

Materiál na rokovanie
Komisie dopravy a informačných systémov
hlavného mesta SR Bratislavy
dňa 15.06.2015

Návrh
**Rozšírenie Integrovaného dopravného systému v Bratislavskom kraji –
úplná tarifná integrácia (III. etapa)**

Predkladateľ:

Ing. Tatiana Kratochvílová, v. r.
4. zástupkyňa riaditeľa magistrátu,
vedúca oddelenia koordinácie dopravných
systémov
poverená hlavná dopravná inžinierka

Materiál obsahuje:

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodovú správu
3. Dokument Rozšírenie Integrovaného
dopravného systému v Bratislavskom
kraji – úplná tarifná integrácia (III.
etapa)

Zodpovední:

Ing. Tatiana Kratochvílová, v. r.
4. zástupkyňa riaditeľa magistrátu,
vedúca oddelenia koordinácie dopravných
systémov
poverená hlavná dopravná inžinierka

Ing. Marian Rovenský, v. r.
predseda predstavenstva
Bratislavská integrovaná doprava, a. s.

Spracovateľ:

Ing. Zuzana Horčíková, v. r.
riaditeľ odboru dopravnej integrácie
Bratislavská integrovaná doprava, a. s.

Ing. Peter Války, v. r.
vedúci odd. ekonomiky dopravy
Bratislavská integrovaná doprava, a. s.

N á v r h u z n e s e n i a

Komisia dopravy a informačných systémov po prerokovaní materiálu

o d p o r ú č a

Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy

s c h v á ľ i ť

A1 zavedenie 3. etapy Integrovaného dopravného systému v Bratislavskom kraji.

A2 v zmysle bodu A1 zmenu dokumentu *Metodika výpočtu cien cestovných lístkov IDS BK*, ktorou sa nahrádza dokument schválený uznesením Mestského zastupiteľstva hl. mesta SR Bratislavy č. 915/2012 zo dňa 13.12.2012.

A3 v zmysle bodu A1 zmenu uznesenia Mestského zastupiteľstva hl. mesta SR Bratislavy č. 796/2009 zo dňa 19.11.2009 v časti B „*splnomocňuje primátora hlavného mesta SR Bratislavy vykonávať zmeny a doplnky zoznamu zastávok a polročne informovať Mestské zastupiteľstvo hlavného mesta SR Bratislavy o vykonaných zmenách*“, z ktorého sa vypúšťa časť o informovaní Mestského zastupiteľstva.

A4 v prípade, že materiály v zmysle bodu A1, A2 tohto uznesenia nebudú v rovnakom znení schválené Zastupiteľstvom BSK najneskôr do 90 dní od schválenia tohto uznesenia, stráca uznesenie platnosť.

B. u l o ž í ť

riadiťovi magistrátu

B1 v zmysle bodu A1 zapracovať finančné dopady do rozpočtu.

T: priebežne

D ô v o d o v á s p r á v a

Predložený materiál priamo nadväzuje na dokumenty:

Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji – zavedenie I. etapy, ktorý bol schválený Zastupiteľstvom BSK uznesením číslo 115/2012 zo dňa 07.12.2012 a Mestským zastupiteľstvom hlavného mesta SR Bratislavy uznesením číslo 915/2012 zo dňa 13.12.2012,

Súčasťou materiálu bol aj dokument Tarifné podmienky IDS BK, v ktorom boli okrem iného stanovené aj podmienky bezplatnej a zľavnenej prepravy. Časť z týchto podmienok má v zmysle Uznesenia MsZ č. 1375/2013 zo dňa 12.12.2013 odkladný účinok platný vo vozidlách DPB do dňa zavedenia III. etapy IDS BK. Samostatnou kapitolou je zavedenie osobitného (evidenčného) cestovného pre občanov nad 70 rokov, ktoré bolo plánované zaviesť k termínu zavedenia úplnej tarifnej integrácie, čo je v tomto prípade opäť termín zavedenia III. etapy. Jeho hodnota nebola stanovená.

Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji - Zavedenie II. etapy, ktorý bol schválený Zastupiteľstvom BSK uznesením číslo 55/2014 zo dňa 20.06.2014 a Mestským zastupiteľstvom hlavného mesta SR Bratislavy uznesením číslo 1644/2014 zo dňa 03.07.2014.

Na základe uvedených dokumentov bola na území hlavného mesta SR Bratislava a v okrese Malacky spustená dňom 1.6.2013 I. etapa IDS BK, ktorou sa realizovala čiastočná tarifná integrácia - zavedenie predplatných cestovných lístkov platných na integrovanom území u dopravcov DPB, SL a ZSSK a bolo schválené rozšírenie aj na okresy Pezinok a Senec, ku ktorému však zatiaľ pre názorovú rôznosť objednávateľov dopravných výkonov nedošlo.

Keďže sa pri príprave IDS Bratislavského kraja vyskytla možnosť v programovo období 2007 – 2013 prostredníctvom Nenávratných finančných príspevkov z OPBK využiť na vybudovanie jednotného tarifného systému spolufinancovanie z európskych fondov, bol spracovaný zámer a na jeho základe jednotlivé projekty, prostredníctvom ktorých sa – HMB a BSK – uchádzali o túto možnosť. Keďže cieľom opatrenia 1.2 Regionálna a mestská hromadná doprava je *zvýšenie počtu prepravených osôb prostredníctvom vylepšenej hromadnej dopravy*, bol zámer vybudovania jednotného tarifného systému postavený aj na nových atraktívnejších spôsoboch predaja.

Vzhľadom na náročnosť prípravy a realizácie takto rozsiahleho projektu, ako aj s ohľadom na skutočnosť, že zariadenia zabezpečujú dva rôzne subjekty, bolo rozhodnuté, že zámer zriadenia jednotného tarifného systému bude rozdelený do viacerých projektov :

1. *Zriadenie jednotného tarifyného systému u dopravcov v pôsobnosti Bratislavského samosprávneho kraja* – cieľom projektu bol nákup, osadenie a inštalácia elektronických označovačov jednorazových cestovných lístkov (ďalej len „OCL“) s čítačkou bezkontaktných čipových kariet vo vozidlách autobusového dopravcu Slovak Lines, a. s. v počte 205 kusov. Projekt je ukončený.
2. *Zriadenie jednotného tarifyného systému BID u správcu železničnej infraštruktúry ŽSR* – cieľom projektu je nákup osadenie a inštalácia 10 ks samoobslužných predajných automatov (ďalej len „PA“), ktoré budú umiestnené na najdôležitejších železničných staniciach v rámci Bratislavského kraja a 60 ks OCL, ktoré budú umiestnené na nástupištiach železničných staníc a zastávok ŽSR. Projekt je v štádiu implementácie – zariadenia sú t. č. vo výrobe a samotné osadenie je plánované na jeseň roku 2015.
3. *Dobudovanie tarifyného zabezpečenia na území hlavného mesta SR Bratislava* – predmetom projektu je vybavenie vozidiel DPB, a. s. novými OCL spĺňajúcimi požadované kritériá v celkovom počte 1694 ks a novými palubnými počítačmi v celkovom počte 416 ks. Projekt bol zrušený z dôvodu zrušenia zmluvy riadiacim orgánom OPBK, HMB pripravuje náhradné riešenie.
4. *Dobudovanie tarifyného zabezpečenia na území hlavného mesta SR Bratislava – II. etapa* – predmetom projektu bol nákup 13 ks samoobslužných PA, ktoré sú umiestnené v obchodných centrách na území Bratislavy. Projekt bol ukončený v roku 2012.
5. *Projekt Zriadenie jednotného informačného systému v pôsobnosti Bratislavského samosprávneho kraja* - zriadenie dispečerského riadiaceho systému BID. Obstarávanie tohto systému je momentálne pozastavené na Úrade pre verejné obstarávanie z dôvodu námietok neúspešného uchádzača.
6. *Propagácia zavádzania integrovaného dopravného systému v pôsobnosti Bratislavského samosprávneho kraja* - cieľom projektu je realizácia efektívnej marketingovo-informačnej kampane pri príležitosti spustenia nového IDS na území Hlavného mesta SR Bratislava a Bratislavského samosprávneho kraja. Projekt tvorí hlavné aktivity ako je interaktívna stránka (webový portál) a informačná kampaň. Projekt je v súčasnosti na kontrole na Úrade pre verejné obstarávanie.

V súvislosti s týmito realizovanými projektami sú HMB aj BSK zaviazaný riadiacim orgánom OPBK spustiť III. etapu najneskôr dňom 01.11.2015.

Nesplnenie tejto podmienky bude mať za následok krátenie resp. vrátenie príspevkov za už zrealizované projekty. Taktiež nebude možné čerpať finančné prostriedky z fondov EÚ v programovom období 2014 – 2020, nakoľko ich čerpanie je podmienené funkčným IDS.

**ROZŠÍRENIE
INTEGROVANÉHO DOPRAVNÉHO SYSTÉMU
V BRATISLAVSKOM KRAJI
– ÚPLNÁ TARIFNÁ INTEGRÁCIA
(III. ETAPA)**

jún 2015

OBSAH

Obsah.....	2
Zoznam skratiek.....	3
Úvod.....	4
1. Dopravná integrácia	6
1.1. Princípy integrovaného dopravného systému	6
1.2. Súčasný stav prevádzky IDS BK	6
1.3. Dopravná integrácia v regióne.....	8
1.4. Dopravná integrácia na území mesta	11
2. Tarifná integrácia	13
2.1. Tarifná štruktúra	14
2.2. Zmeny v zľavnenej preprave	17
2.3. Zmeny v ostatných tarifných podmienkach.....	17
2.4. Elektronické cestovné lístky	17
2.5. Vybavovanie cestujúcich.....	18
2.6. Postup pri zmene cien.....	21
2.7. Výpočet cien cestovných lístkov.....	23
2.7.1. Zaradenie zastávok a železničných staníc do zón.....	23
Prílohy.....	25
Poznámky.....	26

Zoznam skratiek

BČK – bezkontaktná čipová karta
BID – Bratislavská integrovaná doprava, a.s.
BMK - Bratislavská mestská karta
BSK - Bratislavský samosprávny kraj
BK – Bratislavský kraj
CL1C – cestovný lístok na jednu cestu
CP – cestovný poriadok
DPB – Dopravný podnik Bratislava, a.s.
EP – elektronická peňaženka
GVD – grafikon vlakovej dopravy
HMB - Hlavné mesto SR Bratislava
IAD – individuálna automobilová doprava
IDS BK – Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji
MDVRR SR - Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
MHD – mestská hromadná doprava
NFP - nenávratný finančný príspevok
OCL –označovač cestovných lístkov
OPBK – Operačný program Bratislavský kraj
P+R – záchytné parkovisko (Park and Ride – zaparkuj a chod)
PAD – prímestská autobusová doprava
PCL - predplatný cestovný lístok
PDO BSK , resp. PDO - Plán dopravnej obsluhy Bratislavského samosprávneho kraja
RJ-SK – RegioJet a.s.
SL – Slovak Lines, a.s.
TTSK – Trnavský samosprávny kraj
ŤZP/ŤZP-S – ťažko zdravotne postihnutý / ťažko zdravotne postihnutý odkázaný na sprievodcu
VOD – verejná osobná doprava
ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
ŽD – železničná doprava

ÚVOD

Predložený materiál priamo nadväzuje na dokumenty:

Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji – zavedenie I. etapy, ktorý bol schválený Zastupiteľstvom BSK uznesením číslo 115/2012 zo dňa 07.12.2012 a Mestským zastupiteľstvom hlavného mesta SR Bratislavy uznesením číslo 915/2012 zo dňa 13.12.2012,

Súčasťou materiálu bol aj dokument Tarifné podmienky IDS BK, v ktorom boli o. i. stanovené aj podmienky bezplatnej a zľavnenej prepravy. Časť z týchto podmienok má v zmysle Uznesenia MsZ č. 1375/2013 zo dňa 12.12.2013 odkladný účinok platný vo vozidlách DPB do dňa zavedenia III. etapy IDS BK. Samostatnou kapitolou je zavedenie osobitného cestovného pre občanov nad 70 rokov, ktoré bolo v pláne zaviesť k termínu zavedenia úplnej tarifnej integrácie, čo je v tomto prípade opäť termín zavedenia III. etapy.

Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji - Zavedenie II. etapy, ktorý bol schválený Zastupiteľstvom BSK uznesením číslo 55/2014 zo dňa 20.06.2014 a Mestským zastupiteľstvom hlavného mesta SR Bratislavy uznesením číslo 1644/2014 zo dňa 03.07.2014.

Na základe uvedených dokumentov bola na území hlavného mesta SR Bratislava a v okrese Malacky spustená dňom 1.6.2013 I. etapa IDS BK, ktorou sa realizovala čiastočná tarifná integrácia - zavedenie predplatných cestovných lístkov platných na integrovanom území u dopravcov DPB, SL a ZSSK a bolo schválené rozšírenie aj na okresy Pezinok a Senec, ku ktorému však zatiaľ pre názorovú rôznosť objednávateľov dopravných výkonov nedošlo.

Keďže sa pri príprave IDS Bratislavského kraja vyskytla možnosť v programovo období 2007 – 2013 prostredníctvom Nenávratných finančných príspevkov z OPBK využiť na vybudovanie jednotného tarifného systému spolufinancovanie z európskych fondov, bol spracovaný zámer a na jeho základe jednotlivé projekty, prostredníctvom ktorých sa – HMB a BSK – uchádzali o túto možnosť. Keďže cieľom opatrenia 1.2 Regionálna a mestská hromadná doprava je *zvýšenie počtu prepravených osôb prostredníctvom vylepšenej hromadnej dopravy*, bol zámer vybudovania jednotného tarifného systému postavený aj na nových atraktívnejších spôsoboch predaja.

Vzhľadom na náročnosť prípravy a realizácie takto rozsiahleho projektu, ako aj s ohľadom na skutočnosť, že zariadenia zabezpečujú dva rôzne subjekty, bolo rozhodnuté, že zámer zriadenia jednotného tarifného systému bude rozdelený do viacerých projektov :

1. *Zriadenie jednotného tarifného systému u dopravcov v pôsobnosti Bratislavského samosprávneho kraja* – cieľom projektu bol nákup, osadenie a inštalácia elektronických označovačov jednorazových cestovných lístkov (ďalej len „OCL“)

- s čítačkou bezkontaktných čipových kariet vo vozidlách autobusového dopravcu Slovak Lines, a. s. v počte 205 kusov. Projekt je ukončený.
2. *Zriadenie jednotného tarifného systému BID u správcu železničnej infraštruktúry ŽSR* – cieľom projektu je nákup osadenie a inštalácia 10 ks samoobslužných predajných automatov (ďalej len „PA“), ktoré budú umiestnené na najdôležitejších železničných staniciach v rámci Bratislavského kraja a 60 ks OCL, ktoré budú umiestnené na nástupištiach železničných staníc a zastávok ŽSR. Projekt je v štádiu implementácie – zariadenia sú t. č. vo výrobe a samotné osadenie je plánované na jeseň roku 2015.
 3. *Dobudovanie tarifného zabezpečenia na území hlavného mesta SR Bratislava* – predmetom projektu je vybavenie vozidiel DPB, a. s. novými OCL spĺňajúcimi požadované kritériá v celkovom počte 1694 ks a novými palubnými počítačmi v celkovom počte 416 ks. Projekt bol zrušený z dôvodu zrušenia zmluvy riadiacim orgánom OPBK, HMB pripravuje náhradné riešenie.
 4. *Dobudovanie tarifného zabezpečenia na území hlavného mesta SR Bratislava – II. etapa* – predmetom projektu bol nákup 13 ks samoobslužných PA, ktoré sú umiestnené v obchodných centrách na území Bratislavy. Projekt bol ukončený v roku 2012.
 5. *Projekt Zriadenie jednotného informačného systému v pôsobnosti Bratislavského samosprávneho kraja* - zriadenie dispečerského riadiaceho systému BID. Obstarávanie tohto systému je momentálne pozastavené na Úrade pre verejné obstarávanie z dôvodu námietok neúspešného uchádzača.
 6. *Propagácia zavádzania integrovaného dopravného systému v pôsobnosti Bratislavského samosprávneho kraja* - cieľom projektu je realizácia efektívnej marketingovo-informačnej kampane pri príležitosti spustenia nového IDS na území Hlavného mesta SR Bratislava a Bratislavského samosprávneho kraja. Projekt tvorí hlavné aktivity ako je interaktívna stránka (webový portál) a informačná kampaň. Projekt je v súčasnosti na kontrole na Úrade pre verejné obstarávanie.

V súvislosti s týmito realizovanými projektami sú HMB aj BSK zaviazaný riadiacim orgánom OPBK **spustiť III. etapu najneskôr dňom 1.11.2015.**

Nesplnenie tejto podmienky **bude mať za následok krátenie resp. vrátenie príspevkov za už zrealizované projekty. Taktiež nebude možné čerpať finančné prostriedky z fondov EÚ v programovom období 2014 – 2020**, nakoľko ich čerpanie je podmienené funkčným IDS.

1. DOPRAVNÁ INTEGRÁCIA

1.1. Princípy integrovaného dopravného systému

Integrovaný dopravný systém je jedným zo spôsobov zatraktívnenia verejnej osobnej dopravy v meste a v regióne pre cestujúcich. Cieľom zavádzania IDS je zabezpečovanie účelnej a hospodárnej dopravnej obslužnosti záujmového územia.

Integrovaný dopravný systém je založený na niekoľkých princípoch:

- Systém hromadnej osobnej dopravy je pre cestujúceho atraktívny, racionalizovaný, jednoduchý a prehľadný.
- Existuje v ňom v maximálnej možnej miere taktová alebo intervalová doprava.
- Systém je založený na nadväznosti liniek a cestovných poriadkov jednotlivých dopravcov začlenených do IDS s nevyhnutnými avšak koordinovanými prestupmi.
- Uplatňuje sa princíp vzájomnej harmonizácie jednotlivých druhov dopravy s cieľom zamedzenia vzniku konkurenčného prostredia.

Hlavným cieľom zavádzania integrovaných dopravných systémov je vytvorenie atraktívnej pravidelnej ponuky prepravných spojení a vytvorenie alternatívy k individuálnej automobilovej doprave.

1.2. Súčasný stav prevádzky IDS BK

Verejná osobná doprava v Bratislavskom kraji prešla po zavedení Integrovaného dopravného systému určitými čiastkovými zmenami:

- Spracovaný bol návrh linkového vedenia PAD v okrese Malacky vrátane spracovania podkladov pre tvorbu cestovných poriadkov liniek PAD.
- Zjednotenie názvoslovia a priestorové zjednotenie vybraných zastávok MHD a PAD na území mesta Bratislavy.
- Bolo zavedené číselné označovanie liniek PAD a ŽD.
- Upravilo sa dopravné riešenie systému, pričom nedošlo ku komplexnej zmene cestovných poriadkov. Pribudli zachádzky autobusov PAD k železničným staniciam, upravili sa vybrané časové polohy spojov, pričom účelom bolo zlepšenie nadväzností PAD a ŽD.

V decembri 2012 bolo zrealizované zjednotenie názvoslovia a priestorové zjednotenie vybraných zastávok MHD a PAD na území mesta Bratislavy. Celkom bolo premenovaných 21 zastávok PAD a priestorovo zlúčených 10 zastávok VOD.

Tieto zmeny mierne pomohli cestujúcim, avšak je nevyhnutne potrebné pracovať na vytvorení absolútnej nadväznosti PAD a ŽD v prestupných termináloch, vytvorenie

atraktívnej ponuky prepravných spojení, zabezpečovanie prevádzky PAD na základe intervalových cestovných poriadkov s cieľom vytvoriť alternatívu k individuálnej automobilovej doprave.

V systéme prímestskej dopravy v rámci IDS BK, má byť podľa schválenej koncepcie nosným druhom dopravy ŽD. Zo strany MDVRR SR bol pre potreby I. etapy IDS BK na železničnej trati Bratislava – Kúty navýšený výkon v prímestskej doprave (z 20 na 27 párov vlakov), uplatnenie pásmovej obsluhy (vzájomné preloženie osobných vlakov a REX vlakov s prestupom v Malackách) ako aj zavedenie taktovej dopravy.

CP PAD 2012/2013 reagovali v oblasti paralelného prevádzkovania PAD a ŽD v prepravnej relácii Bratislava – Malacky znížením počtu zrýchlených autobusových spojov z 12 na 10. Je potrebné dodať, že ušetrený dopravný výkon bude možné použiť na zlepšenie nadväzností PAD a ŽD a zlepšenie dopravnej obslužnosti obcí v regióne (rozšírenie prevádzkovej doby a pod.).

V súčasnosti je prevádzka VOD v IDS BK zabezpečovaná nasledovne:

- Železničná doprava – taktový grafikon, tzn. pravidelne sa opakujúce časové polohy spojov v jednotlivých hodinách (zmena z komerčného grafikonu na taktový od GVD 2012/2013);
- Prímestská autobusová doprava – komerčný grafikon (dopytový systém), tzn. poskytovaná je tzv. základná dopravná obslužnosť a prípadne ďalšie spoje podľa požiadaviek cestujúcej verejnosti;
- Mestská hromadná doprava v Bratislave – intervalové cestovné poriadky, tzn. pravidelne sa opakujúce časové polohy spojov každú hodinu.

Rozličné prístupy k tvorbe cestovných poriadkov PAD, ŽD a MHD predstavujú problém pri koordinácii jednotlivých druhov dopravy. Cieľom je vytvorenie integrovaného taktového grafikonu v celej sieti VOD. Vytvorením integrovaného taktového grafikonu sa dosiahne vytvorenie pravidelnej ponuky v priebehu celého dňa a minimalizácia prestupných časov v najvýznamnejších prepravných reláciách.

Uvedené skutočnosti majú priamy vplyv na rozsah očakávaných efektov zo zavedenia IDS BK. Je potrebné, aby došlo k zatraktívneniu ponuky prepravných spojení, nakoľko sa pri súčasne nastavenom systéme nevytvárajú predpoklady pre získavanie nových cestujúcich, ktorí by zmenili cestovné návyky a prešli z využívania IAD do systému VOD v očakávanom rozsahu.

S cieľom pokračovať v realizácii potrebných zmien v segmente PAD za účelom naplnenia základných znakov IDS typických pre systémy v zahraničí (pravidelná ponuka prepravných spojení, rozšírenie dopravnej obslužnosti v regióne, podpora nosného systému atď.) sa v priebehu uplynulého obdobia realizovala príprava návrhov riešenia, ako aj súvisiace rokovania jednak na úrovni zástupcov objednávateľov ako aj dopravcov.

Pre rok 2014 bol našou spoločnosťou stanovený postup v oblasti zmien v dopravnej obslužnosti založený predovšetkým na aktualizácii tej časti dokumentu PDO BSK z roku

2007, ktorá definuje linkové vedenie prímestskej autobusovej dopravy a železničnej dopravy (príprava príslušných verejných obstarávaní). Na základe spracovaného návrhu linkového vedenia sa mali pre obdobie CP 2015/2016 realizovať zmeny v prímestskej doprave. Pre aktualizáciu Plánu dopravnej obslužnosti a správne nastavenie CP je nevyhnutne potrebné mať k dispozícii údaje o smerovaní a intenzitách prepravných prúdov, ktorými však naša spoločnosť nedisponuje v požadovanom rozsahu. Z tohto dôvodu bol zvolený náhradný a časovo náročnejší postup rokovania na zmenách v dopravnej obslužnosti s dopravcom prevádzkujúcim PAD Slovak Lines, a.s. Prvým konkrétnym čiastkovým riešením, ktoré bolo dohodnuté na pracovných stretnutiach, je harmonizácia PAD a ŽD v prepravnej relácii „Malacky – Bratislava“. V okrajových časoch prevádzkového dňa (sedlo po 8. hodine) budú linky ŽD a PAD vytvárať pre cestujúceho atraktívny následný 30 minútový interval.

Nakoľko nemáme k dispozícii presné údaje o intenzitách a smerovaní prepravných prúdov, navrhujeme zmeny v dopravnej obslužnosti v prvej etape len v okrese Malacky. Pri vytváraní systému je nevyhnutné vytvárať väčšie kapacitné rezervy ako v prípade získania nevyhnutne potrebných údajov pre dopravné plánovanie a pre ekonomické zhodnotenie návrhu. Vytvorenie návrhu pre celý región by mohlo čiastočne skomplikovať rozpočtové plány objednávateľa dopravných výkonov PAD.

Je však potrebné upozorniť, že v prípade ak bude zavedená len tarifná integrácia a nebudú zavedené zmeny v dopravnej obslužnosti, systém nepriláka nových cestujúcich, pretože nebude vytvorená atraktívna ponuka prepravných spojení, nakoľko existujúci cestovný poriadok vyhovuje cestujúcim, ktorí systém využívajú v súčasnosti.

1.3. Dopravná integrácia v regióne

Zavádzanie zmien v dopravnej obslužnosti by malo vychádzať zo spracovaného materiálu „Cieľ a základné zásady dopravnej optimalizácie“.

Cieľ dopravnej optimalizácie

Vytvorenie dopravnej obsluhy územia, vychádzajúcej z existujúcej dopravnej siete a prepravných prúdov cestujúcich, s cieľom dosiahnutia atraktívnej ponuky dopravných spojení, cestovných časov a cien pre cestujúcich a efektívneho prerozdelenia objednaných dopravných výkonov u dopravcov.

Základné zásady dopravnej optimalizácie

Základné zásady dopravnej optimalizácie v IDS BK:

1. **Nosným dopravným systémom v regióne je ŽD** (v líniiach, kde je prevádzkovaná, resp. kde existuje potenciál dostatočného prepravného prúdu) a na ňu nadväzujúce linky PAD a MHD;

2. **Nosným dopravným systémom v Bratislave je koľajová doprava** (v líniiach, kde je prevádzkovaná, resp. kde existuje potenciál dostatočného prepravného prúdu), ostatná dráhová doprava a autobusy;
3. Pri nedostatočnej kapacite ŽD alebo frekvencii cestujúcich sa môže použiť „doplňková“ (špičková, sedlová alebo víkendová) linka PAD;
4. Pri dlhodobom nedostatku frekvencie cestujúcich sa môže ŽD nahradiť linkou PAD;
5. **Optimálne trasovanie liniek PAD v regióne**, s cieľom odstránenia súbehov liniek, módov dopravy a sprehľadnenia systému;
6. Optimalizácia (odstránenie/zjednotenie/minimalizácia) zachádzok jednotlivých spojov liniek PAD;
7. **Zavedenie pravidelnej taktovej (intervalovej) dopravy v regióne** pre ŽD a linky PAD - s výnimkou špecifických spojov v čase prepravnej špičky a zmenových spojov;
8. Posilnenie dopravy v TID – Pezinok, Senec, Malacky;
9. Prevádzkovanie liniek PAD na území mesta Bratislava len v tých líniiach a čase, kde je kapacita ŽD a MHD nedostatočná;
10. Posúdenie opodstatnenosti jednotlivých existujúcich zastávok s prihliadnutím na ich dostupnosť (PAD v regióne a MHD v meste) v zmysle Štandardov kvality dopravnej obsluhy;
11. **Základná prevádzková doba** systému je spravidla celotýždenne 4:30h – 23:30h, minimálne však v rozsahu pracovný deň 5:00h – 22:30h a voľný deň 7:00h – 22:30h (v regióne možno tieto časy individuálne prehodnotiť);
12. **Prepravná špička** je spravidla v pracovných dňoch v čase 5:00h (6:00h) – 9:00h a 14:00h – 18:30h;
13. **Prestupný čas** medzi ŽD a PAD v dopravných termináloch – spravidla 6 až 10 minút;
14. **Čakací čas** medzi ŽD a PAD – spravidla maximálne 10 minút (okrem posledných denných spojov).

Ostatné zásady dopravnej optimalizácie

Medzi ďalšie zásady dopravnej optimalizácie patria:

1. V ŽD zaviesť jednotné zastavovania vlakov v nácestných staniciach podľa jednotlivých kategórií vlakov;
2. V ŽD, pre jednotlivé linky „S“, presne zadefinovať východiskové a cieľové stanice;
3. V ŽD zaviesť jednotlivé linky „S“ ako vlaky prechádzajúce cez Hlavnú stanicu (pokiaľ to prevádzková situácia a organizácia osobnej železničnej dopravy umožní), prípadne zabezpečiť prestup medzi všetkými linkami s odchodmi nadväzujúcich vlakov spravidla do 10 minút;
4. V IDS BK zabezpečiť diferenciaciu vozidlového parku podľa kapacity, ak sa to preukáže ako vhodné;
5. V PAD vyčleniť výkony liniek, ktoré v mestách (prípadne aj v obciach) kraja nahrádzajú výkony MHD. Takto vyčlenené výkony si objednávajú jednotlivé mestá a obce kraja na vlastné náklady;

6. V IDS BK zriadenie dopytových zastávok a vybraných trás liniek na telefón, ak sa to preukáže ako vhodné;
7. Pripraviť návrh dopravnej obsluhy pre veľké spoločenské podujatia (Otvorenie Seneckého leta, Vinobranie v Pezinku, Deň zelá v Stupave, akcie v Bratislave a pod.) a pripraviť návrh (kto, ako, komu nahlási) zabezpečenia posilovej dopravy v čase konania akcií s predpokladanou účasťou nad 1000 návštevníkov (koncerty, športové podujatia a pod).

Pri príprave dopravnej optimalizácie sa ponúkajú aj výhľadové dopravné riešenia, ktoré svojim zavedením poskytujú obyvateľom kraja určitý nadštandard spojení. Tieto dopravné riešenia je vhodné zaviesť ako doplnok k dopravnej optimalizácii kraja.

Medzi uvažované v strednodobom výhľade radíme:

1. Preveriť záujem o zavedenie nočnej dopravy z Bratislavy do regiónu v noci pred voľným dňom;
2. Prehodnotiť zavedenie „rekreačnej dopravy“ v regióne na vybraných linkách – napr. cyklobusová linka po oboch stranách Malých Karpát, cyklovlak smer Záhorská Ves.

V najbližšom období je potrebné vykonať nasledovné opatrenia na zatraktívnenie systému verejnej osobnej dopravy tak, aby bola splnená podmienka dopravnej integrácie:

- Postupný prechod z komerčného grafikonu Slovak Lines, a.s. na integrovaný taktový grafikon, tak aby všetky tri druhy dopravy v IDS boli prevádzkované na základe intervalových cestovných poriadkov. Intervalové cestovné poriadky znamenajú pre cestujúceho prínos v podobe pravidelnej ponuky prepravných spojení, ľahko zapamätateľné odchody v priebehu celého dňa a získanie dôvery k systému VOD.
- V maximálnej možnej miere zabezpečiť koordináciu prevádzky prímestskej autobusovej dopravy a železničnej dopravy na spoločných úsekoch (napr. prevádzka vlakovej linky S25 Zohor – Záhorská Ves, spoločné odchody PAD a ŽD rovnakým smerom a pod.).
- Vytvorenie absolútnej nadväznosti PAD a ŽD v dôležitých prestupných uzloch aj za cenu zvýšeného dopravného výkonu. Nadväznosti iba na určité vlaky môžu pre cestujúceho znamenať neistotu. Je predpoklad, že pri vytvorení pravidelnej ponuky sa počet cestujúcich v systéme zvýši (skúsenosti zo zahraničných IDS).
- Budovanie prestupných miest s potrebným vybavením pre cestujúcich a sociálnym zázemím pre vodičov PAD. Prestupné terminály v Pezinku a Senci boli zrekonštruované, v súčasnosti prebieha rekonštrukcia prestupného terminálu v Malackách. Práve budovanie prestupných miest je jedným z najvhodnejších spôsobov čerpania prostriedkov z fondov EÚ.

Tabuľka č. 1 Harmonogram dopravnej integrácie v regióne

Obdobie	Realizácia opatrenia
Apríl 2015	Vytvorenie návrhu zmeny CP PAD v okrese Malacky počas voľných dní so zabezpečením absolútnej nadväznosti PAD a ŽD v dôležitých prestupných uzloch. Rovnako zabezpečenie nadväznosti autobusových liniek v dôležitých prestupných zastávkach.
Máj 2015	Vytvorenie návrhu zmeny CP PAD v okrese Malacky počas pracovných dní so zabezpečením absolútnej nadväznosti PAD a ŽD v dôležitých prestupných uzloch. Rovnako zabezpečenie nadväznosti autobusových liniek v dôležitých prestupných uzloch.
1. júl 2015	Harmonizácia prevádzky PAD a ŽD v prepravnej relácii „Malacky – Bratislava“ počas pracovných dní.
Júl – Október 2015	Vytvorenie návrhu zmeny CP PAD v okresoch Pezinok a Senec
December 2015	Začiatok prevádzky PAD na základe integrovaného taktového cestovného poriadku v okrese Malacky.
Marec 2016	Začiatok prevádzky PAD na základe integrovaného taktového cestovného poriadku v okrese Pezinok a Senec.

1.4. Dopravná integrácia na území mesta

Možnosti riešenia prevádzky PAD a MHD na spoločných úsekoch

Pri dopravnom riešení spoločných úsekov je možné vychádzať z troch variantov:

	Popis variantu
Variant A	Ponechanie súčasného stavu. Významná časť dopravného výkonu realizovaná na území mesta bude pre cestujúcich málo atraktívna, pričom dopravný výkon realizovaný v centre mesta, resp. v širšom centre mesta je najdrahší (malá obežná rýchlosť vozidiel), náklady na prevádzku uhrádza v zmysle záväzkov vyplývajúcich zo Zmluvy o službách BSK. HMB prichádza o časť tržieb, pričom prínos pre mestského cestujúceho je minimálny.
Variant B	Obmedzenie PAD na území mesta. Konkrétne riešenia môžu vychádzať z dvoch prístupov – obmedzenie PAD vo vybraných časoch prevádzkového dňa (špička, sedlo) alebo celkové obmedzenie PAD počas celého dňa. Skrátenie liniek PAD na území mesta je podmienené vybudovaním siete prestupných miest s príslušným sociálnym zázemím pre vodičov, priestorov na odstavenie vozidiel a vybavenia pre cestujúcich. Súčasná infraštruktúra umožňuje len obmedzené riešenia, napr. čiastočné skrátenie liniek na Patrónke (možnosť odstaviť okrem vozidla z linky č. 43 jeden autobus PAD), resp. časť spojov PAD po Zlaté Piesky a Cintorín Vračuňa. V MČ Rača neexistuje vhodná prestupná zastávka. Obmedzenie prevádzky PAD na území mesta ovplyvňuje realizácia úpravy linkového vedenia aj v samotnom regióne. V prípade, že viacero liniek PAD bude mať charakter nadväzných liniek k nosnej železničnej doprave, bude do Bratislavy prichádzať menej spojov PAD.
Variant C	Zvýšenie atraktivity PAD na území mesta a v konečnom dôsledku celkové zatraktívnenie systému VOD. Vedenie PAD po nových úsekoch, v ktorých bude možné čiastočne nahradenie mestskej hromadnej dopravy PAD, resp. zvýšením prepravnej kapacity MHD prímestskou autobusovou dopravou. Nevyhnutné podmienky súvisiace s realizáciou tohto zámeru sa nachádzajú v ďalšej časti tohto dokumentu.
Variant D	Uplatnenie variantu A s kompenzáciou pre mesto z dôvodu súbehov liniek PAD a MHD na spoločných úsekoch.

Odporúčané riešenie: Kombinácia variantu B a C. V určitých úsekoch je možné prímestskou autobusovou dopravou za určitých podmienok (zavedenie intervalových CP a zjednotenie zastavovania na jednotlivých úsekoch liniek) posilniť MHD, avšak z dôvodu zmiernenia dopadov na objednávateľa dopravných výkonov MHD, je nutné preveriť možnosti skrátenia určitých liniek PAD na území mesta a to najmä tam, kde je možné koľajovou dopravou prepraviť cestujúcich z regiónu do centra mesta (najmä z hľadiska ponúkanej voľnej kapacity).

Nevyhnutné opatrenia pre zatraktívnenie PAD na území mesta

Pre zatraktívnenie prevádzky PAD na území mesta a pre funkčnosť systému založeného na spolupráci MHD a PAD je nevyhnutné vykonať nasledovné opatrenia:

- Rozšíriť počet spoločných zastávok PAD a MHD na jednotlivých úsekoch v meste. Budovanie spoločných zastávok MHD a PAD tak, aby neboli vozidlá MHD a PAD vzájomne obmedzované (alebo zmena vybavovacieho systému PAD).
- Jasná identifikácia linky, pričom **VŠETKY SPOJE** linky PAD musia mať na území mesta rovnaké zastávky a na nich aj zastavovať.
- Prevádzka výlučne nízkopodlažných vozidiel na príslušných linkách PAD.
- Vybavenie vozidiel PAD označovačmi CL pri oboch dverách a zavedenie nástupu aj výstupu všetkými dverami minimálne v smere do Bratislavy.
- Zjednotenie prevádzkových predpisov majúcich priamy dosah na cestujúceho, ako napr.: ak vodič zastaví ako 3. v poradí po umožnení prestupu cestujúcim na autobusy stojace pred ním zastaví v zastávke opäť ako prvý v poradí (dodržiavanie Technicko-prevádzkových štandardov IDS BK). Vodiči musia zastavovať na všetkých zastávkach linky, pokiaľ nie sú zastávky na znamenie. Na zastávke na znamenie zastaví aj v prípade, ak na zastávke na viditeľnom mieste stojí cestujúci, pričom nemusí dávať znamenie vodičovi (ako pri vozidlách MHD).
- Zavedenie intervalových cestovných poriadkov, pričom intervalovým CP sa rozumejú pravidelné rovnomerne rozložené a ľahko zapamätateľné odchody liniek v jednotlivých časoch prevádzkového dňa (špičková hodina, sedlo).
- Zohľadnenie doplnkového charakteru PAD na území mesta pri delbe tržieb.

2. TARIFNÁ INTEGRÁCIA

Cieľom návrhu je pripraviť takú Tarifu IDS BK, ktorá predstavuje jednoduchú, zrozumiteľnú a najmä cenovo atraktívnu ponuku cestovných dokladov, pokrývajúcu rôzne potreby cestujúcich.

Tarifné odbavovanie cestujúcich musí byť intuitívne a rýchle, aby nespôsobovalo zbytočné zdržiavanie vozidiel a nepredlžovalo dobu cesty.

Podoba Tarify IDS BK bola načrtnutá v dokumentoch:

- Konceptia BID (2007) - predstavila základnú štruktúru cestovných lístkov,
- Cenník CL BID (2008) - rozpracoval štruktúru cestovných lístkov a zároveň v troch variantoch navrhoval aj ceny cestovných lístkov,
- Tarifné podmienky BID (2009, 2012),
- Ceny cestovných lístkov BID (2009) - na cestujúcich sa rozdelili cestovné lístky na CITY, REGIO a KOMBI,
- Metodika výpočtu cien cestovných lístkov IDS BK (2012).

Nakoľko však zavedenie úplnej tarifnej integrácie bolo v čase príprav týchto dokumentov „v nedohľadne“ neboli jednotlivé varianty a návrhy podrobne rozpracované. Z toho dôvodu sme pri príprave podrobne posúdili všetky spracované varianty s ohľadom na dopad na cestujúceho a zamietli sme rozdelenie cestovných lístkov na CITY / REGIO / KOMBI z dôvodu neúmerne veľkej ponuky podobných produktov a spracovali sme komplexný nový návrh.

Základné zásady návrhu tarify

- tarifným usporiadaním v IDS BK zostáva v praxi zavedený systém tarifných zón,
- tarifnú sústavu predstavuje jednoduchá a zrozumiteľná ponuka cestovných dokladov, ktorá pokrýva rôzne potreby cestujúcich,
- pri návrhu tarifnej sústavy je uplatňovaná cenová degresia, tzn:
 - o **cenová degresia podľa intenzity využívania VOD** – cena na jednu cestu klesá s počtom vykonaných ciest:
 - najdrahším spôsobom cestovania je lístok na jednu cestu,
 - lacnejším spôsobom cestovania sú denné lístky,
 - ešte lacnejším spôsobom cestovania sú predplatné lístky.
 - o **cenová degresia podľa dĺžky cesty:**
 - cestovný lístok na kratšiu cestu je vzhľadom k pomeru jednotky dĺžky cesty drahší ako cestovný lístok na dlhšiu cestu.
 - o **cenová degresia podľa spôsobu tarifného odbavenia:**
 - cestovné lístky zakúpené v dopravnom prostriedku sú drahšie ako cestovné lístky zakúpené v predpredaji,
 - papierové cestovné lístky sú drahšie ako elektronické cestovné lístky zakúpené prostredníctvom čipovej karty,

- elektronické cestovné lístky predávané inou technológiu môžu byť ocenené inak s ohľadom na prevádzkové náklady.
- o pri zavedení cestovných lístkov IDS BK na jednu cestu budú ceny určené tak, aby pre jednotlivé cesty bola pri kombinácii dvoch dopravcov cena nového integrovaného cestovného lístka porovnateľná alebo výhodnejšia s dovtedajšou sumou cien neintegrovaných cestovných lístkov.
- ceny cestovných lístkov sa určujú prostredníctvom matematických vzťahov stanovených dohodnutou Metodikou,
- k zmene cien sa pristupuje plošne, tzn. menia sa vždy ceny všetkých druhov cestovných lístkov,
- ceny sa prehodnocujú v pravidelných intervaloch, postupnosť krokov stanoví metodika *Zmeny cien cestovného v IDS BK*,
- navrhovaný tarifný systém zabezpečí rýchle a jednoduché odbavovanie cestujúcich,
- pri rozvoji tarifného systému sú sledované aktuálne trendy v oblasti predajných a odbavovacích systémov, a na ich základe a na základe finančných možností sa zavádzajú do praxe moderné prvky odbavovania cestujúcich.

2.1. Tarifná štruktúra

Po vzore Pražskej integrovanej dopravy sme navrhli, aby sa **zóna 100 pri výpočte ceny počítala ako 2 tarifné zóny**, z dôvodu veľkosti a ponuky spojov v tejto zóne, čo vyrovná pomer medzi cestovným v meste a v regióne bez nutnosti mať dva cenníky.

Na prepravu v rámci IDS BK je možné využiť len cestovné lístky, karty a preukazy IDS BK. Ich vydávanie zabezpečujú dopravcovia, koordinátor alebo iný oprávnený subjekt¹ na svojich predajných miestach, prostredníctvom predajných automatov a vybraný sortiment tiež elektronickou formou.

Druhy cestovných lístkov

- a) cestovné lístky na jednu cestu,
- b) denné cestovné lístky,
- c) predplatné cestovné lístky,
- d) dovozné a príplatkové lístky,
- e) SeniorPas IDS BK,
- f) Packety.

¹ Napríklad organizácia cestovného ruchu vo forme turistickej „City Card“

Z dôvodu odstránenia „nespravodlivosti“ pri prechodoch cez hranice zón sa navrhuje ako najkratší jednorazový cestovný lístok s platnosťou v dvoch tarifných zónach. V zónach 100+101 budú tieto dvojzónové jednorazové cestovné lístky len s časovým obmedzením (bez zónového). Uvedené riešenie umožní zaviesť kombinácie zón 101+región, čo bude výhodné a spravodlivejšie najmä pre dochádzajúcich s cieľom cesty na okraji Bratislavy (napr. zo Záhoria do Volkswagenu, od Senca do okolia Starej Vajnorskej a pod.).

Všetky cestovné lístky budú prestupné a platné na všetkých linkách zahrnutých do IDS BK. Cestovné lístky na jednu cestu a Denné lístky budú v ponuke aj v elektronickej podobe s výnimkou denného lístka s platnosťou 168 hodín, ktorý má alternatívu v 7 dňovom predplatnom lístku.

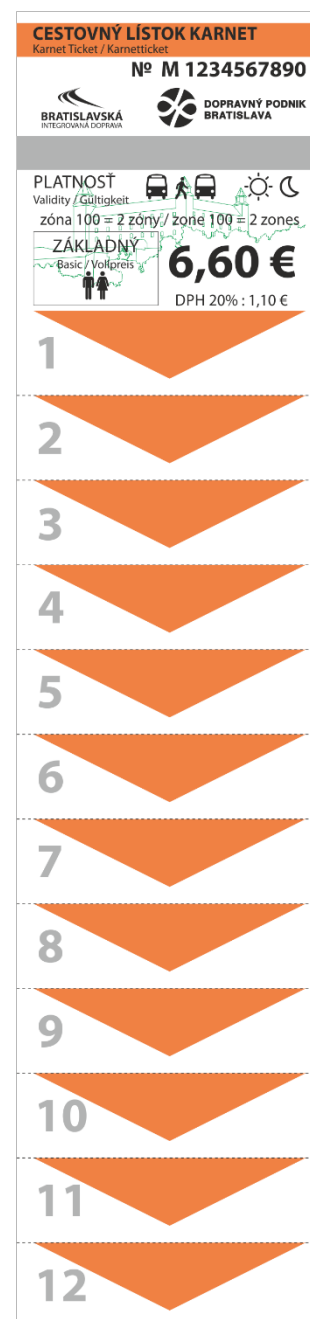
Pri predplatných lístkoch sa súčasná štruktúra rozširuje len o ponuku 7-dňových PCL, po ktorej sme zaznamenali dopyt najmä zo strany žiakov a študentov bývajúcich v regióne, a to v tých mesiacoch, kedy školské prázdniny trvajú viac ako týždeň – keďže väčšina ich pravidelných prepravných potrieb sa spája najmä s cestou do/zo školy, nie je im výhodná v takom čase kúpa PCL s dlhšou platnosťou.

Karnet

Novým druhom papierového cestovného lístka, okrem vyššie uvedených, je cestovný lístok typu Karnet. Ide o univerzálny lístok s možnosťou viacnásobného využitia. Lístok bude mať viacero polí pre označenie a cestujúci si podľa návodu označí počet polí, v závislosti od plánovanej cesty. Výhodou tohto lístka je spôsob, ako v predpredaji zabezpečiť CL na viac zón bez nutnosti tlače 22 typov cestovných lístkov.

Packet

Pod pojmom Packet sa rozumie taký cestovný lístok, ktorý je súčasťou iného cestovného lístka resp. iného partnerského produktu – napr. vstupenky na športové alebo kultúrne podujatie.



Tabuľka č. 2 Základná štruktúra cestovných lístkov

zónová platnosť	časová platnosť	druh CL základný / zľavnený	forma papierová / elektronická
Cestovné lístky na jednu cestu			
2 zóny	15 min.	áno / áno	áno / áno
2 zóny	30 min.	áno / áno	áno / áno
3 zóny	60 min.	áno / áno	áno / áno
4 zóny	60 min.	áno / áno	áno / áno
5 zón	90 min.	áno / áno	áno / áno
6 zón	90 min.	áno / áno	áno / áno
7 zón	120 min.	áno / áno	áno / áno
8 zón	120 min.	áno / áno	áno / áno
9 zón	150 min.	áno / áno	áno / áno
10 zón	150 min.	áno / áno	áno / áno
sieťový (všetky zóny)	180 min.	áno / áno	áno / áno
Denné lístky			
100+101	24 hod.	áno / áno	áno / áno
100+101	72 hod.	áno / áno	áno / áno
100+101	168 hod (7 dní)	áno / áno	áno / nie
sieťový	24 hod.	áno / áno	áno / áno
Predplatné cestovné lístky			
1 zóna	7 / 30 / 90 / 365 dní	áno / áno	nie / áno
2 zóny	7 / 30 / 90 / 365 dní	áno / áno	nie / áno
3 zóny alebo 100+101	7 / 30 / 90 / 365 dní	áno / áno	nie / áno
4 zóny	7 / 30 / 90 / 365 dní	áno / áno	nie / áno
5 zón	7 / 30 / 90 / 365 dní	áno / áno	nie / áno
6 zón	7 / 30 / 90 / 365 dní	áno / áno	nie / áno
7 zón	7 / 30 / 90 / 365 dní	áno / áno	nie / áno
8 zón	7 / 30 / 90 / 365 dní	áno / áno	nie / áno
9 zón	7 / 30 / 90 / 365 dní	áno / áno	nie / áno
10 zón	7 / 30 / 90 / 365 dní	áno / áno	nie / áno
sieťový	7 / 30 / 90 / 365 dní	áno / áno	nie / áno

Základná štruktúra sa môže podľa potrieb rozširovať o ďalšie druhy CL.

2.2. Zmeny v zľavnenej preprave

V zľavnenej preprave sa oproti už schváleným podmienkam navrhujú len menšie zmeny súvisiace so znížením administratívnej náročnosti pri preukazovaní nároku:

- a) zľavnené cestovné pre deti sa poskytuje o rok dlhšie - až do dňa predchádzajúcemu dovŕšeniu 16. rokov veku – dôvodom je zo zákona povinná 10-ročná školská dochádzka, tzn. aj 16 ročné dieťa je ešte stále žiakom, a teda nie je nutné dokladovať to potvrdením,
- b) občania starší ako 62² rokov nebudú musieť pri preukazovaní nárok na zľavu (pri vybavovaní preukazu) dokladovať aj poberanie dôchodku, na preukázanie nároku na zľavu bude stačiť dovŕšenie stanoveného veku,
- c) nárok na zľavu majú po splnení podmienok všetci občania bez rozdielu štátnej príslušnosti.

2.3. Zmeny v ostatných tarifných podmienkach

Stanovuje sa jednotný rozmer pre bezplatnú prepravu príručných batožín alebo iných predmetov - rozmery nepresahujú veľkosť 60 cm x 45 cm x 25 cm, čo zodpovedá štandardu IATA na veľkosť príručnej batožiny v leteckej preprave.

Zavádza sa možnosť vrátenia čiastočne využitého predplatného lístka bez nutnosti splniť špecifické podmienky. Pri výpočte alikvótnej čiastky sa použije výpočet zohľadňujúci aktuálne nastavenie cenovej ponuky.

2.4. Elektronické cestovné lístky

V nadväznosti na skôr prijaté dokumenty sa v rámci III. etapy IDS BK rozšíri elektronizácia cestovných dokladov. V súčasnosti existujú v elektronickej forme len predplatné cestovné lístky, po rozšírení IDS BK budú zavedené aj elektronické jednorazové cestovné lístky.

Elektronické cestovné lístky majú nehmotnú – elektronickú formu. Cestujúci sa pri cestách preukazuje len nosičom, na ktorom sú zaznamenané, príp. iným identifikátorom.

Predaj elektronických jednorazových cestovných lístkov IDS BK bude realizovaný prostredníctvom nových terminálov - kombinovaných označovačov papierových cestovných lístkov rozšírených o možnosť práce s BČK. Cestujúci si na takomto OCL vyberie požadovaný typ cestovného lístka a po priložení BČK zaň zaplatí. Platba za bude realizovaná prostredníctvom EP, pričom cestovný lístok sa zároveň zapíše do čipu BČK.

² Určený vek sa odvíja od dôchodkového veku stanoveného platnými právnymi predpismi SR.

Zavedenie elektronických cestovných lístkov bude možné až po dovybavení všetkých vozidiel DPB novými terminálmi, ktoré sa očakáva v priebehu I.Q 2016. Spôsob fungovania elektronických lístkov bude spracovaný v samostatnom materiály.

Do budúcnosti sa plánuje rozšírenie možností predaja elektronických cestovných lístkov aj iné nosiče – napr. inteligentné platobné karty, ale aj prostredníctvom iných foriem predaja – napr. mobilných aplikácií. V ďalekom výhľade sa predpokladá úplné nahradenie papierových cestovných lístkov elektronickými.

2.5. Vybavovanie cestujúcich

V systéme IDS BK budú v ponuke nasledovné druhy jednorazových cestovných lístkov:

- **papierové cestovné lístky predávané v predpredaji** prostredníctvom:
 - o predajnej sieti (predajne dopravcov, zmluvní / provízni predajcovia...),
 - o exteriérových automatov,ktorých validácia sa realizuje pri prvom nástupe do vozidla označením v označovači,
- **papierové cestovné lístky predávané vo vozidlách** na prímestských autobusových linkách, ktorých platnosť začína momentom výdaja.
- **elektronické cestovné lístky vo forme zápisu na BČK**, ktorých predaj zabezpečujú terminály (označovače s čítačkou čipovej karty, zariadenia sprievodcov vo vlaku) vo vozidlách alebo na staniciach; platba bude realizovaná prostredníctvom kreditu na elektronickej peňaženke zriadenej na BČK,
- **elektronické cestovné lístky vo forme SMS**, ktoré však budú platné len vo vozidlách DPB.

V nasledujúcich tabuľkách je popísaný postup tarifného vybavenia cestujúceho s jednorazovým cestovným lístkom v závislosti na forme lístka a využitom druhu dopravy.

Tarifné vybavenie cestujúceho – papierový lístok

Tabuľka č. 3 Spôsoby tarifného vybavenia cestujúceho s papierovým lístkom

Cestovanie prostriedkom	Zakúpenie CL	Označenie CL	Časová platnosť CL	Kontrola CL (vizuálna kontrola)	Poznámka
MHD	predpredaj	v označovači pri nástupe do vozidla	od označenia	revízor	
MHD > MHD	pri prestupe má cestujúci CL už zakúpený	pri prestupe sa CL už neoznačuje	čas platnosti je vytlačený na lístku	revízor	
MHD > REGIOBUS				vodič pri nástupe, revízor	
MHD > VLAK				vlakvedúci, revízor	
REGIOBUS	vo vozidle	neoznačuje sa	od vydania	revízor	nástup len 1. dverami ³
	predpredaj	v označovači pri nástupe do vozidla	od označenia		
REGIOBUS > MHD	pri prestupe má cestujúci CL už zakúpený	pri prestupe sa CL už neoznačuje	čas platnosti je vytlačený na lístku	revízor	
REGIOBUS > REGIOBUS				vodič pri nástupe, revízor	
REGIOBUS > VLAK				vlakvedúci, revízor	
VLAK	predpredaj	v označovači na nástupišti pred nástupom ⁴	od času označenia	vlakvedúci, revízor	
VLAK > MHD	pri prestupe má cestujúci CL už zakúpený	pri prestupe sa CL už neoznačuje	čas platnosti je vytlačený na lístku	revízor	
VLAK > REGIOBUS				vodič pri nástupe, revízor	
VLAK > VLAK				vlakvedúci, revízor	

³ plánuje sa v zónach 100+101 pri ceste v smere do Bratislavy zaviesť nástup všetkými dverami⁴ na vedľajších tratiach môže byť zavedené označovanie CL vo vlakoch

Tarifné vybavenie cestujúceho – elektronický lístok

Tabuľka č. 4 Spôsoby tarifného vybavenia cestujúceho s elektronickým lístkom

Cestovanie prostriedkom	Zakúpenie CL (z kreditu na ČK)	Časová platnosť CL	Kontrola CL (prostredníctvom čítačky)	Poznámka
MHD	terminál vo vozidle	od zakúpenia	revízor	
MHD > MHD	pri prestupe má cestujúci CL už zakúpený	od zakúpenia	revízor	
MHD > REGIOBUS			vodič pri nástupe, revízor	
MHD > VLAK			vlakvedúci, revízor	
REGIOBUS	elektronická pokladnica (terminál) vo vozidle	od zakúpenia	revízor	nástup len 1. dverami ⁵
REGIOBUS > MHD	pri prestupe má cestujúci CL už zakúpený	od zakúpenia	revízor	
REGIOBUS > REGIOBUS			vodič pri nástupe, revízor	
REGIOBUS > VLAK			vlakvedúci, revízor	
VLAK	terminál na stanici, vlakvedúci ⁶	od zakúpenia	vlakvedúci, revízor	
VLAK > MHD	pri prestupe má cestujúci CL už zakúpený	od zakúpenia	revízor	
VLAK > REGIOBUS			vodič pri nástupe, revízor	
VLAK > VLAK			vlakvedúci, revízor	

Pod pojmom kontrola sa rozumie kontrola tarifného vybavenia zo strany kontrolného orgánu. Platnosť elektronického CL má cestujúci možnosť overiť si kedykoľvek priložením karty k terminálu.

Tarifné vybavenie cestujúceho – predplatný lístok

Použitie PCL bude zhodné so súčasným stavom, tzn. predaj PCL bude možný u všetkých dopravcov aj na BČK emitované zmluvnými partnermi (vybrané stredné a vysoké školy). Na základe rozhodnutia HMB bude **BMK buď plnohodnotne zaintegrovaná, alebo sa**

⁵ po spustení III. etapy IDS BK urýchlene vybaviť vozidlá označovačmi aj pri druhých dverách a v zónach 100+101 pri ceste v smere do Bratislavy vo výhlade umožniť nástup všetkými dverami

⁶ ako doplnkový predaj, resp. na vedľajších tratiach, kde nie sú označovače na staniciach

nebude v doprave používať vôbec⁷. Navyiac však príde k prepojeniu databáz dopravcov, čím bude mať každý z nich prístup k informáciám o predaji všetkých PCL na vlastné karty, čo umožní výrazné zjednodušenie v prípade vydávania duplikátov a v prípade dohody bude možný aj predaj na ľubovoľnú akceptovanú kartu vo všetkých eShopoch dopravcov.

Predaj predplatných cestovných lístkov bude možný tak v predajniach dopravcov, ako aj vo vybraných automatoch, prostredníctvom „internetového“ predaja a v obmedzenom sortimente aj u vodičov prímestských autobusov.

Pri predaji na predajnom mieste je informácia o platnosti zapísaná priamo do pamäte BČK, pri predaji cez internet je informácia zapísaná v systéme a do pamäte karty sa zapíše až pri prvom kontakte karty s ľubovoľným terminálom.

Platnosť PCL si cestujúci môže skontrolovať na potvrdenke, ktorá mu je vydaná pri jeho kúpe, prostredníctvom informačného terminálu na predajnom mieste alebo vo vozidle, alebo prostredníctvom internetu.

Tabuľka č. 5 Spôsoby tarifného vybavenia cestujúceho s predplatným lístkom

Cestovanie prostriedkom	Zakúpenie PCL (z kreditu na ČK)	Časová platnosť CL	Kontrola CL (prostredníctvom čítačky)	Poznámka
MHD	predajné miesto, automat, internetový predaj, vodič v autobuse resp. vlakvedúci ⁸	platnosť si určí cestujúci pri kúpe PCL	revízor	
REGIOBUS		platnosť si určí cestujúci pri kúpe PCL	vodič pri nástupe (priloženie karty k čítačke), revízor	
VLAK		platnosť si určí cestujúci pri kúpe PCL	vlakvedúcu, revízor	

2.6. Postup pri zmene cien

Nakoľko z doterajších skúseností vyplynulo, že nie je jednoznačné, za akých podmienok sa pristupuje k zmenám cien a ktorí z účastníkov podieľajúcich sa na IDS BK má aké povinnosti, bol spracovaný dokument, ktorým sa stanovujú pravidlá a postupy, za ktorých bude k zmenám cien dochádzať.

⁷ Prípadné zavedenie produktu (lístku, zľavy) platného len v DPB sa považuje za porušenie základných zásad integrácie.

⁸ v autobuse a vo vlaku len obmedzený sortiment PCL

V doterajšej histórii padlo rozhodnutie o zmene cien vždy až na poslednú chvíľu. Tým však zostáva krátky čas na zabezpečenie všetkých krokov a dôkladnú kontrolu všetkých systémov.

Pri zmenách cien je potrebné zabezpečiť dostatočne dlhý čas na:

- prípravu návrhu a jeho prerokovanie so všetkými zainteresovanými,
- prípravu informačných materiálov,
- úpravu predajných systémov a otestovanie nových dát,
- prípravu spoločného a zhodného informovania cestujúcich,
- zabezpečenie zverejnenia tarify v súlade s legislatívou.

Pri výbere najvhodnejšieho termínu zmien cien cestovného v IDS BK bolo posudzovaných viacero možností. Ako najvhodnejší termín sa preto ukázal dátum **1. júl**, ktorý je z dopravno-organizačného pohľadu najvhodnejší.

Podmienky a harmonogram zmeny cien

Návrh na zmeny cien pripravuje a prerokováva spoločnosť BID, a.s. Za týmto účelom spoločnosť BID, a.s. každoročne v priebehu 1Q prehodnocuje ceny cestovných lístkov a to v nadväznosti na mieru inflácie za predchádzajúci rok a s ohľadom na finančné prostriedky jednotlivých objednávateľov dopravy určené na zabezpečenie objednávky výkonov verejnej dopravy.

V závislosti od výšky miery inflácie sú stanovené podmienky, pri ktorých so zmenou ceny neuvažuje vôbec, pri ktorej sa návrh zmien pripraví na základe požiadavky, alebo pri ktorých sa pripraví automaticky.

Spoločnosť BID, a.s. pripraví návrh nového Cenníka a predloží ho na rokovanie zložené zo zástupcov objednávateľov dopravných výkonov. Po tomto rokovaní môže prísť k úprave návrhu na základe pripomienok jednotlivých strán. Objednávateľia sa pri akceptácii konečného návrhu vyvarujú takeého konania, ktoré by mohli znevýhodniť niektorého z partnerov.

Priebeh celého procesu aj s termínmi a zodpovednými je uvedený v nasledujúcom harmonograme.

Tabuľka č. 6 Harmonogram zmeny cien cestovného v IDS BK

Termín	Zodpovedný	Činnosť
do 31.01.	-	zverejnenie Potvrdenia o výške inflácie za predchádzajúci rok meranej indexom spotrebiteľských cien.
do 28.02.	dopravca	informovanie objednávateľa o zámere/potrebe zmeny cien cestovného.
do 31.03.	objednávateľ	informovanie BID o zámere na zmenu ceny CL, vrátane presnej špecifikácie požiadavky na zmenu

Termín	Zodpovedný	Činnosť
01. 04. - 15. 04.	BID	príprava návrhu cenníka
16. 04. - 05. 05.	BID, objednávatel'	prerokovanie návrhu so zástupcami objednávateľov; zapracovanie pripomienok
05. 05. - 15. 05.	BID	prerokovanie návrhu so zástupcami dopravcov
15. 05. - 30. 05.	BID, objednávatel'	schválenie nového Cenníka cien cestovných lístkov IDS BK
01. 06. - 15. 06.	dopravca	zabezpečenie zmeny cenníkov v tarifno-predajných zariadeniach, školenie personálu, dôsledné otestovanie
01. 06.- 15. 06.	BID	zabezpečenie aktualizácie informačných materiálov
od 10. 06.	BID, dopravca	informovanie verejnosti o pripravovaných zmenách (web, média)
20. 06.	dopravca	zverejnenie informačných materiálov
01. 07.	dopravca	predaj cestovných lístkov za zmenené ceny

2.7. Výpočet cien cestovných lístkov

Pre stanovenie metodiky výpočtu cien bol, tak ako v minulosti, spracovaný samostatný dokument popisujúci Metodiku založenú na základnom cenovom module a sústave vzťahov medzi jednotlivými druhmi cestovných lístkov. Základný **cenový modul (M) je finančná konštanta vyjadrená v €, ktorá predstavuje „cenu“ za 1 jazdu naprieč 1 tarifnou zónou.** Z tohto modulu sú následne vypočítané ceny všetkých druhov cestovných lístkov.

Pri nastavení alebo zmene cien cestovných lístkov IDS BK dochádza v prvom rade k zmene hodnoty M, čím bude zabezpečený rovnomerný prepočet na všetky ostatné druhy a typy cestovných lístkov.

Ďalšími parametrami vstupujúcimi do výpočtov sú koeficienty zohľadňujúce počet precestovaných zón so zohľadnením cenovej degresie v závislosti do dĺžky cesty, koeficienty zohľadňujúce počet ciest pri stanovení cien denných a predplatných cestovných lístkov, ako aj koeficienty zohľadňujúce výšku zľavy uplatňovanej pri zľavnenej preprave.

Stanovenie hodnôt týchto koeficientov musí byť so zreteľom na takú motiváciu cestujúceho, pri ktorej bude preferovať CL s dlhšou dobou platnosti, resp. aby CL s dlhšou dobou platnosti bol cenovo výhodnejší ako viac CL1C.

Kompletná metodiky výpočtu cien je uvedená v samostatnej prílohe tohto materiálu.

2.7.1. Zaradenie zastávok a železničných staníc do zón

Pre správny výpočet ceny cestovného pre cestujúceho je potrebné poznať zónové usporiadanie. Priradenie zastávok do tarifných zón je stanovené v schválenom materiáli

Zaradenie zastávok a železničných staníc do tarifných zón BID. Pre informovanie cestujúceho sú tieto zóny uvedené v Prepravnom poriadku IDS BK, v schéme zón, ako aj priamo v cestovnom poriadku danej linky.

Jedna zastávka môže patriť súčasne do dvoch tarifných zón, pre cestujúceho tak bude platiť možnosť vždy nižšieho počtu zón v závislosti od jeho cesty.

Zmeny v zozname zaradenia zastávok je možné v zmysle príslušného uznesenia vykonávať len so súhlasom primátora HMB a predsedu BSK. Uznesenie tiež stanovuje, aby o týchto zmenách boli poslanci 2x ročne informovaní. Povinnosť informovať však odporúčame vypustiť, nakoľko o zmenách je možné dozvedieť z vyššie uvedených zdrojov, ktoré musia byť zverejnené ešte pred začiatkom platnosti. Zmena, o ktorej poslanci získajú informáciu na zastupiteľstve tak môže byť už pol roka zavedená do praxe.

PRÍLOHY

Prílohami tohto dokumentu sú:

Príloha 1: Metodika výpočtu cien cestovných lístkov IDS BK

Príloha 2: Schéma zón

Príloha 3: Dopady na cestujúcich

- v porovnaní s dnešnými cenami v prímestskej autobusovej doprave,
- v porovnaní s dnešnými cenami v železničnej doprave,
- v porovnaní s dnešnými cenami pri kombinácii železničnej a autobusovej dopravy,

Príloha 4: Dopady na objednávateľov

- pri cenovej úrovni na porovnateľnej s dnešnou ($M=0,344$ €),
- pri cenovej úrovni s miernym zvýšením cien ($M=0,351$ €).

Príloha 5: Návrh liniek PAD a ŽD (voľné dni)

POZNÁMKY

**METODIKA VÝPOČTU CIEN CESTOVNÝCH LÍSTKOV
INTEGROVANÉHO DOPRAVNÉHO SYSTÉMU
V BRATISLAVSKOM KRAJI**

verzia 2.00

OBSAH

Obsah.....	2
Sledovanie vydání a zmien.....	3
Zoznam skratiek.....	4
Úvod.....	5
1. Parametre určovania cien	6
1.1. Základný cenový modul	6
1.2. Ostatné parametre	6
2. Spôsob výpočtu cien cestovných lístkov	10
2.1. Stanovenie hodnôt koeficientov	11
2.2. Výpočet cien Packetov	12

[illegible]

ZOZNAM SKRATIEK

CL – cestovný lístok
CL1C – cestovný lístok na jednu cestu
DCL – denný cestovný lístok
IDS BK – Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji
MHD – mestská hromadná doprava
PAD – prímestská autobusová doprava
PCL – predplatný cestovný lístok
SL – Slovak Lines, a. s.

ÚVOD

V Integrovanom dopravnom systéme v Bratislavskom kraji sa budú, tak ako v každom integrovanom dopravnom systéme, na preprave cestujúcich spoločne podieľať viacerí dopravcovia, ktorých výkony si objednávať viacerí objednávateľia dopravných výkonov. Zatiaľ, čo v súčasnosti si každý z objednávateľov zodpovedá za zabezpečenie dopravnej obslužnosti verejnou hromadnou dopravou len v rámci svojich kompetencií a v súlade s nimi uplatňuje svoju dopravnú a tarifnú politiku, po zavedení IDS musí byť táto politika jednotná. Preto navrhujeme túto metodiku výpočtu cien cestovných lístkov v IDS BK, ktorá aj napriek tomu, že zjednocuje jednotlivé tarifné politiky zachováva v obmedzenej miere možnosť rešpektovať individuálne požiadavky každého z objednávateľov dopravných výkonov.

Cenová štruktúra sortimentu ponúkaných cestovných lístkov je navrhnutá tak, aby bola v maximálnej miere flexibilná, ale aby sa nerozpadla individuálnymi požiadavkami. Pre určovanie cien jednotlivých cestovných lístkov (CL1C, DCL, PCL, dovozná a príplatky) je preto zadefinovaná Metodika výpočtu založená na základnom cenovom module a sústave vzťahov medzi jednotlivými druhmi cestovných lístkov.

Základným kritériom pri určení ceny je, že cena nepokrýva celú výšku nákladov dopravcu. Cena má spĺňať najmä nasledujúce hľadiská:

- akceptovateľnosť na základe porovnania so súčasnými východiskovými cenami dopravcov,
- odvodenie od príjmu obyvateľstva tak, aby rozumnou mierou zťažovala rodinný rozpočet, či individuálny rozpočet, a aby stále ešte dostatočne motivovala k uprednostneniu hromadnej dopravy pred individuálnou automobilovou dopravou. V Európe sa bežne uplatňuje princíp určenia ceny základného CL1C ako hodnoty 1 ‰ z priemernej mesačnej mzdy v regióne (na území Bratislavského kraja je to 1205 €¹),
- odvodenie od vzdialenosti, ktorú cestujúci prekoná, pričom musí vhodnou formou motivovať tých cestujúcich, ktorí vo väčšej miere využívajú VHD,
- vytvorenie jednoznačných vzťahov medzi jednotlivými druhmi cestovných lístkov tak, aby bolo možné pri akejkoľvek zmene ceny základného cenového modulu túto zmenu automaticky transformovať do konečnej ceny každého druhu cestovného lístka.

¹ Zdroj Štatistický úrad, <http://datacube.statistics.sk/> Priemerná hrubá nominálna mesačná mzda, rok 2013.

1. PARAMETRE URČOVANIA CIEN

Zámerom tohto dokumentu je stanovenie metodiky výpočtu cien. Metodika bola zostavená tak, aby nový tarifný systém cestujúcim zachoval porovnateľnú výšku cestovného, a aby zároveň v maximálnej možnej miere rešpektoval možnosti financovania zo strany objednávateľov. Pomocou nižšie uvedených matematických vzťahov, ktoré vychádzajú zo základného cenového modulu, budú vypočítavané ceny jednotlivých cestovných lístkov. Ceny v tomto dokumente prezentované nebudú, nakoľko ich konečnú cenu budú na návrh Koordinátora IDS BK - spoločnosti Bratislavská integrovaná doprava, a. s. – spoločne schvaľovať objednávateľia dopravných výkonov vydaním cenového rozhodnutia.

1.1. Základný cenový modul

Ako je spomenuté v Úvode, Metodika výpočtu je založená na základnom cenovom module a sústave vzťahov medzi jednotlivými druhmi cestovných lístkov.

Základný cenový modul (M) je finančná konštanta vyjadrená v €, ktorá predstavuje „cenu“ za 1 jazdu naprieč 1 tarifnou zónou. Z tohto modulu sú následne vypočítané ceny všetkých druhov cestovných lístkov.

Pri nastavení alebo zmene cien cestovných lístkov IDS BK dochádza v prvom rade k zmene hodnoty M, čím bude zabezpečený rovnomerný prepočet na všetky ostatné druhy a typy cestovných lístkov.

Typy cestovných lístkov sú členené v závislosti od:

- doby platnosti (v čase),
- rozsahu pôsobnosti (priestor - počet zón),
- typu (CL1C, DCL, PCL...),
- druhu (základný, zľavnený),
- tarifnej politiky systému (zľava pre pravidelných cestujúcich a zľava pre cestujúcich z väčších vzdialeností).

1.2. Ostatné parametre

Ďalšími parametrami vstupujúcimi do výpočtov sú koeficienty zohľadňujúce počet precestovaných zón so zohľadnením cenovej degresie v závislosti do dĺžky cesty, koeficienty zohľadňujúce počet ciest pri stanovení cien denných a predplatných cestovných lístkov, ako aj koeficienty zohľadňujúce výšku zľavy uplatňovanej pri zľavnenej preprave.

Stanovenie hodnôt týchto koeficientov musí byť so zreteľom na takú motiváciu cestujúceho, pri ktorej bude preferovať CL s dlhšou dobou platnosti, resp. aby CL s dlhšou dobou platnosti bol cenovo výhodnejší ako viac CL1C.

Pre výpočet cien budú použité nasledovné koeficienty:

- z** **koeficient zohľadňujúci počet precestovaných zón**, jeho hodnota sa odvíja od počtu zón, pre ktoré daný cestovný lístok platí,
- d** **koeficient zohľadňujúci cenovú degresiu**, jeho hodnota upravuje výšku ceny tak, aby bola cena za jednu zónu s narastajúcim počtom zón klesajúca,
- c** **koeficient zohľadňujúci počet ciest** sa používa pri DCL a PCL, jeho hodnota zohľadňuje počet ciest v cene cestovného lístka,
- n** **koeficient zohľadňujúci prirážku / zľavu pre špeciálne druhy PCL**, sa používa pri stanovení ceny prenosného PCL, alebo PCL platiaceho len v určitom časovom období,
- e** **koeficient zohľadňujúci výšku zľavy**, ktorá sa uplatňuje pri využití elektronických cestovných lístkov (okrem SMS),
- s** **koeficient zohľadňujúci zvýšené náklady pre predaj prostredníctvom SMS** ktoré možno týmto spôsobom čiastočne zohľadniť v cene cestovného lístka,
- K** **koeficient vyjadrujúci predpokladaný počet precestovaných zón pri použití lístka Karnet** sa odvíja od počtu polí, ktoré Karnet obsahuje a od priemernej dĺžky cesty vyjadrenej počtom precestovaných zón.

Pre porovnanie uvádzame v Tabuľke č. 1 ceny cestovných lístkov a koeficienty počtu ciest pre jednotlivé druhy cestovných lístkov vo vybraných systémoch IDS v európskych krajinách.

Z uvedeného prehľadu, že DCL a PCL sú voči CL1C v podmienkach Bratislavského kraja v porovnaní s inými systémami výrazne drahšie. Pre lepšiu názornosť pridávame bližšie porovnanie s Viedňou. V tamorejšej centrálnej zóne 100 v roku 2012 znížili cenu ročného PCL z 448 € na 365 €, vďaka čomu sa zvýšil počet držiteľov ročných PCL z 373.000 v roku 2011 na cca 600.000 v roku 2013, čo predstavuje 39% všetkých cestujúcich.

V Bratislave naopak počet držiteľov ročných predplatných lístkov v uvedenom období poklesol z 12.672 na 11.245 a ich podiel na celkovom počte prepravených cestujúcich tvorí cca 5,5 %.

Stav, pri ktorom sa objednávatel/dopravca snaží udržať nízku cenu CL1C neumožní ponúkať cestovné lístky s dlhšou časovou platnosťou za atraktívne ceny. Cestujúci nie je dostatočne motivovaný investovať do kúpy cestovného lístka s dlhšou časovou platnosťou a preferuje skôr využívanie CL s kratšou časovou platnosťou (CL1C, 30-dňové PCL...), čím:

- poskytuje dopravcovi peniaze po menších čiastkach na kratšie obdobie oproti vyšším čiastkam vopred,
- ľahko a kedykoľvek si môže rozmyslieť kúpu ďalšieho 30-dňového PCL a využívať iné druhy dopravy,
- zvyšuje náklady dopravcu, nakoľko predaj CL1C je na jednotku tržby nákladnejší ako predaj PCL,
- spomaľuje obeh vozidiel, nakoľko označovanie lístka (v MHD) alebo kúpa lístka u vodiča (v PAD) vyžaduje dlhší čas, ako nástup s už platným PCL (reálne ide o spomalenie o niekoľko sekúnd, čo však pri počte nastupujúcich osôb na celej trase spoja môže v súčte znamenať až niekoľko minút,
- si vytvára psychologický „odpor“ k neustálemu plateniu cestovného (inak je vnímané, ak si cestujúci kupuje PCL raz za mesiac, ako keď si kupuje CL1C každý druhý deň) a tým pádom využíva verejnú dopravu v podstatne nižšou intenzitou, tzn. nemá motiváciu využívať predovšetkým verejnú dopravu pred inými druhmi.

Tabuľka č. 1 Porovnanie parametrov vo vybraných systémoch (ceny platné k 31.12.2014).

IDS	Mesto	Cena CL1C [€]	DCL 24 hod.		PCL 7 dní		PCL 30 dní		PCL 90 dní		PCL 365 dní	
			cena	koef.	cena	koef.	cena	koef.	cena	koef.	cena	koef.
[CZ] IDS JMK	Brno mesto	25 Kč	90 Kč	3,6	-	-	550 Kč	22	1370 Kč	54,8	4750 Kč	190
	región (3 zóny)	27 Kč	100 / 150 Kč ²	3,7 / 5,5	-	-	820 Kč	30,4	2140 Kč	79,3	6900 Kč	255
[CZ] PID	Praha mesto	32 Kč	110 Kč	3,4	-	-	550 Kč	17,2	1480 Kč	46,3	4750 Kč	148,4
	región (3 pásma)	24 Kč	160 Kč ³	6,6	-	-	700 Kč	29,2	1800 Kč	75	-	-
[AT] VOR	Wien mesto	2,20 €	7,60 €	3,5	16,20 €	7,4	48,20 €	21,9	-	-	365 €	165,9
	región (3 zóny)	6,60 €	-	-	24,10 €	3,7	84,90 €	12,9	-	-	849 €	128,6
[DE] VVO	Dresden mesto	2,20 €	6,00 €	2,7	21,00 €	9,5	58 € / 49 €	26,4 / 22,3	-	-	558 €	253,6
	región (3 zóny)	6,00 €	13,50 € ⁴	2,25	46,50 €	7,75	126 € / 109 €	21 / 18,2	-	-	1230 €	205
[DE] VVS	Stuttgart (mesto)	2,20 €	6,50 €	2,95	20,60 €	9,4	60,80 € / 47,20 € ⁵	27,6 / 21,5	-	-	608 € / 472 €	276,4 / 214,5
	región (3 zóny)	3,70 €	10,40 €	2,8	35,10 €	9,5	104,30 € / 80,70 €	28,2 / 21,8	-	-	1043 € / 807 €	281,9 / 218,1
[SK] IDS BK	Bratislava mesto	0,90 €	4,50 €	5	-	-	26,90 €	29,9	71,90 €	79,9	263,90 €	293,2
	reg. (3 z / 15 km)	0,90 €	-	-	-	-	31,90 €	35,4	85,90 €	95,4	316,90 €	352,1
[SK]	ZSSK (15 km)	0,85 €	-	-	6,50 €	7,6	22,00 €	25,9	-	-	-	-

Za CL1C bol vzatý základný druh cestovného lístka, tzn. taký s ktorým je umožnená ľubovoľne dlhá cesta v rámci mesta.

² vybraná oblasť / všetky regionálne zóny

³ celá sieť PID

⁴ celá sieť VVO

⁵ platný bez obmedzenia / platný len v čase 09:00 – 04:00

2. SPÔSOB VÝPOČTU CIEN CESTOVNÝCH LÍSTKOV

Ceny jednotlivých druhov cestovných lístkov sú stanovené nasledovne:

Cestovné lístky na jednu cestu

- v papierovej forme: $CL1C = M * z * d$
pričom výsledná cena sa zaokrúhli na najbližších celých 10 centov nahor,
- v elektronickej forme $CL1C = M * z * d * e$
pričom výsledná cena sa nezaokrúhľuje,
- v SMS forme $CL1C = M * z * d * s$
pričom výsledná cena sa nezaokrúhľuje,

Denné cestovné lístky

- v papierovej forme $DCL = M * z * d * c$
pričom výsledná cena sa zaokrúhli na najbližších celých 10 centov nahor.
- v elektronickej forme $DCL = M * z * d * c * e$
pričom výsledná cena sa nezaokrúhľuje.
- v SMS forme $DCL = M * z * d * c * s$
pričom výsledná cena sa nezaokrúhľuje.

Predplatné cestovné lístky

$$PCL = M * z * d * c$$

pričom výsledná cena sa zaokrúhli na najbližších celých 10 centov nahor.

Karnet (univerzálny lístok)

$$Karnet = M * K * d$$

pričom výsledná cena sa zaokrúhli na najbližších celých 10 centov nahor.

SeniorPas

$$SeniorPas = 0,05 * [PCL 100 + 101 na 365 dní]$$

pričom výsledná cena sa zaokrúhli na najbližších celých 10 centov nahor.

Pri cenách zľavnených cestovných lístkov sa najskôr vypočíta ich hodnota (z nezľavnených CL pred zaokrúhlením) a až následne sa zaokrúhli ich suma v zmysle vyššie uvedených pravidiel s tým rozdielom, že zaokrúhlenie sa realizuje na najbližších celých 5 centov nahor.

2.1. Stanovenie hodnôt koeficientov

Pre jednotlivé koeficienty je stanovené doporučené rozpätie, v ktorom by sa ich hodnoty mali pohybovať. Presné hodnoty sa stanovujú pri samotnom výpočte, ktoré je spracované v samostatnom dokumente (tabuľka vo formáte *.xlsx) a ktorý je prílohou tejto Metodiky.

Koeficient zohľadňujúci počet precestovaných zón (z) má pre všetky druhy CL pevne stanovenú hodnotu v rozpätí od $<1 - 11>$ podľa počtu zón pre ktoré platí (hodnota 11 platí pre sieťový lístok).

Koeficient zohľadňujúci cenovú degresiu (d) má pre jednotlivé druhy CL doporučené, rozpätie v rozmedzí $<0,8 - 2,5>$, pričom toto rozpätie bolo stanovené ako prijateľný rozsah cenovej degresie. Konkrétne hodnoty pre jednotlivé druhy CL sa stanovujú pri tvorbe cenníka.

Koeficient zohľadňujúci počet ciest (c) má pre jednotlivé druhy CL doporučené rozpätie – vid' Tabuľka č. 2. Toto rozpätie stanovuje počet ciest zahrnutých do ceny daného CL s ohľadom na zabezpečenie atraktivity jeho ceny.

Koeficient zohľadňujúci prirážku / zľavu pre špeciálne druhy PCL (n), má stanovené doporučené rozpätie – vid' Tabuľka č. 2. Hodnoty zohľadňujú nižšiu/vyššiu mieru možnosti jeho využitia.

Tabuľka č. 2 Doporučené rozpätie hodnôt koeficientov c a n.

koeficient	Druh CL	doporučené rozpätie
c	DCL 24 hod.	$<2 - 4>$
	DCL 72 hod.	$<6 - 12>$
	DCL 168 hod.	$<7 - 14>$
	PCL 7 dní	$<7 - 14>$
	PCL 30 dní	$<20 - 30>$
	PCL 90 dní	$<50 - 90>$
	PCL 365 dní	$<180 - 300>$

koeficient	Druh CL	doporučené rozpätie
n	PCL prenosný	<1,2 – 1,3>
	PCL „mimošpičkový“	<0,75 – 0,9>

Koeficient zohľadňujúci výšku zľavy (e), ktorá sa uplatňuje pri využití **elektronických cestovných lístkov** (okrem SMS) má doporučené rozpätie v rozmedzí <0,8 – 0,95>. Toto rozpätie zohľadňuje nižšie náklady dopravcu na zabezpečenie predaja cestovných lístkov.

Koeficient zohľadňujúci zvýšené náklady pre predaj prostredníctvom SMS (s) má doporučené rozpätie v rozmedzí <1,0 – 1,2>. Toto rozpätie bolo stanovené s ohľadom premietnutia zvýšených nákladov na predaj takéhoto druhu CL.

Koeficient vyjadrujúci predpokladaný počet precestovaných zón pri použití lístka Karnet (K) sa odvíja od počtu polí, ktoré Karnet obsahuje a predpokladanej priemernej dĺžky cesty vyjadrenej počtom precestovaných zón, stanoví sa podľa vzorca:

$$\text{počet polí Karnetu} - \text{ROUNDNDOWN} \left(\frac{\text{počet polí}}{5} \right) - 1,$$

kde ROUNDNDOWN je najbližšie celé nižšie číslo.

Predpokladaná priemerná dĺžka cesty s CL Karnet je na dĺžku 4 zón. Keďže však cenová degresia bude pri tomto type CL zabezpečená potrebou označiť si o jedno pole viac ako je počet precestovaných zón, vo vzorci sa použije číslo 5. Pri Karnete s 24-poliami sa teda predpokladá využitie na $24 - (\text{ROUNDNDOWN } 24/5) - 1 = 24 - 4 - 1 = 19$ zón.

2.2. Výpočet cien Packetov

Jednotlivé *Packety*, spôsob ich použitia ako aj podmienky ich vydávania schvaľuje koordinátor, ktorý zároveň stanoví finančnú hodnotu, ktorú vydavateľ *Packetu* uhradí do systému IDS BK ako cestovné.

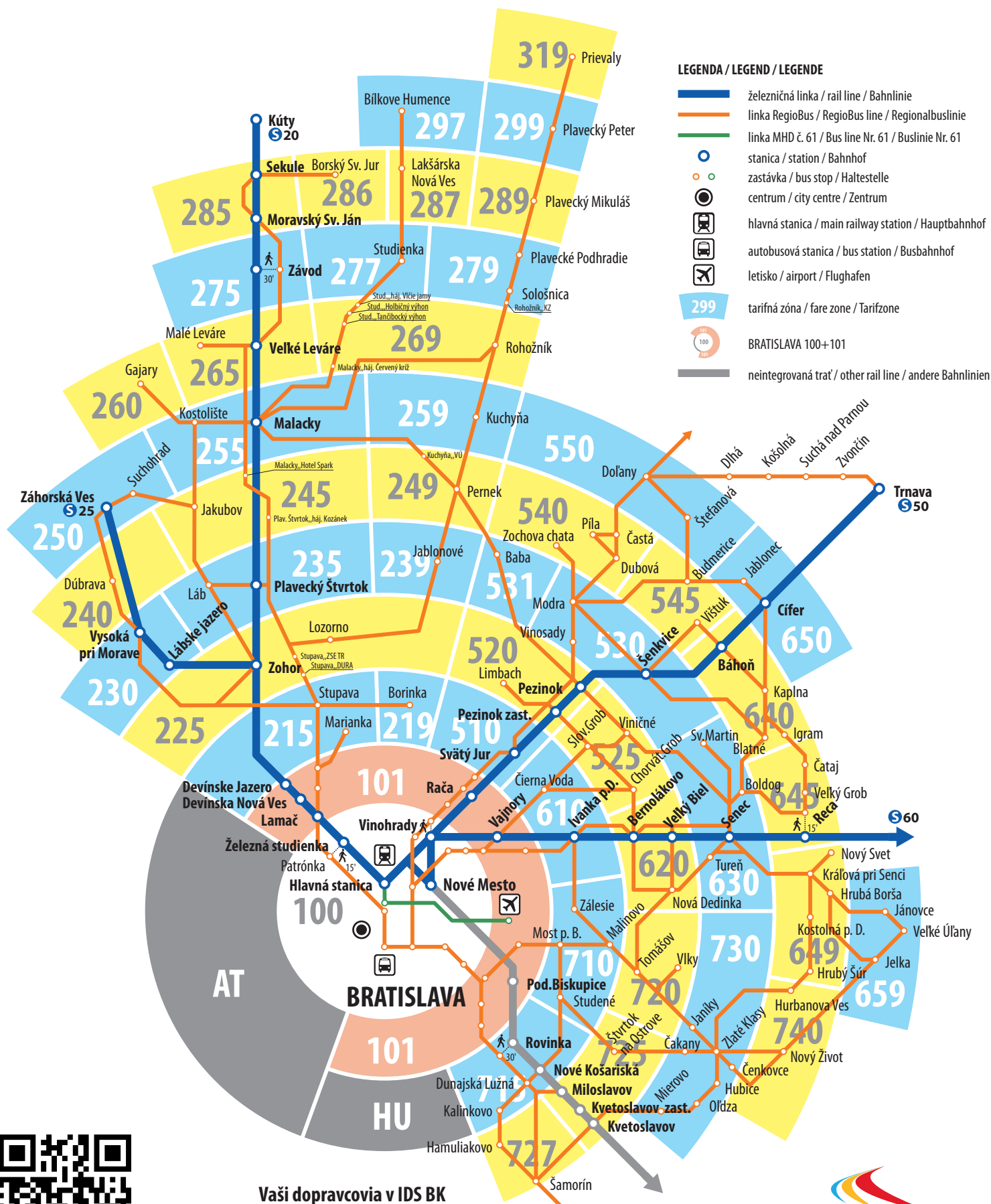
Packet sa vydáva predovšetkým ako:

- turistická karta (Bratislava City Card),
- súčasť cestovného lístku z diaľkovej alebo medzinárodnej dopravy (Vlakom ďalej... Bratislava, ÖBB EURegio Slowakei),
- súčasť vstupenky na kultúrne alebo športové podujatie,
- súčasť parkovného.

Podiel ceny cestovného lístka v cene *Packetu* sa pohybuje na úrovni 50 – 100 % z ceny cestovného lístka.

TARIFNÉ ZÓNY IDS BK / FARE ZONES / TARIFZONENPLAN

stav / state / stand: **plán / plan / Konzept**



http://bit.ly/PP_IDS BK



BID 2014/15

Vaši dopravcovia v IDS BK



Porovnanie navrhovaného cenníka IDS BK s cestovným PAD platným pre 2015 pri 40 cestách mesačne 80% prestupujúcich

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41				
obec	okres	výstup z BA	km od AS	zóna	počet zón spolu	počet zón mimo BA	obyv.	km po hranicu	km mimo BA	PCL IDS BK	eCLIC IDS BK	eCLIC IDS BK	PCL IDS BK	100/101 + CL SL	Záh. Bystr.	Záh. Bystr. + MHD	Lamač	Lamač + MHD	Rača	Rača + MHD	Zlaté plesky	Zlaté plesky + MHD	Pod. Bisku.	Pod. Bisku. + MHD	Arménska	Arménska + MHD	Patrónka	Patrónka + MHD	Vinohrad	Vinohrad + MHD	Cint. Vrak.	Cint. Vrak. + MHD	Bajkalská	Bajkalská + MHD	Gagarinova	Gagarinova + MHD	Račian. myto	Račian. myto + MHD	ASMN	ASMN + MHD	priemer				
										100	101	100			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	2%	100%	100%	100%	100%	6%	100%	100%	100%	0%	100%	100%	100%	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	0%		
Rovinka	SC	pb	13	715	4	1	2 382	11	2	36,60	0,90	1,35		-8,30									0,45	-0,25							0,70	0,00			0,70	0,00			0,60	-0,10		0,00			
Most pri Bratislave	SC	vr	14	710	4	1	2 256	9	5	36,60	0,90	1,35		-12,30											0,35	-0,35	0,35	-0,35					0,70	0,00			0,70	0,00			0,45	-0,25		-0,06	
Dunajská Lužná	SC	pb	15	715	4	1	4 636	11	4	36,60	0,90	1,35		-8,30										0,35	-0,35							0,70	0,00			0,60	-0,10			0,45	-0,25		-0,05		
Čierna Voda (ChG)	SC	zp	16	610	4	1	1 966	12	4	36,60	0,90	1,35		-8,30								0,35	-0,35									0,70	0,00			0,60	-0,10			0,45	-0,25		-0,05		
Ivanka pri Dunaji	SC	zp	16	610	4	1	5 934	12	4	36,60	0,90	1,35		-8,30								0,35	-0,35											0,60	-0,10			0,45	-0,25		-0,05				
Malinovo	SC	vr	16	710	4	1	1 956	9	7	36,60	0,90	1,35		-12,30											0,25	-0,45	0,25	-0,45			0,60	-0,10			0,60	-0,10			0,45	-0,25		-0,07			
Svätý Jur	PK	ra	17	510	4	1	5 229	13	4	36,60	0,90	1,35		-8,30					0,35	-0,35								0,70	0,00			0,60	-0,10			0,60	-0,10			0,45	-0,25		-0,02		
Kalinskovo	SC	pb	18	715	4	1	1 177	11	7	36,60	0,90	1,35		-12,30										0,25	-0,45							0,60	-0,10			0,60	-0,10			0,35	-0,35		-0,09		
Mariánka	MA	zb	18	215	4	1	1 355	16	2	36,60	0,90	1,35		-8,30	0,45	-0,25	0,35	-0,35										0,60	-0,10			0,60	-0,10			0,45	-0,25	0,45	-0,25	0,35	-0,35		-0,12		
Bernolákovo	SC	zp	19	620	5	2	5 476	12	7	45,70	1,08	1,62		-3,20							0,43	-0,27											0,72	0,02			0,45	-0,25			0,62	-0,08		0,06	
Zálesie	SC	zp	18	710	4	1	1 538	12	6	36,60	0,90	1,35		-12,30								0,25	-0,45											0,45	-0,25			0,35	-0,35		-0,14				
Zálesie (cez Most)	SC	vr	18	710	4	1	1 538	9	9	36,60	0,90	1,35		-16,30									0,90	0,90									0,60	-0,10			0,45	-0,25	0,35	-0,35		0,03			
Tomašov	SC	vr	19	720	5	2	2 355	9	10	45,70	1,08	1,62		-7,20											0,33	-0,37	0,33	-0,37					0,72	0,02			0,72	0,02			0,62	-0,08		-0,01	
Alžbetin Dvor	SC	pb	20	725	5	2	928	11	9	45,70	1,08	1,62		-7,20																			0,72	0,02			0,72	0,02			0,62	-0,08		0,00	
Stupava	MA	zb	20	215	4	1	9 345	16	4	36,60	0,90	1,35		-5,30	-8,30	0,45	-0,25	0,25	-0,45									0,60	-0,10							0,72	0,02	0,35	-0,35	0,35	-0,35		-0,16		
Hamuliakovo	SC	pb	21	727	5	2	1 455	11	10	45,70	1,08	1,62		-7,20									0,33	-0,37									0,72	0,02			0,72	0,02			0,42	-0,28		-0,06	
Miloslavov	SC	pb	22	725	5	2	928	11	11	45,70	1,08	1,62		-11,20									0,33	-0,37									0,72	0,02			0,62	-0,08			0,42	-0,28		-0,06	
Vlky	SC	vr	22	720	5	2	428	9	13	45,70	1,08	1,62		-11,20												0,18	-0,52							0,72	0,02			0,62	-0,08			0,42	-0,28		-0,08
Pezinok	PK	ra	23	520	5	2	21 263	13	10	45,70	1,08	1,62		-7,20					0,33	-0,37										0,72	0,02					0,62	-0,08			0,42	-0,28		-0,02		
Veľký Biel	SC	zp	23	620	5	2	2 338	12	11	45,70	1,08	1,62		-11,20								0,18	-0,52											0,62	-0,08			0,42	-0,28		-0,07				
Nová Dedinka	SC	zp	23	620	5	2	2 045	12	11	45,70	1,08	1,62		-11,20								0,18	-0,52											0,62	-0,08			0,42	-0,28		-0,07				
Chorvátsky Grob	SC	zp	23	525	5	2	1 966	12	11	45,70	1,08	1,62		-11,20								0,18	-0,52											0,62	-0,08			0,42	-0,28		-0,07				
Slovenský Grob	PK	zb	24	525	6	3	2 192	12	12	54,80	1,35	1,98		-2,10								0,45	-0,25											0,98	0,28			0,78	0,08		0,20				
Limbach	PK	ra	24	520	5	2	1 730	13	11	45,70	1,08	1,62		-11,20					0,33	-0,37														0,62	-0,08			0,42	-0,28		-0,02				
Borinka	MA	zb	26	219	5	2	655	16	10	45,70	1,08	1,62		-6,20	-7,20	0,43	-0,27	0,18	-0,52									0,62	-0,08							0,42	-0,28	0,12	-0,58		-0,21				
Senec	SC	zp	26	630	6	3	17 289	12	14	54,80	1,35	1,98		-8,10							0,45	-0,25												0,78	0,08			0,48	-0,22		0,04				
Zohor	MA	zb	27	225	5	2	3 207	16	11	45,70	1,08	1,62		-6,20	-11,20	0,33	-0,37	0,18	-0,52									0,62	-0,08							0,78	0,08			0,12	-0,58		-0,21		
Tureň	SC	zp	27	630	6	3	997	12	15	54,80	1,35	1,98		-8,10								0,35	-0,35											0,78	0,08			0,48	-0,22		0,03				
Viničné	PK	ra	27	525	6	3	2 079	13	14	54,80	1,35	1,98		-8,10					0,45	-0,25										0,98	0,28			0,78	0,08			0,48	-0,22		0,13				
Vinohady	PK	ra	28	530	6	3	1 216	13	15	54,80	1,35	1,98		-8,10					0,45	-0,25										0,78	0,08			0,78	0,08			0,48	-0,22		0,09				
Lozorno	SC	zp	28	225	5	2	2 913	16	12	45,70	1,08	1,62		-6,20	-11,20	0,33	-0,37	0,18	-0,52									0,42	-0,28							0,12	-0,58	0,12	-0,58		-0,32				
Boldog	MA	zb	29	630	6	3	426	12	17	54,80	1,35	1,98		-8,10							0,35	-0,35												0,78	0,08			0,48	-0,22		0,03				
Senkvice	PK	ra	29	530	6	3	4 522	13	16	54,80	1,35	1,98		-8,10					0,45	-0,25														0,78	0,08			0,48	-0,22		0,09				
Modra	PK	ra	30	530	6	3	7 295	13	17	54,80	1,35	1,98		-8,10					0,35	-0,35														0,78	0,08			0,48	-0,22		0,03				
Plešivý Štvrtok	MA	zb	31	235	6	3	2 323	14	15	54,80	1,35	1,98		-4,10		0,45	-0,25	0,35	-0,35									0,78	0,08					0,48	-0,22			0,28	-0,42		-0,11				
Blatné	SC	zp	32	640	7	4	1 632	12	20	60,70	1,62	2,16		-6,20							0,42	-0,28												0,66	-0,04			0,46	-0,24		-0,01				
Kráľová pri Senci	SC	zp	32	649	7	4	1 627	12	20	60,70	1,62	2,16		-6,20							0,42	-0,28												0,66	-0,04			0,46	-0,24		-0,01				
Kostolná pri Dunaji	SC	zp	32	649	7	4	516	12	20	60,70	1,62	2,16		-6,20							0,42	-0,28												0,66	-0,04			0,46	-0,24		-0,01				
Reca	SC	zp	32	645	7	4	1 401	12	20	60,70	1,62	2,16		-6,20							0,42	-0,28												0,66	-0,04			0,46	-0,24		-0,01				
Svätý Martin (SC)	SC	zp	32	630	6	3	57	12	20	54,80	1,35	1,98		-12,10							0,15	-0,55												0,48	-0,22			0,28	-0,42		-0,17				
Jablono	MA	zb	33	239	6	3	1 143	16	17	54,80	1,35	1,98		-4,10	-8,10	0,45	-0,25	0,15	-0,55									0,48	-0,22					0,48	-0,22			0,28	-0,42		-0,21				
Jablonové	MA	zb	33	239	6	3	1 143	16	17	54,80	1,35	1,98		-																															

309 485

Žltou farbou sú podfarebené obce v Trnavskom kraji zahrnuté (mimo preškrtnutých) do IDS BK.

stĺpec 0 - obec
 stĺpec 1 - okres
 stĺpec 2 - výstupný bod z Bratislavy
 stĺpec 3 - počet km z centra Bratislavy (Autobusová stanica)
 stĺpec 4 - zóna, do ktorej obec spadá
 stĺpec 5 - počet zaplatených zón pri ceste z centra Bratislavy
 stĺpec 6 - počet zaplatených zón mimo územia Bratislavy
 stĺpec 7 - počet obyvateľov obce
 stĺpec 8 - počet km z centra po hranici Bratislavy
 stĺpec 9 - počet km mimo Bratislavy
 stĺpec 10 - navrhovaná cena predplatného cestovného lístka (PCL) pre celú trasu
 stĺpec 11 - navrhovaná cena elektronického cestovného lístka na 1 cestu (eCL1C) zo zóny 101
 stĺpec 12 - navrhovaná cena elektronického cestovného lístka na 1 cestu (eCL1C) zo zóny 100
 stĺpec 13 - porovnanie navrhovaneja súčasnej ceny PCL IDS BK (len pre okres Malacky)
 stĺpec 14 - porovnanie navrhovanej ceny PCL IDS BK s kombináciou súčasnej ceny PCL 100+101 a 40-tich ciest na CL1C SL
 stĺpec 15-40 - rozdiel medzi navrhovanou cenou CL1C IDS BK a súčasnou cenou CL1C SL pre cestu z/do danej stanice (bez a pri prestupe na MHD)
 stĺpec 41 - primerený dopad na cenu z danej obce - po zohľadnení skutočného správania cestujúcich (viď pererčná pri jednotlivých staniciach)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
obec	okres	výstu p z BA	km od HLST	zóna	počet zón spolu 3	počet zón mimo BA	obyv.	km po hranic u	km mimo BA	PCL IDS BK	eCLIC IDS BK	eCLIC IDS BK	PCL IDS BK	PCL 100/101 + CL ZSSK	DNV	DNV + MHD	Pod. Bisku.	Pod. Bisku. + MHD	Vajnory	Vajnory + MHD	Rača	Rača + MHD	Lamač	Lamač + MHD	Nové Mesto	Nové Mesto + MHD	Vinohra dy	Vinohra dy + MHD	Žel. stud.	Žel. stud. + MHD	HLST	HLST + MHD	priemer
										100	10%	10%			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Svätý Jur	PK	ra	13	510	4	1	5 229	7	6	36,60	0,90	1,35		-2,40														0,76	0,06		0,59	-0,12	0,00
Ivanka pri Dunaji	SC	va	14	610	4	1	5 934	10	4	36,60	0,90	1,35		-1,30					0,48	-0,23	0,48	-0,23					0,71	0,01		0,54	-0,16	-0,02	
Rovinka	SC	pb	17	715	4	1	2 382	13	4	36,60	0,90	1,35		-1,30											0,63	-0,07				0,42	-0,29	-0,03	
Bernolákovo	SC	va	18	620	5	2	5 476	10	8	45,70	1,08	1,62		4,50					0,53	-0,17							0,81	0,11		0,64	-0,06	0,05	
Nové Košariská	SC	pb	19	715	4	1	4 636	13	6	36,60	0,90	1,35		-2,40				0,43	-0,27						0,54	-0,16				0,33	-0,37	-0,17	
Pezinok	PK	ra	19	520	5	2	21 263	7	12	45,70	1,08	1,62		0,10							0,36	-0,34					0,77	0,07		0,60	-0,10	0,00	
Miloslavov	SC	pb	21	725	5	2	1 856	13	8	45,70	1,08	1,62		4,50				0,53	-0,17						0,73	0,03				0,51	-0,19	0,14	
Veľký Biel	SC	va	22	620	5	2	2 338	10	12	45,70	1,08	1,62		0,10						0,36	-0,34						0,64	-0,06		0,47	-0,23	-0,08	
Senec	SC	va	26	630	6	3	17 289	10	16	54,80	1,35	1,98	-4,10	4,80						0,46	-0,24						0,83	0,13	0,43	-0,27	0,30	-0,40	0,05
Zohor	MA	dnv	26	225	5	2	3 207	17	9	45,70	1,08	1,62	-6,20	3,40	0,32	-0,39							-0,03	-0,73						0,30	-0,40	-0,33	
Senkvice	PK	ra	26	530	6	3	4 522	7	19	54,80	1,35	1,98	-4,10	1,50								0,33	-0,37				0,83	0,13		0,66	-0,04	0,03	
Reca	SC	va	29	645	7	4	1 401	10	19	60,70	1,62	2,16	-8,20	7,40					0,60	-0,10						0,89	0,19		0,72	0,01	0,11		
Plavecký Štvrtok	MA	dnv	31	235	6	3	2 323	17	14	54,80	1,35	1,98	-4,10	7,00	0,37	-0,33							0,03	-0,67					0,58	-0,12	0,45	-0,25	-0,22
Vysoká pri Morave	MA	dnv	32	230	6	3	2 183	17	15	54,80	1,35	1,98	-4,10	5,90	0,33	-0,37							-0,01	-0,71				0,53	-0,17	0,41	-0,29	-0,26	
Báhoň	PK	ra	34	640	7	4	1 700	7	27	60,70	1,62	2,16		-1,40							0,26	-0,44					0,67	-0,03		0,50	-0,20	-0,08	
Malacky	MA	dnv	38	255	8	5	17 066	17	21	65,80	1,98	2,34	-11,10	10,30	0,70	0,00							0,36	-0,34				0,64	-0,06	0,51	-0,19	-0,08	
Záhorská Ves	MA	dnv	40	250	8	5	1 795	17	23	65,80	1,98	2,34	-11,10	8,10	0,62	-0,08							0,28	-0,42				0,55	-0,15	0,43	-0,27	-0,16	
Veľké Leváre	MA	dnv	46	265	9	6	3 545	17	29	74,00	2,16	2,61	-10,90	9,70	0,54	-0,16							0,21	-0,50				0,57	-0,13	0,44	-0,26	-0,18	
Závod	MA	dnv	50	275	10	7	2 710	17	33	82,20	2,34	2,88	-11,70	13,50	0,55	-0,15							0,22	-0,48				0,67	-0,03	0,54	-0,16	-0,11	
Kvetoslavov	DS	pb	27	725	5	2	954	13	14	45,70	1,08	1,62		-2,10			0,27	-0,43							0,47	-0,23				0,26	-0,44	-0,29	
Cífer	TT	ra	37	650	8	5	4 052	7	30	65,80	1,98	2,34		0,40														0,72	0,02		0,55	-0,15	-0,01
Trnava	TT	ra	46	400	10	7	66 219	7	39	82,20	2,34	2,88		6,90							0,47	-0,23					0,88	0,18		0,71	0,01	0,08	
Moravský Sv. Ján	SE	dnv	55	285	11	8	2 131	17	38	95,40	2,61	3,33		21,20	0,61	-0,09							0,27	-0,43					0,91	0,21	0,78	0,08	0,06
Sekule	SE	dnv	57	285	11	8	1 711	17	40	95,40	2,61	3,33		19,00	0,53	-0,17							0,19	-0,51					0,82	0,12	0,70	0,00	-0,02

181 922

Vysvetlivky:

- stĺpec 0 - obec
- stĺpec 1 - okres
- stĺpec 2 - výstupný bod z Bratislavy
- stĺpec 3 - počet km z centra Bratislavy (Hlavná stanica)
- stĺpec 4 - zóna, do ktorej obec spadá
- stĺpec 5 - počet zaplatených zón pri ceste z centra Bratislavy
- stĺpec 6 - počet zaplatených zón mimo územia Bratislavy
- stĺpec 7 - počet obyvateľov obce
- stĺpec 8 - počet km z centra po hranicu Bratislavy
- stĺpec 9 - počet km mimo Bratislavy
- stĺpec 10 - navrhovaná cena predplatného cestovného lístka (PCL) pre celú trasu
- stĺpec 11 - navrhovaná cena elektronického cestovného lístka na 1 cestu (eCL1C) zo zóny 101
- stĺpec 12 - navrhovaná cena elektronického cestovného lístka na 1 cestu (eCL1C) zo zóny 100
- stĺpec 13 - porovnanie navrhovaneja súčasnej ceny PCL IDS BK (len pre okres Malacky)
- stĺpec 14 - porovnanie navrhovanej ceny PCL IDS BK s kombináciou súčasnej ceny PCL 100+101 a PCL ZSSK
- stĺpce 15-32 - rozdiel medzi navrhovanou cenou CL1C IDS BK a súčasnou cenou CL1C ZSSK pre cestu z/do danej stanice (bez a pri prestupe na MHD)
- stĺpec 33 - primerený dopad na cenu z danej obce - po zohľadnení skutočného správania cestujúcich (viď perčená pri jednotlivých staniciach)

Žltou farbou sú podfarebené obce v Trnavskom kraji zahrnuté (mimo preškrtnutých) do IDS BK.

-0,06

Porovnanie navrhovaného cenníka IDS BK s cestovným VLAKE+BUS platným pre rok 2015 pri 40 cestách mesačne 80% prestupujúcich

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35									
obec	okres	výstup z BA	km spolu	zóna	počet zón spolu	počet zón mimo BA	obyv.	km vlak	km po hranic u	km mimo BA	km bus	PCL IDS	eCL1C	eCL1C	PCL IDS	PCL 100/101 + CL1C	DNV	DNV + MHD	Pod. Bisku.	Pod. Bisku. + MHD	Vajnory	Vajnory + MHD	Rača	Rača + MHD	Lamač	Lamač + MHD	Nové Mesto	Nové Mesto + MHD	Vinohra dy	Vinohra dy + MHD	Žel. stud.	Žel. stud. + MHD	HLST	HLST + MHD	priemer									
												BK	IDS BK	IDS BK	BK																													
												100	101	100														100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Láb (PŠt)	MA	dnv	35	235	6	3	5 229	31	13	18	4	54,80	1,35	1,98	-4,10	-15,40	-0,08	-0,78							-0,42	-1,12					0,13	-0,57	0,00	-0,70	-0,64									
Kostolište (MA)	MA	dnv	42	255	8	5	5 934	38	13	25	4	65,80	1,98	2,34	-11,10	-12,10	0,25	-0,45							-0,09	-0,79					0,19	-0,51	0,06	-0,64	-0,51									
Suchohrad (ZaV)	MA	dnv	45	250	8	5	2 382	40	13	27	5	65,80	1,98	2,34	-11,10	-18,30	0,07	-0,63							-0,27	-0,97					0,00	-0,70	-0,12	-0,82	-0,68									
Rohožník (MA)	MA	dnv	51	269	9	6	5 476	38	13	25	13	74,00	2,16	2,61	-10,90	-15,90	0,14	-0,57							-0,21	-0,91					0,16	-0,54	0,03	-0,67	-0,56									
Gajary (MA)	MA	dnv	48	260	9	6	4 636	38	13	25	10	74,00	2,16	2,61	-10,90	-11,90	0,24	-0,47							-0,11	-0,81					0,26	-0,44	0,13	-0,57	-0,47									
Veľké Leváre (VeL)	MA	dnv	48	265	9	6	21 263	46	13	33	2	74,00	2,16	2,61	-10,90	-12,70	0,09	-0,61							-0,25	-0,95					0,12	-0,58	-0,01	-0,71	-0,60									
Malé Leváre (VeL)	MA	dnv	51	265	9	6	1 856	46	13	33	5	74,00	2,16	2,61	-10,90	-16,70	-0,01	-0,71							-0,34	-1,05					0,02	-0,68	-0,11	-0,81	-0,69									
Sološnica (MA)	MA	dnv	57	279	10	7	2 338	38	13	25	19	82,20	2,34	2,88	-11,70	-17,70	0,06	-0,64							-0,28	-0,98					0,18	-0,52	0,05	-0,65	-0,57									
Závod (Zav)	MA	dnv	53	275	10	7	17 289	50	13	37	3	82,20	2,34	2,88	-11,70	-8,90	0,11	-0,60							-0,23	-0,93					0,22	-0,48	0,09	-0,61	-0,53									
Studienka (MA)	MA	dnv	55	277	10	7	3 207	38	13	25	17	82,20	2,34	2,88	-11,70	-13,70	0,17	-0,54							-0,18	-0,88					0,28	-0,42	0,15	-0,55	-0,47									
PI. Podhradie (MA)	MA	dnv	61	279	10	7	4 522	38	13	25	23	82,20	2,34	2,88	-11,70	-25,70	-0,14	-0,84							-0,48	-1,18					-0,02	-0,72	-0,15	-0,85	-0,75									
Plavecký Mikuláš	MA	dnv	67	289	11	8	1 401	38	13	25	29	95,40	2,61	3,33	-9,50	-24,50	-0,17	-0,87							-0,51	-1,21					0,13	-0,57	0,00	-0,70	-0,67									
Slovenský Grob (PKz)	PK	ra	19	525	6	3	2 323	16	7	9	3	54,80	1,35	1,98		-5,50							0,31	-0,40					0,81	0,11			0,64	-0,06	0,01									
Viničné (PK)	PK	ra	23	530	6	3	2 183	19	7	12	4	54,80	1,35	1,98		-8,80							0,18	-0,52					0,68	-0,02			0,51	-0,19	-0,09									
Modra (PK)	PK	ra	26	530	6	3	1 700	19	7	12	7	54,80	1,35	1,98		-12,80							0,08	-0,62					0,58	-0,12			0,41	-0,29	-0,17									
Častá (PK)	PK	ra	36	540	7	4	17 066	19	7	12	17	60,70	1,62	2,16		-20,90							0,00	-0,70					0,41	-0,29			0,24	-0,46	-0,29									
Višňuk (Šen)	PK	ra	32	545	7	4	1 795	26	7	19	6	60,70	1,62	2,16		-14,60							0,05	-0,65					0,46	-0,24			0,29	-0,41	-0,25									
Igram (Báh)	SC	ra	37	640	7	4	3 545	34	7	27	3	60,70	1,62	2,16		-19,40							-0,19	-0,89					0,22	-0,48			0,05	-0,65	-0,44									
Čataj (Báh)	SC	ra	38	645	8	5	3 516	34	7	27	4	65,80	1,98	2,34		-14,30							0,17	-0,53					0,40	-0,30			0,23	-0,47	-0,27									
Nová Dedinka (VeB)	SC	va	26	620	5	2	2 710	22	10	12	4	45,70	1,08	1,62		-17,90					-0,09	-0,79							0,19	-0,51			0,02	-0,68	-0,44									
Kráľová pri Senci (SC)	SC	va	30	649	7	4	954	26	10	16	4	60,70	1,62	2,16		-7,30					0,28	-0,42							0,56	-0,14			0,39	-0,31	-0,15									
Boldog (SC)	SC	va	31	630	6	3	4 052	26	10	16	5	54,80	1,35	1,98		-17,20					-0,09	-0,79							0,28	-0,42			0,11	-0,59	-0,38									
Jelka (SC)	GA	va	41	659	8	5	66 219	26	10	16	15	65,80	1,98	2,34		-20,20					0,19	-0,51							0,29	-0,41			0,12	-0,58	-0,33									
Miloslavov-AD (Mil)	SC	pb	24	725	5	2	2 131	21	13	8	3	45,70	1,08	1,62		-13,50			0,08	-0,62							0,28	-0,42			0,06	-0,64	-0,62											
Šamorín (Kve)	DS	pb	33	727	6	3	1 711	27	13	14	6	54,80	1,35	1,98		-15,00			-0,01	-0,71							0,28	-0,42			0,07	-0,63	-0,62											
185 438																																												

Vysvetlivky:
 stĺpec 0 - obec
 stĺpec 1 - okres
 stĺpec 2 - výstupný bod z Bratislavy
 stĺpec 3 - počet km z centra Bratislavy (Hlavná stanica)
 stĺpec 4 - zóna, do ktorej obec spadá
 stĺpec 5 - počet zaplatených zón pri ceste z centra Bratislavy
 stĺpec 6 - počet zaplatených zón mimo územia Bratislavy
 stĺpec 7 - počet obyvateľov obce
 stĺpec 8 - počet km vlakom celkom
 stĺpec 9 - počet km vlakom z centra po hranicu Bratislavy
 stĺpec 10 - počet km vlakom mimo Bratislavy
 stĺpec 11 - počet km autobusom nadväzujúcim na vlak (v regióne)
 stĺpec 12 - navrhovaná cena predplatného cestovného lístka (PCL) pre celú trasu
 stĺpec 13 - navrhovaná cena elektronického cestovného lístka na 1 cestu (eCL1C) zo zóny 101
 stĺpec 14 - navrhovaná cena elektronického cestovného lístka na 1 cestu (eCL1C) zo zóny 100
 stĺpec 15 - porovnanie navrhovanej súčasnej ceny PCL IDS BK (len pre okres Malacky)
 stĺpec 16 - porovnanie navrhovanej ceny PCL IDS BK s kombináciou súčasnej ceny PCL 100+101 a PCL ZSSK
 stĺpec 17-34 - rozdiel medzi navrhovanou cenou CL1C IDS BK a súčasnou cenou CL1C ZSSK pre cestu z/do danej stanice (bez a pri prestupe na MHD)
 stĺpec 35 - primerený dopad na cenu z danej obce - po zohľadnení skutočného správania cestujúcich (viď percená pri jednotlivých staniciach)

FINANČNÉ DOPADY NA OBJEDNÁVATEĽOV

	M = 0,344 €	HMB / DPB	BSK / SL	MDVRR / ZSSK
	územie	94,316%	3,296%	2,387%
Dopady I. etapa IDS BK (2015)	celý IDS BK	-1 610 000,00 €	-350 364,00 €	-605 300,00 €
Zjednotenie zliav (2016)	100+101	2 023 599,53 €	70 717,42 €	51 214,34 €
Dopady III. etapa IDS BK (2016)	100+101	-1 465 998,92 €	527 462,24 €	381 994,04 €
Dopady III. etapa IDS BK (2016)	REGIÓN	0,00 €	-121 669,31 €	-280 091,18 €
Zrušenie súbehov MHD a PAD (2016)	100+101	106 000,00 €	-107 000,00 €	1 000,00 €
Celkom po zohľadnení všetkých opatrení		-946 399,38 €	19 146,35 €	-451 182,80 €

všetky sumy s DPH

PREDPOKLADY

parameter	hodnota	poznámka
cenový modul M =	0,344 €	
zľava pri kúpe CL z elektronickej peňaženky	10,00%	
zľava pre žiakov, študentov a dôchodcov	50,00%	
cena pre občanov nad 70 rokov	13,50 € / rok	
	Bratislava 100 + 101	
zľava pre ŤZP	50,00%	
zľava pre darcov krvi	0,00%	
zľava pre odbojárov	0,00%	
zmena počtu predaných JCL v súvislosti so zmenou ceny	0,00%	predpoklad
zmena počtu predaných PCL v súvislosti so zmenou ceny	0,00%	predpoklad
	Región	
zmena počtu predaných JCL v súvislosti so zmenou ceny	-5,00%	predpoklad
zmena počtu predaných PCL v súvislosti so zmenou ceny	0,00%	predpoklad
podiel prepravených cestujúcich na JCL	70,00%	predpoklad
podiel prepravených cestujúcich na PCL	30,00%	predpoklad

NÁVRH LINIEK PAD A ŽD (VOĽNÉ DNI)

