

MESTSKÝ ÚRAD V ŽILINE

Materiál na rokovanie pre Mestskú radu v Žiline

Číslo materiálu _____/2016

K bodu programu

NÁZOV MATERIÁLU

Bezplatná mestská hromadná doprava pre všetkých Žilinčanov v meste Žilina

Materiál obsahuje :

1. Návrh na uznesenie
2. Dôvodová správa
3. Materiál

Materiál prerokovaný:

Predkladá:

Ing. Igor Choma
primátor mesta Žilina

Zodpovední za vypracovanie:

Ing. Ján Barienčík, PhD.
konateľ a riaditeľ Dopravného podniku mesta Žiliny s.r.o.

Ing. Karol Krutek
vedúci ekonomického odboru

Žilina, apríl 2016

NÁVRH NA UZNESENIE MESTSKEJ RADY V ŽILINE

Uznesenie č. ___/2016

Mestská rada v Žiline

I. odporúča Mestskému zastupiteľstvu na jeho najbližšom zasadnutí prerokovať a schváliť:

1. Zmenu Tarify mestskej hromadnej dopravy v Žiline, ktorou sa uvádza do praxe bezplatná doprava v MHD v Žiline pre všetkých obyvateľov mesta Žilina, ktorí majú trvalý pobyt v meste Žilina a nemajú žiadny dlh voči Mestu Žilina ako aj Dopravnému podniku mesta Žiliny s.r.o..
2. Etapy uvedenia do praxe s časovým rozložením podľa kategórie cestujúcich definovaných v Tarife a to v termínoch:
 - a. od 1.2.2017 bezplatná doprava **pre žiakov**,
 - b. od 1.9.2017 bezplatná doprava **pre študentov**,
 - c. od 1.5.2018 bezplatná doprava **pre všetkých Žilinčanov**.
3. zvýšenie príspevku na prevádzku MHD pre dopravcu vo výške podľa jednotlivých etáp:
 - a. na zabezpečenie bezplatnej dopravy pre žiakov o **196 000 € / ročne**.
 1. *pre rok 2017 je hodnota zvýšenia príspevku určená pomerovo podľa počtu mesiacov od 1.2.2017 vo výške 180 000 €.*
 - b. na zabezpečenie bezplatnej dopravy pre študentov o **434 000 € / ročne**.
 2. *pre rok 2017 je hodnota zvýšenia príspevku určená pomerovo podľa počtu mesiacov od 1.9.2017 vo výške 144 000 €.*
 - c. na zabezpečenie bezplatnej dopravy pre všetkých Žilinčanov o **1 700 000 € / ročne**.
 3. *pre rok 2018 je hodnota zvýšenia príspevku určená pomerovo podľa počtu mesiacov od 1.5.2018 vo výške 1 134 000 €.*
4. Predpokladané hodnoty zvýšenia príspevku budú upravené podľa skutočnosti a to na základe každoročného vyúčtovania príspevku z výkonov vo verejnom záujme na prevádzku mestskej hromadnej dopravy v Žiline.
5. Postupné rozširovanie rozsahu overovania a organizácií Mesta Žilina voči ktorým sa bude overovať bezdlžnosť, podľa technických možností na strane Mesta ako aj dopravcu.

Dôvodová správa

Materiál je predkladaný ako iniciatívny materiál primátora mesta Žilina, objednávateľa dopravných služieb mestskej hromadnej dopravy v meste Žilina, ktorým je Mesto Žilina a Dopravného podniku mesta Žiliny s.r.o. (ďalej len DPMŽ).

Materiál obsahuje analýzy, kalkulácie a vyčíslenia finančných dopadov na mestský rozpočet a na DPMŽ v prípade bezplatnej dopravy pre všetkých občanov s trvalým pobytom v meste Žilina s návrhom na postupné spustenie bezplatnej dopravy a to pre žiakov, študentov a následne pre všetkých Žilinčanov.

Predkladaný návrh na schválenie zmeny tarify je v súlade so zámerom spustiť bezplatné cestovanie pre všetkých občanov s trvalým pobytom v meste Žilina, ktorí sú držiteľmi čipovej karty (ďalej len ČK) vydané na základe overenia bezdlžnosti.

V roku 2014 bolo uvedené do praxe bezplatné cestovanie mestskou hromadnou dopravou v Žiline pre občanov vo veku nad 70 rokov s trvalým pobytom v Žiline, neobmedzene, 24 hodín denne, počas celého roka.

V roku 2015 sa spustila bezplatná doprava pre 62 až 69 ročných občanov s reálnym výhľadom na celomestskú MHD bezplatne pre všetkých obyvateľov mesta.

V naplnení zámeru spustiť bezplatnú dopravu pre všetkých Žilinčanov pokračujeme postupne po jednotlivých etapách a týmto materiálom navrhujeme ďalší krok, ktorým je postupné spustenie bezplatnej celomestskej MHD.

Tento návrh na schválenie je predkladaný v súlade s materiálom, ktorý bol Mestskému zastupiteľstvu v Žiline predložený na vedomie dňa 23. 9. 2015.

V jednotlivých častiach materiálu sú definované ciele bezplatnej dopravy, jej základné princípy a podmienky, postupy, návrh na zmenu Tarify MHD v Žiline a **etapy jej postupného uvedenia do praxe.**

Zároveň sú pomenované opatrenia podporujúce využívanie mestskej hromadnej dopravy, rozvoja verejnej dopravy v meste, ako aj mestskej mobility.

Materiál taktiež obsahuje dopravno-prevádzkovú problematiku, súvisiacu so spustením bezplatnej dopravy.

Poskytovanie bezplatnej dopravy pre žiakov a študentov (definovaných v zmysle súčasne platnej Tarify) je súčasťou sociálnej politiky Mesta Žilina. Nárok na bezplatnú dopravu získavajú žiaci a študenti za predpokladu splnenia podmienok stanovených v Tarife.

Poskytovanie bezplatnej dopravy pre žiakov a študentov sa realizuje aj za účelom odbremenenia rodín od nevyhnutných nákladov vynakladaných na cestovanie do škôl.

Jedná sa o nepriame náklady, ktoré sú vynakladané na zvyšovanie vzdelanostnej úrovne žiakov a študentov.

Cieľom spustenia bezplatnej dopravy pre všetkých Žilinčanov s trvalým pobytom v meste Žilina je zatriktívniť cestovanie MHD tak, aby cestujúci prirodzene preferoval cestovanie hromadnou dopravou, aby MHD bola spoľahlivá, kvalitná, bezpečná a dostatočne rýchla a v konečnom dôsledku nepochybne aj ekonomicky výhodná.

Chceme, aby obyvatelia mesta viac využívali verejnú dopravu, či už ako prostriedok na cestovanie za prácou alebo za svojimi športovými, kultúrnymi, komerčnými alebo zdravotnými aktivitami.

OBSAH



A.	Úvod	5
B.	Etapy spustenia bezplatnej dopravy:	5
C.	Ciele spustenia bezplatnej dopravy	6
D.	Predpoklady a východiská na strane objednávateľa	7
E.	Šetrenie rodinného rozpočtu v prípade využitia BD	8
F.	Prieskum, realizovaný v rámci tvorby územného generelu dopravy v meste Žilina	8
G.	Analýzy a finančné vyčíslenie zníženia výnosov a tržieb na strane dopravcu	9
H.	Podmienky uplatnenia si nároku na bezplatné cestovanie	10
I.	Rozsah overovania bezdlžnosti	10
J.	Zníženie výnosov Dopravného podniku mesta Žiliny s.r.o. po spustení jednotlivých etáp bezplatnej dopravy	11
K.	Financovanie BD objednávateľom	13
L.	Zdroje financovania bezplatnej dopravy	14
M.	Opatrenia podporujúce využívanie mestskej hromadnej dopravy	16
N.	Zvýšenie prepravnej kapacity	19
O.	Zachovanie tarifného systému a kontrol	20
P.	Definícia sankcií	20

A. Úvod

Návrh na spustenie bezplatnej dopravy je predložený koncepčne, systematicky a postupne v jednotlivých časových etapách, ktoré sú rozdelené podľa kategórie cestujúcich ako sú žiaci, študenti a všetci ostatní obyvatelia mesta s trvalým pobytom.

V predkladanom dokumente je navrhovaný na schválenie benefit pre všetkých Žilinčanov v podobe bezplatnej dopravy.

V ďalšom sú navrhované opatrenia, ktoré budú realizované postupne, ako bude bezplatná doprava uvádzaná do praxe. Tieto opatrenia smerujú k podpore verejnej dopravy a voľného cestovania mestskou hromadnou dopravou.

Navrhované opatrenia:

1. **bezplatná doprava** pre všetkých Žilinčanov bude spustená v etapách, tak ako sú navrhnuté v uznesení,
2. **zámer bezplatnej MHD** pre obyvateľov okolitých obcí,
3. **nový vozidlový park** autobusov a trolejbusov v rokoch 2016 – 2018,
4. **hustejší interval** v cestovnom poriadku na nosných linkách,
5. **preferencia MHD** na svetelných križovatkách,
6. **zrýchlenie prepravy** modernizáciou trolejbusovej dráhy,
7. **integrováný dopravný systém**
8. **šetrenie** rodinného rozpočtu,
9. **neobmedzené cestovanie** MHD bez potreby počítania ciest, čo prináša voľný pohyb
10. **úprava Tarify a neprepadávanie jász** pre všetkých, ktorí ostanú v systéme Tarify (*Žilinčania ako aj obyvatelia mimo Žiliny*) – zmena Tarify MHD bude smerovať k jej zjednodušeniu, bude viac prehľadná výhodnejšia
11. **internetový predaj** cestovných lístkov – dobíjanie čipových kariet
12. **zabezpečenie kontroly** – účelom je realizovať kontrolu nároku na bezplatnú dopravu ako aj zabezpečenie prepravy v zmysle mestského prepravného poriadku.

B. Etapy spustenia bezplatnej dopravy:

Od 1.5.2018 bude bezplatná doprava umožnená všetkým obyvateľom s trvalým pobytom v meste Žilina, ktorí nemajú žiadny dlh voči Mestu Žilina, ako aj voči DPMŽ.

V meste Žilina žije **83 587 občanov** (*k dátumu spracovania materiálu*), ktorí budú mať nárok na bezplatné cestovanie po splnení uvedených podmienok.

Z dôvodu veľkého počtu obyvateľov je nutné, aby tento počet obyvateľov bol časovo rozložený do niekoľkých etáp overovania bezdlžnosti a umožnenia bezplatnej dopravy. Z technických dôvodov nie je možné vybaviť všetkých žiadateľov naraz za krátky časový úsek. Keďže overovanie bezdlžnosti bude

potrebné realizovať každoročne, tento jav bude opakujúci sa. Zároveň sa pristupuje zodpovedne k celému projektu zavedenia bezplatnej MHD tým, že sa postupne rozširujú a overujú jednotlivé kategórie cestujúcich, čo nám súčasne umožní vytvoriť si potrebnú časovú rezervu na zapracovanie prípadných technických opatrení. Ide teda o pokračovanie v už začatom procese.

I. **etapa: Bezplatná doprava pre občanov mesta nad 70 rokov od 1.10.2014**

Od 1.10.2014 bolo zrušené obmedzenie pre cestujúcich od 70 rokov veku s trvalým pobytom v meste Žilina, a to v ranných hodinách od 5:00 do 8:00 hod., kedy bezplatne nemohli cestovať. V súčasnosti môžu títo cestujúci využívať MHD bezplatne 24 hodín počas celého roku.

II. **etapa: Bezplatná doprava pre občanov vo veku od 62 do 69 rokov od 1.12.2015**

Bezplatné cestovanie od 1.12.2015 pre občanov odo dňa dovŕšenia 62. roku veku do ukončenia 69. roku veku s trvalým pobytom v meste Žilina, ktorí sú držiteľmi ČK vydané na základe overenia bezdlžnosti. Odstupom času sa táto zmena vyhodnotila a výsledkom je, že nemala negatívny vplyv na prepravné prúdy alebo možnú nárazovú preplnenosť vozidiel MHD v rannej špičke, a pod.

III. **etapa: Bezplatná doprava pre žiakov od 1.2.2017**

Bezplatné cestovanie pre žiakov odo dňa dovŕšenia 6. roku veku, do dňa ukončenia 14. roku veku,

IV. **etapa: Bezplatná doprava pre študentov od 1.9.2017**

Bezplatné cestovanie pre študentov odo dňa dovŕšenia 15. roku veku, do dňa dovŕšenia 26. roku veku s preukázaným „štátutom“ študent v zmysle platnej Tarify.

V. **etapa: Bezplatná doprava pre všetkých Žilinčanov od 1.5.2018**

C. Ciele spustenia bezplatnej dopravy

Cestujúcemu vytvoríme postupne také podmienky, aby sa sám rozhodol pre cestovanie MHD a to nielen z hľadiska finančného, ale aj časového.

Navrhované opatrenia majú zatriktívniť cestovanie MHD tak, aby cestujúci prirodzene preferoval cestovanie hromadnou dopravou, aby MHD bola spoľahlivá, kvalitná, bezpečná a dostatočne rýchla a v konečnom dôsledku nepochybne aj ekonomicky výhodná.

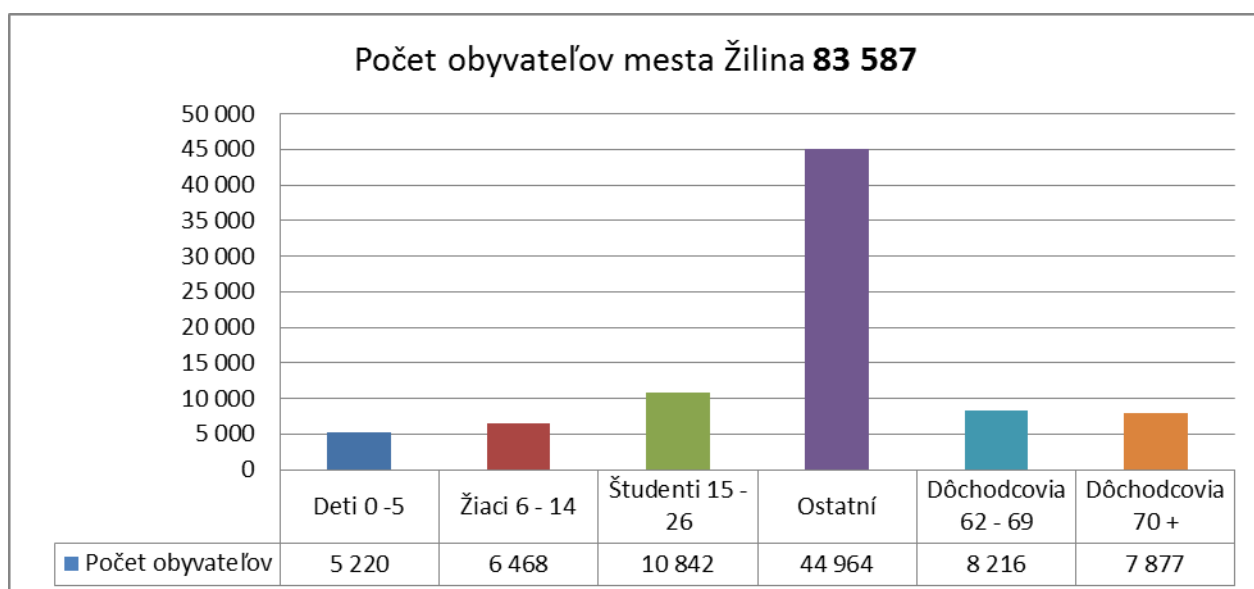
Chceme, aby obyvatelia mesta viac využívali verejnú dopravu, či už ako prostriedok na cestovanie za prácou alebo za svojimi športovými, kultúrnymi, komerčnými alebo zdravotnými aktivitami.

Naším zámerom je:

- a. urobiť mestskú dopravu atraktívnejšou s cieľom, aby sa cestujúci vrátili do prostriedkov MHD a videli v nej reálnu alternatívu individuálnej dopravy,
- b. znížiť intenzitu individuálnej dopravy v meste,

- c. znížiť emisie a zlepšiť ekológiu v meste, aby sa o meste Žilina hovorilo ako o ZELENOM MESTE,
- d. odľahčiť cestné komunikácie, a to z pohľadu dynamickej dopravy – zníženie počtu áut na komunikáciách v meste,
- e. znížiť dopravné „zápchy“ a kongescie,
- f. znížiť počet parkujúcich áut, ktorými prichádzajú obyvatelia do centra a širšieho centra mesta,
- g. zlepšiť a urobiť efektívnejší výber miestnych daní a poplatkov,
- h. znížiť daňové a nedaňové pohľadávky,
- i. zastaviť pokles počtu cestujúcich v MHD a následne zvýšiť počet cestujúcich verejnou dopravou,
 - *v súčasnosti je klesajúci trend počtu prepravených cestujúcich vo verejnej doprave v celej SR a aj v meste Žilina. Mesto musí vynakladať stále viac prostriedkov na dopĺňanie služieb vo verejnom záujme z dôvodu klesajúceho počtu cestujúcich.*

D. Predpoklady a východiská na strane objednávateľa



Počet obyvateľov mesta s trvalým pobytom je 83 587.

Počet platiacich prepravených cestujúcich Žilinčanov je viac ako 8 000 000.

Predpokladaný nárast počtu cestujúcich v prvom roku o 10 % a v ďalších rokoch o 20 % a viac.

1. **Predpokladáme zvýšenie počtu obyvateľov** - z dôvodu vyžadovania podmienky trvalého pobytu,
 - potenciál je v obyvateľoch, ktorí majú len prechodný pobyt, ktorí neplatia dane a poplatky mestu v ktorom prakticky žijú,
 - žijúcich obyvateľov s prechodným pobytom je v súčasnosti v meste Žilina približne 1200,
 - potenciál v prírastku je aj v obyvateľoch mesta, ktorí nemajú trvalý ani prechodný pobyt, ale prakticky v meste Žilina žijú,

2. zvýšenie počtu obyvateľov s trvalým pobytom má priamy dopad na celkové tzv. podielové dane, ktoré sú tiež viazané na počet obyvateľov s trvalým pobytom v meste a taktiež čiastočne na vyššom výbere miestnych daní a poplatkov,
3. obyvatelia mesta budú viac motivovaní, aby si svoje záväzky plnili, budú motivovaní, aby voči Mestu nemali žiadne dlhy a súčasne sa „zvýši povedomie“ obyvateľov voči netolerancii neplatičov,
4. dôjde k vyššiemu a predovšetkým efektívnejšiemu výberu miestnych daní a poplatkov,
5. k 31.12.2015, fyzické osoby nepodnikatelia dlhovali Mestu Žilina 756 701,- Eur,
6. počet obyvateľov, ktorí majú akýkoľvek dlh voči mestu, presiahol k 31.12.2015 10 000.

E. Šetrenie rodinného rozpočtu v prípade využitia BD

Príklad: Rodina, pracujúci rodičia, dve deti, všetci doteraz využívajú MHD a cestujú na EXTRA lístok s neobmedzeným počtom ciest, bez ohľadu na počet zastávok.

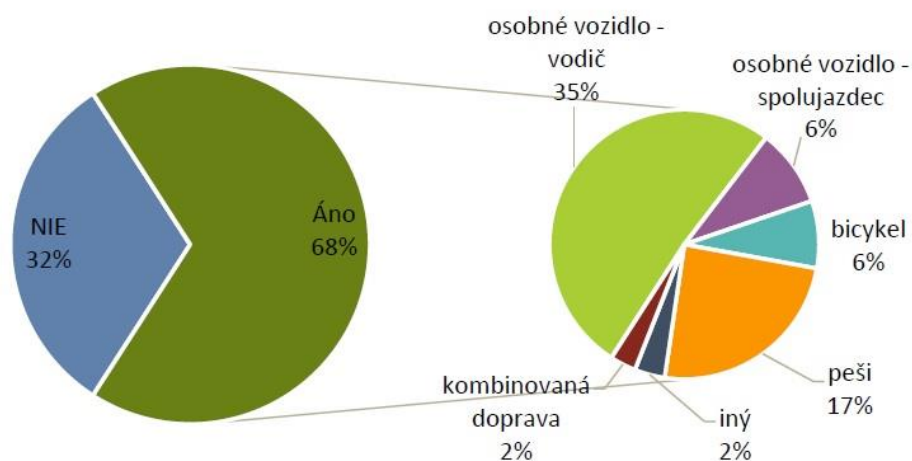
- Extra lístok 2 dospelí cestujúci: 2 x 20 EUR x 12 mesiacov = 480 EUR
- Extra lístok 2 deti: 2 x 14 EUR x 10 mesiacov = 280 EUR

SPOLU šetrenie pre rodinu za rok: 760 EUR

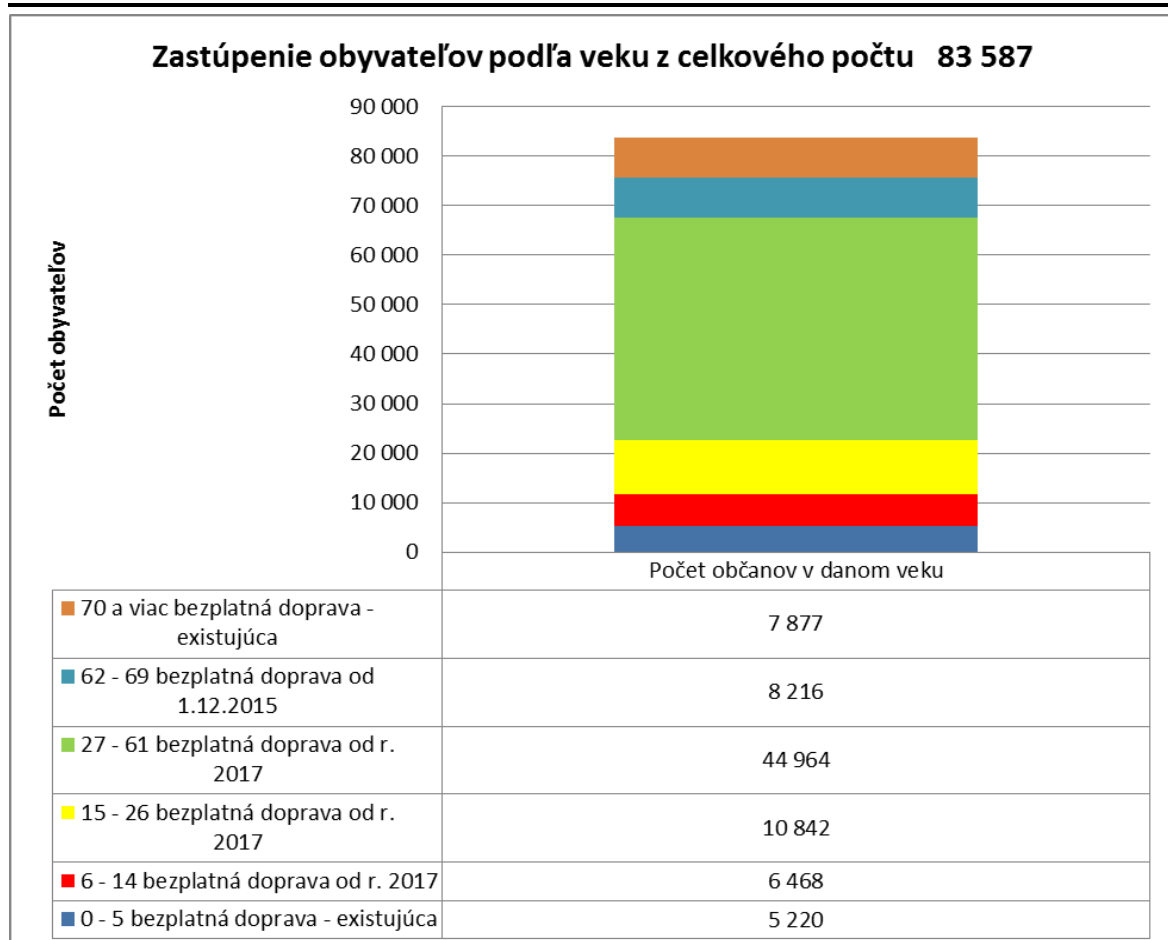
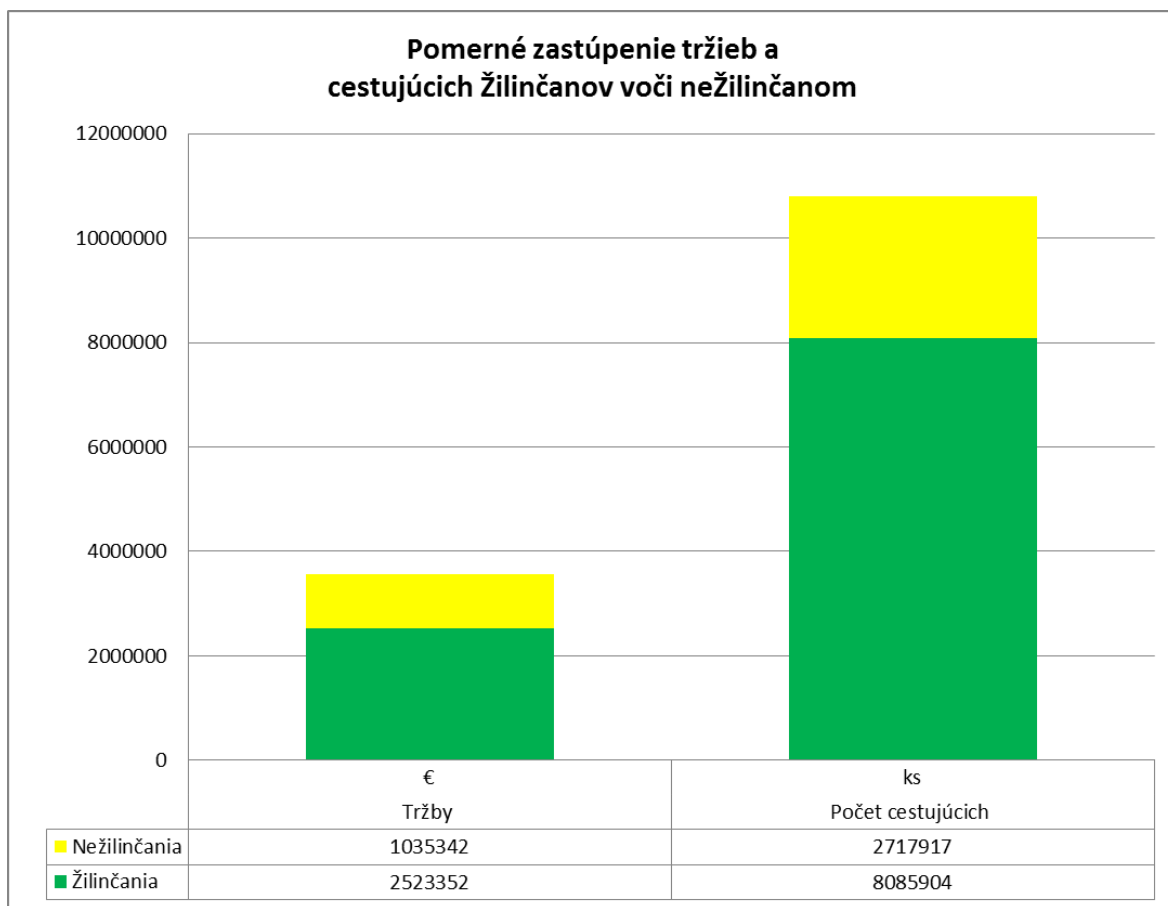
F. Prieskum, realizovaný v rámci tvorby územného generelu dopravy v meste Žilina

Z grafu je zrejmé, že v prípade bezplatnej dopravy, 68% respondentov by vymenili používaný spôsob dopravy za MHD, pričom 35% z nich používa v súčasnosti osobné vozidlo ako vodič.

Uprednostnili by ste bezplatnú mestskú hromadnú dopravu pred cestou iným dopravným prostriedkom? (568 odpovedí)
Ak ÁNO, aký dopravný prostriedok by ste nahradili?



G. Analýzy a finančné vyčíslenie zníženia výnosov a tržieb na strane dopravcu



H. Podmienky uplatnenia si nároku na bezplatné cestovanie

- a. trvalý pobyt v meste Žilina,
- b. bezdlžnosť občana mesta Žilina voči Mestu Žilina, ako aj voči DPMŽ,
- c. cestujúci, uplatňujúci si BD, musí byť držiteľom čipovej karty, v ktorej je vyznačený nárok na BD (*do čipu karty zapíše dopravca po overení bezdlžnosti*),
- d. povinné označovanie čipovej karty bezprostredne po vstupe do dopravného prostriedku MHD,
 - *je to nevyhnutné preto, aby mal dopravca vo vzťahu k objednávateľovi presný počet cestujúcich a taktiež aby vedel plánovať celý systém dopravy, linky, počet a kapacitu vozidiel, ...*
- e. nárok na BD je možné uplatniť až po ukončení platnosti, resp. až po vyčerpaní predplatených ciest v čipovej karte. Ak má v karte cestujúci zapísané cesty podľa pôvodných podmienok, tak tieto musia byť vyčerpané. DPMŽ nebude predčasne ukončovať platnosť už zakúpených ciest a ani nebude vracat' zostatkovú hodnotu ciest.

Jednou zo základných podmienok je, že cestujúci uplatňujúci si BD, nesmie mať žiadne dlžoby voči Mestu Žilina (*miestne dane, poplatky, prenájom a podobne*) a taktiež žiadne podlžnosti voči DPMŽ.

Overenie bezdlžnosti je už v súčasnosti realizované na základe poskytnutých informácií z informačného systému Mesta Žilina, ktorý je prepojený s informačným systémom dopravcu DPMŽ.

Na základe identifikátorov, ktorými sú **meno, priezvisko, bydlisko a dátum narodenia**, je žiadateľ „spárovaný“ v informačnom systéme dopravcu a overený v databáze Mesta Žilina.

Dopravcovi sú poskytnuté len čiastočné anonymizované informácie zamerané výhradne na overenie pozdlžnosti, bez presnej informácie o tom, z čoho dlh pozostáva.

Výsledkom je len informácia, že občan nemá žiadnu podlžnosť voči Mestu Žilina a informácia či má nárok na bezplatnú dopravu.

Žiadateľovi je následne táto informácia zapísaná do čipu karty, ak ju vlastní, s platnosťou 365 dní.

V prípade, že o bezplatnú dopravu má záujem cestujúci, ktorý doposiaľ čipovú kartu nevlastní, musí si ju u dopravcu zakúpiť spôsobom, ako to je uvedené v platnej tarife.

I. Rozsah overovania bezdlžnosti

Mesto, prostredníctvom DPMŽ, bude preverovať stav bezdlžnosti fyzických osôb v nasledujúcom rozsahu:

- ✓ stav pohľadávok pri daniach z nehnuteľností,
- ✓ stav pohľadávky pri dani za psa,
- ✓ stav pohľadávky pri poplatku za komunálny odpad a drobný stavebný odpad,

- ✓ stav pohľadávok pri dani za užívanie verejného priestranstva,
- ✓ stav pohľadávok pri dani za ubytovanie,
- ✓ stav pohľadávok pri dani za predajné automaty a nevýherné hracie prístroje,
- ✓ stav pohľadávok pri dani za vjazd a zotrvanie motorového vozidla v historickej časti mesta,
- ✓ stav pohľadávok pri nájomných zmluvách,
- ✓ stav pohľadávok pri iných, nedaňových pohľadávkach (napr. refakturáciach, správnych poplatkoch, pokutách, kúpno-predajných zmluvách a pod.),
- ✓ **za DPMŽ:** evidencia z prepravnej kontroly – nezaplatené pokuty za cestovanie bez platného cestovného dokladu.

Ostatné preverovania sa v tomto štádiu nevykonávajú. Teda preverovanie neobsahuje informácie o dlhu žiadateľa voči mestským spoločnostiam, ako napr. MSHK Žilina, a.s., ŽILINA REAL, s.r.o., Mestská krytá plaváreň, s.r.o. Mestské divadlo, p.o., Žilbyt, s.r.o., rovnako ako ani voči organizáciám v zriaďovateľskej pôsobnosti mesta. Ide o technické riešenie, ktoré je momentálne nerealizovateľné. Avšak postupne od zavedenia overovania podližnosti, budeme do overovania integrovať aj prepojenie na databázy spoločnosti Žilbyt, s.r.o., prípadne ďalšie organizácie, aby sme pokryli aj túto časť mestských pohľadávok.

Proces overovania bezdlžnosti je zabezpečený chráneným automatizovaným prepojením DPMŽ na overovacie databázy Mesta (v rámci interných databáz IS CG ISS). Výstup overenia bezdlžnosti spĺňa všetky podmienky ochrany chránených daňových údajov, ako aj osobných údajov. Dopravca sa teda nedostane k údajom o podližnostiach žiadateľa, dostane len informáciu, či spĺňa alebo nespĺňa kritéria na BD.

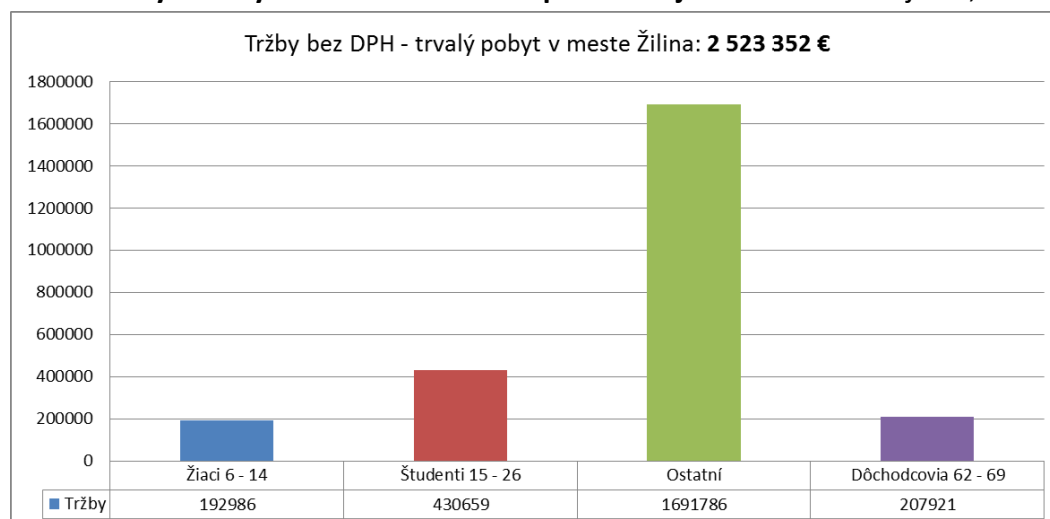
J. Zníženie výnosov Dopravného podniku mesta Žiliny s.r.o. po spustení jednotlivých etáp bezplatnej dopravy

V meste Žilina žije 70 492 občanov (okrem detí do 6 rokov a obyvateľov nad 70 rokov), ktorí budú mať nárok na bezplatné cestovanie za predpokladu, že splnia určené podmienky bezdlžnosti a trvalého pobytu.

Od 1.12.2015 je umožnené bezplatné cestovanie za uvedených podmienok občanom vo veku 62 až 69 rokov, v celkovom počte 8 216. Schválením zmeny tarify bolo v roku 2015 schválené zvýšenie príspevku o 209 000 € ročne, čo je hodnota znížených výnosov DPMŽ za túto vekovú kategóriu.

Tržby z cestovného od všetkých cestujúcich predstavujú ročnú výšku priemerne **3 558 693 €**.

Z toho **tržby od obyvateľov mesta Žilina predstavujú 2 523 352 €** čo je 70,9% z celkových tržieb.



Z dôvodu maximálnej opatrnosti a zabezpečenia financovania poskytovaných dopravných služieb po spustení bezplatnej dopravy, dopravca počíta s tým, že vypadnú všetky tržby z cestovných lístkov od Žilinčanov, čo je však málo pravdepodobné, avšak iný predpoklad nie je možné použiť (v odhade sa ďalej pracuje s tzv. maximalistickou verziou, ktorá predpokladá absolútny výpadok, ide teda o maximálne konzervatívny odhad). Zároveň dopravca počíta, že budú uložené pokuty za cestovanie bez cestovného lístka v nižšej ročnej hodnote. V kalkulácii je taktiež počítané so znížením nákladov na výrobu papierových cestovných lístkov ako aj so znížením sumy, ktorá je vyplácaná províziou predajcom cestovných lístkov.

Trvalý pobyt v meste Žilina

Zníženie výnosov

13.	Žiaci 6 – 14	195 626 €
14.	Študenti 15 – 26	434 958 €
15.	Ostatní	1 700 692 €
16.	Dôchodcovia 62 – 69	209 703 €
	SPOLU	2 540 979 €

A	B	C	D	E	F	G
Trvalý pobyt v meste Žilina	Počet obyvateľov	Tržby v € bez DPH	Pokuty v €	Náklady na papierové cestovné lístky v € bez DPH	Zníženie provízie pre predajcov JCL v € bez DPH	Zníženie výnosov DPMŽ v € bez DPH spolu
Deti 0 -5	5 220					
Žiaci 6 – 14	6 468	192 986	5 755	1003	2 111	195 626
Študenti 15 - 26	10 842	430 659	13 453	2948	6 206	434 958
Ostatní	44 964	1 691 786	35 796	8660	18 230	1 700 692
Dôchodcovia 62 - 69	8 216	207 921	6 095	1389	2 924	209 703
Dôchodcovia 70 +	7 877	0	0			0
SPOLU	83 587	2 523 352	61098	14000	29 471	2 540 979

V stĺpci G predchádzajúcej tabuľky, je uvedený celkový predpokladaný finančný negatívny dopad na DPMŽ, po spustení bezplatnej dopravy podľa jednotlivých kategórií cestujúcich. Mesto Žilina musí uvedenú sumu nahradiť zo svojho rozpočtu.

Po spustení bezplatnej dopravy do praxe pre všetkých obyvateľov s trvalým pobytom v meste Žilina, dôjde k zníženiu tržieb o 2 523 352 € a zníženiu výnosov z pokút o 61 098 €.

Výpadok tržieb bude čiastočne kompenzovaný znížením nákladov na výrobu cestovných lístkov, ako aj znížením provízie zmluvným predajcom.

Zároveň budeme navrhovať úpravu tarify v oblasti poskytovaných rozsiahlych zliav, najmä elektronických cestovných lístkov, prípadne základného cestovného. Tieto opatrenia sa prejavia vo výnosovej, ako aj nákladovej časti sumárne v odhadovanom objeme 100 000 € v prospech dopravcu.

Na základe aktuálnych údajov dopravcu a po prepočítaní jednotlivých ukazovateľov celkový negatívny finančný dopad po spustení všetkých etáp BD bude **2 540 979 €** ročne.

Taktiež navrhujeme postupné posilnenie dopravy a to zhustením intervalu na najvyťaženejších linkách na 5 až 7 minút v dopravnej špičke. Odhadujeme, že postupne bude zvýšený počet km o 246 000 km, čo predstavuje zvýšenie nákladov približne o **340 000 €/rok**.

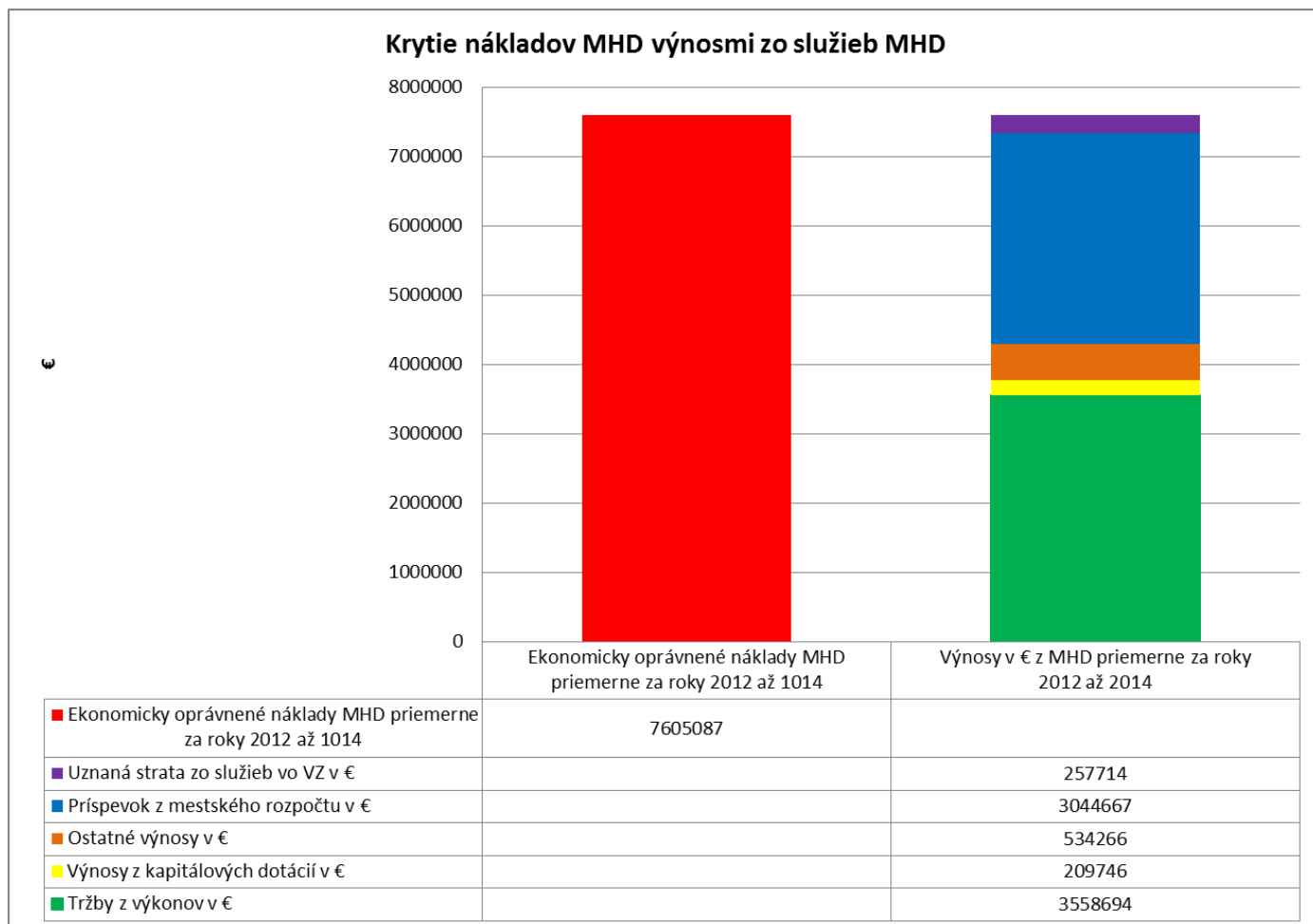
K. Financovanie BD objednávateľom

V súčasnosti prebieha financovanie MHD dvojzložkovo, teda priamo z tržieb generovaných DPMŽ a z rozpočtu Mesta Žilina. Priemerné výdavky z rozpočtu mesta predstavovali za roky 2009 – 2016 sumu 3.484 tisíc Eur (*vrátane dodatočnej úhrady straty z výkonov poskytovaných vo verejnom záujme v predchádzajúcich rokoch a kapitálových transferov*).

Podľa analýzy, vykonanej pre posúdenie finančnej náročnosti BD, tak ako je uvedené v tomto dokumente, odhadujeme dodatočné navýšenie výdavkov z rozpočtu mesta na celkovú priemernú ročnú sumu max. 5.800 tisíc Eur.

V nasledovnom grafe je znázornené krytie ročných ekonomicky oprávnených nákladov, vynaložených na služby vo verejnom záujme, výnosmi spoločnosti pred spustením BD. Údaje zo schváleného kalkulačného vzorca sú uvedené ako priemerné za roky 2012 až 2014.

V uvedených rokoch sú dopravcovia uhrádzané z mestského rozpočtu položky „Príspevok“ a „uznaná strata“.



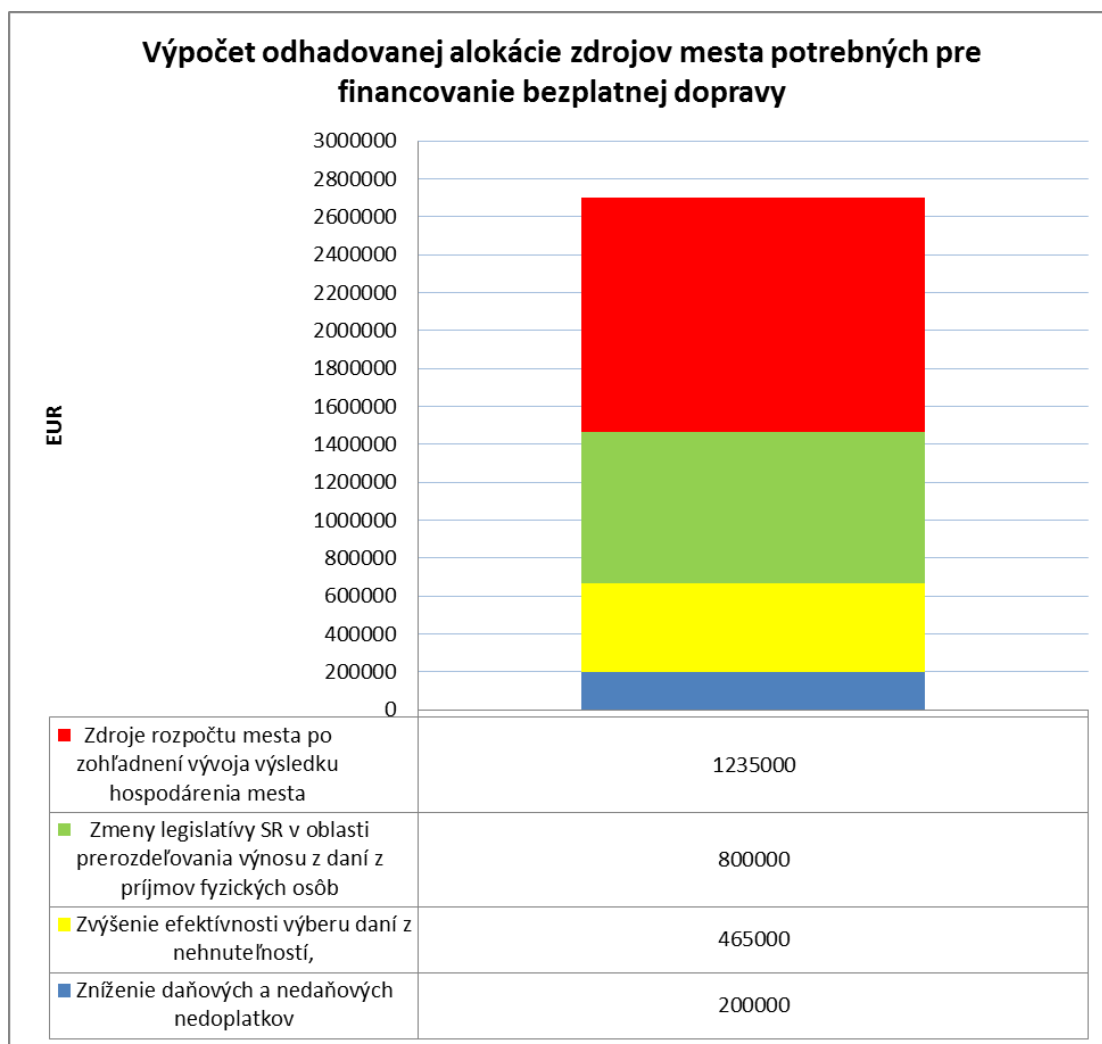
Za posledných 10 rokov sa znížil počet cestujúcich takmer o 29,38 %, t.j. o **4 497 869** cestujúcich. V medziročnom percentuálnom vyjadrení sa znížil počet cestujúcich priemerne o 3 percentuálne body. Znižovanie počtu prepravených cestujúcich má priamy dopad na výšku tržieb. Znižovanie výnosov na tržbách nie je možné kompenzovať len zvyšovaním cestovného. To by mohlo byť v istej fáze kontraproduktívne vo vzťahu k udržateľnosti počtu cestujúcich a od istého momentu bude akékoľvek

zvýšenie cestovného v globále znamená len ďalšiu stratu. Z finančného hľadiska sa cestujúci môže rozhodnúť pre iný spôsob dopravy.

V konečnom dôsledku to prinesie zníženie počtu cestujúcich a opätovné zníženie výnosov na tržbách z MHD.

Ak sa nerealizuje zvýšenie ceny cestovného a nezvyšuje sa počet cestujúcich, Mesto Žilina ako objednávateľ dopravných služieb MHD musí vynakladať stále viac prostriedkov na dopĺňanie služieb vo verejnom záujme.

L. Zdroje financovania bezplatnej dopravy



Predpokladané zdroje financovania BD

1. Maximálne 200 000 EUR - zníženie daňových a nedaňových nedoplatkov z celkovej hodnoty 757 000 EUR.

Ide o čiastočné, **jednorazové** zníženie daňových a nedaňových pohľadávok fyzických osôb voči mestu. Suma 200 tis. Eur je odhadovaná po zohľadnení štatistiky vymožitelnosti.

Jedná sa o relatívne nižší odhad, avšak po zohľadnení reálnej vymožitelnosti, je takmer nepravdepodobný vývoj, kedy by došlo k úplnej úhrade dlhu. Len pre porovnanie, na FO pri poplatku za komunálny odpad, bolo vykonaných cez 4 000 exekúcií, pričom vymožitelnosť sa pohybuje výrazne pod 50%.

2. Maximálne 465 000 EUR ročne - zvýšenie efektívnosti výberu daní a poplatkov.

Tento dopad bol s ohľadom na maximálnu opatrnosť určený na sumu **465 tisíc Eur**.

Suma predstavuje odhadovaný nárast efektívnosti výberu daní z nehnuteľností na úrovni max. 3% oproti súčasnému stavu.

Ostatné dane a poplatky neboli zohľadňované, existuje však vysoká pravdepodobnosť, že približne rovnaký dopad je možné očakávať aj v prípade takýchto daní a poplatkov. Ich suma je však nevýznamná pre ďalšie odhady.

3. Maximálne 800 000 EUR ročne - dopad zmeny legislatívy SR v oblasti prerozdelenia výnosu z daní z príjmov fyzických osôb.

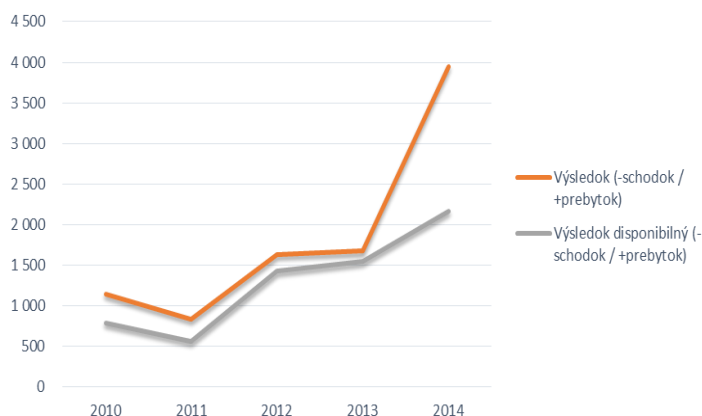
Ide o predpokladané zvýšenie podielu miest a obcí na celkovom objeme **zo súčasných 68,5% na 70%**, pričom predpokladáme udržanie súčasného podielu mesta na úrovni približne 1,6%. Tento odhad je možné aplikovať počnúc rokom 2016, za predpokladu, že nedôjde z inej zmeny príslušných zákonov.

4. Maximálne 1 235 000 EUR ročne – zdroje rozpočtu mesta.

Po zohľadnení vývoja výsledku hospodárenia mesta, ako je znázornené v grafe, ako aj reálneho stavu hospodárenia mesta, je možné predpokladať, že mesto je schopné vytvoriť dostatočné zdroje v rámci svojho rozpočtu na prefinancovanie potrebných výdavkov za predpokladu, priamej alokácie výdavkov do tejto oblasti, a to v bežnom roku.

Predpokladom je udržanie súčasného stavu hospodárenia a presmerovania finančných priorít mesta do MHD, bez dopadu na v súčasnosti poskytované služby a rozvojové aktivity mesta z pohľadu ich rozsahu.

(Táto suma nezohľadňuje odhadované zníženie daňových a nedaňových nedoplatkov, keďže je zrejmé, že s vysokou pravdepodobnosťou sa bude jednať o jednorazový dopad na rozpočet mesta.)



Graf: vývoj výsledku hospodárenia mesta Žilina za roky 2010 – 2014

Poznámka: ku dňu zostavenia materiálu nie sú známe finálne výsledky za rok 2015, preto nie sú zohľadnené (odhaduje sa však výsledok minimálne na úrovni roku 2014)

Z dôvodu korektného posúdenia finančných prínosov BD, sme vo výpočte možných príjmov nezohľadnili nasledovné predpokladané pozitívne dopady BD:

5. Nárast počtu obyvateľov:

Neexistujú žiadne spoľahlivé odhady nárastu počtu obyvateľov, teda nie je možné tento dopad kvantifikovať, ani zohľadniť pri výpočte odhadu navýšenia podielu mesta na tzv. podielových daniach, rovnako nie je možné tento parameter zohľadniť pri výpočte možného nárastu príjmu na poplatku, ako aj daniach.

(tu je treba uviesť, že ak by aj k takémuto prínosu prišlo, poplatok je účelová platba priamo zo zákona viazaná na odvoz a likvidáciu odpadu, teda ju nemôžeme v žiadnom ohľade pri výpočte zohľadňovať)

Je to však pravdepodobné a je teda možné, vo všeobecnej rovine, uvažovať aj s prínosom tohto vplyvu.

6. Modernizácia vozového parku DPMŽ a technického vybavenia:

Neexistujú žiadne spoľahlivé prepočty, ktoré by presne kvantifikovali dopad totálnej modernizácie vozového parku DPMŽ na zníženie prevádzkových nákladov, teda dopad na pokles straty a teda dopad na zníženie nutnosti prefinancovať BD zo strany mesta.

Zásadná modernizácia má však priamy vplyv na pokles nákladov na opravy a údržbu a samozrejme aj na samotnú prevádzku vozového parku.

Možno teda počítať so znížením spotreby elektrickej energie, menšími nákladmi na servis a opravy. Ďalším faktorom je, že nové moderné a spoľahlivé vozidlá, ako aj nová infraštruktúra, ktorá umožní zrýchliť dopravu, pritiahne cestujúcu verejnosť aj tú, ktorá bude naďalej uhrádzať cestovné.

M. Opatrenia podporujúce využívanie mestskej hromadnej dopravy

Mesto Žilina, ako aj Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o., sa budú uchádzať o nenávratný finančný príspevok prostredníctvom európskych fondov najmä v oblastiach:

1. Obnova vozidlového parku

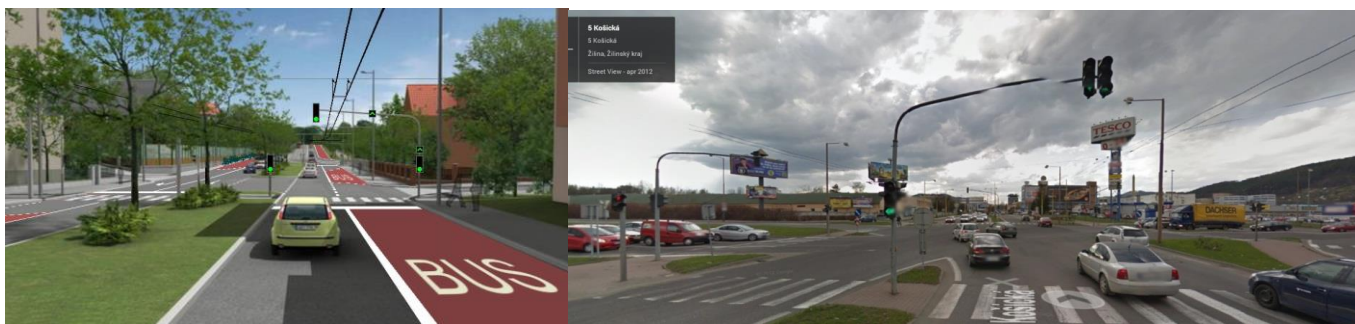
V rokoch 2016 a 2018 predpokladáme obnovu vozidlového parku, ktorá bude financovaná prostredníctvom európskych štrukturálnych fondov, pričom spolufinancovanie je zapracované v rozpočte mesta pre roky 2016 – 2018. Spoľahlivosť dopravných prostriedkov bude riešená komplexnou obnovou (výmenou) vozidlového parku trolejbusov a autobusov.



ilustračná fotografia

2. Preferencia MHD na križovatkách od roku 2016 až 2017

Mnohí odmietajú využívať MHD, najmä z dôvodu časovej náročnosti prepravy. Z toho dôvodu **bude realizovaná preferencia verejnej dopravy a to najmä podmienenou dynamickou preferenciou na svetelne riadených križovatkách a vytváraní BUS pruhov.**



Preferencia bude založená na okamžitej úprave/zmene signálneho plánu/cyklu, ktorý je v radiči križovatky nastavený. Podstatou je včasná a presná komunikácia medzi vozidlom a radičom križovatky, ktorý dokáže, na základe vopred určených podmienok, prideliť vozidlu MHD signál Voľno (zelenú) alebo tento signál predĺžiť pre požadovaný smer, aby vozidlo prešlo cez križovátku plynule.

Táto okamžitá zmena cyklu **nebude absolútna**, to znamená, že vozidlo MHD ju nedostane za každých podmienok, ale ide o **podmienenú preferenciu** v závislosti od aktuálneho meškania vozidla MHD a aktuálnej situácie na ostatných ramenách križovatky. Tento typ preferencie **zaistí výrazný pokles zdržania** a počtu zastavení vozidiel MHD pred križovatkou.

Stavebné riešenia križovatiek, ktoré boli budované v mestách od roku 1960, kedy sa prakticky začala nová éra riešenia dopravných systémov, už vôbec nevyhovujú. Súčasnými zvýšenými dopravnými záťažami sú narušené prakticky všetky kritéria pre kvalitné dopravné riešenia v meste.

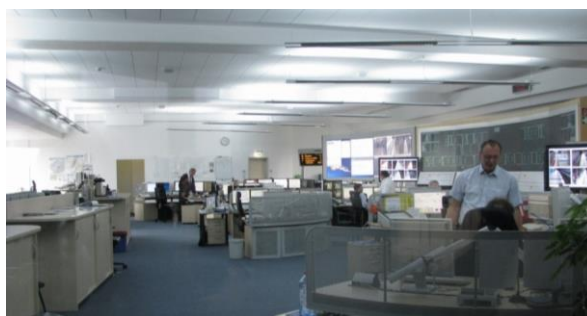
Bolo potrebné sa zamerať na riešenia, ako napríklad zohľadnenie vozidiel mestskej hromadnej dopravy.

3. Modernizácia infraštruktúry trolejbusovej dráhy a technickej základne



Z dôvodu zlepšenia technického stavu, zrýchlenia trolejbusovej dráhy a skrátenia prepravného času sa budeme prostredníctvom Operačného programu integrovaná infraštruktúra uchádzať o finančné prostriedky na modernizáciu a rekonštrukciu všetkých pevných trakčných zariadení, pričom spolufinancovanie je, resp. bude zapracované v rozpočte mesta. V prvej fáze je najnutnejšie zrekonštruovať trakčné križovatky, ako je napríklad križovatka Komenského s ulicou Veľká Okružná, čím sa zrýchli jej prejazd trolejbusmi a odstránia sa tak miesta s povinnou pomalou jazdou. Cieľom je, aby jazda trolejbusu bola rovnako plynulá ako jazda autobusom.

4. Systémy na zvýšenie informovanosti cestujúcich o MHD



Budovanie inteligentných zastávok, modernizácia dispečerského riadenia a on-line sledovanie polohy vozidiel prostredníctvom internetu a mobilu, všetky dôležité informácie nepretržite on-line, realizácia internetového predaja cestovných lístkov, zvýšená informovanosť cestujúcich prostredníctvom poskytovania on-line informácií na zastávkach a prestupných termináloch.

Ide o systém, ktorý v reálnom čase dokáže zabezpečiť prenos online informácií (obraz aj zvuk) k cestujúcemu na zastávke. Ide o zobrazenie časových údajov o príchode vozidiel jednotlivých liniek na informačných paneloch osadených na ťažiskových zastávkach, ale aj v prestupných uzloch – žel. stanica, aut. nástupište, ... Zároveň by boli na zastávkach (priamo v paneloch) inštalované zariadenia schopné na požiadanie (diaľkový ovládač alebo tlačidlo naoznačníku) „prečítať“ tieto informácie pre nevidiacich a slabozrakých a podať ich prostredníctvom reproduktora vo forme zvuku.

Taktiež by bolo možné zabezpečiť online prenos textu a hlasu z dispečingu na zastávku – v prípade mimoriadnej udalosti (výluka niektorej z liniek, dopravná nehoda na trase, nezjazdnosť komunikácií a pod.) aby boli cestujúci čo najskôr a najpresnejšie informovaní o mimoriadnych zmenách v doprave. Tieto údaje budú získavané priamo z vozidiel, ktoré sú na trase.

Zároveň sa budú tieto údaje zverejňované aj vo webových, či mobilných aplikáciách. Vtedy by si cestujúci mohli pozrieť informácie o tej jeho konkrétnej linke, ktorou sa chystá cestovať, už vopred, pričom vyhľadávač spojenia by zohľadňoval prípadné časové odchýlky od plánovaného grafikonu, ak by nastali počas prevádzky linky. Takto by dokázal minimalizovať čas čakania na spoj, resp. pomohlo by mu to pri rozhodovaní akou linkou a z ktorej zastávky cestovať.

5. Integrovaný dopravný systém - IDS

Zabezpečenie integrovaného dopravného systému, do ktorého bude zapojená MHD v Žiline, prímestská ako aj železničná doprava.

Jednotlivé druhy dopravy budú vzájomne spolupracovať a vytvárať prehľadný a jednoduchý systém vzájomne previazaných liniek s jednotnou tarifou, prepravnými podmienkami a pravidelnými intervalmi medzi spojmi.

Na vytvorení takéhoto systému sa už intenzívne pracuje a celý projekt riadi a koordinuje Žilinský samosprávny kraj. Do systému integrovanej dopravy budú zapojení objednávateľia dopravných služieb ako aj dopravcovia, teda aj Mesto Žilina a DPMŽ, ako jeho 100 %-tná dcérska spoločnosť. Systém bude organizovaný a riadený všetkými uznávanou autoritou. Silná pozícia takzvaného "Organizátora" či "Koordinátora" integrovaného dopravného systému bude nevyhnutná.

Výsledkom teda má byť:

- cestovanie na jeden cestovný doklad na celom území IDS bez ohľadu na prostriedok verejnej dopravy,
- odstránenie súbehov viacerých druhov dopravy,
- zahustenie intervalov,

- poskytnutie väčšieho množstva adekvátnych dopravných spojení,
- zvýšenie dostupnosti a komfortu prepravy,
- zjednodušenie a sprehľadnenie systému dopravy pre koncového používateľa,

N. Zvýšenie prepravnej kapacity

Ponuka takéhoto benefitu ako je bezplatná doprava pre občanov Žiliny bude spojená aj s adekvátnou ponukou kvality a komfortu v MHD:

- dostatočný priestor vo vozidlách MHD = viackapacitné vozidlá na niektorých linkách
- hustý interval spojov = malé čakacie doby na zastávkach

Podľa vývoja počtu cestujúcich v prípade schválenia bezplatnej dopravy pre všetkých Žilinčanov, bude zvýšený počet vykonaných spojov (zhustenie intervalu) v rannej dopravnej špičke:

Na linkách č. 3, 4 a 14 sa v špičke sa zmenší interval spojov na 8 min.

Na linkách č. 5, 6 a 16 sa v špičke zmenší interval spojov na 15 min.

Na linkách č. 22 a 24 na 10 min.

Na linke č. 27 na 12 min.

Podľa vývoja počtu cestujúcich bude upravený aj interval v čase doobedňajšieho sedla.

Ak bude mať cestujúci dostatočnú ponuku spojov, bude MHD využívať hlavne v čase dopravnej špičky, resp. v čase aktívneho pohybu občanov v meste v úradných hodinách jednotlivých úradov alebo zdravotníckych zariadení.

V prípade, ak by sa zvýšil počet km v MHD, o napr. 150 000 km v trolejbusovej doprave a o 96 000 km v autobusovej doprave, znamenalo by to zvýšenie priamych nákladov (ako napr. PHM, el. energia, mzdy a odvody vodičov, oleje, mazivá, pneumatiky, náhradné diely, opravy, ...) odhadom o 340 000 €/rok.

Za posledných 10 rokov došlo k zníženiu počtu cestujúcich takmer o 30 %, pričom objem realizovaných vozových kilometrov sa zásadne nemenil. V roku 2005 oproti roku 2015 dopravca realizoval o 91 461 km viac, čo v percentuálnom vyjadrení predstavuje rozdiel 2, 51 %.

V roku 2005 dopravca prepravil o **4 497 867** cestujúcich viac a to bez zásadného zníženia komfortu, pohodlia a bezpečnosti cestujúcich, pričom bola zachovaná primeraná dopravná obslužnosť územia. Všetky tieto parametre sú teda aj po 11-tich rokoch zachované; čo permanentne klesá, je počet cestujúcich. Teda dnes je doprava realizovaná s primeranou kapacitnou rezervou pre predpokladaný ďalší rast, avšak nie v individuálnych prípadoch.

DPMŽ bude optimalizovať existujúce kilometrické výkony podľa ich využitia na jednotlivých linkách a spojoch s prihliadnutím na dopravné sedlo a špičku.

Jednou z alternatív je presun vozidlových kilometrov na tie linky a spoje, kde to bude viac potrebné, a to bez zvyšovania ročných ubehnutých km.

V prípadoch, v ktorých si to bude situácia vyžadovať a bude to možné, dopravný podnik pristúpi k prioritnému využívaniu kľbových vozidiel, ktorých vypravovanie bolo v minulosti zredukované.

*Priemerný počet vozidiel, ktoré sú zaradované do výkonov MHD v pracovný deň, je **31 autobusov a 30 trolejbusov**. Vozidlá, ktoré nie sú zaradené do výkonu MHD v daný deň, sú podrobované pravidelným kontrolám, servisu a opravám. Tieto vozidlá tvoria rezervu takmer 30 %. V súčasnosti je takáto rezerva potrebná aj vzhľadom na technický stav vozidiel, ktorý si vyžaduje čoraz častejšie a náročnejšie prehliadky, údržbu a servis.*

*Reálna priemerná obsaditeľnosť vozidiel je **41% z maximálnej**. Vychádzame taktiež z našich štúdií a analýz, že **optimálna obsaditeľnosť vozidiel je na úrovni 80%**. Na niektorých spojoch je dosiahnutá aj*

táto hodnota obsaditeľnosti vozidiel, nie však počas celého dňa, ale najmä v rannej špičke. Ide predovšetkým o trolejbusovú dopravu a niektoré vybrané spoje autobusových liniek.

Zvýšenie počtu cestujúcich, napríklad o 10 až 20 %, nie je podmienené priamou úmerou počtu zvýšenia vozidlových kilometrov a taktiež nie je priamo úmerné k zvýšeniu počtu vypravených vozidiel do prevádzky.

O. Zachovanie tarifného systému a kontrol

Celý tarifný a kontrolný systém ostane zachovaný pre potreby cestujúcich bez nároku na bezplatnú dopravu.

Zároveň bude kontrolný systém zachovaný z dôvodov výkonu prepravnej kontroly v oblasti platných čipových kariet vydaných za určených podmienok pre bezplatnú dopravu, ako aj za účelom kontroly ostatných povinností cestujúcich vyplývajúcich z Mestského prepravného poriadku.

P. Definícia sankcií

- I. cestujúcemu, ktorý má nárok na BD zapísanú v čipe karty, ale nevykoná úkon označenia si karty bezprostredne po vstupe do dopravného prostriedku MHD, prepravný kontrolór kartu zablokuje. Ak takýto cestujúci bude chcieť využívať BD naďalej, bude si musieť čipovú kartu opätovne odblokovať na predajnom mieste DPMŽ. Zároveň mu bude opätovne preverená bezdlžnosť k aktuálnemu dátumu, kedy sa dostaví na predajné miesto,
- II. v prípade, že cestujúci bude cestovať s čipovou kartou, ktorá už bola zablokovaná, takýto cestujúci sa bude považovať za cestujúceho bez platného cestovného dokladu a budú mu uložené štandardné sankcie v zmysle Mestského prepravného poriadku.

Ešte jedno porovnanie

Ak v jednom vozidle MHD na jednom spoji prepravíme 80 cestujúcich a títo všetci by cestovali motorovým vozidlom, bez využitia MHD a v každom vozidle by boli dvaja cestujúci (*priemerný počet vezúcich sa v osobnom vozidle je však ešte menej ako dvaja*), tak je to 40 osobných áut navyše v cestnej premávke.

Ak sa zvýši počet cestujúcich min. o 10%, predstavuje to ročne takmer 600 000 áut menej v uliciach mesta. Platí to v prípade, ak by všetci cestujúci, ktorí začnú využívať MHD, doposiaľ využívali individuálnu automobilovú dopravu.



Toto je 200 áut na jednej ceste:



Toto ľudia z 200 áut na tej istej ceste:



Toto ľudia z 200 áut na tej istej ceste, na bicykloch:



Toto ľudia z 200 áut na tej istej ceste, v troch autobusoch:

