

Materiál na rokovanie
komisií Mestského zastupiteľstva v Žiline

Číslo materiálu: ____/2018

K bodu programu

**Investičný zámer mesta Žilina zaviesť bezplatnú mestskú hromadnú
dopravu v Žiline pre všetkých obyvateľov mesta Žilina**

Materiál obsahuje:

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

Predkladá:

Ing. Igor Choma
primátor mesta Žilina

Zodpovedný za vypracovanie:

Mgr. Ľuboš Slobodník
vedúci oddelenia mobility

Žilina, jún 2018

NÁVRH NA UZNESENIE

Uznesenie č. ___/2018

Komisia

- I. odporúča Mestskému zastupiteľstvu v Žiline na jeho najbližšom zasadnutí prerokovať a schváliť
 1. Zmenu tarify mestskej hromadnej dopravy v Žiline, ktorou sa uvádza do praxe bezplatná mestská hromadná doprava 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. Termín začiatku platnosti zmeny tarify bezplatnej mestskej hromadnej dopravy, ktorý je stanovený na 01.01.2019
 3. zvýšenie príspevku na prevádzku mestskej hromadnej dopravy v Žiline pre dopravcu na rok 2019, ktorý pokryje vzniknuté náklady súvisiace s bezplatnou MHD pre všetkých Žilinčanov vo výške 2,4 mil. €
 4. Mechanizmus predpokladaných hodnôt zvýšenia príspevkov pre jednotlivé roky, ktoré 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 na strane 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. 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 vydané na základe overenia bezdlžnosti. Zámer predložiť tento materiál vychádza z doterajšej praxe, pri ktorej občania mesta podľa jednotlivých sociálnych skupín využívajú bezplatnú MHD v Žiline. Týmto materiálom sa rozšíri rozsah bezplatnej MHD pre všetkých Žilinčanov, ktorí nie sú dlžníkmi tak voči mestu ako aj Dopravnému podniku mesta Žiliny s.r.o. V súčasnosti bezplatnu MHD využívajú:

- ✓ od roku 2014 občania nad 70 rokov s trvalým pobytom v meste Žilina, neobmedzene, 24 hodín denne, počas celého roka,
- ✓ od roku 2015 občania vo veku od 62 do 69 rokov s trvalým pobytom v meste Žilina na základe bezdlžnosti s povinnosťou držania čipovej karty DPMŽ, neobmedzene, 24 hodín denne, počas celého roka,
- ✓ od 2/2017 občania od 6 do 15 rokov, ktorí sú žiakmi s trvalým pobytom v meste Žilina na základe bezdlžnosti s povinnosťou držania čipovej karty DPMŽ, neobmedzene, 24 hodín denne, počas celého roka,
- ✓ od 9/2017 občania od 16 do 26 rokov s trvalým pobytom v meste Žilina, na základe bezdlžnosti s povinnosťou držania čipovej karty DPMŽ, neobmedzene, 24 hodín denne, počas celého roka

Materiál obsahuje analýzy významu podpory MHD v mestách v rámci udržateľnej mestskej mobility, úroveň atraktivity verejnej dopravy ako jeden z druhov dopravy v meste, zdôvodnenie prečo zavádzať bezplatnú MHD, analýza zahraničných miest so zavedenou bezplatnou MHD, kalkulácie a vyčíslenia finančných dopadov na mestský rozpočet a na DPMŽ ako aj štatistiky, ktoré vychádzajú z doterajších skúsenosti so zavedením bezplatnej MHD pre rôzne skupiny obyvateľstva. V jednotlivých častiach materiálu sú definované ciele bezplatnej dopravy, jej základné princípy a podmienky, postupy, návrh na zmenu Tarify MHD v Žiline. Zároveň sú pomenované opatrenia podporujúce využívanie mestskej hromadnej dopravy, rozvoja verejnej dopravy v meste, ako aj mestskej mobility.

Cieľom spustenia bezplatnej dopravy pre všetkých Žilinčanov s trvalým pobytom v meste Žilina je zatraktívniť cestovanie MHD tak, aby cestujúci prirodzene preferoval cestovanie verejnou hromadnou dopravou. K tomu je potrebné zabezpečiť, 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.



Investičný zámer mesta Žilina zaviesť bezplatnú mestskú hromadnú dopravu pre všetkých obyvateľov mesta Žilina

Úvod

V súčasnosti je situácia v mestách sveta v oblasti dopravy takmer navlas rovnaká. Spoločným menovateľom je neustále sa zvyšujúci stupeň automobilizácie a motorizácie zároveň (pre mesto Žilina to je 389 voz/1000 obyv., rok 2015). To má za následok neúmerný nárast počtu vozidiel v mestách. Inak tomu nie je ani v slovenských mestách a inak v Žiline. Dôsledkom toho narastá emisné zaťaženie ovzdušia, zvyšuje sa hluk, či prach, ale najmä sa zhusťuje premávka, ulice sú plnšie, križovatky kapacitne nestíhajú. Zarážajúcim faktorom je, že v súčasnej dobe vo vozidlách priemerne sedí 1,2 – 1,5 ľudí. Zároveň je tu tlak na parkovacie miesta tak v periférii ako aj v centrálnych častiach miest. O počte nehôd a zranení v dôsledku dopravnej nehody netreba ani hovoriť. Je preto namieste sa venovať problému, ktorého pôvodcom je nárast motorizácie ako jeden z hlavných fenoménov dnešného sveta, a s ktorým má značné problémy aj mesto Žilina.

I. Zvoliť správny prístup

Doprava v mestách zohráva kľúčovú úlohu, pričom cestou k zlepšeniu dopravnej situácie je koordinované a cielené plánovanie a vytváranie predpokladov zabezpečenia trvalo udržateľnej mestskej mobility. Najmä v krajských a väčších mestách Slovenskej republiky už to nie je len o „rannom rozhodnutí“ ľudí, ktorý druh dopravy si zvolia, ale ponuka druhov dopravy pre prepravné potreby obyvateľov musí byť organizovaná a cielená. A to z dôvodu zachovania primeranej bezpečnosti a spoľahlivosti, ako aj pre ochranu životného prostredia ako celku.

Individuálna automobilová doprava dominuje na úkor udržateľných spôsobov dopravy, medzi ktoré zaraďujeme aj verejnú hromadnú dopravu. Verejná doprava pomáha ďalšiemu osídľovaniu, ktoré následne pomáha ekonomickému rozvoju regiónu, respektíve mesta. Mestá ako najväčší centrálni zamestnávateľia v regiónoch musia mať ako prioritu aj dopravnú obsluhu ako ponuku pre pracovnú a ekonomickú mobilitu. Verejná doprava rozvíja obchod a turizmus a podnecuje zvýšenie kvality života a zdravotné benefity. Aj preto je pre zachovanie



vyhovujúcich životných podmienok v mestách potrebné zodpovedne predvídať do budúcnosti všetky pozitívne a negatívne aspekty ich rozvoja. Na jednej strane je to ekonomická aktivita, na druhej je to boj o zachovanie pôvodných životných podmienok pre pôvodných obyvateľov týchto oblastí. Doprava je pri rozvoji miest mimoriadne dôležitá a nesprávne nastavenie parametrov, ako je nekontrolovateľné budovanie ciest, len pre motorovú dopravu môže v budúcnosti spôsobiť viac problémov. Verejná doprava podporuje nielen zachovanie pôvodných životných podmienok, ale pomáha aj pri ekonomickej prosperite domácností v danej lokalite, pretože tieto nie sú zaťažené potrebou vlastniť svoje motorové vozidlo a s tým súvisiacimi nákladmi.

Neustále sa zvyšujúci stupeň motorizácie v slovenských mestách vyvoláva otázku, či automobil je priateľom mestského prostredia alebo je jeho nepriateľom. A teda je tým, proti čomu je nevyhnutné „bojovať“? Preto je namieste povedať, že **mestá sú pre ľudí a nie pre autá, pretože koľko áut si do mesta pustíme, toľko problémov s nimi budeme musieť riešiť**, resp. už riešime. Nikto nepoprie, že je potrebné chrániť si naše mesto, a preto snažiť sa o obmedzovanie počtu áut v meste. K dispozícii máme hneď dva spôsoby:

- obmedzovaním vozidiel v meste, reštrikčné opatrenia – **„PUSH“ opatrenia**
- motivovaním vodičov využívať alternatívnu formu dopravy, resp. nechať auto doma – **„PULL“ opatrenia**

Mestá k tomuto problému pristupujú rôznymi spôsobmi. Niektoré vo väčšine prípadov začali prudko obmedzovať vozidlá v meste najmä v dôsledku zvýšeného objemu emisií v ovzduší. Niektoré iné mestá, však, preferujú motiváciu, a teda uprednostňujú zvyšovanie kvality alternatívneho spôsobu prepravy ako konkurenciu k individuálnej automobilovej doprave. Optimálnym riešením je kombinácia oboch prístupov, teda obmedzovaním vozidiel a zároveň preferovaním alternatívnej formy prepravy, ktorá je vysoko ekologická v porovnaní s IAD. Ako hlavný druh alternatívnej formy prepravy v mestách je dlhodobo zaužívaná a uznávaná mestská hromadná doprava, ktorú dopĺňajú cyklistická doprava, pešia doprava a v súčasnosti čiastočne aj elektromobilita.

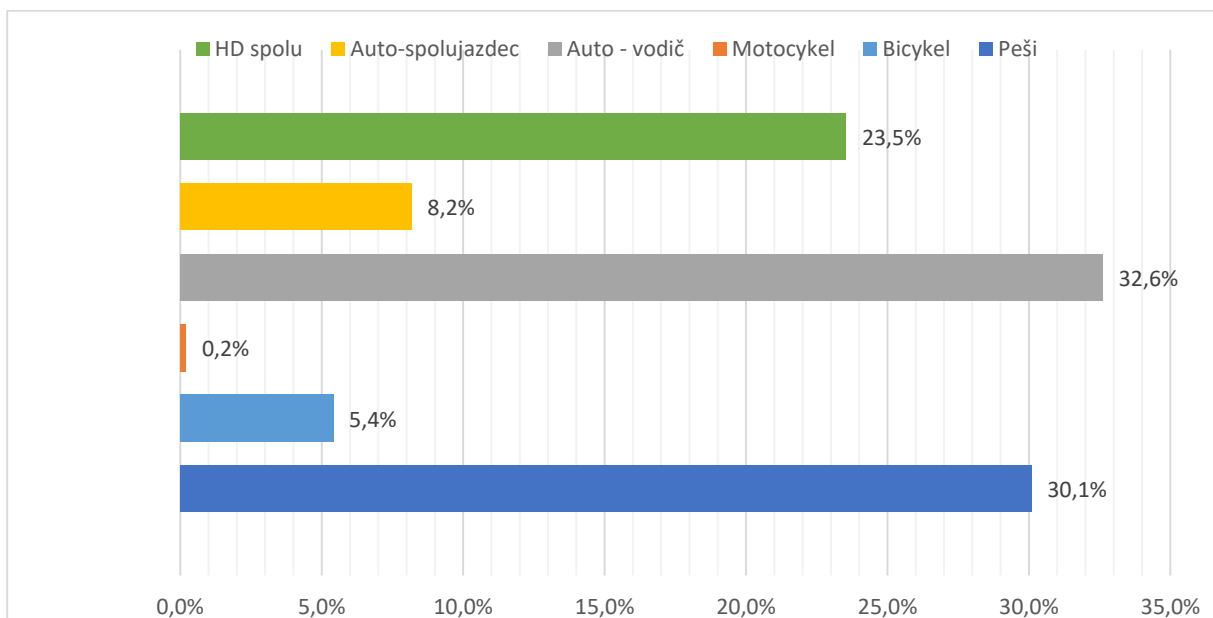
Mesto Žilina je z urbanistického hľadiska mestom peších (plocha intravilánu cca 18 km² a dostupnosť centra do 3 km) ale z hľadiska geomorfológie má tu vysoké predpoklady mestská hromadná doprava. A práve tu nastáva otázka, čo je pre mesto z hľadiska udržateľnej mobility



prioritou. Vzhľadom na to, že v meste prevláda členitý reliéf by malo mesto uprednostňovať verejnú hromadnú dopravu a dopĺňať ju nemotorovými formami prepravy podobne ako je to napríklad v Zurichu, či iných švajčiarskych mestách s členitým reliéfom. Naopak v rovinatých mestách ako napríklad v Holandsku, alebo Dánsku je prioritou cyklistická doprava, ktorá je zas dopĺňaná MHD. Vo všetkých týchto štátoch a nielen v tých je individuálna automobilová doprava obmedzovaná.

Na objasnenie súčasnej situácie v súvislosti s využívaním jednotlivých druhov dopravy v meste slúži graf č. 1 deľby prepravnej práce. Z nižšie uvedeného grafu je vidieť, že súčasný pomer využívania jednotlivých druhov dopravy je v prospech IAD až 32,6%, nasledovaný pešou dopravou a len 23,5% ľudí využíva verejnú hromadnú dopravu. Tu, však, je vidieť obrovský predpoklad pre vyrovnaný podiel IAD, MHD a peších. K tomu, aby sme dosiahli zníženie IAD je samozrejme potrebné prijať mnoho opatrení, tak aby sa prirodzene znižoval podiel IAD a zároveň narastal podiel MHD, resp. alternatívnej nemotorovej dopravy. Podiel pešej dopravy 30,1% len svedčí o tom, že Žilina je pešie mesto.

Graf č. 1: Deľba prepravnej práce v meste Žilina



zdroj: ÚGD-ZA

Mesto Žilina sa už dávnejšie správne rozhodlo ísť cestou podpory verejnej hromadnej dopravy so záujmom investovať do nej, čo najviac finančných prostriedkov, pretože tá tvorí základný prepravný systém mesta. IAD nedokáže nahradiť tento spôsob prepravy, a to z viacerých dôvodov. Popri tom sa mesto v záujme zníženia vozidiel v meste bude snažiť



budovať, tak pešiu infraštruktúru ako aj cyklistickú, prioritou, však, bude verejná hromadná doprava.

II. Ako zatraktívniť MHD?

Mesto Žilina si plne uvedomuje potrebu riešenia udržateľnej mobility, a to zvlášť podporou verejnej hromadnej dopravy, ktorá by mala byť v nevyhnutnej miere dopĺňaná investíciami do rozvoja cyklistickej, či pešej dopravy. Len moderná a plne fungujúca MHD dokáže konkurovať čoraz silnejšej pozícii IAD v mestskom prostredí a prispieť k zníženiu počtu áut v meste a k motivácii ľudí „presedlať“ z komfortu auta do sedadla autobusu, či trolejbusu.

A práve modernizácia sama o sebe začala už v roku 2012, a to zakúpením 15 nízko podlažných trolejbusov. V roku 2014 sa k nim pridali 5 nízko podlažné autobusy. Modernizácia a aj kvalita MHD nezávisí len od vozidiel MHD ale aj od existujúcej infraštruktúry. Jedným z problémov MHD je časová nedostatočnosť pri vykonávaní tejto služby. Mnohé linky MHD najmä v čase intenzívnej premávky, tzv. „špičky“ nedodržia časový plán odjazdov zo zastávok z dôvodu preplnených ciest a zápch. Jedným z riešení je uprednostňovať tieto vozidlá buď aktívnou preferenciou vyhradenými pruhmi, alebo pasívnou preferenciou, a to prispôbovaním signálneho plánu vozidiel MHD v závislosti na ich meškanií. A práve tento projekt pasívnej podmienenej dynamickej preferencie vozidiel MHD na križovatkách bol zahájený pilotným testovaním v roku 2015, ktorý v roku 2018 sa zrealizuje v plnom rozsahu. Od tohto projektu si DPMŽ sľubuje výrazne zníženie počtu meškajúcich liniek, ako aj celkový oneskorený čas odjazdu vozidiel zo zastávok MHD. V roku 2018 je v pláne rozsiahla rekonštrukcia zastávok MHD a taktiež aj modernizácia trakčného vedenia, či samotného depa. Cieľom týchto opatrení je, aby jazda autobusom bola porovnateľne rýchla a plynulá ako jazda autom. Okrem týchto opatrení sa do konca roku 2018 plne vymení vozidlový park a zakúpia sa ďalšie moderné nízko podlažné trolejbusy a autobusy, ktoré výrazne prispedia ku kvalite MHD. Okrem klasických trolejbusov sa ekologickosť vo verejnej doprave umocní aj nasadením e-busov do prevádzky, ktoré postupne budú nahrádzať autobusy s konvenčným pohonom. Pre úplný komfort cestujúcich je tu projekt budovania inteligentných zastávok, modernizácie dispečerského riadenia a on-line sledovanie polohy vozidiel prostredníctvom internetu a mobilu, realizácia internetového predaja cestovných lístkov, zvýšená informovanosť



cestujúcich prostredníctvom poskytovania on-line informácií na zastávkach a prestupných termináloch. Zvýšiť atraktivitu MHD má pomôcť aj novovznikajúci Integrovaný dopravný systém, ktorý cestujúcim zjednoduší cestovanie a zníži jeho náklady, pričom sa optimalizujú prepravné faktory.

III. MHD verzus IAD

Jedným z faktorov ovplyvňujúcim využívanie MHD je bezpochyby cena. Mnoho ľudí zvažuje využívanie MHD najmä z dôvodu porovnateľných nákladov vynaložených na cestovanie autom. Ak si prepočítame náklady jednej spätočnej cesty napríklad zo sídliska Hájik (ul. Baničová), do centra mesta k OC Aupark (5,3 km), tak nám vyjde fakt, že cesta autom je pri súčasných podmienkach prepravy lacnejšou voľbou, a aj to len pre jednu osobu. Pri dvoch, či viacerých cestujúcich sa cesta autom stáva výrazne lacnejšou voľbou. To platí ale iba v prípade, že parkovanie je zabezpečené bezplatne (max. 3 hodiny). V porovnaní, však, nie sú brané do úvahy náklady spojené s ďalšími nepriamymi nákladmi ako sú poistenie vozidla, amortizácia vozidla, opravy, údržba, príp. pokuty, krádeže a pod.

Príklad – výpočet nákladov obojsmernej cesty z ul. Baničová do OC Aupark:

MHD – priame náklady: 2-pásmový lístok – cena 1ks = 0,65€, 2ks = **1,30€**,

- čas 23 min.

Vozidlo IAD – priame náklady: pri 5,3km vzdialenosti, priemernej spotrebe 8,5 l/100km a cene paliva 1,20€/1lit. = **1,08 €**

- čas 13 min.

Z uvedeného nám vyplýva, že cesta autom je v absolútnom vyjadrení nákladov porovnateľná, ba až výrazne lacnejšia ako cena prepravy MHD. Cestovanie autom navyše ľuďom prináša rôzne iné výhody ako napr. súkromie, časovú slobodu, komfort vozidla, hygienický štandard, batožinový priestor, úsporu času a pod. Naproti tomu ľudia MHD sú vystavení nevýhodám ako viazanosť na čas odchodu vozidla, vzdialenosť zastávok, absencia súkromia, nehygienické prostredie, nemožnosť previezť väčší náklad, či prispôbenie trasy momentálnym požiadavkám. Na druhej strane však treba uviesť, že k vlastníctvu auta a k samotnej jazde je nutné pripočítať ďalšie nepriame náklady, ktoré sú spomenuté vyššie. Zároveň je cesta autom pre vodiča namáhavejšia, rizikovejšia, najmä v zimnom období



a častokrát je spájaná s neustálym strachom o vozidlo počas parkovania. Navyše využívanie každého vozidla vo verejnom priestore neúmerne zaberá tento priestor na úkor ostatných účastníkov premávky ako cyklistov, peších a tým vozidlá znemožňujú využívanie verejného priestoru účelnejšie. Vozidlá produkujú emisie, hluk, prach a častokrát sú prostriedkami úrazov, či úmrtí. Naproti tomu cestovanie MHD je pokojné, bezpečné, bez zodpovednosti za vozidlo, socializačné, s možnosťou vykonávania istých aktivít počas cestovania a pod. Oba tieto druhy prepravy v meste disponujú výhodami aj nevýhodami pre ich užívateľa. Každá výhoda a nevýhoda je relatívna a subjektívne vnímaná. Jediným objektívnym faktorom, ktorý je možné uplatniť celoplošne je cena za prepravu. Tá bude platiť pre všetkých rovnako. V súčasnom nastavení podmienok prepravy je tento parameter výhodou na strane IAD. A to znamená, že v záujme podpory využívania alternatívnej dopravy ako je MHD, ktorá je navyše ekologická je potrebné zmeniť cenovú tarifu, ktorá bude motivačná pre obyvateľov natoľko, že budú ochotní zvažovať využívanie MHD ako alternatívu k svojmu motorovému vozidlu. Tu nám vzniká priestor na zmenu tarify resp. odbremenenia cestujúcich platiť za verejnú hromadnú dopravu. To by malo prispieť k zvráteniu súčasného trendu, ktorým sa zvyšuje stupeň motorizácie a využívanie vozidla v meste.

IV. Ako a prečo bezplatná MHD?

Verejnú mestskú hromadnú dopravu v meste Žilina prevádzkuje Dopravný podnik mesta Žiliny a.s., ktorého výkony si objednáva mesto Žilina vo verejnom záujme pre svojich ale aj cudzích občanov. Medzi cudzích občanov môžeme zaradiť študentov, pracujúcich, pacientov z iných obcí a miest, turistov nielen zo zahraničia ale a iných ľudí, ktorí do mesta zavítajú z rôznych dôvodov. Vzhľadom na to, že mesto financuje túto službu pre všetkých ľudí zo svojho rozpočtu na základe podielových daní a iných miestnych daní a poplatkov je prirodzené poskytovať túto službu týmto občanom, a teda obyvateľom mesta Žilina. Ostatní užívatelia MHD v Žiline by mali si za túto službu platiť podľa platnej cenovej tarify. Pre občanov mesta Žilina všetkých vekových kategórii, či sociálny skupín by táto služba mala byť bezplatná vzhľadom na to, že si plnia svoje platobné povinnosti voči mestu. Jedná sa o podmienku mať bezdlžnosť voči mestu a to prostredníctvom týchto úhrad:

- daň z nehnuteľnosti,



- daň za psa,
- poplatok za komunálny odpad

Zároveň je táto bezplatnosť verejnej hromadnej dopravy určená výlučne pre obyvateľov mesta. Je možné predpokladať, že záujemcovia, ktorí by radi využívali bezplatnú MHD a zdržujú sa v meste, dochádzajú do mesta dennodenne a majú záujem byť v meste aktívni, stanú sa občanmi mesta, aby tento benefit získali. Na druhej strane tento benefit môže zohrávať významnú úlohu pri určení svojho bydliska najmä pre mladých ľudí, ktorí sa rozhodujú, v ktorom meste sa chcú usadiť a zriadiť si tak svoj trvalý pobyt. Zriadenie trvalého pobytu následne má priamy vplyv na „zisk“ mesta prostredníctvom podielových daní, z ktorých toto opatrenie bude v konečnom dôsledku financované.

Bezplatná verejná doprava je jedným z hlavných aspektov vplývajúcich na atraktivitu MHD. Spolu s modernizáciou MHD a istými reštrikčnými opatreniami voči IAD je možné dosiahnuť v meste vyvážený „MODAL split“, teda deľbu prepravnej práce, ktorá bude v prospech alternatívnej dopravy, predovšetkým verejnej hromadnej.

„Autobusy v uliciach - ako lampy v uliciach“

Iniciatíva za bezplatnú MHD v mestách prirovnáva mestskú hromadnú dopravu k verejnému osvetleniu, ktoré je taktiež službou pre obyvateľov mesta, ktorí si ho platia zo svojich daní, pričom je poskytované zdarma. Ako je uvedené v predchádzajúcej kapitole, každý druh dopravy individuálne vplýva na užívateľa prostredníctvom svojich výhod a nevýhod, pričom sa ukázalo, že cena za službu môže zohrávať v súčasnom stave dopravného systému v meste kľúčovú úlohu. Mestská hromadná doprava je verejná služba, ktorú si občania mesta platia zo svojich daní, a preto by mala byť zdarma pre svojich obyvateľov. Bezplatnosť MHD je inštitút, ktorý môže výrazne pozitívne ovplyvniť negatívnu dopravnú situáciu, ktorá vládne v súčasnej dobe v takmer všetkých mestách nielen na Slovensku. Bezplatná MHD navyše so sebou prináša množstvo iných výhod, ktoré sa v prvom momente javia ako iracionálne, no výskumy preukázali priamy vplyv bezplatnej dopravy na ekonomickú, sociálnu, či ekologickú stránku obyvateľov mesta. V nasledujúcich riadkoch sú komplexne popísané priame, či nepriame výhody inštitútu bezplatnej dopravy.

Zavedenie bezplatnej mestskej hromadnej dopravy so sebou prináša mnohé pozitívne aspekty, pričom medzi najhlavnejšie patria ekologické, sociálne a ekonomické:



- **Podpora využívania ekologickej formy dopravy** – trolejbusy, nízkoenergetické autobusy, e-busy - modernizácia vozového parku,
- **Pozitívny dopad na ekológiu v meste** – zníženie emisií skleníkových plynov, zvýšenie čistoty ovzdušia zníženie znečistenia mesta (menej prašnosti),
- **Zníženie hluku v meste,**
- **Zníženie hustoty cestnej, resp. mestskej premávky** (menej dopravných zápch) ,
- **Úbytok (obmedzenie) počtu áut v meste** – menej áut najmä v centre mesta,
- **Zefektívnenie pohybu v mestskom prostredí** – lepšia dostupnosť do zamestnania, k zariadeniam pre trávenie voľného času (obchodné centrá, športoviská a pod.),
- **Zmenšenie počtu a rizika vzniku dopravných nehôd** (menej úrazov),
- **Zníženie, resp. riešenie problémov s parkovaním** – najmä v centre mesta,
- **Odbremenenie rodín od nevyhnutných nákladov vynakladaných na cestovanie do škôl, za prácou a pod. - šetrenie rodinného rozpočtu, tým pádom zlepšenie ekonomickej aktivity obyvateľov mesta,**
- **Pomoc najmä pre sociálne slabšie skupiny obyvateľov** – sociálna politika mesta (seniori, študenti, mladé rodiny, nezamestnaní atď.),
- **Mobilita pracovnej sily** – nárast zamestnanosti,
- **Vyrovňovanie sociálnych (dopravných) disparít** medzi obyvateľmi mesta,
- **Bezpečná preprava žiakov a študentov do škôl,**
- **Nárast využívania verejnej dopravy obyvateľmi mesta** – efektívnejšie využívané vozidlá MHD,
- **Informovanosť, propagácia a zvýšenie povedomia** o cestovaní MHD,
- **Zatraktívnenie cestovania MHD pre verejnosť** – svižnejšie prepravné časy – netreba cestovný lístok, menej revízorov, modernizácia vozového parku,
- **Rozšírenie možností cestovania a využívania MHD pre obyvateľov mesta,**
- **Odbúranie prekážok mobility,**
- **Motivácia presedlať z individuálnej (autá) na hromadnú dopravu** (verejná doprava),
- **Zvýšenie motivácie u obyvateľov mesta, aby si plnili svoje povinnosti a záväzky voči mestu,**
- **Zvýšenie počtu obyvateľov** – zvýšenie príjmu mesta,



- **Životaschopné riešenie pre budúcnosť bez automobilov – trvalo udržateľná mestská mobilita,**
- **Zníženie miery sociálne nebezpečného správania,**
- **Posilnenie sociálnej štruktúry obyvateľov mesta.**

V. Bezplatná MHD v zahraničí

Viacere európske ale aj svetové mestá majú zavedenú bezplatnú MHD už niekoľko rokov, v niektorých toto opatrenie bolo zavedené už v 20 storočí, iné k tomuto opatreniu pristupujú až teraz, uvedomujúc si potrebu riešenia problémov, ktoré prináša rastúca motorizácia. Ako príklad slúžia mnohé zahraničné mestá, v ktorých toto opatrenie dlhodobo a efektívne funguje. V nasledujúcich riadkoch uvádzame konkrétne príklady zo zahraničia, kde opatrenie typu bezplatnej verejnej hromadnej dopravy majú už zavedené.

Česká republika

Ukážkovým príkladom sú neďaleké české mestá Hořovice, kde funguje bezplatná MHD už od roku 2008, Frýdek-Místek, v ktorom bola B-MHD zavedená v roku 2011 a Valašské Meziříčí, kde bola v skúšobnej prevádzke (pilotne) zavedená bezplatná verejná doprava v roku 2009 a stala sa tzv. „**experimentom roka**“, pričom od roku 2017 funguje už naplno. Po vzoroch úspešného fungovania bezplatnej mestskej hromadnej dopravy sa v tomto roku rozhodli zaviesť verejnú dopravu zdarma aj ďalšie české mestá, a to Strakonice a Lovosice.

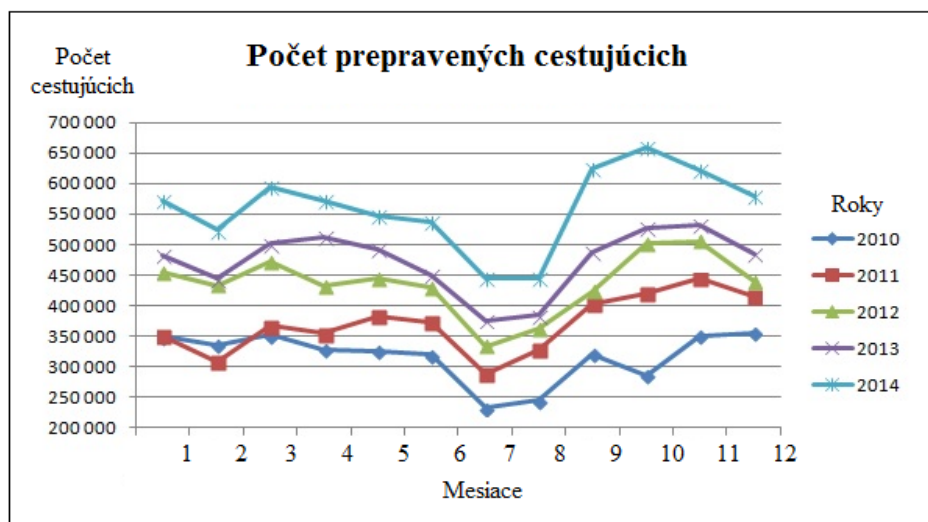
Frýdek-Místek

Vo Frýdku–Místku si čipovú kartu na bezplatnú MHD zriadilo do decembra 2014 viac ako 21 000 obyvateľov, čo predstavuje zhruba $\frac{1}{4}$ počtu obyvateľov obsluhovaného územia. Zavedením opatrenia došlo k výraznému nárastu počtu prepravených cestujúcich mestskou hromadnou dopravou. Zatiaľ čo v roku 2010, kedy bola MHD ešte spoplatnená, bolo prepravených 3 801 633 cestujúcich, v roku 2013, teda 2 roky po zrušení poplatku za cestovanie to bolo už 5 677 018 cestujúcich a v roku 2014 dokonca 6 722 887 cestujúcich, čo je takmer o polovicu viac (+ 3 000 000 cestujúcich) ako z čias spoplatnenej MHD. V roku 2014, však došlo k výraznému rozšíreniu MHD do okolitých obcí, čo malo vplyv i na počet prepravených cestujúcich. Medziročný nárast o cca 1 046 tis. cestujúcich môžeme prisúdiť nasledujúcim vplyvom. Tarifa „MHD zdarma“ mala vplyv na nárast počtu prepravených cestujúcich na skôr



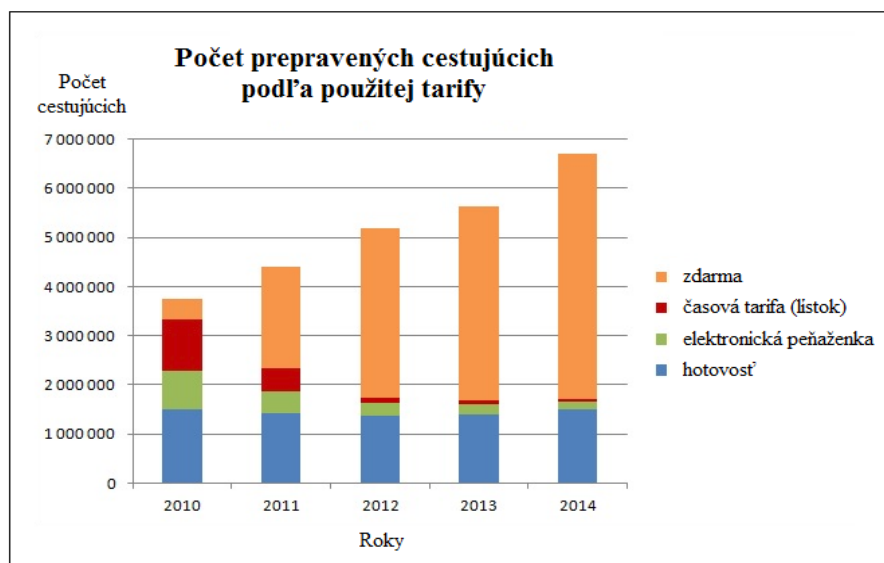
obsluhovanom území o 226 tis. Na novo obsluhovanom území bolo prevzatých 520 tis. cestujúcich, ktorí verejnú dopravu využívali už skôr. Vďaka tarife „MHD zdarma“ pribudlo na novo obsluhovanom území ďalších 300 tis. cestujúcich. Od zavedenia „MHD zdarma“ tak narástol počet cestujúcich o 76,8 %, z toho o 63,2 % vďaka tarife „MHD zdarma“ a o 13,6 % vďaka rozširovaniu systému bezplatnej MHD.

Graf č. 2 Počet prepravených cestujúcich MHD v meste Frýdek-Místek za jednotlivé mesiace v rokoch 2010 až 2014



Zdroj: mesto Frýdek-Místek

Graf č. 3 Počet prepravených cestujúcich MHD podľa použitej tarify v meste Frýdek Místek za v rokoch 2010 až 2014



Zdroj: mesto Frýdek-Místek



Tabuľka č. 1: Počet cestujúcich MHD v meste Frýdek–Místek za obdobie rokov 2010 až 2014 s % zmenou od začiatku zavedenia opatrenia bezplatnej MHD (od r. 2011)

Rok	Počet cestujúcich	Zmena od začiatku zavedenia opatrenia
2010	3 801 633	0 %
2011	4 435 186	+ 16,7 %
2012	5 232 748	+ 37,6 %
2013	5 677 018	+ 49,3 %
2014	6 722 887	+ 76,8 %

Zdroj: mesto Frýdek-Místek

Valašské Meziříčí

Vo Valašskom Meziříčí po zavedení bezplatnej MHD narástol počet cestujúcich v porovnaní s predchádzajúcim rokom, kedy bola MHD spoplatnená priemerne o 45%. V absolútnych číslach v porovnaní mesiacov november 2016 a november 2017 zaznamenali v meste nárast o 26 182 cestujúcich. Predpokladaná hodnota doplatku, ktorý činí výpadok tržieb z jazdného je podľa miestnej radnice 2 500 000 Kč (cca 98 500€), ktoré budú platené z rozpočtu mesta.

V Českej republike býva bezplatná prevádzka MHD tiež na tzv. „nákupných linkách“, ktoré sú prevádzkované formou verejnej linkovej dopravy a sú objednávané prevádzkovateľmi veľkých nákupných centier. Medzi najrozsiahlejšie siete patrila skupina 6 autobusových liniek obchodného centra Letňany, ktoré boli označené značkami TESCO (T, E, S, C, O) a šiesta linka skratkou obchodného centra (OCL). Taktiež si v Prahe svoje linky platili, respektíve platia napríklad IKEA, Tesco Zličín, HM Globus Zličín, Centrum Černý Most, IKEA Černý Most, Galerie Butovice, Kika Průhonice, OC Šestka či Outlet centrum Štěrboholy. Podobné linky existujú aj v rade ďalších väčších miest a pravidelné regionálne zvozy bývajú organizované zdarma, avšak inou formou ako verejná linková doprava. Podobne zdarma sú linky BB1 a BB2 do kancelárskeho komplexu BB Centrum v Prahe-Michli. V súvislosti s premiestnením uzlu diaľkovej autobusovej dopravy od hlavnej stanice v Hradci Králové do neďalekého novovybudovaného terminálu hromadnej dopravy je od roku 2008 umožnené využívať bezplatnú dopravu autobusmi a trolejbusmi medzi týmito dvoma uzlami. V Prahe býva taktiež vyhlasovaná verejná bezplatná doprava v celej sieti MHD v rámci povodňových alebo smogových situácií v súvislosti s obmedzením automobilovej prevádzky.

Poľsko



MHD zdarma majú taktiež poľské mestá Żory, Nysa, Zabki či Lubin, ktoré je počtom obyvateľov porovnateľné so Žilinou. V meste Zabki pri Varšave majú od roku 2011 MHD zdarma všetci obyvatelia mesta s trvalým pobytom na jeho území. Za 3 roky sa počet obyvateľov mesta zvýšil takmer o tretinu, do mesta sa presťahovali predovšetkým ľudia zo suburbánnej zóny mesta, ale dokonca aj obyvatelia metropolitnej Varšavy. V Nyse a okolitých 26 obciach platí od roku 2012 podmienka, že bezplatnú verejnú dopravu môžu využívať držiteľia vodičského preukazu sk. B a vozidla s platným technickým osvedčením. Od zmeny v roku 2012 do konca roku 2013 využilo bezplatnú prepravu 188 tisíc ľudí, pričom v garážach ostáva až 20 tisíc áut, čo v meste značne zlepšilo ovzdušie a odľahčilo miestne komunikácie. Niektoré radnice dokonca ušetria mestu finančné prostriedky, pričom podľa primátorov poľských miest, kde zaviedli MHD zdarma platí, že:

- Bezplatná MHD odľahčuje komunikácie, výrazne znižuje emisie i nadmerný hluk
- Mestá šetria na administratíve, revízoroch, aj na vymáhaní pokút
- Bezplatná MHD sa v Poľsku oplatí v mestách od zhruba 40 do 80 tisíc obyvateľov

Žory

V meste Żory (takmer 50 000 obyvateľov) bola bezplatná MHD spustená 1. mája 2014. Pred zavedením opatrenia bezplatnej MHD išlo 70 percent výdavkov na mestskú hromadnú dopravu z mestskej pokladnice, takže doplatiť zvyšných 30 percent nebolo až tak náročné. „Ročne nás doprava stála predtým 2,4 mil. zlotých (cca 550 000 €), teraz 3,3 milióna, čo predstavuje zhruba sumu 790 000 €. Panovali obavy, že čo je zadarmo, toho si ľudia nebudú vážiť, ale k tomu nedošlo a autobusy sú dokonca čistejšie“ analyzuje po skúsenostiach primátor mesta. Pred zavedením bezplatnej MHD sa náklady na 1 kilometer jazdy autobusom, ktoré muselo mesto zaplatiť, zvýšili z 2,20 PLN v roku 2009 na 4,40 PLN v roku 2014. Stalo sa to napriek zvýšeniu cien lístkov. V dôsledku toho sa znížil počet cestujúcich, ktorí využívali verejnú dopravu. Následne bezplatná MHD zlepšila podmienky prístupu k práci a navyše povzbudila ľudí, aby žili v Żory. Bezplatná verejná doprava bola zavedená po uplynutí platnosti predchádzajúcich dohôd o verejnej doprave v Żory a po urovnaní príslušných postupov verejného obstarávania. Každý môže použiť bezplatnú verejnú dopravu, pričom neexistujú žiadne obmedzenia. Štatistické údaje z roku 2012 (pred jej spustením) však ukazujú, že počas pracovného a školského dňa využilo verejnú dopravu 3 300 osôb. Štatistiky z novembra 2014 naznačujú, že v podobný deň to bolo už 10.100 cestujúcich. V nedeľu je však 6,4-násobne viac



cestujúcich bezplatnou dopravou ako cestujúcich IAD. V súčasnosti môže byť tento rozdiel ešte väčší. Náklady na bezplatnú MHD od jej spustenia sú:

- rok 2015 - 2 453 580,89 PLN - **588 416,92 EUR**
- rok 2016 - 2 600 466,27 PLN - **623 642,93 EUR**
- rok 2017 - 2 620 000,00 PLN - **628 327,5 EUR**

Dôsledky spustenia bezplatnej MHD v meste Žory:

- dosiahli ich hlavný cieľ - pozorujú neustále rastúci počet cestujúcich
- počet vozidiel na uliciach v Žory klesol. Veľa občanov sa rozhodlo využiť autobusy na cestu do práce alebo do školy,
- menej áut znamená menej hluku a výfukových plynov. Má to pozitívny vplyv na životné prostredie,
- menej áut znamená aj viac parkovacích miest v centre mesta,
- znížili sa dopravné zápchy,
- pozdvihol sa miestny cestovný ruch
- mesto sa stalo slávnym po celom svete. Mnohí novinári z rôznych krajín sa zaujímali o tento projekt.

Bezplatnú mestskú hromadnú dopravu využívajú v pomerne veľkom počte aj viaceré mestá západnej Európy, ako napríklad francúzske mestá Dunkerk, Compiègne, Niort či Vergriete. V meste Dunkerk výpadok 5,7 mil. € nahrádzajú zvláštnou danou pre spoločnosti s viac ako 11 zamestnancami a tie to ochotne platia, pretože ich zamestnanci sú spokojní. Bezplatnú MHD najnovšie zavádzajú aj ostatné francúzske mestá (<http://www.rozhlas.cz/plus/svet/zprava/francouzska-mesta-zavadeji-verejnou-dopravu-zdarma-kvuli-zacpam-i-ekologii--1769991#.WlIFluJFrAg.facebook>) ale i mestá vo Veľkej Británii, Holandsku, či Belgicku a tiež mnohé mestá škandinávskych krajín (Švédsko, Nórsko, Dánsko). V súčasnej dobe sa k takýmto mestám čoraz viac pridávajú aj ostatné mestá, ktoré doposiaľ takúto službu zavedenú nemali. Ako napríklad nemecké mestá, ktoré sa usilujú o zavedenie bezplatnej MHD z dôvodu vysokého množstva emisií v ovzduší, ktoré pochádza najmä z dopravy. Doterajšie obmedzenia, ktoré nemecké mestá prijali ako nástroj na znižovanie emisií prostredníctvom nízko emisných zón sú nepostačujúce. Preto kvôli žalobe Európskej komisie za nadprodukciiu emisií sa v mestách **Bonn, Essen, Herrenberg, Reutlingen, Mannheim** začína testovacie obdobie, ktoré sa následne aplikuje do ostatných väčších miest.



https://ekonomika.idnes.cz/nemecko-emise-mhd-zdarma-0w6-/eko-doprava.aspx?c=A180213_144710_eko-zahranicni_mato

Súhrnný prehľad miest, kde majú zavedenú bezplatnú MHD (plnohodnotne alebo aj čiastočne)

Česká republika

Hořovice (od 2008)

Frýdek – Místek (od 2011)

Valašské Meziříčí (experiment roka 2009 a následne naplno zavedená od 2017)

Strakonice (od 2018)

Lovosice (od 2018)

Třeboň (bola zavedená zdarma len 2002 – 2007 a následne ju zrušili)

Přelouč (2009-2010 zdarma, následne zrušená)

Poľsko

Żory, Żabki, Nysa, Lubin, Belchatow, Brodnica, Chmielnik, Czarna, Głowno, Boguchwała, Głogów Małopolski, Głucholazy, Goleniów, Gostyń, Kościerzyna, Łaziska, Górne, Mieroszów, Mława, Nowogard, Nowy Tomyśl, Otmuchów, Polkowice, Ścinawa, Śrem, Środa Wielkopolska, Stryków, Świeradów-Zdrój, Świerklany, Trzebowisko, Wadowice, Zielonka.

Francúzsko

Dunkerq, Compiègne, Niort, Vergriete, Castres, Libourne, Manosque, Chateauroux, Colomiers, Gap, Noyon, Toulous, Vitre, Aubagne – električková trať v meste je považovaná za prvý úplne bezplatný električkový systém na svete.

Estónsko: *Tallin, Keila*

Slovinsko: *Nova Gorica, Velenje*

Švédsko: *Avesta, Kiruna*

Rumunsko: *Lugoj, Ploiești* (výhody sú obmedzené na obyvateľov mesta s príjmom menej ako 3 000 RON mesačne - približne 670 EUR)

Grécko: *Ilioupoli, Athens* (metropolitná oblasť 34 obcí a miest)

Belgicko: *Hasselt* (zrušené, trvalo 16 rokov)

Bulharsko: *Samokov* (najskôr deti, študenti a dôchodcovia, od roku 2008 pre všetkých)

Dánsko: *Ikast*

Faerské ostrovy: *Thorshavn*



Fínsko: *Mariehamn*

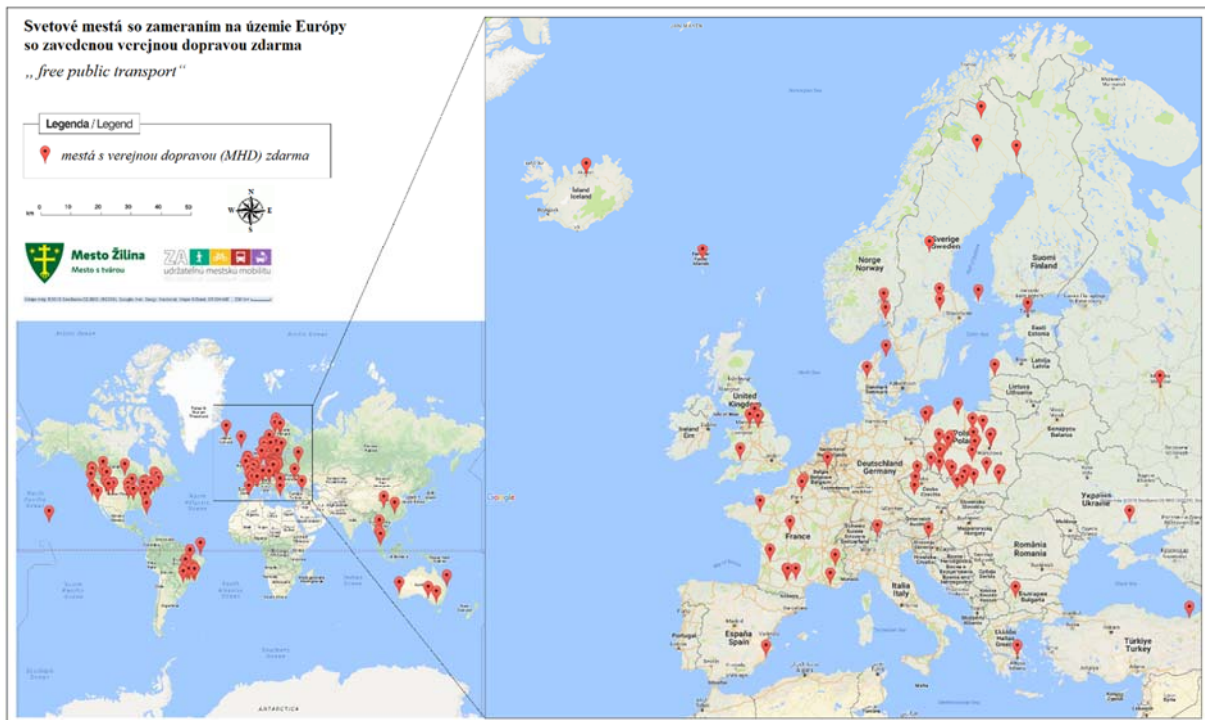
Taliansko: *Livigno*

Litva: *Skuodas*

Nórsko: *Fredrikstadt*

Anglicko: *Manchester* (platí pre niektoré linky), *Huddersfield*

Mapa miest so zavedenou bezplatnou dopravou



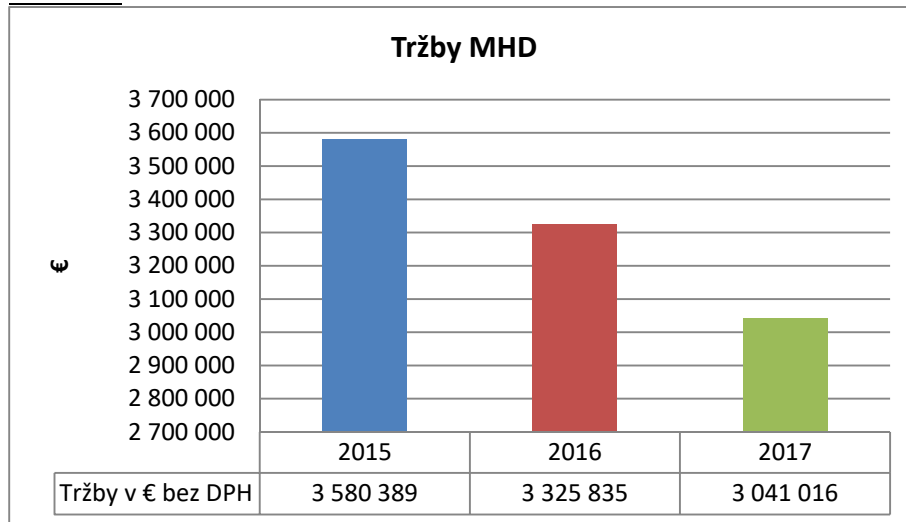
VI. Ako financovať bezplatnú MHD?

Prevádzka verejnej hromadnej dopravy v meste Žilina je financovaná primárne zo zdrojov mesta Žilina prostredníctvom platieb za objednané a vykonané prepravné služby a z výnosov samotného dopravcu za predaj cestovných lístkov. K tomu sa pripočítavajú náklady spojené s investíciami do modernizácie majetku, prípadne do rozširovania poskytovaných služieb v rámci prepravy. Do obdobia zavedenia I. etapy bezplatnej dopravy výnosy z tržieb tvorili objem 3 580 389 €. Dotácia mesta predstavovala 3 417 000 €. Vplyvom zavedenia prvej etapy v roku 2014 a následne v rokoch 2015 – 2017 aj druhej a tretej etapy nastal výpadok z výnosov tržieb dopravcu. Tento jav podrobne vyjadruje graf č. 4 ako aj graf č. 5. Dopravca konštatuje, že dochádza medziročne k zásadnému poklesu tržieb. Pre porovnanie



vplyvu bezplatnej dopravy na tržby musíme vychádzať z obdobia roku 2014, t.j. pred spustením bezplatnej dopravy.

Graf č. 4

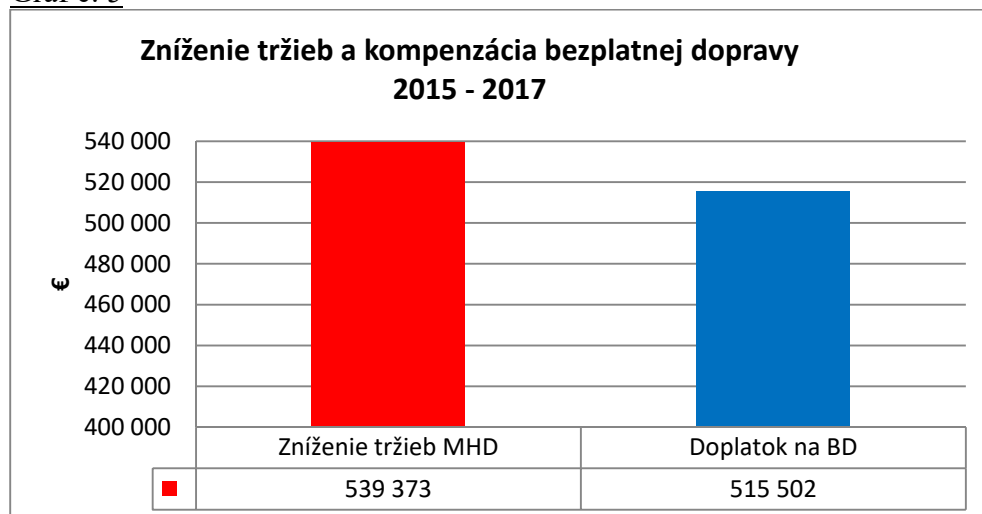


Zdroj: DPMŽ

Skutočnosť, že bezplatná doprava sa spúšťala už od 1.12.2015 pre skupinu obyvateľov 62 - 69 ročných je zanedbateľný fakt pre účely porovnania dopadu bezplatnej dopravy na zníženie tržieb. Od 1.2.2017 je bezplatná doprava spustená pre žiakov a od 1.9.2017 pre študentov. Celkové zníženie tržieb dopravcu v roku 2017 oproti roku pred spustením bezplatná doprava je 539 373 € bez DPH. Celková kompenzácia bezplatnej dopravy zo strany objednávateľa pre rok 2017 bola vo výške 515 502 € bez DPH. Vzhľadom na pokles počtu cestujúcich, aj v kategórii, kde nie je spustená bezplatná doprava konštatujeme, že bezplatná doprava je dostatočne kompenzovaná objednávateľom, avšak nie úplne, vzhľadom na celkový pokles tržieb. Zároveň môžeme konštatovať, že naše výpočty a predpoklady zníženia tržieb boli dostatočne presné.



Graf č. 5



Zdroj: DPMŽ

Pre zavedenie bezplatnej MHD pre všetkých obyvateľov mesta Žilina od roku 2019 počítame s výpadkom tržieb v objeme 1,7 mil. EUR ročne bez DPH. Tento dopad, bude kompenzovaný z rozpočtu mesta. Celková suma alokovaných prostriedkov na úhradu straty vo výkone vo verejnom záujme, MHD, by teda dosiahla približne 6,6 milióna € bez DPH. V prípade zavedenia bezplatnej MHD v plnom rozsahu, je nutné uvažovať tiež s tým, že s pravdepodobnosťou blížiacou sa k istote, si nebude môcť dopravca uplatniť odpočet DPH na vstupy, ktoré budú uhradené mestom prostredníctvom tohto modelu. Dopravca si bude túto DPH následne uplatňovať, ako náhradu, u mesta, čo predstavuje dopravcom odhadovanú sumu približne 0,6 – 0,7 milióna €. Celkový odhadovaný dopad na rozpočet mesta by mohol teda od roku 2019, pri zavedení kompletnej bezplatnej MHD, predstavovať sumu 7,2 – 7,3 milióna €. Z pohľadu možných finančných rizík, zo zavedenia plošnej bezplatnej MHD, na strane dopravcu a samozrejme následne možného dopadu na rozpočet mesta, je potrebné zohľadniť možné riziko na strane nemožnosti si uplatniť DPH z už realizovaných, resp. budúcich spoločných projektov realizovaných dopravcom a EÚ. Dopad takéhoto rizika môže byť rôzny a môže sa pohybovať rádovo v desiatkach tisícov, ale aj v desiatkach stotisícov EUR.

VII. Vplyv bezplatnej MHD na obyvateľov na základe doterajších skúseností

Bezplatnosť používania verejnej hromadnej dopravy v meste Žilina je už zavedená pre sociálne skupiny obyvateľstva s trvalým pobytom v meste Žilina, ktorí spĺňajú stanovené podmienky bezdlžnosti:



- od 01.10.2014 pre dôchodcov nad 70 rokov,
- Od 01.12.2015 pre občanov od 62 do 69 rokov,
- Od 01.02.2017 pre žiakov od 6 do 14 rokov,
- Od 01.09.2017 pre študentov nad 15 rokov.

V nasledujúcich riadkoch je uvedené akým spôsobom vplýva bezplatná MHD na plnenie si povinnosti obyvateľov mesta a na štatistiku počtu obyvateľov. Z hľadiska počtu obyvateľov máme v priloženom grafe č.6 uvedený vývoj počtu obyvateľov za roky 2010 – 2017. Ide o obyvateľov s trvalým pobytom v meste Žilina. Z uvedeného grafu vyplýva dlhodobý trend znižovania počtu obyvateľov, ktorý je porovnateľný s ostatnými krajskými mestami s výnimkou hlavného mesta a menších miest v okolí Bratislavy, kde počet obyvateľov stagnuje, ba až rastie. Zaujímavým faktom je intenzita znižovania počtu obyvateľov v meste Žilina. Kým v rokoch 2010 až 2014 bol úbytok obyvateľstva na úrovni 161 – 289 obyvateľov, v rokoch 2014 – 2017 to bolo len 63 – 142 obyvateľov (v rokoch 2016 a 2017 je úbytok obyvateľstva len 63 ľudí). Je možné sa domnievať, že benefit bezplatnej MHD na jednotlivé sociálne skupiny mal vplyv na počet obyvateľov. To znamená, že istý počet ľudí si prihlásilo trvalý pobyt v meste Žilina len vďaka výhode bezplatnej MHD.

Graf č. 6





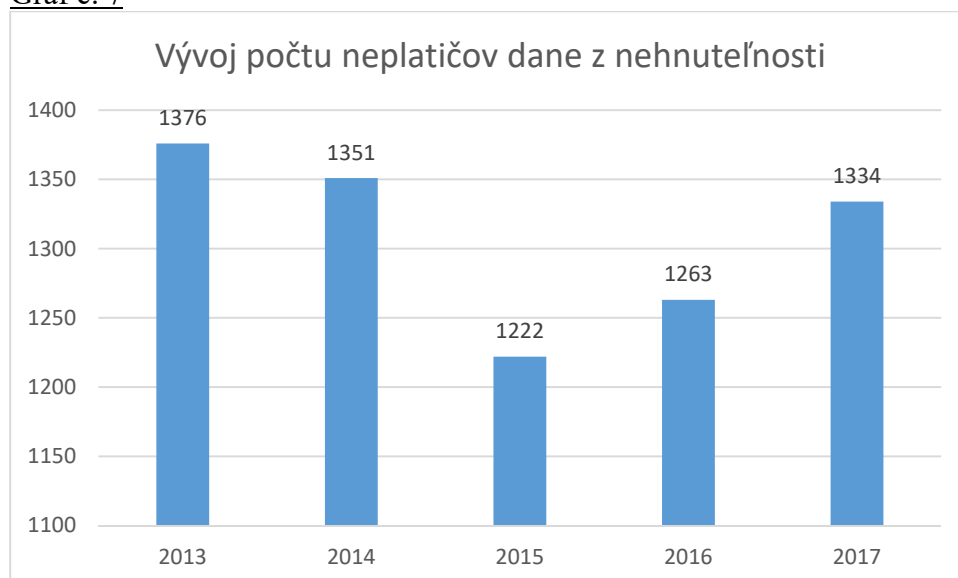
Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet obyvateľov k 31.12.	84 675	84 514	84 225	83 980	83 707	83 565	83 449	83 386

Zdroj: Evidencia obyvateľstva mesta Žilina

V súvislosti so štatistikami plnenia si záväzkov voči mestu uvádzame nasledujúci prehľad údajov za jednotlivé položky daní a poplatkov.

Z dostupných štatistických údajov, premietnutých v grafe č. 7 môžeme konštatovať, že počet neplatičov dane z nehnuteľnosti v rokoch 2013 až 2015 klesal, výrazne medzi rokmi 2014 a 2015, naopak v rokoch 2015 až 2017 mierne narastal. Tento vývoj je zaujímavý tým, že medzi rokmi 2014 a 2015, kedy bezplatná MHD prvýkrát bola zavedená pre dôchodcov nastal výrazný pokles neplatičov v porovnaní s inými rokmi. Zarážajúcim faktom je narastajúci počet neplatičov v rokoch 2015 až 2017.

Graf č. 7

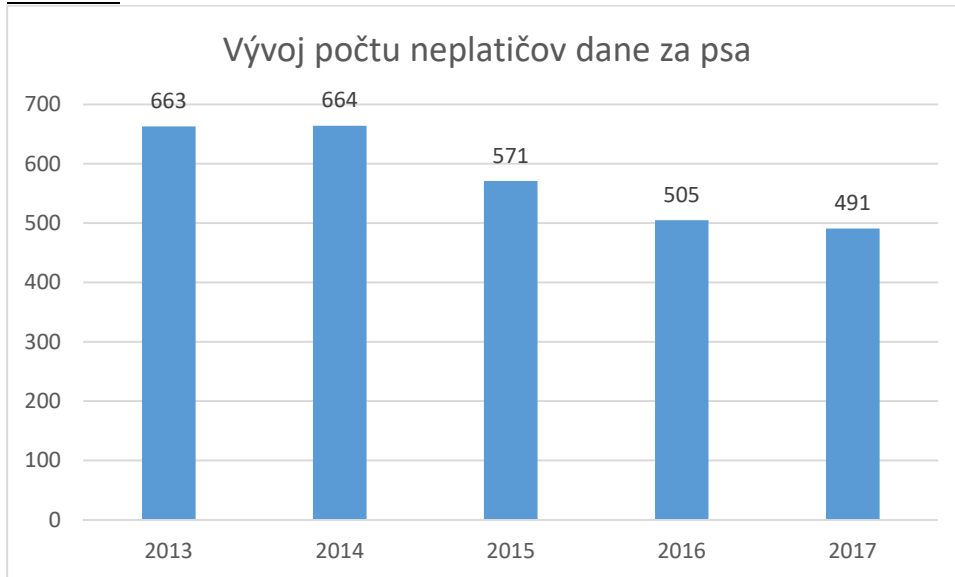


Zdroj: Odbor ekonomický, MsÚ Žilina

V súvislosti s počtom neplatičov za daň za psa údaje zobrazuje graf č. 8. Z týchto údajov môžeme konštatovať, že od roku 2014 nastal pokles počtu neplatičov, medzi rokmi 2016 a 2017 situácia sa stabilizovala a počet zostal takmer nezmenený. Aj tu môžeme vidieť súvislosť medzi týmto štatistickým faktom a vplyvom zavedenia opatrenia bezplatnej MHD. Z celkového hľadiska je evidentné, že počet neplatičov klesal od roku 2014, kedy bola zavedená I. etapa bezplatnej MHD.



Graf č. 8



Zdroj: Odbor ekonomický, MsÚ Žilina

Pri vývoji počtu neplatičov za komunálny odpad, ktorý uvádza graf č. 9 môžeme tento vývoj hodnotiť ako veľmi podobný vývoju počtu neplatičov za daň za psa. Podobne ako pri predchádzajúcom štatistickom údaji zaznamenávame klesajúcu tendenciu v počte neplatičov. Tu vidíme výraznejší pokles neplatičov od roku 2014 až do roku 2017, nakoľko od roku 2013 do roku 2014 sa tento pokles prejavil miernejšie. Z toho môžeme usúdiť porovnateľnú mieru vplyvu zavedenia bezplatnej MHD na jednotlivé roky pri vývoji počtu neplatičov.

Graf č. 9



Zdroj: Odbor ekonomický, MsÚ Žilina



Z týchto štatistických ukazovateľov, ktorých analýza ukázala čiastočný vplyv zavedenia opatrenia bezplatnej MHD na počet neplatičov a zároveň na disciplinovanosť obyvateľov pri plnení si svojich povinností môžeme označiť toto opatrenie ako podporný mechanizmus v boji proti neplatičom. Je zrejmé, že tento trend bude pokračovať aj v nasledujúcich rokoch, a ktorý sa umocní zavedením bezplatnej MHD pre všetkých Žilinčanov. Preto z doterajších skúseností vieme predvídať pozitívny význam daného opatrenia na zlepšenie vymáhania nedoplatkov obyvateľov v budúcich rokoch, a ktorý v neposlednom rade bude vplývať aj na samotnú disciplinovanosť obyvateľov.

VIII. Analýza súčasného stavu prepravených cestujúcich s dôrazom na zavedenie bezplatnej dopravy

1. Vyhodnotenie prepravených cestujúcich v MHD Žilina z hľadiska počtu obyvateľov a dopadov zmien v tarife MHD za rok 2017

V roku 2017 malo významný vplyv na počet prepravených cestujúcich niekoľko faktorov:

- vývoj počtu obyvateľov v regióne, zvlášť v meste Žilina
- štruktúra počtu obyvateľov podľa kategórií určených v Tarife MHD
- zmena tarify pre ŤZP, ktorou sa zaviedol nový CL pre ŤZP obyvateľov mesta Žilina za 15 € / rok na neobmedzený počet jazd
- zrušenie predplatných CL pre ŤZP pre obyvateľov mimo Žiliny
- bezplatná doprava pre žiakov
- bezplatná doprava pre študentov
- bezplatná doprava pre 62-69 ročných občanov

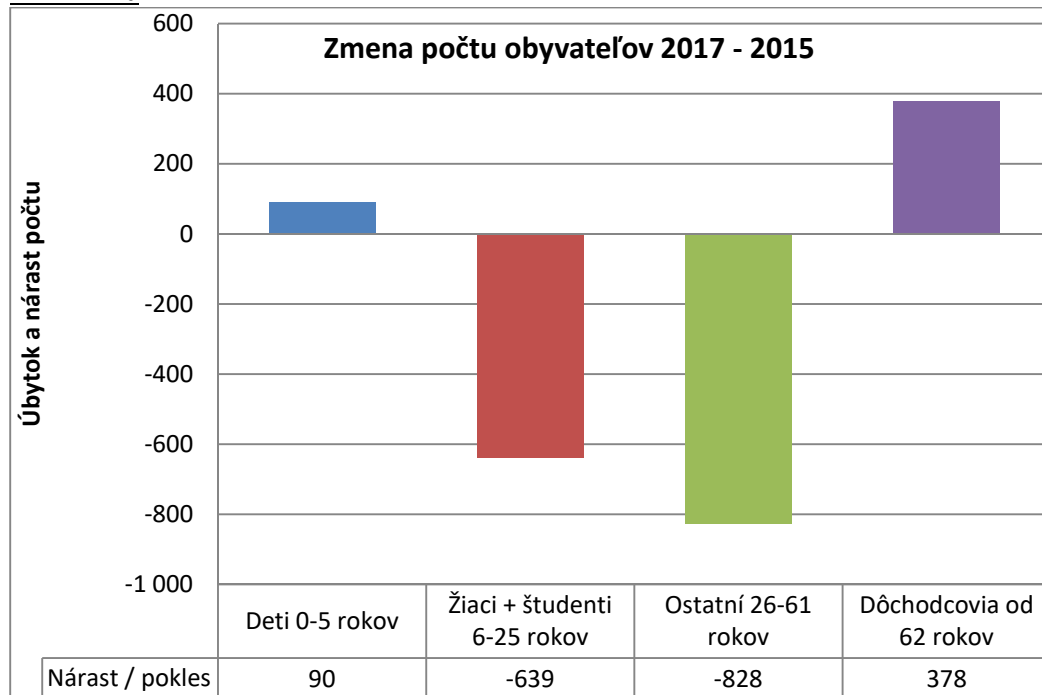
Ako bolo už spomenuté v predchádzajúcej kapitole, vývoj počtu obyvateľov v meste Žilina (graf č. 7) má klesajúci trend, ktorý v posledných troch rokoch sa zmiernil. Preto by sa tento fakt na prvý pohľad mohol javiť ako zanedbateľný a bez zásadného vplyvu na počet prepravených cestujúcich. Avšak už vážnejší dopad na počet prepravených osôb má vplyv zmeny počtu obyvateľov mesta v jednotlivých kategóriách, tak ako sú definované tarifou.

V medziročnom období 2015 - 2017 zaznamenávame nárast počtu obyvateľov vo veku 6 - 14 rokov (*žiakov*) o 341 osôb, ale zároveň výrazný pokles počtu obyvateľov vo veku 15 - 25 rokov (*možný študent*) a to o 980 osôb. Spolu vo veku 6 - 25 rokov došlo k poklesu



obyvateľov o 639 osôb. Významný pokles sme zaznamenali v počte obyvateľov vo veku 26 - 61 rokov, a to o 828 osôb. Uvedená kategória spolu s kategóriou študent má zásadný vplyv na množstvo prepravených cestujúcich. Zároveň počet obyvateľov mesta v kategórii od 62 rokov má stúpajúci charakter o 378 obyvateľov. Tieto údaje bližšie popisuje graf č. 10.

Graf č. 10

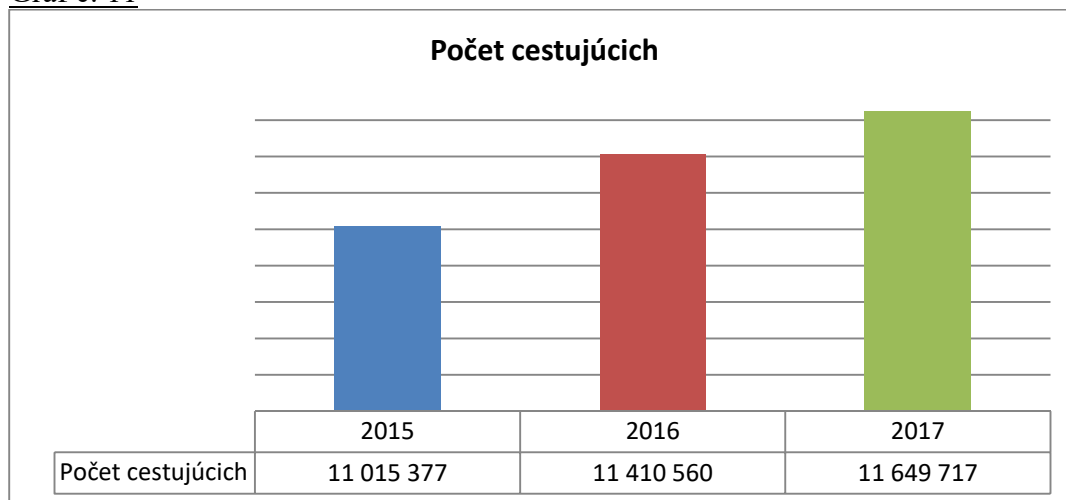


Zdroj: DPMŽ

Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. prepravil v roku 2017 oproti roku 2016 o 239 157 cestujúcich viac, čo vyjadruje graf č. 11. K nárastu počtu prepravených cestujúcich došlo predovšetkým v kategórii dôchodca 62 - 69 rokov o 108 323 cestujúcich. V kategórii tzv. nevidovaných cestujúcich, ktorí nemajú za povinnosť označovať si ČK vzrástol počet o 194 386. Ide najmä o občanov mesta Žilina od 70 rokov a čiastočne o osoby sprevádzajúce deti do dovŕšenia 4 rokov.



Graf č. 11



Zdroj: Zdroj: DPMŽ

Tabuľka č. 2 a graf č. 12 zobrazujú počty jednotlivých cestujúcich na základe tarify. Cestujúci žiaci od 1.2.2017 a študenti od 1.9.2017 sa presunuli z časti zľavnených cestovných lístkov do kategórie bezplatná doprava. V kategórii zľavnených cestovných lístkov došlo teda k výraznému zníženiu počtu cestujúcich o 793 893. V kategórii základných cestovných lístkov a teda platiacich cestujúcich v produktívnom veku došlo k poklesu počtu cestujúcich o 151 817.

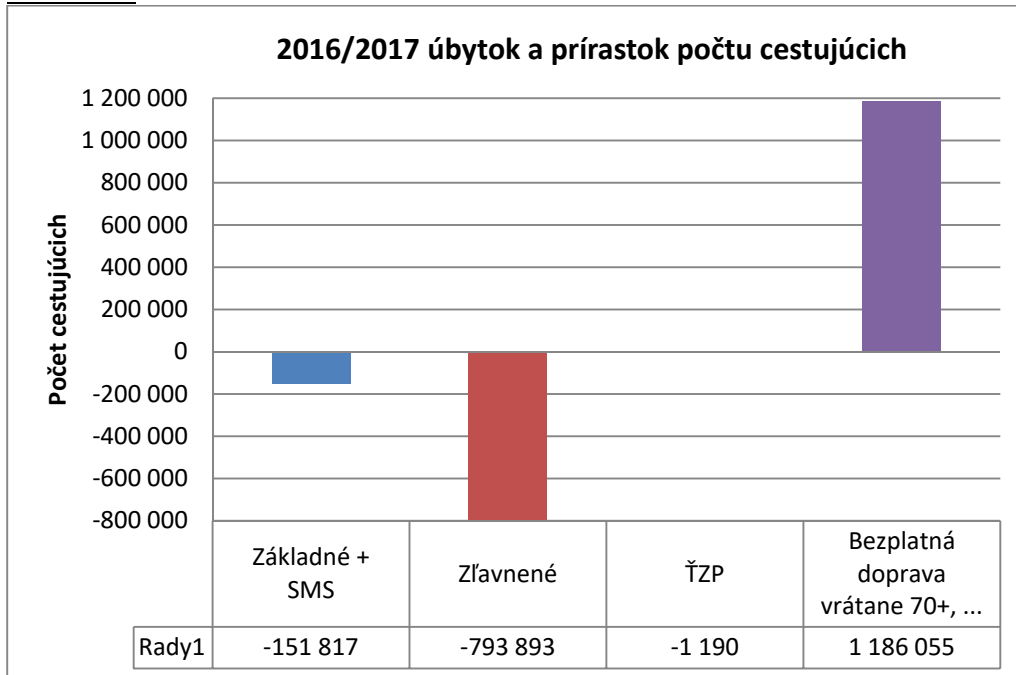
Tabuľka č. 2

	2016	2017	2016/2017
Základné + SMS	5 397 584	5 245 767	-151 817
Zľavnené	3 003 988	2 210 095	-793 893
ĽZP	535 038	533 848	-1 190
Bezplatná doprava vrátane 70+, ...	2 473 952	3 660 007	1 186 055

Zdroj: DPMŽ



Graf č. 12

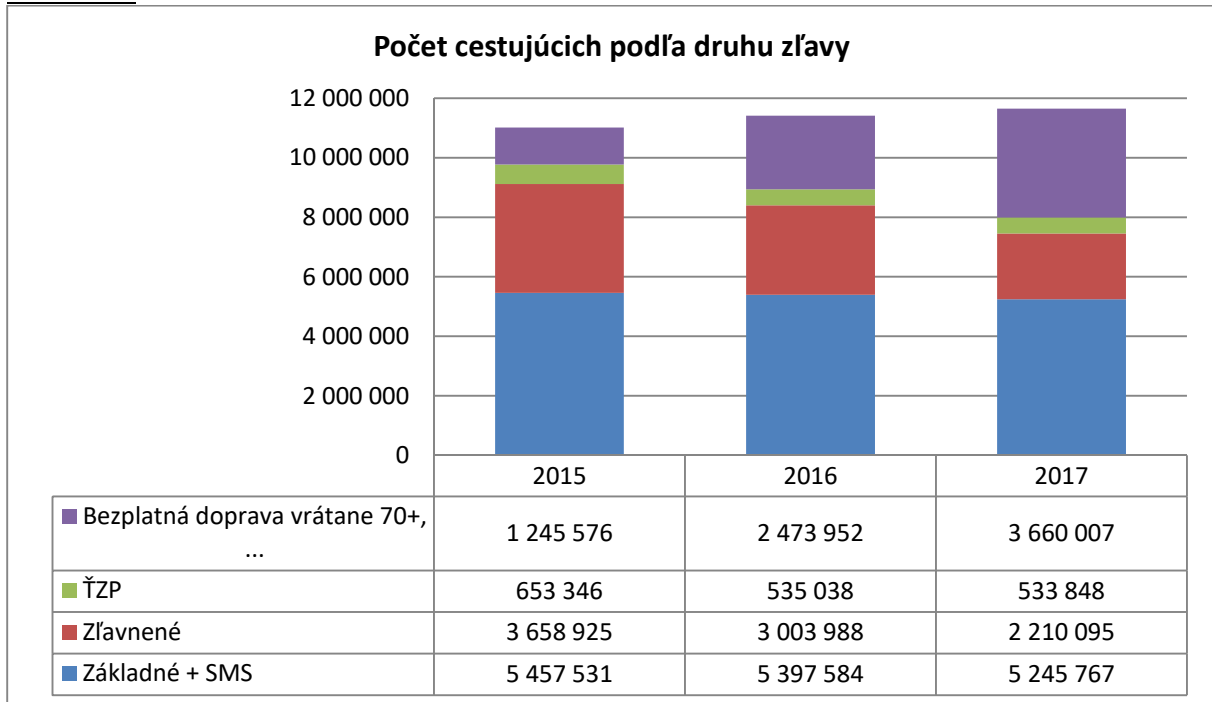


Zdroj: DPMŽ

Cestujúci, ktorí využívali zľavový systém MHD v Žiline sú rozdelení do 3 tried a to cestujúci, ktorí majú nárok využívať bezplatnú dopravu, cestujúci s ŤZP a cestujúci využívajúci bežný zľavnený lístok. Zvyšní cestujúci sú cestujúci platiaci plné cestovné (viď graf č. 13). Z uvedeného grafu je vidieť, že počet cestujúcich s plnou tarifou zostáva nezmenený napriek tomu, že objem prepravených cestujúcich rastie. Tento nárast majú na svedomí najmä cestujúci využívajúci bezplatnú MHD, ktorých počet od spustenia I. etapy bezplatnej dopravy vzrástol o 2 414 431 cestujúcich.



Graf č. 13

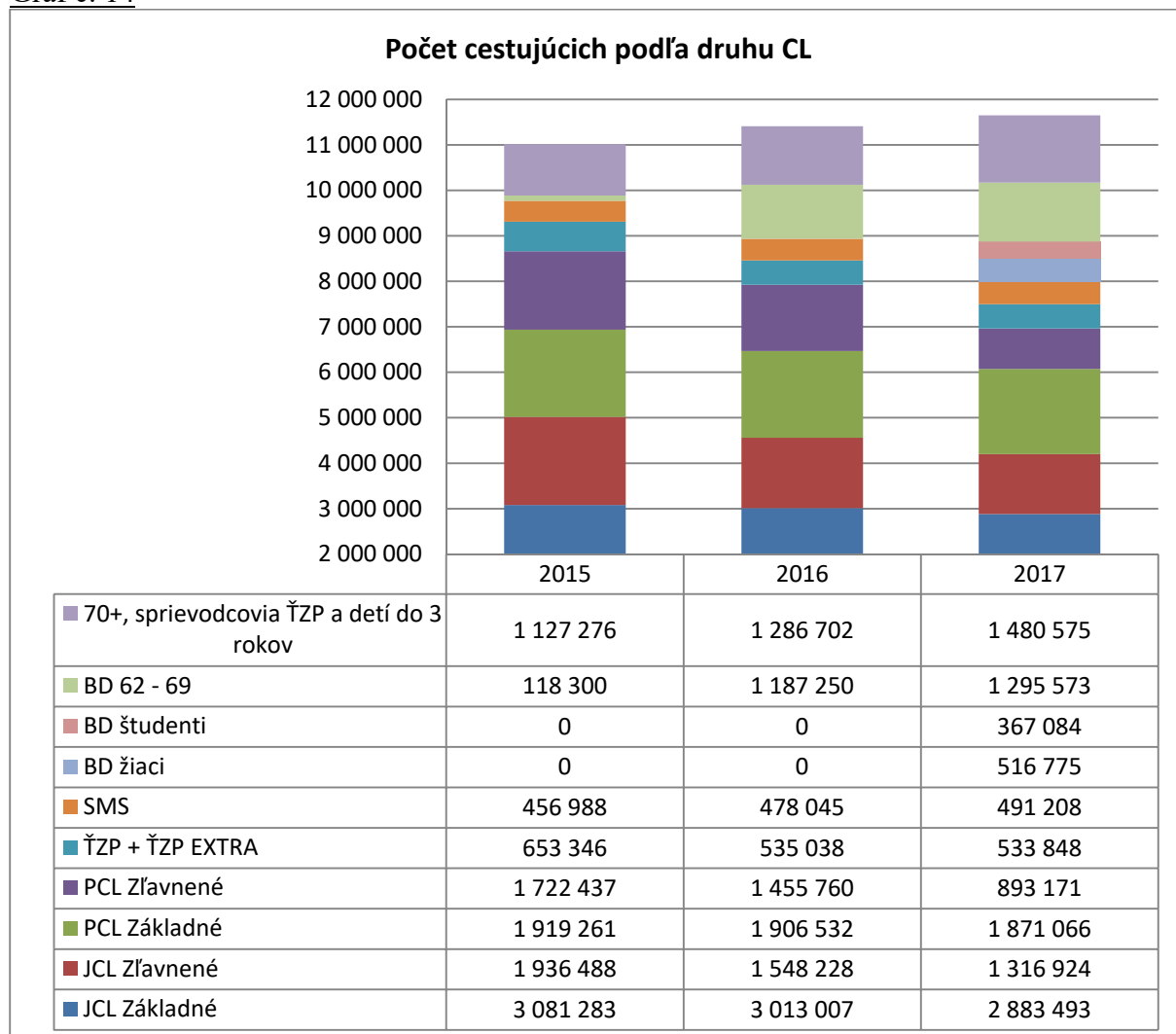


Zdroj: DPMŽ

Nasledujúci graf č.14 vyjadruje komplexné rozdelenie a prehľad počtu cestujúcich za jednotlivé kategórie cestujúcich využívajúcich rôzne tarify vrátane 4 stupňov bezplatnej dopravy. Opäť je vidieť, že rastúci trend počtu cestujúcich je najmä kategórii bezplatnej dopravy.



Graf č. 14



Zdroj: DPMŽ

2. Vplyv bezplatnej dopravy sociálnych skupín na počet prepravených cestujúcich

Najvýznamnejším faktorom s dopadom na počet prepravených cestujúcich bola bezplatná doprava žiakov, študentov, dôchodcov od 62 do 69 rokov, cestujúci nad 70 rokov a bezplatná doprava pre sprevádzajúce osoby detí do dovŕšenia 4 rokov, čo zobrazujú tabuľka č. 3 a graf č. 15. V porovnaní s rokom 2016 bolo prepravených v jednotlivých kategóriách viac cestujúcich o 1 186 657.

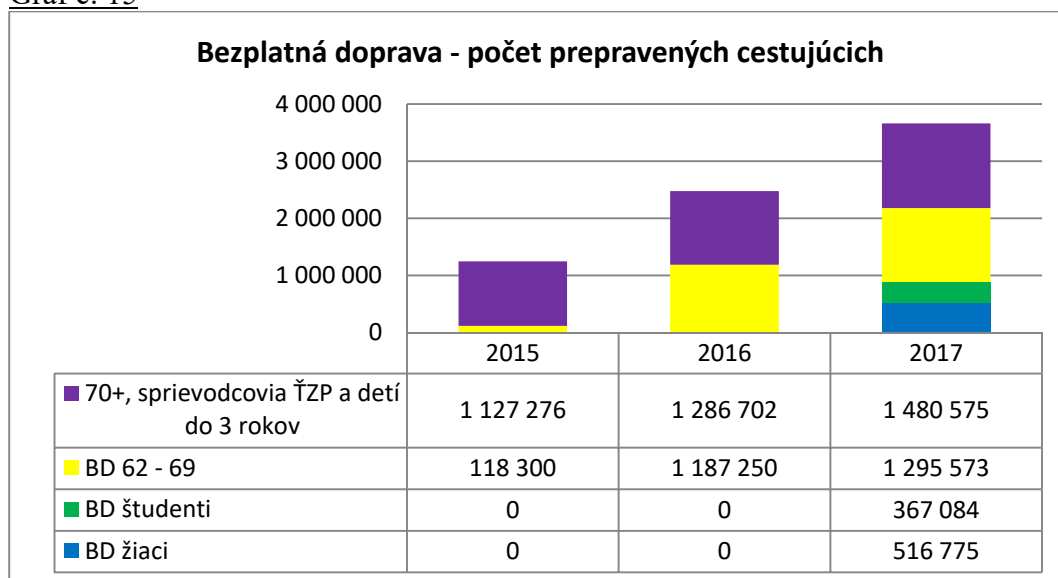


Tabuľka č. 3

	2016	2017	2016/2017
BD žiaci	0	516 775	516 775
BD študenti	0	367 084	367 084
BD 62 - 69	1 187 250	1 295 573	108 323
70+, sprievodcovia ŤZP a detí do 3 rokov	1 286 702	1 480 575	193 873
SPOLU	2 473 952	3 660 007	1 186 055

Zdroj: DPMŽ

Graf č. 15



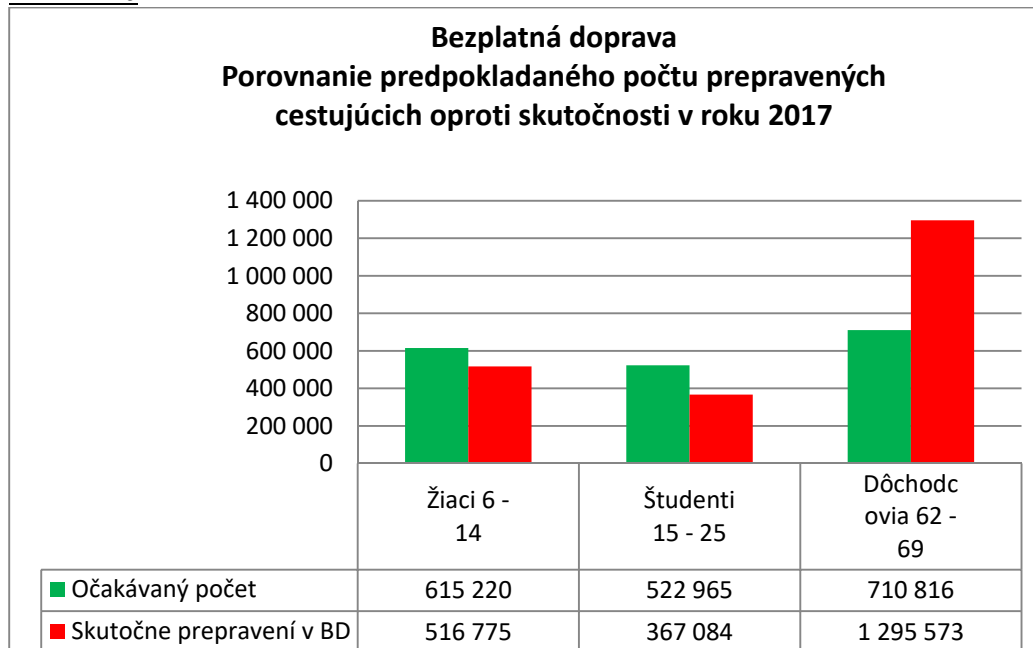
Zdroj: DPMŽ

Pred spustením bezplatnej dopravy bol predpokladaný počet prepravených cestujúcich v kategóriách žiaci a študenti väčší, ako bol dosiahnutý v roku 2017, čo vyjadruje graf č. 16. Zároveň v kategórii 62 – 69 ročných bol predpoklad menší, oproti počtu skutočne prepravených cestujúcich. Príčinou menšieho počtu prepravených cestujúcich v kategórii žiaci a študenti oproti predpokladu je najmä fakt, že bezplatná doprava pre študentov začala až od 1.9.2017. V roku 2017 bola bezplatná doprava pre študentov len 4 mesiace. Očakávaný počet 522 965 prepravených študentov je prepočítaný na 4 mesiace. Avšak nie všetci študenti mali bezplatnú dopravu od prvého dňa, ale táto sa postupne vybavovala tak, ako prichádzali žiadosti. Napr. v mesiaci september bolo 2500 študentov, v októbri 2 839, v novembri 2964 a v decembri 3047. Následne pribúdajú ďalší v roku 2018. Teda nie všetkých 3047 študentov



malo bezplatnú dopravu počas celých 4 mesiacov. Zároveň v mesiaci december počas vianočných prázdnin študenti cestujú menej ako počas školského roku. Bezplatná doprava pre žiakov začala 1.2.2017, teda trvala 11 mesiacov v roku 2017. Taktiež sa žiaci vybavovali postupne počas celého roka až do počtu 4317 k 31.12.2017.

Graf č. 16

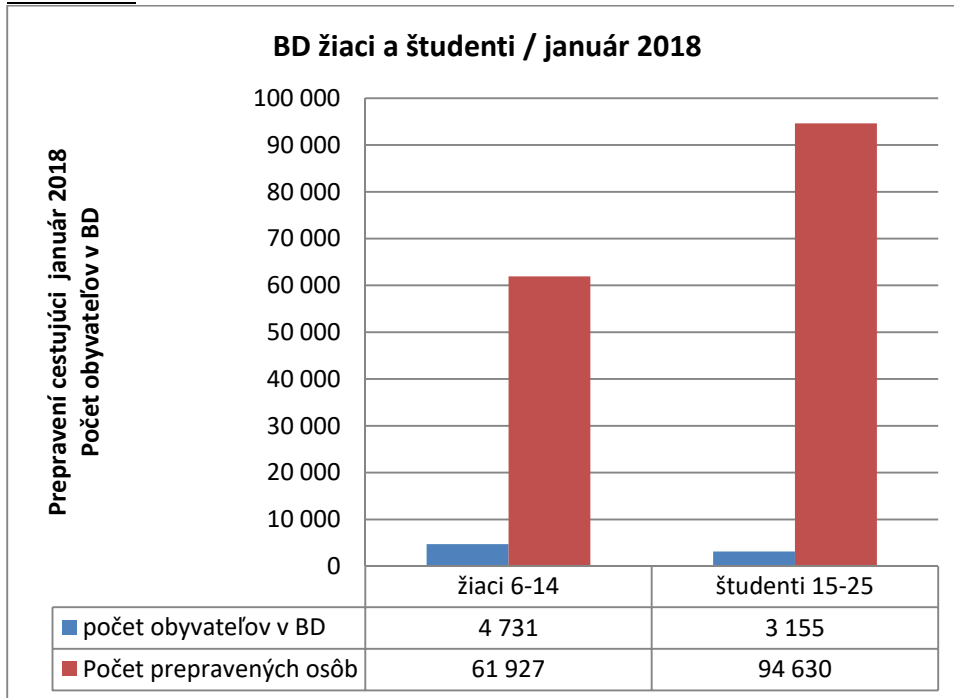


Zdroj: DPMŽ

V grafe č. 17 je počet prepravených cestujúcich za mesiac január 2018 a počet vybavených žiadostí na bezplatnú dopravu k 31.1.2018, pre kategórie žiak a študent. Z uvedeného vyplýva, že počet vybavených žiadostí ako aj počet prepravených osôb sa v týchto kategóriách zvyšuje. V kategóriách žiak a študent nie je možné dostatočne hodnotiť ukazovatele vybavených žiadostí na bezplatnú dopravu a prepravených osôb, nakoľko údaje by boli zásadne skreslené s výhľadom na ucelený rok.



Graf č. 17

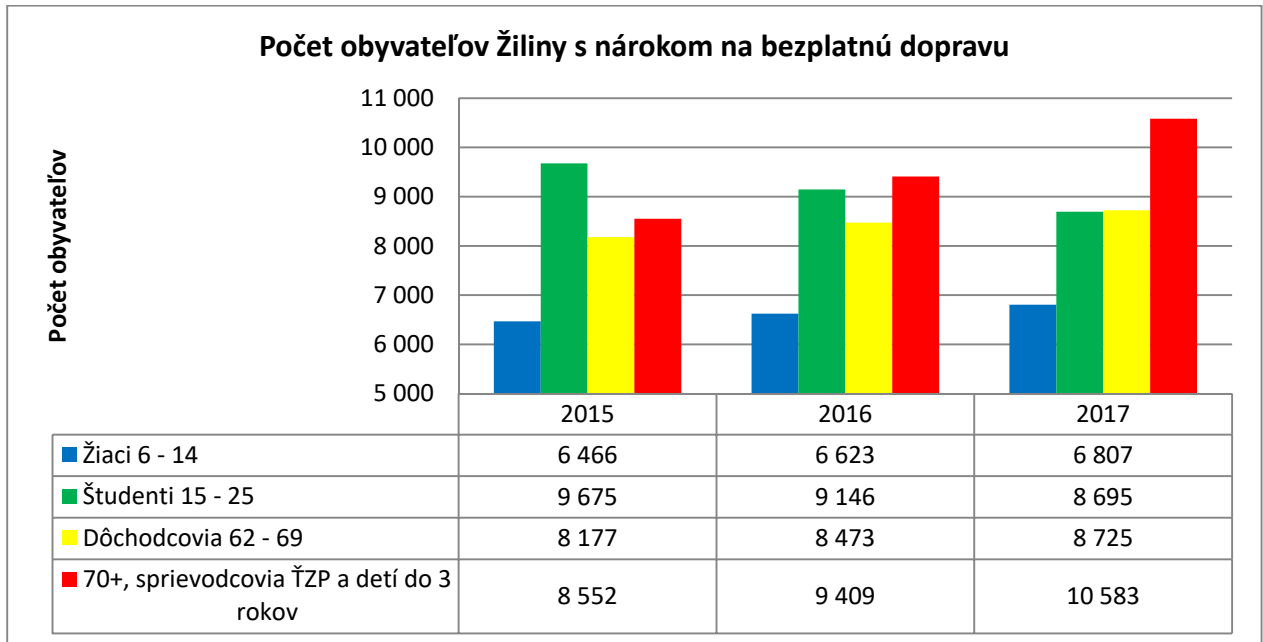


Zdroj: DPMŽ

V grafe č. 18 uvádzame rozdelenie počtu obyvateľov a ich vývoj za posledné 3 roky, podľa kategórií určených Tarifou MHD. Osobitnou kategóriou sú obyvatelia vo veku 15 - 25 rokov, kde dochádza k výraznému poklesu počtu obyvateľov. Dávame do pozornosti, že ide o celkový počet obyvateľov v tejto vekovej kategórii, ale nie každý je aj zároveň študentom, a teda nie všetci patria do kategórie Tarify – študent.



Graf č. 18

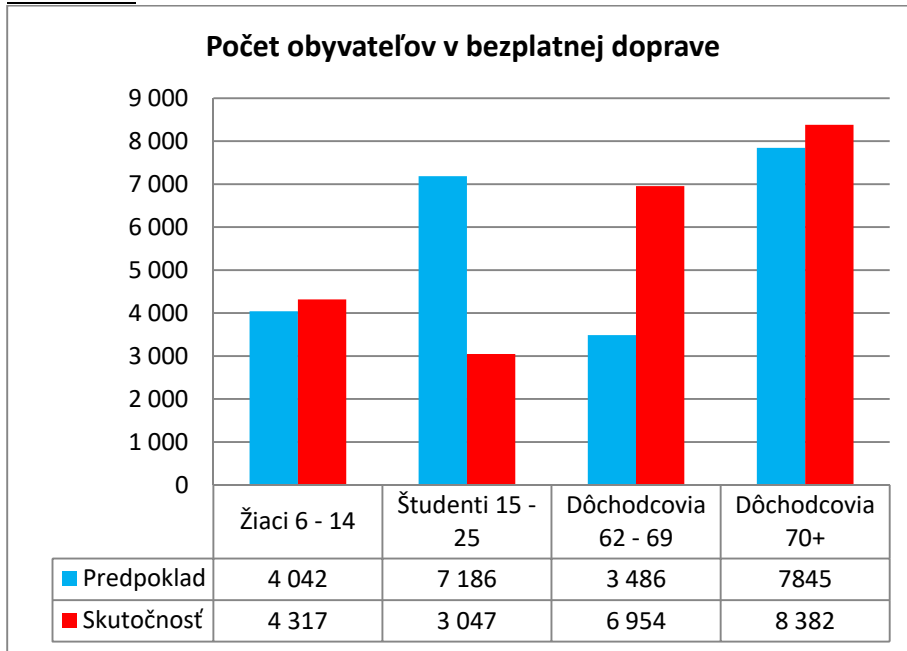


Zdroj: DPMŽ

Graf č. 19 vyjadruje celkový počet obyvateľov, ktorí majú nárok na bezplatnú dopravu v meste Žilina. Sú tam uvedené rozhodujúce kategórie z hľadiska počtu osôb využívajúcich bezplatnú dopravu, a to žiakov, študentov, dôchodcov od 62 rokov a osobitne dôchodcov od 70 rokov. Z uvedených počtov vyplýva, že bezplatnú dopravu si uplatnilo viac obyvateľov ako tých, ktorí využívali MHD do spustenia bezplatnej dopravy. Toto neplatí pre kategóriu študent, kde z celkového predpokladu 7186 osôb si zatiaľ uplatnilo bezplatnú dopravu len 3047 študentov.



Graf č. 19



Zdroj: DPMŽ

Záver

Tento odvážny dlhodobý investičný zámer mesta je podrobne analyzovaný v predchádzajúcich kapitolách zo všetkých pohľadov. Stanovili sme mu cieľ, ktorý sa má týmto opatrením dosiahnuť a priblížili sme ďalšie dôvody. Zároveň sme predložili analýzy a štatistiky z doterajšej prevádzky verejnej dopravy. Skúsenosti v zahraničí len podčiarkujú relevantnosť tohto opatrenia v Žiline. Odvážnosť tohto zámeru podčiarkujú práve riziká, ktoré sú s tým spojené. Pre tento účel bola spracovaná aj SWOT analýza, ktorá tvorí prílohu tohto dokumentu, kde sú pomenované silné a slabé stránky, príležitosti a ohrozenia. Je preto dôležité si stanoviť priority ďalších opatrení, ktoré tento investičný zámer môžu v budúcnosti ovplyvniť, resp. ochrániť. Medzi takéto opatrenia patrí napríklad zavedenie prísnejšej regulácie parkovania v centre mesta. Už dnes máme v centrálnej mestskej zóne dva parkovacie objekty, ktoré umožňujú vozidlám v centre mesta pohodlne zaparkovať. Navyše tieto parkovacie domy sú do určitého času bezplatné. Toto vidíme ako jedno z rizík, ktoré momentálne vplýva na dosiahnutie cieľa, ktorý sme si stanovili zavedením bezplatnej dopravy v meste. Okrem toho máme v centre mesta parkovacie kapacity, ktoré sú síce regulované (spoplatnené), avšak poskytujú dostatočný priestor na pohodlné parkovanie vozidiel v centre, čím umožňujeme ľuďom využívať automobil na ceste do centra mesta. Ak by sme prijali obmedzujúce opatrenia v oblasti



parkovania v centre, využívanie MHD by sa mohlo zvýšiť a bezplatná MHD by bola vynikajúcim motivačným prvkom. Existujúce parkovacie kapacity by sa využili na parkovanie len pre bývajúcich alebo na parkovanie vozidiel s elektrickým alebo hybridným pohonom prípadne pre vozidlá prevážajúce osoby s ŤZP. Dôležité je aj budovanie záchytných parkovísk na okraji mesta, ktoré je z pohľadu podpory využívania MHD jedným z kľúčových atribútov najmä v spojení s ľuďmi dochádzajúcimi zo spádovej oblasti na dennej ale aj príležitostnej báze. Aj pre týchto ľudí vieme pripraviť zľavový systém využívania MHD, pokiaľ svoje vozidlo zaparkujú na vyhradenej záchytnej parkovacej ploche. Na to, však, je potrebné vybudovať body prestupových terminálov, ktoré budú naviazané okrem MHD aj na pripravovaný bikesharingový systém, prípadne na integrovaný systém mesta Žilina. Okrem toho je tu priestor na podporu tohto integrovaného systému aj prostredníctvom zavedenia tzv. mestskej karty, ktorou vieme občanom mesta umožniť využívať viaceré služby mesta Žilina na základe vlastníctva mestskej karty. Táto mestská karta by bola akýmsi identifikátorom občana mesta, ktorý má nárok na zľavnené alebo bezplatné využívanie rôznych služieb poskytovaných alebo dotovaných mestom Žilina. Ide o akési „smart“ riešenie pre občanov, ktorí radi využívajú okrem verejnej dopravy aj plaváreň, požičovňu bicyklov, majú záujem o divadlo, hokej, alebo je možné touto kartou aj uhrádzať parkovanie.

Zavedenie bezplatnej dopravy v meste Žilina už v roku 2019 má značný význam, čo bolo potvrdené v predchádzajúcich kapitolách. Ak chceme riešiť negatívnu dopravnú situáciu v meste musíme ísť po čiastkových opatreniach, pričom „vlajkovou loďou“ je práve bezplatná MHD. Jedine takto dosiahneme dlhodobo udržateľnú mestskú mobilitu v meste. Tento fakt potvrdili aj vyspelé francúzske, či nemecké alebo iné mestá Európy, ktoré už bezplatnú MHD majú zavedenú, resp. ju plánujú zaviesť v blízkom období ako nástroj, ktorý tento negatívny trend pomôže zvrátiť.