

**MESTSKÝ ÚRAD V ŽILINE**

---

Materiál na rokovanie pre

**Komisie Mestského zastupiteľstva v Žiline**

materiálu \_\_\_\_\_/2019

Číslo

K bodu programu

**Rozšírenie služieb a zmena tarify mestskej hromadnej dopravy v Žiline**

Materiál obsahuje :

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

Materiál sa odporúča prerokovať v komisii:

KFaM, KD, KŽP

Predkladá:

**Mgr. Zuzana Balogová**, poslankyňa mestského zastupiteľstva

**Mgr. Vladimír Randa**, poslanec mestského zastupiteľstva

**Mgr. Miriam Šuteková**, poslankyňa mestského zastupiteľstva

Zodpovedný za vypracovanie:

**Mgr. Vladimír Randa**

poslanec mestského zastupiteľstva

Žilina, december 2019

## NÁVRH NA UZNESENIE

Uznesenie č. \_\_\_/2019

### **Komisia odporúča Mestskému zastupiteľstvu v Žiline na jeho najbližšom zasadnutí:**

#### *I. požiadať:*

1. Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. aby do 31.3.2020 predložil na rokovanie Mestského zastupiteľstva v Žiline plán na zhustenie intervalov spojov na linkách MHD, prípadne návrhy ďalších benefitov pre cestujúcich, rozdelených do časových etáp na rok 2020 a nasledovné roky.

#### *II. schváliť:*

1. Zmenu tarify mestskej hromadnej dopravy v Žiline, ktorou sa ruší bezplatná doprava pre študentov, ktorí majú trvalý pobyt v meste Žilina a nemajú žiadny dlh voči Mestu Žilina, ako aj Dopravnému podniku mesta Žiliny s.r.o., s účinnosťou od 1.1.2020.
2. Platnosť bezplatnej dopravy študentov, ktorá bola uplatnená a zapísaná do čipu karty MHD do 31.12.2019 platí do doby, ktorá je zapísaná v čipe karty MHD.

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

Materiál je predkladaný na rokovanie mestského zastupiteľstva z dôvodu podpory dlhodobej vízie mesta Žilina ako mesta, v ktorom dominuje verejná, pešia a cyklistická doprava. Vzhľadom na dlhodobé problémy s dopravnou situáciou, parkovaním a znečistením ovzdušia v meste je rozšírenie služieb mestskej hromadnej dopravy (MHD) prvoradým riešením. MHD v Žiline je ekologickou formou dopravy s nízkymi emisiami vďaka používaniu trolejbusov, elektrobusov a hybridných autobusov. Rozšírením služieb, najmä zhustením spojov na viacerých linkách získajú občania reálnu alternatívu k individuálnej automobilovej doprave, ktorá zásadne zhoršuje problém dopravných zápch, parkovania a znečistenia ovzdušia v meste Žilina.

Materiál je taktiež predkladaný z dôvodu efektívnejšieho a účelnejšieho prerozdelenia rozpočtových prostriedkov, ktoré sú vynakladané na prevádzku MHD vo forme príspevku na kompenzáciu bezplatnej dopravy (BD) v meste Žilina.

Materiál vychádza z verejne dostupných informácií a z *Finančnej analýzy dopadu zavedenia bezplatnej MHD pre jednotlivé vekové skupiny počínajúc rokom 2015*, ktorá bola predložená na rokovanie MZ v Žiline, dňa 25.6.2019. Zároveň tento materiál posudzuje ciele, ktoré boli stanovené pri schvaľovaní BD, a ktoré neboli dosiahnuté alebo ich nie je možné odstupom času kvantifikovať.

## MATERIÁL

### Rozšírenie služieb MHD v Žiline

Dopyt obyvateľov mesta Žilina po doplnení liniek a spojov MHD je dlhodobo veľmi veľký. V roku 2019 pripravilo mesto Žilina v spolupráci s Dopravným podnikom mesta Žiliny s.r.o. (DPMŽ) zmeny v cestovných poriadkoch vybraných liniek MHD s dátumom platnosti od 1.7.2019, 1.10.2019 a 1.11.2019. S cieľom zvýšiť ponuku poskytovaných služieb pre cestujúcich boli upravené cestovné poriadky viacerých autobusových a trolejbusových liniek.

Prehľad niektorých zmien (kompletný prehľad na [www.dpmz.sk](http://www.dpmz.sk)):

- Linka č. 3 - režim PRACOVNÉ DNI  
skrátene intervalu z 20 minút (3 spoje za hodinu) na 15 minút (4 spoje za hodinu) v čase od 8:00 – 13:00 hod.
- Linky č. 6 a č. 16 - režim PRACOVNÉ DNI  
skrátene intervalu z 20 minút (3 spoje za hodinu) na 15 minút (4 spoje za hodinu),  
na linke č. 6 pridanie nového spoja s trasou z Hájika až na sídlisko Vlčince.
- Linka č. 7 - režim PRACOVNÉ DNI  
predĺženie intervalu z 20 minút na 30 minút v čase od 12:55 - 15:15 hod. z dôvodu zrovnomenenia časov odchodov spojov medzi linkami č. 6, 7 a 16 zo sídliska Hájik a zároveň odstránenia súbehu so spojmi liniek č. 6 a 16.
- Linka č. 3, 4, 14 - režim PRÁZDNINY  
zmena intervalu z 20 na 15 minút v čase od 08:00 - 13:00 hod.
- Linka č. 20 - režim PRACOVNÉ DNI  
predĺženie spojov v čase od 5:00 - 5:30 hod.
- Linka č. 22 - režim PRACOVNÉ DNI  
pridanie spoja zo zastávky "Železničná stanica" do Bytčice s časom odchodu o 14:08 hod.,  
pridanie spoja z Bytčice po zastávku "Železničná stanica" s časom odchodu o 14:35 hod.
- Linka č. 24  
režim PRACOVNÉ DNI: predĺženie spoja zo zastávky "Hurbanova" do Strážova s časom odchodu o 15:39 hod.,  
režim PRACOVNÉ DNI: pridanie spoja zo Strážova po zastávku "Hurbanova" s časom odchodu o 15:50 hod.,  
režim VOĽNÉ DNI: pridanie spoja zo zastávky "Žel. stanica" s časom odchodu o 21:26 hod. do Strážova a späť o 21:36 hod.
- Linka č. 26 - režim SOBOTA  
pridanie spoja zo zastávky "Železničná stanica" smerom na Kamennú s časom odchodu o 8:23 hod.,  
pridanie spoja z Kamennej smerom na Železničnú stanicu s časom odchodu o 8:46 hod.

Všetky tieto zmeny sa udiali v rámci úspor a bežného rozpočtu DPMŽ. Pre ďalšie navýšenie počtu spojov v budúcnosti je potrebné zabezpečiť dodatočné finančné prostriedky. **Tieto finančné prostriedky musí DPMŽ získať najmä zvýšením počtu platiacich cestujúcich.**

Jedným opatrením je zastavenie poklesu počtu platiacich cestujúcich v produktívnom veku. To sa dá najmä vytvorením takých podmienok, aby MHD bola konkurencieschopnou alternatívou voči individuálnej automobilovej doprave.

Druhým opatrením je rozšírenie skupiny platiacich cestujúcich o niektoré skupiny, ktoré aktuálne využívajú BD. Ako variant, ktorý zabezpečí najviac finančných prostriedkov pre postupné navýšenie počtu spojov MHD sa javí zrušenie BD pre študentov s trvalým pobytom v meste Žilina a ich zapojenie do systému zliav, ktorý aktuálne využívajú študenti bez trvalého pobytu v meste Žilina. Existujúcim systémom zliav je zmiernený ekonomický dopad tohto rozhodnutia na danú cieľovú skupinu.

### **Zmena tarify - Bezplatná doprava**

Bezplatná doprava je najvýznamnejším faktorom s dopadom na tržby z MHD. BD bola schválená v nasledovnom rozsahu: *(BD s na najväčším vplyvom na tržby)*

<b>Rozsah bezplatnej dopravy</b>	<b>od dátumu</b>	<b>Pokles tržieb v € bez DPH</b>
občania 62 – 69 rokov s trvalým pobytom v ZA bez dlhu	01.12.2015	209 000 € / rok
žiaci s trvalým pobytom v ZA	01.02.2017	196 000 € / rok
študenti s trvalým pobytom v ZA a bez dlhu	01.09.2017	434 000 € / rok

Môžeme konštatovať, že mnohé ciele, ktoré mali byť dosiahnuté spustením BD, neboli naplnené a je na mieste, aby bolo rozhodnuté v akej forme, a či vôbec, je potrebné financovať BD na úkor iných, prospešnejších foriem benefitov pre obyvateľov mesta v rámci mestskej hromadnej dopravy.

Uvádzame konkrétne vybrané ciele, definované pred schválením BD, ktoré mali byť dosiahnuté, avšak neboli splnené alebo sa nedajú posúdiť, resp. ani odstupom času sa nedajú vyhodnotiť ich merateľné ukazovatele alebo ich dosiahnutie.

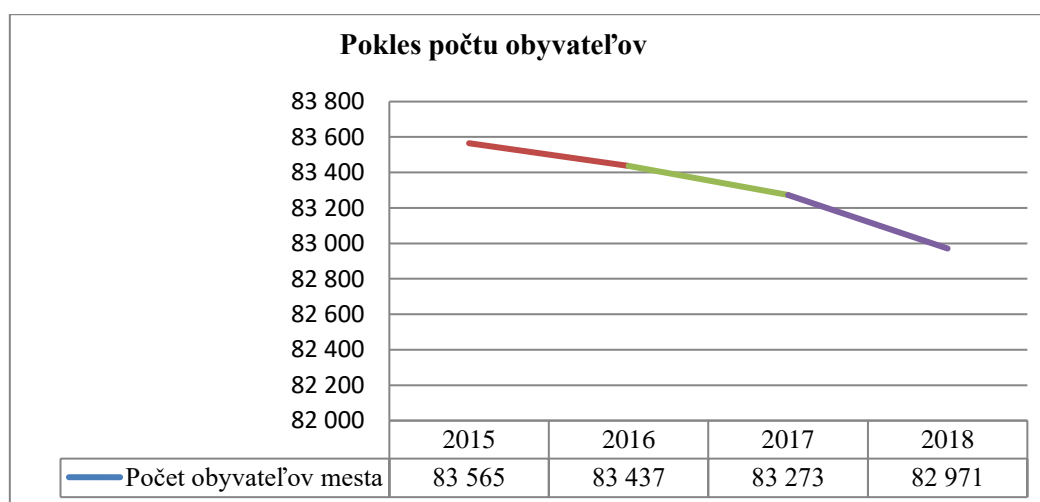
Pri spúšťaní bezplatnej mestskej hromadnej dopravy boli určené ciele z oblasti ekologickej, dopravnej, ekonomickej alebo sociálnej:

<b>Stanovené ciele v predkladaných materiáloch na schválenie BD</b>	<b>Hodnotenie dosiahnutého cieľa</b>
Zatraktívnenie cestovania MHD pre verejnosť, rýchlejšie prepravné časy.	<b>Prepravné časy nesúvisia s BD. Atraktivitu MHD tvorí predovšetkým spoľahlivosť, rýchlosť, presnosť a dostatočná ponuka liniek a spojov, preferencia MHD v cestnej premávke, čistota vozidiel, dochádzková</b>

	<b>vzdialenosť na zastávky, prístup personálu dopravného podniku, ale nie BD.</b>
Zníženie hustoty cestnej, resp. mestskej premávky ( <b>menej dopravných zápch</b> ).	Nepreukázalo sa. Dopravná situácia v meste je stále horšia.
Úbytok (obmedzenie) počtu áut v meste – <b>menej áut najmä v centre mesta</b> .	V meste nepoklesol počet áut, práve naopak. <b>V okrese Žilina sa len za obdobie posledného roka zvýšil počet registrovaných áut</b> v najpočetnejšej kategórii M1, kam patria aj osobné automobily, z 67 263 (k 31.8.2018) na 69 369 (k 31.8.2019).
<b>Zefektívnenie pohybu v mestskom prostredí</b> – lepšia dostupnosť do zamestnania, k zariadeniam pre trávenie voľného času (obchodné centrá, športoviská a pod.).	Lepšiu mobilitu a dostupnosť nezabezpečuje BD. Práve naopak, <b>prostriedky vynakladané na BD nemôžu byť investované do rozvoja siete a hustoty MHD.</b>
<b>Zmenšenie počtu a rizika vzniku dopravných nehôd.</b>	Nepreukázaný a ani nekvantifikovateľný merateľný ukazovateľ v priamej príčinnosti s BD.
Zníženie, resp. riešenie problémov s parkovaním.	Z dôvodu spustenia BD žiakov, študentov a dôchodcov uvedený cieľ nebol dosiahnutý. Uvedená kategória cestujúcich tvorí zanedbateľný počet obyvateľov podieľajúcich sa na individuálnom motorizme oproti ekonomicky aktívnemu obyvateľstvu. Parkovaciú politiku nie je možné riešiť takýmto spôsobom.
<b>Mobilita pracovnej sily</b> – nárast zamestnanosti.	Nepreukázané , ako priama súvislosť s BD žiakov, študentov a dôchodcov.
Modernizácia vozidlového parku MHD.	Nesúvisí s BD.
<b>Rozšírenie možností cestovania</b> a využívania MHD pre obyvateľov mesta.	Nesúvisí s BD. <b>Rozšírenie možností cestovania je možné iba rozšírením počtu lokalít dosiahnuteľných MHD, a teda rozšírením počtu liniek a spojov MHD.</b>
<b>Vyrovňovanie sociálnych (dopravných) disparít</b> medzi obyvateľmi mesta.	Splnené čiastočne. Avšak na odstránenie disparít zo sociálnej oblasti alebo možností cestovania, musia slúžiť adresné nástroje, ktoré reflektujú životnú situáciu jednotlivca, nie celoplošné mestské opatrenia akým je BD.
Odbúranie prekážok mobility.	Nesúvisí s BD. Možnosť cestovať a využívať MHD v celom rozsahu mali študenti, žiaci ako aj dôchodcovia aj pred spustením BD, a to pri poskytovaní výrazných zliav pri cestovaní.
<b>Motivácia presedlať z individuálnej (autá) na hromadnú dopravu</b> (verejná doprava).	Žiaci nemajú autá a študenti len v zanedbateľnej miere oproti celkovému počtu obyvateľov. Motiváciou presedlať z auta na prostriedok MHD nie je bezplatnosť služby ale jej porovnateľná rýchlosť, kvalita a cena.
Zvýšenie motivácie u obyvateľov mesta, aby si plnili svoje povinnosti a záväzky voči mestu.	<b>Nie je preukázaný priamy vplyv BD</b> žiakov, študentov a seniorov na zvýšenie motivácie a nie je preukázaný vplyv BD na plnenie povinností a záväzkov voči mestu.

Zvýšenie počtu obyvateľov – zvýšenie príjmu mesta.	Zvýšenie príjmu mesta z dôvodu nárastu počtu obyvateľov je neopodstatnené, nakoľko <b>počet obyvateľov stále klesá</b> .
Zníženie miery sociálne nebezpečného správania	Úplne irelevantné.
Nárast počtu obyvateľstva a navýšenie podielu mesta na podielových daniach.	Navýšenie príjmov mesta z podielových daní je dané celkovou makroekonomickou situáciou, nie zavedením BD, keďže počet obyvateľov vytrvalo klesá.
Pozitívny dopad na ekológiu v meste – zníženie emisií skleníkových plynov, zvýšenie čistoty ovzdušia zníženie znečistenia mesta (menej prašnosti).	MHD je ekologická doprava ako taká a nemá bezprostrednú súvislosť s BD. <b>Počet áut v meste sa viditeľne neznižil, práve naopak.</b>
Zníženie hluku v meste.	Hluk vplyvom BD sa neznižil, nakoľko viditeľne počet motorových vozidiel v meste rastie.

**Nedosiahnutý predpokladaný cieľ: „Nárast počtu obyvateľov“**



V materiáli, ktorý bol v predložený na schválenie BD sa uvádza:

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).*

Po niekoľkých rokoch sa potvrdzuje, že BD nemá vplyv na nárast počtu obyvateľov, čo je uvedené v predchádzajúcom grafe. **Skutočnosťou je pokles za obdobie rokov 2015-2018 o 594 obyvateľov.**

### **Nedosaiahnutý predpokladaný cieľ: Predpokladaný nárast počtu cestujúcich bol o 20 % a viac.**

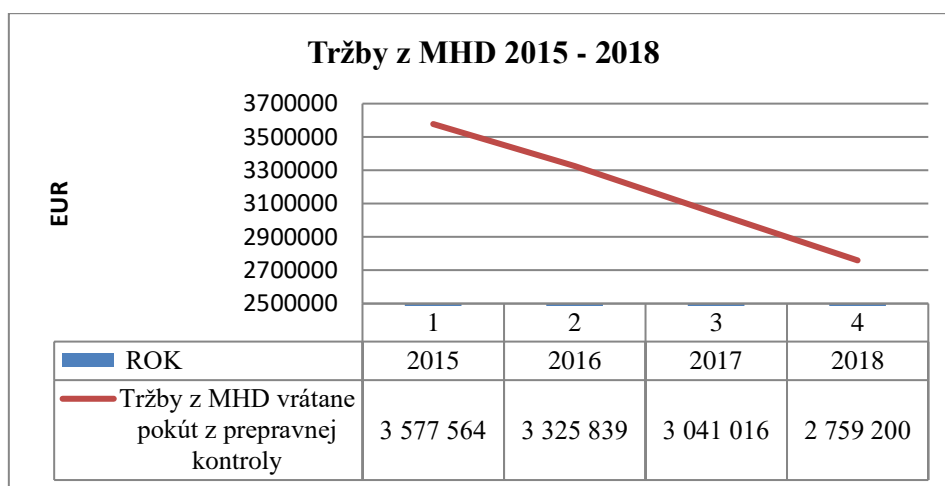
Od roku 2015 bol dosiahnutý nárast cestujúcich len o 9,4 % pričom z tohto počtu tvorí 4,3 % obyvateľov nad 70 rokov, ktorí mali BD aj pred tým. Zároveň významne stúpol aj počet cestujúcich dôchodcov od 62 do 69 rokov.

Nárast počtu cestujúcich v tejto kategórii je spôsobený aj z dôvodu starnutia obyvateľstva v meste čo v posudzovanom období od spustenia BD predstavuje o 826 obyvateľov nad 62 rokov a o 996 obyvateľov nad 70 rokov viac. To znamená, že nárast počtu obyvateľov v kategórii, ktorí sú zaradení do systému BD je o 1822 obyvateľov. Na ukazovateľ počtu prepravených cestujúcich v tejto kategórii má vplyv predovšetkým demografický vývoj v meste nie BD ako taká.

Dôležitým ukazovateľom je aj fakt, že zároveň medziročne klesá počet cestujúcich s výrazným vplyvom na tržby MHD a to je pokles počtu cestujúcich v produktívnom veku, ktorí cestujú za základné cestovné - tzv. platiaci cestujúci. **V kategórii základných cestovných lístkov a teda platiacich cestujúcich v produktívnom veku došlo k poklesu počtu cestujúcich o 543 384 cestujúcich.**

### **Tržby MHD vrátane pokút z prepravnej kontroly – vplyv bezplatnej dopravy**

Z finančnej analýzy dopadu zavedenia bezplatnej MHD pre jednotlivé vekové skupiny počínajúc rokom 2015 prijatej na zasadnutí mestského zastupiteľstva v 6/2019 vyplýva, že BD má závažný negatívny vplyv na tržby z výkonov MHD. Medziročne dochádza k zásadnému poklesu tržieb.



## Záver:

V modernom meste musí byť MHD nosným dopravno-prepravným systémom, musí byť rýchla, spoľahlivá a bezpečná. Svojou ponukou prepravy a spojov musí byť konkurencieschopnou alternatíva vo vzťahu k individuálnej automobilovej doprave.

Občan musí mať adekvátnu a širokú ponuku spojov a MHD musí byť takou voľbou, kedy si občan povie, že sa mu neoplatí využívať auto a do centra sa presúvať autom, hľadať parkovanie, vracat' sa späť na to isté miesto k autu a presunúť sa na iné miesto, kde opäť musí hľadať miesto na parkovanie. ... Celý tento proces trvá nejaký čas.

V dnešnej dobe je čas asi najvzácnejším „artiklom“, dokonca cennejším ako samotná „cena“ prepravy. Potvrdzujú to aj prieskumy, ktoré uskutočnili v mnohých iných mestách, či už dopravcovia alebo akademici.

Cieľom Mesta Žilina musí byť postupné rozširovanie a poskytovanie pridanej hodnoty pre cestujúcich a občanov mesta, ktorá je spojená s adekvátnou ponukou kvality a komfortu v MHD.

**Takouto pridanou hodnotou pre cestujúcich a občanov mesta je hustý interval, ktorý prináša množstvo pozitív.**

Aby toto spĺňala MHD v meste Žilina, musí byť v prvom rade flexibilná, čo znamená dostatok prepravnej ponuky.

- Hustý interval spojov = malé čakacie doby na zastávkach,
- hustý linkový interval zabezpečí, že čakanie na príchod spoja, resp. čakanie na spoj inej linky v prípade prestupu, skráti celkový čas prepravy,
- hustý linkový interval dáva šancu na zjednodušenie trasovania liniek ako aj na zjednodušenie tarify,
- hustý linkový interval následne uľahčí možnosť prijať obmedzenia pre individuálnu automobilovú dopravu a následne jasne ponúknuť alternatívu v podobe MHD,
- hustý linkový interval umožní vyriešiť požiadavky cestujúcich o zabezpečenie nadväznosti prestupov na/z iných módov verejnej dopravy (autobusová a železničná doprava),
- hustý linkový interval môže v konečnom dôsledku znížiť celkovú intenzitu premávky v meste.

Naším spoločným cieľom musí byť poskytnutie takejto alternatívy v podobe zahustenia intervalu na významných trolejbusových linkách a následne aj autobusových linkách.

Pri takto poskytnutom benefite hustej dopravy sa dosiahne väčší počet cestujúcich a tým aj vyššie tržby, z ktorých čiastočne môže mesto financovať takýto benefit.



**Aby mesto mohlo ísť do takto definovanej rozšírenej ponuky musia sa nájsť ďalšie zdroje, ktoré je možné získať z účelnejšieho využitia finančných prostriedkov, ktoré sú v súčasnosti poskytované napríklad na BD pre študentov.**

BD pre študentov s trvalým pobytom v meste Žilina vošla do platnosti od 1.9.2017. Študenti postupne vchádzali do tohto systému postupne minimálne 12 mesiacov. Z toho dôvodu od uvedeného termínu postupne klesali tržby dopravnému podniku. Až na celoročný objem viac ako 400 tis. €

Z toho dôvodu, ak sa zruší BD pre študentov so zavedením prechodným obdobia, tak ako je navrhované v bode II/2 navrhovaného uznesenia, tak aj tržby z cestovného za študentov pre dopravný podnik budú postupne narastať od 1.9.2020 niekoľko mesiacov a to až do 31.8.2021.

Aktuálne nie je možné presne určiť dopravno-prepravné správanie sa a zvyklosti cestujúcich v tejto kategórii, avšak je predpoklad, že výrazná väčšina cestujúcich študentov sa vráti späť do platiaceho, ale stále výrazne zľavového systému tarify MHD.