

MESTSKÝ ÚRAD V ŽILINE

Materiál na rokovanie
Mestského zastupiteľstva v Žiline

Číslo materiálu: ____/2018

K bodu programu

Bezplatná mestská hromadná doprava v Žiline pre všetkých obyvateľov mesta Žilina

Materiál obsahuje:

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

Materiál prerokovaný:

Komisia finančná
Komisia územného plánovania a
výstavby
Komisia dopravy a komunálnych
služieb

Predkladá:

Ing. Igor Choma
primátor mesta Žilina

Zodpovedný za vypracovanie:

Mgr. Ľuboš Slobodník
vedúci oddelenia mobility

Žilina, 24. septembra 2018

NÁVRH NA UZNESENIE

Uznesenie č. __/2018

Mestské zastupiteľstvo v Žiline

I. schvaľuje

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 vydananej 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 bezplatnú 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.

Cieľom spustenia bezplatnej dopravy pre všetkých Žilinčanov s trvalým pobytom v meste Žilina je zatriktívniť 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.

Stanovisko komisie, k prerokovanému materiálu:

Komisia finančná na svojom zasadnutí dňa 10.09.2018 materiál prerokovala a neschválila

Komisia dopravy a komunálnych služieb na svojom zasadnutí dňa 10.09.2018 materiál prerokovala a neschválila

Komisia územného plánovania a výstavby na svojom zasadnutí dňa 10. 9.2018 materiál prerokovala a neschválila

Bezplatná mestská hromadná doprava 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 faktom 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 na mieste 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. 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 spiatočnej 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 (v Auparku je 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 prispôsobenie 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 a efektívnejšie. 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.

II. Ako a prečo bezplatná MHD?

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 del’bu prepravnej práce, ktorá bude v prospech alternatívnej dopravy, predovšetkým tej 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. Mestská hromadná doprava je verejná služba, ktorú si občania mesta platia zo svojich daní, 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 obyvateľom mesta Žilina bezplatne. Ostatní užívatelia MHD v Žiline by mali si za túto službu platiť podľa platnej cenovej tarify. **Pre občanov mesta Žilina všetkých vekových kategórií, či sociálnych 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

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.

Bezplatnosť MHD je inštitút, ktorý výrazne a pozitívne ovplyvní dopravnú situáciu v Žiline.

Zavedenie bezplatnej mestskej hromadnej dopravy so sebou prináša nepochybné pozitívne aspekty, pričom medzi tie 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 počtu áut v meste,
- zefektívnenie pohybu v mestskom prostredí
- lepšia dostupnosť do zamestnania, k zariadeniam pre trávenie voľného času
- zmenšenie počtu a rizika vzniku dopravných nehôd

- riešenie problémov s parkovaním 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
- mobilita pracovnej sily
- vyrovňovanie sociálnych disparít medzi obyvateľmi mesta,
- bezpečná preprava žiakov a študentov do škôl,
- zatraktívnenie cestovania MHD pre verejnosť – svižnejšie prepravné časy
- rozšírenie možností cestovania a využívania MHD pre obyvateľov mesta,
- odbúranie prekážok mobility,
- motivácia presedlať z individuálnej (autá) na hromadnú dopravu (verejná doprava),
- motivácia plniť si svoje povinnosti a záväzky voči mestu,
- zvýšenie počtu obyvateľov – zvýšenie príjmu mesta z podielových daní,
- riešenie pre budúcnosť mesta bez automobilov – trvalo udržateľná mestská mobilita,

III. 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

Hořovice - kde funguje bezplatná MHD už od roku 2008,

Frýdek-Místek - v ktorom bola B-MHD zavedená v roku 2011

Valašské Meziříčí - kde bola v skúšobnej prevádzke zavedená bezplatná verejná doprava v roku 2009 a stala sa tzv. „**experimentom roka**“, pričom od roku 2017 funguje už naplno.

Strakonice - v tomto roku rozhodli zaviesť verejnú dopravu zdarma

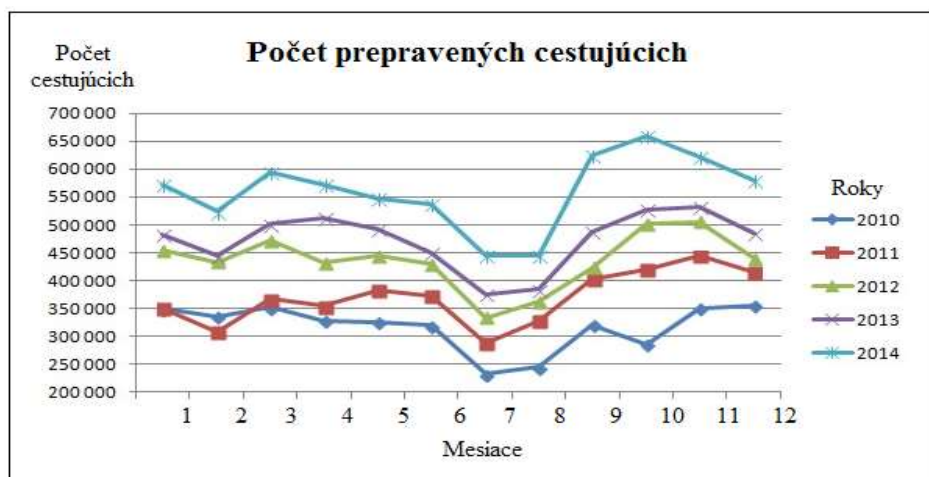
Lovosice - v tomto roku rozhodli zaviesť verejnú dopravu zdarma

Cheb – od 9/2018, zatiaľ na skúšku po dobu pol roka

Frýdek-Místek ako príklad:

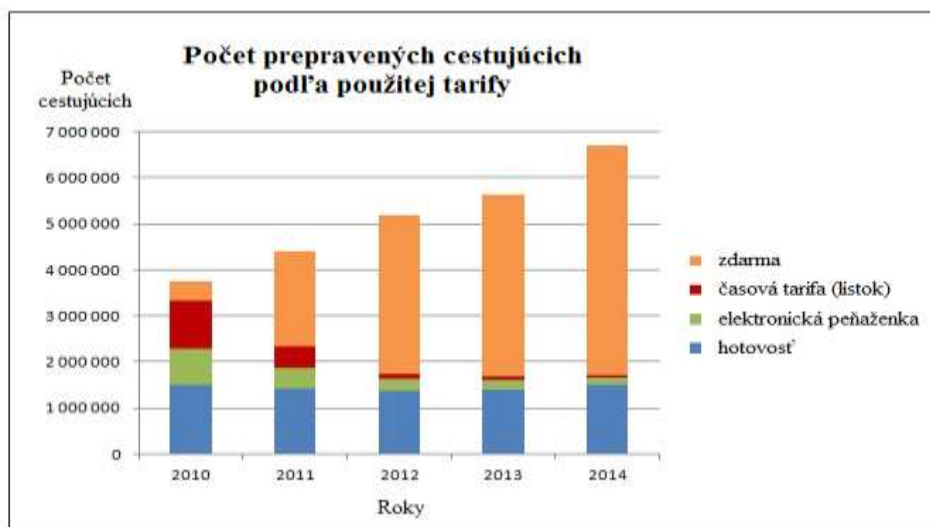
Vo Frýdku-Místku si čipovú kartu na bezplatnú MHD zriadilo do decembra 2014 viac ako 21 000 obyvateľov, čo predstavuje zhruba $\frac{1}{4}$ počtu obyvateľov obsluhovaného územia. **Zavedením opatrenia došlo k výraznému nárastu počtu prepravených cestujúcich mestskou hromadnou dopravou.** Zatiaľ čo v 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. 1 Počet prepravených cestujúcich MHD v meste Frýdek-Místek za jednotlivé mesiace v rokoch 2010 až 2014



Zdroj: mesto Frýdek-Místek

Graf č. 2 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

Bezplatnú mestskú hromadnú dopravu využívajú v pomerne veľkom počte aj viaceré mestá západnej Európy, ako napríklad francúzske mestá **Dunker**, **Compiègne**, **Niort** či **Vergriete**. V meste **Dunker** 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 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. 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.

V Estonsku najnovšie evidujeme bezplatnú verejnú dopravu na takmer celom území krajiny. Cieľom je zastaviť vyľudňovanie vidieka a zníženie spotreby pohonných látok. Okrem toho sa má znížiť aj emisné zaťaženie krajiny z dopravy.

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), *Cheb* (2018)

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, Trzebowńsko, 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*

Grécko: *Ilioupoli, Athens*

Belgicko: *Hasselt*

Bulharsko: *Samokov*

Dánsko: *Ikast*

Faerské ostrovy: *Thorshavn*

Fínsko: *Mariehamn*

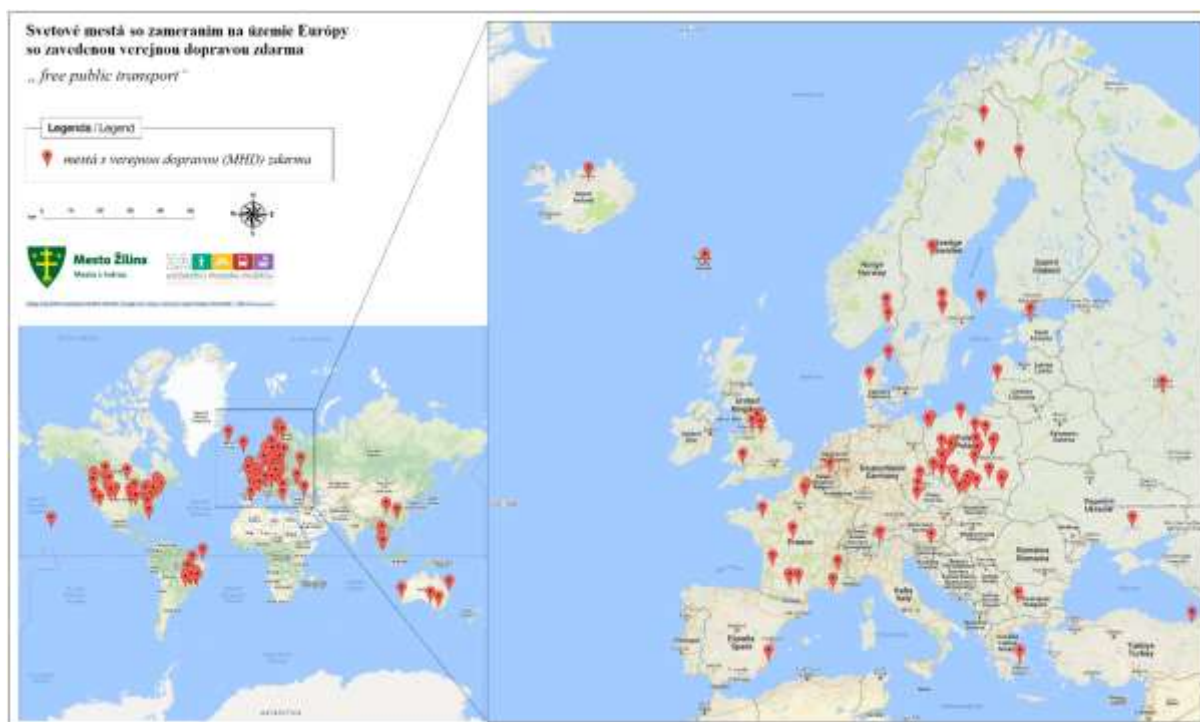
Taliansko: *Livigno*

Litva: *Skuodas*

Nórsko: *Fredrikstadt*

Anglicko: *Manchester, Huddersfield*

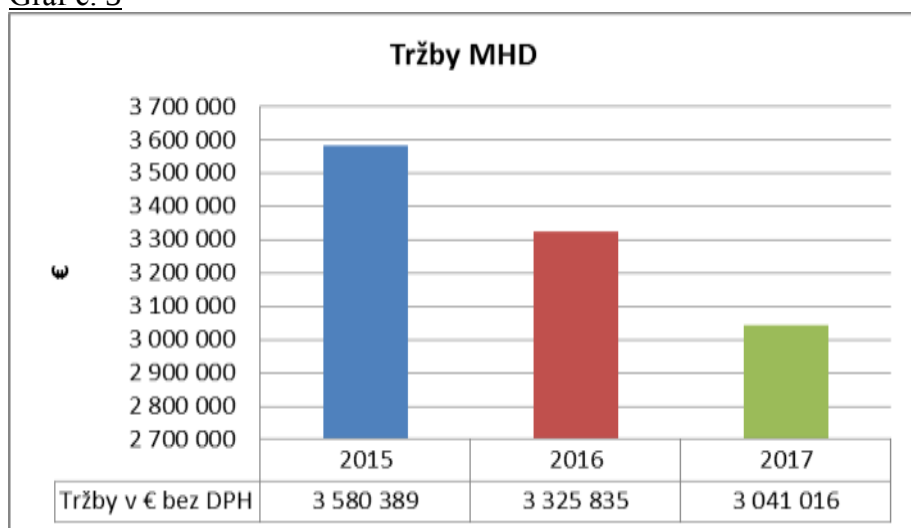
Mapa miest so zavedenou bezplatnou dopravou



IV. 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. 3 ako aj graf č. 4. 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.

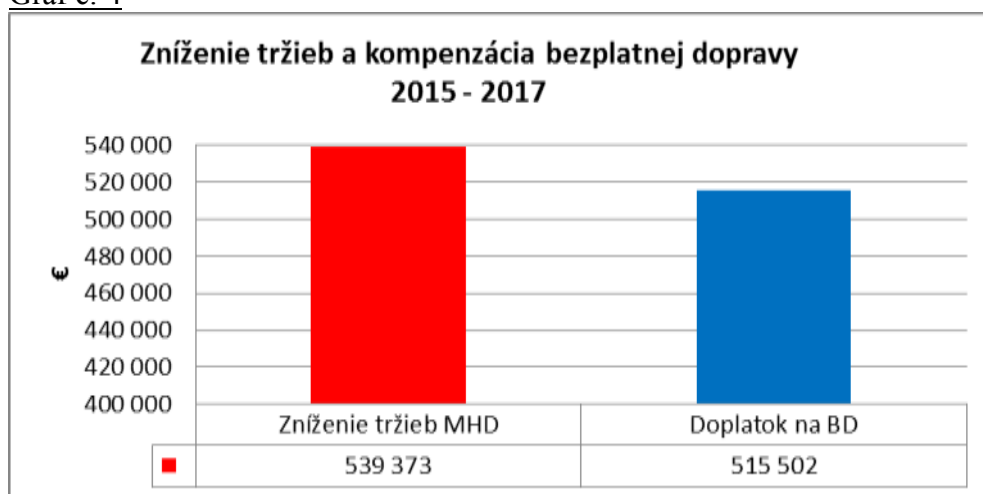
Graf č. 3



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. 4



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 výkonu 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 vysokou pravdepodobnosťou 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 objednávateľa, teda mesta, čo predstavuje dopravcom odhadovanú sumu približne 0,6 – 0,7 milióna €. Celkový odhadovaný dopad na rozpočet mesta by mohol 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 v spolupráci s Európskou úniou. Dopad takéhoto rizika môže byť rôzny a môže sa pohybovať rádovo v desiatkach tisícov EUR, ale aj v desiatkach stotisícov EUR.

V. Vplyv bezplatnej MHD na obyvateľov na základe doterajších skúseností

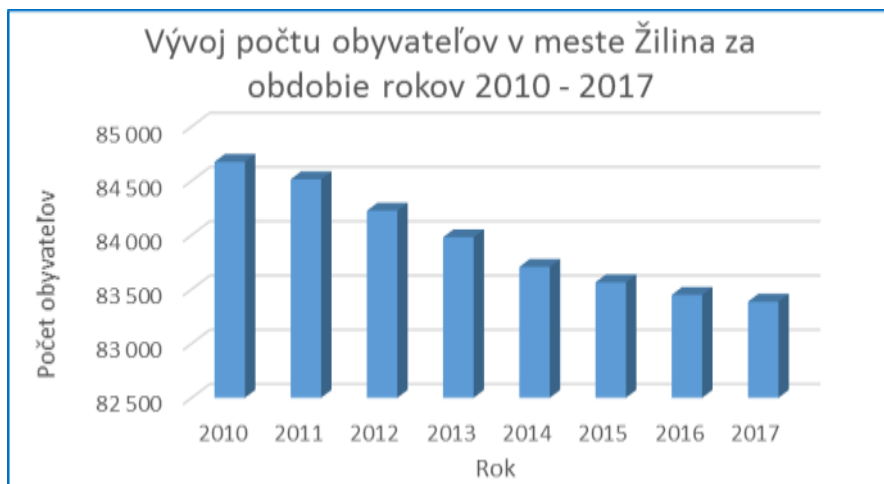
Bezplatnosť používania verejnej hromadnej dopravy v meste Žilina je už zavedená pre sociálne skupiny obyvateľstva s trvalým pobytom v meste Žilina, ktorí spĺňajú stanovené podmienky bezdlžnosti:

- 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. 5 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 aj vďaka výhode bezplatnej MHD.

Graf č. 5



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

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.

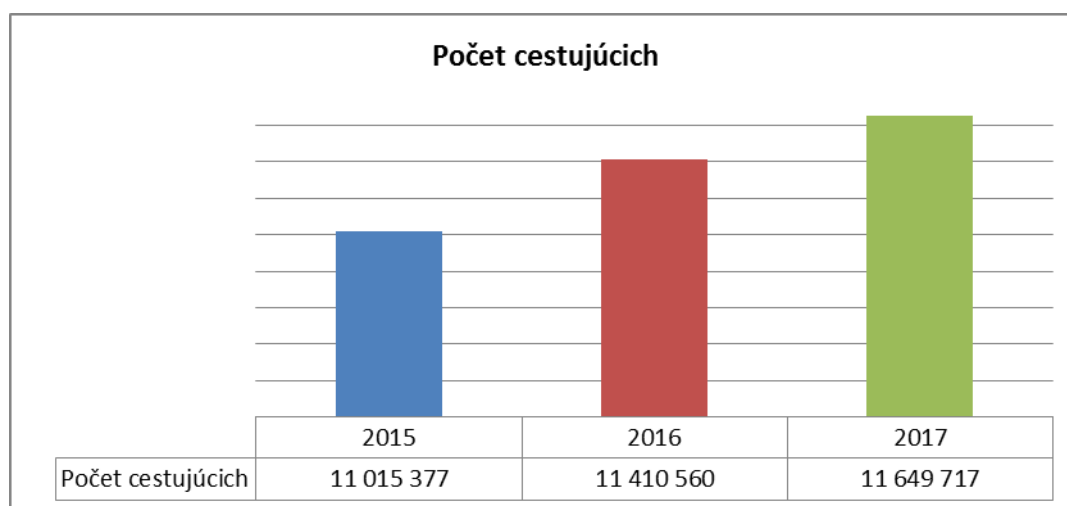
VI. Analýza súčasného stavu prepravených cestujúcich s dôrazom na zavedenie bezplatnej dopravy

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

Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. prepravil v roku 2017 oproti roku 2016 o 239 157 cestujúcich viac, čo vyjadruje graf č. 6. K nárastu počtu prepravených cestujúcich došlo predovšetkým v kategórii dôchodca 62 - 69 rokov o 108 323 cestujúcich. V kategórii tzv. neevidovaných 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. 6



Zdroj: Zdroj: DPMŽ

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

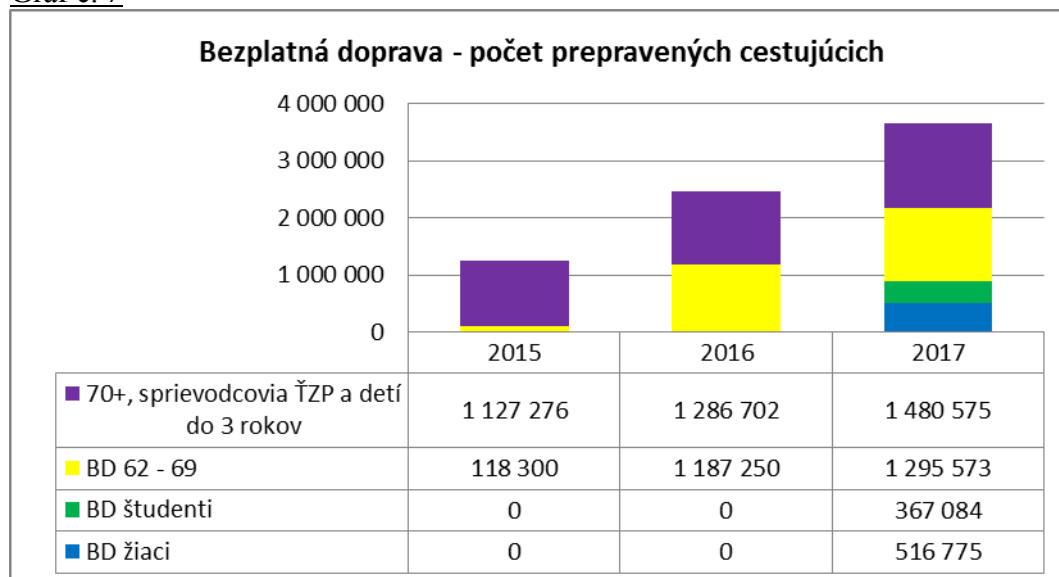
č. 2 a graf č. 7. V porovnaní s rokom 2016 bolo prepravených v jednotlivých kategóriách viac cestujúcich o 1 186 657.

Tabuľka č. 2

	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. 7



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.** 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 dlhodobu 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. **Nedovoľme, aby zbytočné politikárčenie tento zámer zmarila len preto, že táto iniciatíva je z hlavy Igora Chomu. Pozrime sa na doterajšie skúsenosti a dajme tomu šancu. Ak to budeme podmieňovať inými opatreniami, nikdy sa k tomuto zámeru nepristúpi.**



Mesto Žilina

Mesto s tvárou

Príloha

SWOT ANALÝZA

Bezplatná mestská hromadná doprava v meste Žilina

Vnútrotná analýza

Silné stránky	Slabé stránky
Finančné hľadisko • Zvýšenie počtu obyvateľov mesta – podmienka trvalého pobytu • Vyšší príjem z podielových daní • Efektívnejší výber miestnych daní a poplatkov Ekologické hľadisko a kvalita života • Úbytok počtu áut v meste • Zníženie emisií skleníkových plynov • Zníženie znečistenia mesta (menej prašnosti) • Zníženie hluku v meste Mobilita v meste • znižovanie hustoty premávky – eliminovanie kolón • Zefektívnenie pohybu v mestskom prostredí (lepšia dopravná dostupnosť obyvateľov) • bezpečná preprava obyvateľov • Nárast využívania verejnej dopravy obyvateľmi mesta – naplnenie vozidiel • zrýchlenie spojov v dôsledku zníženia počtu vozidiel • Odbúranie prekážok mobility • Dlhodobo udržateľná podpora mestskej mobility • jednoduchá prevádzka – absencia kupovania lístkov, dobíjanie kariet a pod. Sociálne hľadisko • Zníženie nákladov obyvateľov na cestovanie v meste • Šetrenie rodinného rozpočtu • Zlepšenie ekonomickej situácie pre sociálne slabšie skupiny obyvateľstva: mladé rodiny, nezamestnaní • Vyrovnávanie sociálnych disparít medzi obyvateľmi mesta v dôsledku dostupnosti prepravy	• Zvýšenie finančného príspevku mesta na prevádzku • Navýšenie počtu kilometrov MHD, zhustenie intervalov vybraných spojov • Zneužívanie bezplatnej dopravy nezmyselnými jazdami • Využívanie MHD ľuďmi bez domova po zavedení opatrenia • Menej pohybu – využívanie MHD na úkor chôdze, či cyklodopravy ako alternatívnych druhov dopravy • Spolitizovanie tém



Mesto Žilina

Mesto s tvárou

Vonkajšia analýza

Príležitosti	Ohrozenia
• Zvýšenie príjmu (rozpočtu) mesta • Mobilita pracovnej sily – zvýšenie zamestnanosti • Zníženie hustoty cestnej, resp. mestskej premávky – redukcia dopravných zápch • Zníženie počtu a rizika vzniku dopravných nehôd (menej úrazov chodcov) • Zníženie, resp. riešenie problémov s parkovaním - najmä v centre mesta • Motivácia „presedlat“ z IAD na MHD • Zvýšenie motivácie u obyvateľov mesta, plniť si svoje povinnosti a záväzky – disciplinovanosť – priamy dopad pre mladé generácie • Možnosť implementácie ďalších podporných nástrojov pre mobilitu a urbánne riešenia • úprava verejných priestorov pre ľudí, nie pre autá • základ pre rozširovanie dostupnej verejnej dopravy v rámci okresu, následne celého kraja. • Zefektívnenie spôsobu prepravy v meste v kombinácii s bezplatnou požičovňou bicyklov • Zlepšenie informovanosti a propagácie mesta navonok	• Nezvýši sa počet obyvateľov • Opatrenie neprinesie požadované finančné prostriedky do rozpočtu mesta • Nenaplní sa očakávanie uprednostňovania MHD na úkor IAD • Hrozba preplnených vozidiel MHD – nižšia kvalita cestovania • Nezníži sa hustota premávky • Nezlepší sa parkovanie v meste • Rastúce náklady na bezplatnú MHD • Pri zmene vedenia možný návrat k spoplatneniu, čo výrazne skomplikuje situáciu MHD. • Zvýšenie vandalizmu, čo vedie k zvýšeniu nákladov na bezpečnosť a údržbu vozidiel