

MESTSKÝ ÚRAD V ŽILINE

Materiál na rokovanie pre Mestské zastupiteľstvo v Žiline

Číslo materiálu :/2011

K bodu programu

NÁZOV MATERIÁLU

Odporúčenie stratégie a návrh cieľov na najbližšie obdobie pre Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o.

Materiál obsahuje :

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

Materiál prerokovaný :

Mestská rada

Predkladá:

Meno : **Ing. Ján Barienčík, PhD.**
Funkcia : konateľ spoločnosti

Zodpovedný za vypracovanie:

Meno : **Ing. Ján Barienčík, PhD.**
Ing. Ján Šimko
Ing. Michaela Strážovcová

Žilina, jún 2011

UZNESENIE MESTSKÉHO ZASTUPITEĽSTVA V ŽILINE

Uznesenie č. ____/2011

Mestské zastupiteľstvo v Žiline

I. berie na vedomie

1. odporúčenie stratégie a návrh cieľov na najbližšie obdobie pre DPMŽ

Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o.

Dôvodová správa

k odporúčaniam stratégie a návrhu cieľov na najbližšie obdobie pre DPMŽ.

Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. predkladá na prerokovanie odporúčania stratégie a návrh cieľov na najbližšie obdobie pre DPMŽ.

Materiál je predložený v štruktúre v ktorej sú popísané najdôležitejšie ekonomické ukazovatele spoločnosti, hospodárske výsledky, úverové zaťaženie ako aj vývoj za posledné roky v oblasti tržieb a prepravených cestujúcich a taktiež najdôležitejšie vplyvy na súčasný vývoj dopravného podniku. Stručne je popísaný stav vozidlového parku autobusov a trolejbusov podniku ako aj možné riešenia obnovy vozidlového parku.

V závere sú popísané opatrenia ktoré je nutné prijať na elimináciu a zníženie nákladov Dopravného podniku mesta Žiliny s.r.o. ako aj zlepšenia hospodárskeho výsledku DPMŽ .

Zároveň sú v závere uvedené alternatívy fungovania DPMŽ v ďalšom období.



Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o.

Odporúčenie stratégie a návrh cieľov na najbližšie obdobie pre DPMŽ

Hlavná činnosť:

- Mestská autobusová a trolejbusová doprava v Žiline
- Správa a prevádzka verejného osvetlenia v Žiline

Vedľajšia činnosť:

- Nepravidelná osobná a medzinárodná autobusová doprava – zájazdová doprava
- Údržba a oprava motorových vozidiel, trolejbusov, diagnostika
- Výroba, montáž, servis a opravy elektronických zariadení
- Opravy pneumatík, vrátane nastavenia a vyváženia kolies
- Prevádzka autoumyvárne
- Kovoobrábacie, čalúnnické práce
- Reklamná činnosť
- Ubytovacie služby - turistická ubytovňa

Základné údaje

Počet zamestnancov:

274

z toho 135 vodičov, 80 mechanikov, elektrikárov, zámočníkov a ďalších zamestnancov zabezpečujúcich servis, údržbu a prevádzku autobusov, trolejbusov, automatov na výdaj CL, prevádzku a údržbu trakčného vedenia meniarní, správu a 59 THP zamestnancov, vrátane dispečerov a majstrov jednotlivých úsekov.

Počet liniek:

21
trolejbusové: 8
autobusové: 13

Kilometrické výkony:

3, 509 935 km /rok
trolejbusy: 1, 816 002 km /rok
autobusy: 1, 693 933 km /rok

Vozidlový park (r.2010):

počet autobusov značky Karosa, Renault, Iveco:

| | |
|----------------|-----------|
| | 44 |
| z toho: | |
| dvojnápravové | 38 |
| kĺbové: | 6 |
| priemerný vek: | 9,0 r. |
| nízkopodlažné: | 20 % |

počet trolejbusov značka Škoda:

| | |
|----------------|-----------|
| | 44 |
| z toho: | |
| kĺbové: | 31 |
| dvojnápravové: | 13 |
| priemerný vek: | 16,4 r. |
| nízkopodlažné: | 0 % |

| | |
|------------------------|----|
| Denný výjazd vozidiel: | 60 |
| Trolejbusy: | 30 |
| Autobusy: | 30 |

Počty prepravených cestujúcich: 11,160 mil. /rok cca 43 tis./prac. deň

| | |
|-----------------------|---------|
| Trolejbusy prepravia: | 73,86 % |
| Autobusy prepravia | 26,14 % |

Rok 2010:

Náklady spoločnosti: 9.562.354 €

Príjmy spoločnosti: 8.864.392 €

Z toho prevádzkové príspevky:

Prevádzkový príspevok MHD: 2.558.256 €

Prevádzkový príspevok na verejné osvetlenie (V. – XII./2010): 760.000 €

Prevádzkový príspevok KIA: 412.368 €

Rok 2011:

Predpokladané náklady spoločnosti (2011): 10.998.870 €

Predpokladané príjmy spoločnosti (2011): 10.099.000 €

Z toho prevádzkové príspevky:

Prevádzkový príspevok MHD: 2.700.000 €

Prevádzkový príspevok na verejné osvetlenie: 1.080.000 €

Lokalizácia spoločnosti

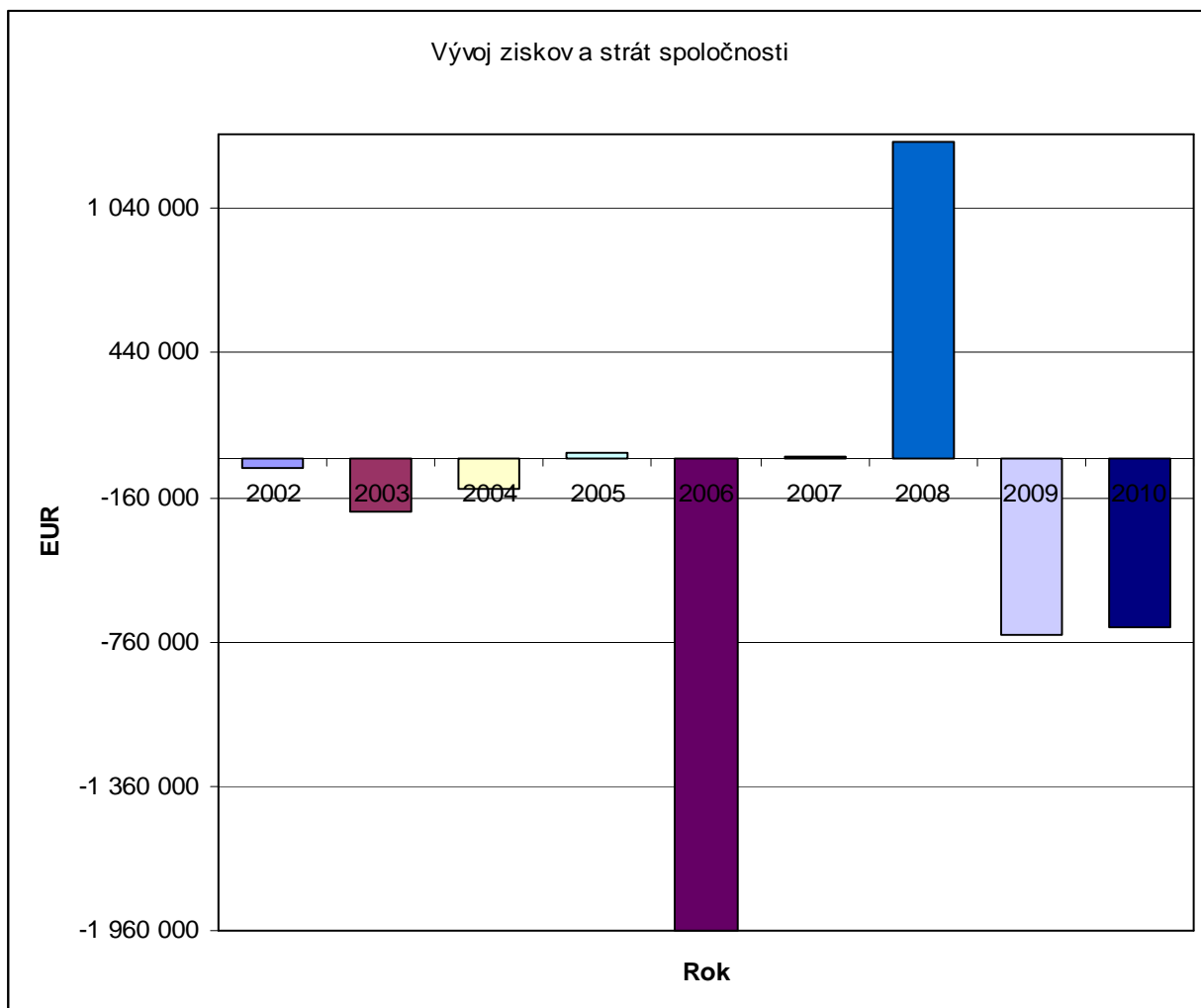
- V súčasnosti má spoločnosť dve prevádzky na Kvačalovej a Košickej ulici. Stav vznikol v minulosti z nedostatku finančných prostriedkov Mesta Žilina. Prevádzka na Košickej ulici je pozostatkom z pôvodného areálu DZ ČSAD Žilina.
- V areáli na Košickej ulici je zabezpečené parkovanie a servis autobusov, karosárske opravy trolejbusov, prevádzka autobusov a ubytovňa s kapacitou 130 postelí.
- V areáli Na Kvačalovej ulici je umiestnená administratíva, dielne pre trolejbusy, autoumyváreň, dielne pre servis a údržbu trakčného vedenia, trakčných meniční, automatov na cestovné lístky ako aj centrálny dopravný dispečing a elektrodispečing.
- Táto dislokácia nezabezpečuje optimálne využitie finančných a materiálnych prostriedkov spoločnosti. Zároveň negatívne vplýva na ekológiu dnes už centrálnej časti Žiliny.
- V areáli na Kvačalovej je dostatočný priestor na dobudovanie všetkých prevádzok spoločnosti. Financovanie spoločnosti bolo možné pokryť len zdrojmi z odpredaja nehnuteľností na Košickej ulici.
- Predpokladaná investícia na dobudovanie areálu prevádzky na Kvačalovej ulici je do 1,500 000 EUR
- Predpokladané ročné úspory 100.000 – 120.000 EUR

Prehľad hospodárskych výsledkov spoločnosti od r. 2002 do r. 2010

Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. dlhodobo vytváral straty v oblasti poskytovania služieb vo verejnom záujme. DPMŽ nemal uhrádzané odsúhlasené dotácie v plnej výške, čím vznikali pohľadávky za neuhradené dotácie od roku 2002 a zároveň neboli vyrovnávané vznikajúce pohľadávky za neuhradené straty.

Spoločnosť dosahovala v priebehu rokov 2002 až 2010 nasledujúce hospodárske výsledky :

| ROK | HOSPODÁRSKY VÝSLEDOK V TIS. SK | HOSPODÁRSKY VÝSLEDOK SPOLOČNOSTI V € |
|------------|---|---|
| 2002 | -1 122 | -37 244 |
| 2003 | -6 542 | -217 155 |
| 2004 | -3 820 | -126 801 |
| 2005 | 724 | 24 032 |
| 2006 | -59 002 | -1 958 508 |
| 2007 | 252 | 8 365 |
| 2008 | 39 828 | 1 322 047 |
| 2009 | | -727 347 |
| 2010 | | -697 962 |



V roku 2006 spoločnosť hospodárila so stratou vo výške 1 958 508 € (59 002 tis. SK), túto stratu ovplyvnila opravná položka voči Mestu Žilina vo výške 2 022 085 € (60 917 333,- SK) za nevyplatené dotácie rokov 2002,2003,2004,2005,2006.

V roku 2008 spoločnosť dosiahla zisk vo výške 1 322 047 € (39 828 tis. Sk), tento zisk vznikol na základe zúčtovania opravnej položky voči Mestu Žilina v rovnakej výške ako bola načítovaná v r. 2006, vo výške 2 022 085 €.

V máji r.2008 Mesto Žilina predalo DPMŽ majetok, ktorým si vyrovnaťo záväzky z nevyplatených dotácií vo výške 2 022 085 € a neuhradených strát za r. 2002,2003,2004 vo výške 381 198 €. Táto kúpna zmluva bola vo výške 2 403 283 € (72 401 298 Sk).

Disponibilné finančné prostriedky DPMŽ neboli pridelené !!!!

Straty z činnosti v rámci poskytovania služieb vo verejnom záujme:

| ROK | STRATY Z POSKYTNUTIA SLUŽIEB VO VEREJNOM ZÁUJME (MHD) V EUR |
|--------------|--|
| 2009 | 882006 |
| 2010 | 885108 |
| Spolu | 1 767 114€ |

Mestské zastupiteľstvo odsúhlasilo vyrovnanie straty vo výške 1 767 114 € do 31.12.2012.

Otázka použitia zisku z podnikateľskej činnosti dopravného podniku:

Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. bol v strate, ako celá spoločnosť, nie len v časti poskytovania služieb vo verejnom záujme.

Zisk z podnikateľskej činnosti - v podstate ide o „interný“ zisk, ktorý je v konečnom dôsledku započítaný s ostatnými stratami pri účtovnej závierke. Zjednodušene povedané, zmluva o službách vo verejnom záujme musí presne definovať čo sú výnosy a čo sú náklady z tejto činnosti.

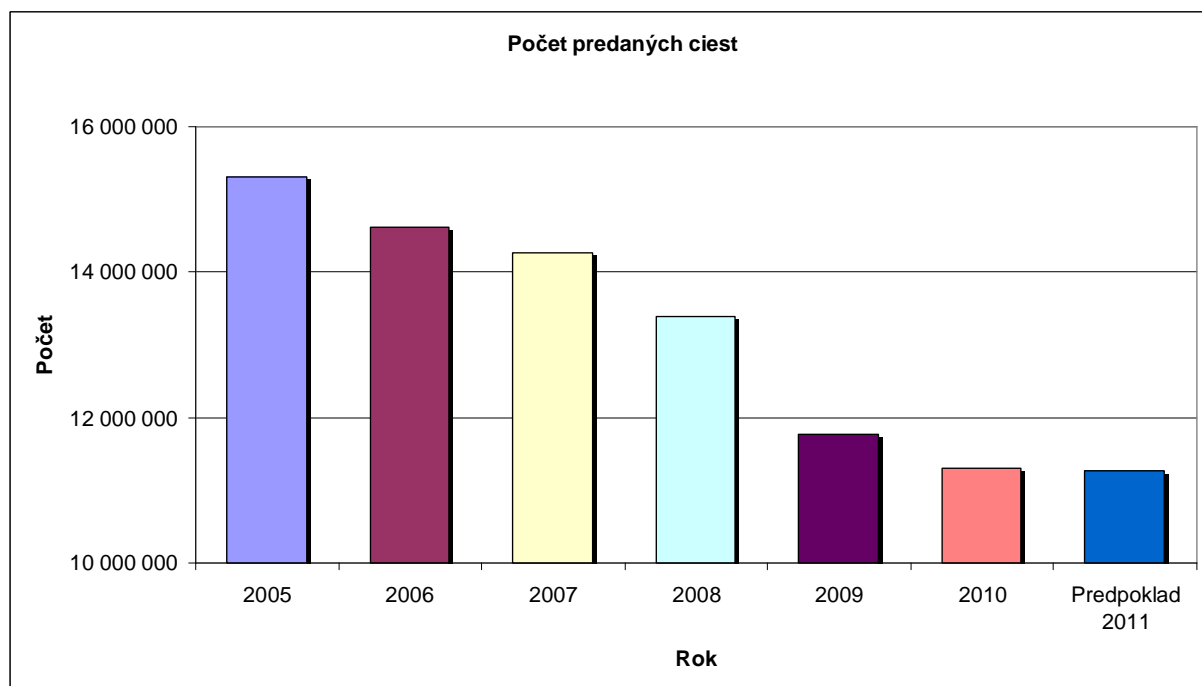
Uznaným a teda započítaným výnosom môže byť len to, na čo sme vynaložili oprávnené náklady. Použit' zisk z podnikateľskej činnosti na dofinancovanie straty vo verejnom záujme môžeme na základe rozhodnutia jediného akcionára, resp. spoločníka len výsledok po zdanení, čo je zatiaľ len strata, žiaden zisk. Všetky ostatné sledovania a vykazovania sú len controllingové analýzy. Ak by dotácia presne pokrývala stratu vo verejnom záujme, potom by DPMŽ dosiahol zisk a ten by mohol byť ďalej rozdelený buď na výplatu dividend, alebo by mohol byť reinvestovaný do DPMŽ. V ostatných prípadoch sa len jedná o formu krízovej dotácie. Okrem toho by to bolo porušenie zákona o cenách, vyhlášky MDPT SR c. 151/2003 Z.z., zákona 431/2002 o účtovníctve, zákona 523/2004 o rozpočtových pravidlách verejnej správy ako bol by to aj v rozpore s nariadením EU, atď.....

Prehľad vývoja prepravených osôb, predaných ciest a tržieb

Voľba dopravného prostriedku v osobnej doprave je vôľou jednotlivca, ktorá podlieha jeho úvahám hodnotiacim ekonomiku prepravy, čas, kvalitu a ďalšie čisto subjektívne kritériá.

Vývoj v Žiline vykazuje postupné znižovanie podielu MHD k individuálnej automobilovej doprave spôsobené rastúcim stupňom automobilizácie, rozrastajúcimi sa možnosťami bezproblémového parkovania v centre mesta, ako aj zníženou úrovňou poskytovaných služieb, najmä vo forme zastaraného vozidlového parku dopravcu.

V nasledovnom grafickom vyjadrení je znázornený vývoj počtu predaných ciest, ktorý kopíruje vývoj počtu prepravených cestujúcich mestskou hromadnou dopravou.



| Počet predaných ciest | | | | | | | | |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------|--------------------|
| Rok | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Predpoklad 2011 | Skutočnosť VI/2011 |
| Počet | 15 307 889 | 14 618 456 | 14 273 502 | 13 396 396 | 11 775 439 | 11 312 629 | 11 269 976 | 5 747 688 |
| Medziročné zníženie | | 689 433 | 344 954 | 877 106 | 1 620 957 | 462 810 | 42 653 | |
| Medziročné zníženie(%) | | 4,5 | 2,4 | 6,1 | 12,1 | 3,9 | 0,4 | |

Vývoj tržieb z MHD má klesajúci charakter v dôsledku zníženého počtu predaných ciest cestujúcej verejnosti.

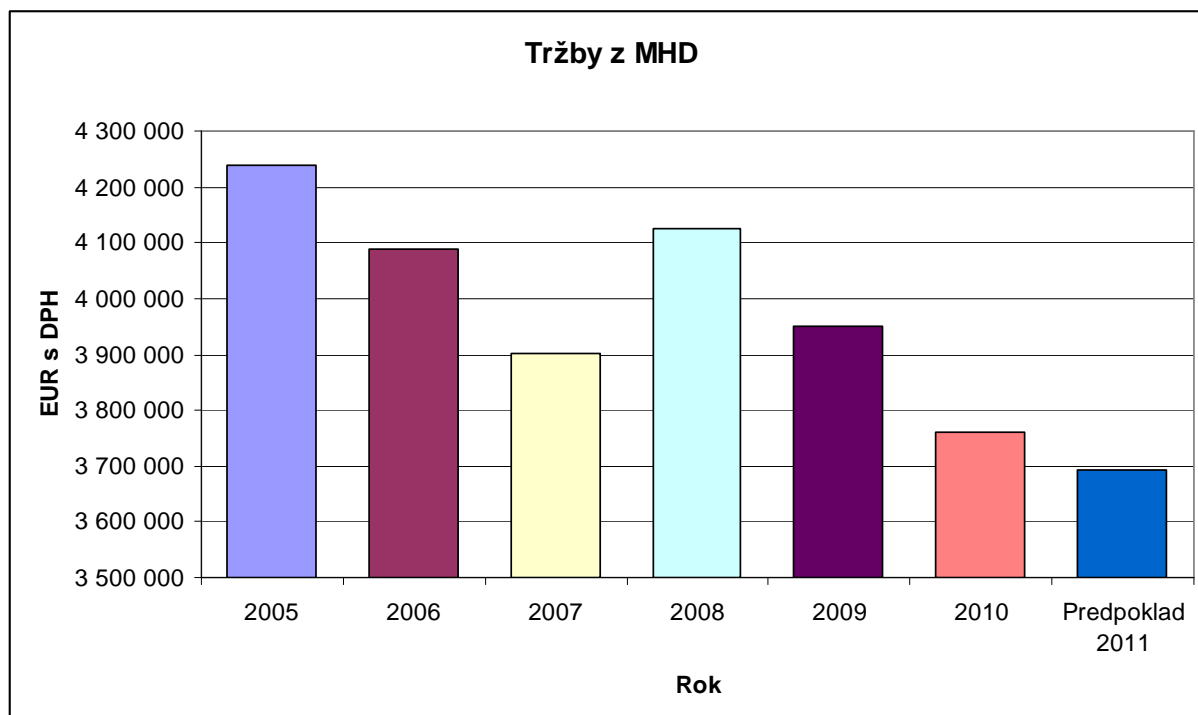
Táto skutočnosť je taktiež ovplyvnená:

- celkovou ekonomickou situáciou; miera nezamestnanosti v žilinskom regióne vzrástla na 14,5 %
- zmenou pravidiel v predplatnom cestovnom od júna 2008 - zamedzením prepadávanie predplatených jász
- v roku 2008 bolo zvýšenie základné cestovné, avšak zároveň boli razantne zmenené pravidlá v poskytovaní množstevných zliav na predplatných lístkoch. V minulosti boli zavedené množstevné zľavy pre jednotlivé predplatné CL v rozmedzí 25 – 40 % zo základnej ceny cestovného lístka. Od roku 2008 sú tieto množstevné zľavy na úrovni 20 – 60% zo základnej ceny cestovného lístka.
Priemerná cena predanej jednej cesty je na predplatných CL od roku 2008: 0,22 EUR

Priemerná cena predanej jednej cesty je na jednorazových CL od roku 2008: 0,43 EUR

- počet držiteľov preukazu na bezplatné cestovanie nad 70 rokov bol v roku 2010: 5 581, táto kategória predstavuje počet od 1 mil. do 2 mil. cestujúcich v kalendárnom roku,

Aj z vyššie uvedených dôvodov neprineslo zvýšenie cestovného v roku 2008 želaný efekt zvýšenia tržieb tak, ako bol prezentovaný v dôvodovej správe pri predložení materiálu na zvýšenie cestovného do Mestského zastupiteľstva v roku 2008.



| Rok | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Predpoklad 2011 | Skutočnosť VI/2011 |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------|--------------------|
| Tržby (EUR) | 4 238 639 | 4 088 267 | 3 901 766 | 4 124 861 | 3 951 509 | 3 760 067 | 3 692 939 | 1 883 399 |
| Medziročné zníženie/zvýšenie(%) | | -150 372 | -186 501 | 223 095 | -173 352 | -191 442 | -67 128 | |
| Medziročné zníženie/zvýšenie | | -3,5 | -4,6 | 5,7 | -4,2 | -4,8 | -1,8 | |

Úvery a leasingy s najväčšou finančnou záťažou pre spoločnosť, ktoré boli poskytnuté dopravnému podniku v predchádzajúcich obdobiach a ktoré je nutné splácať v súčasnom období:

| Úvery | Financ. ústav | Celk. výška záväzku v € | Splátka v r. 2011 € | Aktuálny zostatok v € | Splatnosť |
|---|-----------------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------|--|
| Úver na modernizáciu verejného osvetlenia | VÚB a.s. | 2 283 010 | 108 712 | 2 269 421 | 25.4.2025, 13 589 € mesačne |
| Úver na DPH – verejné osvetlenie | VÚB a.s. | 433 772 | 433 772 | 433 772 | 30.4.2011 (pôvodný termín) |
| | | | | | |
| Leasing | | | | | |
| 8 ks Busov KAROSA Zabezpečenie prepravy KIA | Unicreditleasing /CaC Leasing/ | 1 745 133 | 439 008 | 439 008 | 219 504 € 31.10.2011 219 504 € 31.12.2011 |
| T-bus MHD Škoda TR –generálna oprava trolejbusu zabezpečená formou leasingu | VÚB leasing | 216 939 | 44 232 | 151 126 | 9.10.2014 3 686 /mes. |
| | | | | | |
| Spolu : | | 4678854 | 1025724 | 3258777 | |

Poznámka k leasingu (8ks KAROSA):

V roku 2006 dopravný podnik uzavrel leasingovú zmluvu vo výške 1745133 EUR a zakúpil 8 ks autobusov KAROSA. Leasing 8 ks autobusov pre dopravu KIA: Začiatok leasingovej zmluvy bol 05.08.2006 a ukončenie leasingu malo byť 05.02.2011.

Posun v splátkovom kalendári bol k dnešnému dňu uplatnený 3 x.

Poznámka k úveru na DPH k VO:

VÚB a.s. – úver na DPH k verejnému osvetleniu 433 772 € pôvodne splatný 30.4.2011. Bola uplatnená žiadosť o prolongáciu úveru, dohodnutý nový splátkový kalendár je so splatnosťou od 31.10.2011 do 30.4.2012.

| Možnosti vyrovnaní závazkov DPMŽ | | | | |
|---|----------------|---|-------------------------------|---|
| | Příjmy | Rozhodující závazky které je potřebné vyrovnat zo strany DPMŽ | Zostatok po uhradení závazkov | |
| Úver na modernizáciu verejného osvetlenia | | 2283010 | | Mesačná splátka: 13589 €. O túto čiastku je potrebné zvýšiť mesačnú dotáciu Mesta Žilina na verejné osvetlenie. Mesto musí uhrádzať DPMŽ (dotovať) všetky náklady spojené s prevádzkou, údržbou a splácaním úveru na modernizáciu VO. |
| Strata vo verejnom záujme za rok 2009 | 882006 | | | Uznesenie MZ, vyrovnanie straty do 31.12.2012 |
| Strata vo verejnom záujme za rok 2010 | 885108 | | | Uznesenie MZ, vyrovnanie straty do 31.12.2012 |
| Úver na DPH v rámci modernizácie VO | | 433772 | | Uvedené závazky DPMŽ je možné uhradiť len z príjmov v rámci vyrovnaní neuhradených strát zo strany Mesta Žilina. |
| Leasing na 8 ks autobusov | | 439008 | | |
| Neuhradené dodávateľské faktúry | | 214427 | | |
| Spolu (bez úveru na modernizáciu VO) | 1767114 | 1087207 | 679907 | Zostatok je možné použiť na investovanie do MHD |

| | | | | |
|--|--------|---------|--|---|
| Aktuálny stav pohľadávok z obchodného styku voči odberateľom | 347299 | | | Z toho pohľadávka voči Mestskému hokejovému klubu Žilina je 128838 EUR. Zostatok je vymáhaný súdnou cestou. |
| Predpokladaný HV spoločnosti za rok 2011 | | -950000 | | Rok 2011 sa vyvíja podľa predchádzajúcich období pri výraznom zvýšení nákladov (PHM, odvody, dane, DPH) |

| Predpoklad vývoja v roku 2012 | | | | |
|---|--|--|--|---|
| Predpoklad na rok 2012 | V roku 2012 je pri predpoklade zvýšenia cestovného, dotácie Mesta Žilina a zníženia nákladov možné dosiahnuť nulový až plusový HV. | | | |
| | Příjmy | | | |
| Zvýšený príjem po zvýšení cestovného o: | 700000 | | | Predpoklad po zvýšení cestovného. |
| Zníženie nákladov DPMŽ | 150000 | | | Zníženie režijných nákladov,, ceny náhradných dielov. |
| Zvýšenie dotácie z MR | 200000 | | | Nutnosť zvýšiť dotáciu. |
| Spolu | 1050000 | | | |

Stav vozidlového parku:

Trolejbusový park nebol obnovovaný už 9 rokov, od roku 2002. Typy trolejbusov, ktoré v Žiline jazdia, skončili sériovú výrobu v roku 2003, resp. 2004. Morálne aj technicky má dopravný podnik najviac zastaraný vozidlový park trolejbusov v bývalom Československu, hoci máme najmladšiu trolejbusovú trať. Najstaršie trolejbusy majú vek 19 rokov.

Autobusový park je síce mladší, ako je trolejbusový, no DPMŽ prevádzkuje aj autobusy, ktorých vek je už za hranicou životnosti (technickej i morálnej). Uvažované nahradzované autobusy majú v súčasnosti vek v rozmedzí od 14 do 18 rokov.

Prehľad vybraných ukazovateľov údržby a prevádzky trolejbusov a autobusov v MHD za rok 2010

| | Autobusy | Trolejbusy |
|--|------------------|-------------------|
| Počet prepravených osôb | 2917031 | 8243077 |
| Počet prepravených osôb v % | 26,14 | 73,86 |
| Sp. nafty [€] / Sp. energie [€] | 508563 | 529412 |
| Spotreba materiálu [€] | 203926 | 227636 |
| Práca [€] | 295623 | 453500 |
| Náklady na údržbu [€/ 100 km] | 29,49 | 37,51 |
| Náklady vrátane spotreby (€/ 100 km) | 59,51 | 66,66 |
| Spotreba nafty / Sp. tr. el. energie (€/100km) | 30,02 | 29,15 |
| Spotreba [l/100 km] / Spotreba (kWh/100km) | 33,04 | 239,86 |
| Sp. nafty [l] / Spotreba [kWh] | 559737 | 4355930 |
| Najazdené kilometre | 1693933 | 1816002 |
| Miestové kilometre tis. | 160790000 | 228842000 |
| Náklady na údržbu + spotreba v EUR / 1 prepravenú osobu | 0,35 | 0,15 |
| NÁKLADY SPOLU v € | 3 587 500 | 4 020 152 |
| Náklady spolu / 1 prepravenú osobu | 1,23 | 0,49 |
| EKONOMICKÁ CENA VÝKONU | 2,12 | 2,21 |

Trolejbusová doprava

Je potrebné odpovedať aj na otázku, či trolejbusovú dopravu v Žiline zachovať, alebo ju postupne utlmiť.

Trolejbusová doprava pokrýva všetky veľké sídliská a centrá. Treba si uvedomiť, že aj v prípade postupného utlmovania trolejbusovej dopravy, keď by bola intenzita trolejbusovej dopravy nízka, servis sa musí robiť ako na celom trakčnom systéme, tak aj na prevádzkovaných, čo sa prenesie do podstatne vyšších prevádzkových nákladov.

Niektoré výhody trolejbusovej dopravy v Žiline:

- trolejbusy v Žiline prepravujú až 73 percent cestujúcich,
- trolejbusová doprava je nosným dopravným systémom MHD v Žiline,

- trolejbusová doprava v Žiline je najmladšia v bývalom Československu,
- v žiadnom meste na Slovensku, napriek úvahám o zrušení, trolejbusová doprava nebola zrušená,
- podstatne nižšia hlučnosť v porovnaní s ostatnými druhmi vozidiel hromadnej osobnej dopravy,
- dobré trakčné vlastnosti trolejbusu využiteľné v geografickom rozložení mesta,
- väčšia životnosť a účinnosť elektrického trakčného motora v porovnaní so spaľovacím motorom,
- v prípade nákupu nových trolejbusov, tieto šetria elektrickú energiu do 30 % - oproti súčasne používaným modelom,
- trolejbus má takmer nulové straty behu naprázdno v čase státia na zastávkach a na križovatkách.

Niektoré nevýhody trolejbusovej dopravy

- závislá trakcia z hľadiska napájania, ako aj linkového vedenia,
- náklady na udržiavanie trakčného vedenie,
- náklady na udržiavanie meniarí,
- obstarávacia cena trolejbusu je cca o 60% vyššia v porovnaní s autobusmi ,
- architektúra mesta (trakčné podpery, trakčné vedenie),
- do celého pevného trakčného systému neboli vložené zásadné investície od jeho vybudovania a do budúcnosti je potrebné počítať s investíciami aj na modernizáciu trakčného vedenia a meniarí,
- trakčné meniarne v Žiline sú napájané len z jedného energetického bodu. Pri výpadku je odstavená celá trakcia v meste.

Trolejbusová doprava v Žiline. Ako ďalej?

Na túto jednoduchú otázku nie je až taká jednoduchá odpoveď. Najbližšie pravde by bolo asi tvrdenie, že trolejbusy sú lacnejšie alebo drahšie ako autobusy, podľa toho, akým spôsobom sú používané. Závisí to na mnohých faktoroch, ako napríklad frekvencia trolejbusových spojov na jednotlivých linkách, amortizácii nákladov na pevné zariadenia (trate, meniarne) i na vozidlá. Všeobecne sa dá povedať, že čím viac trolejbusy jazdia, tým sú lacnejšie. Podľa vyššie uvedených argumentov, ale aj podľa uvedených vybraných ukazovateľov autobusovej a trolejbusovej dopravy, je možné konštatovať, že trolejbusová doprava v Žiline je z hľadiska ekonomickej výhodnosti v miernej nevýhode oproti autobusovej doprave. Tu je nutné poznamenať, že aj v prípade, že trolejbusy v Žiline sú podstatne staršie ako autobusy. Ekonomická cena výkonu trolejbusovej dopravy je 2,21 EUR, autobusovej 2,12 EUR.

Ak v najbližších rokoch dopravný podnik nezačne nárazovo s nákupom nových trolejbusov, trolejbusová doprava sa stane výrazne ekonomickejšou dopravou.

Obnova vozidlového parku formou generálnych opráv do budúcnosti z dlhodobého hľadiska je neefektívna a dlhodobo neúnosná.

Pri zodpovedaní na otázku ako ďalej s trolejbusovou dopravou v Žiline musia sa všetci kompetentní zaoberať hľadaním odpovedí na minimálne tieto otázky:

1. Aký vývoj bude mať poskytovanie prevádzkovej a kapitálovej dotácie od objednávateľa v nasledujúcich rokoch?
2. Ako sa bude obnovovať vozidlový park trolejbusov?
3. Aký bude vývoj tržieb cestovného v MHD Žilina?
4. Aké sú alternatívy presunu trolejbusovej prevádzky iný druh dopravy a aké sú finančné možnosti ich realizácie?
5. Aké sú pozitíva a negatíva pri zrušení, útlme, zachovaní súčasného stavu alebo rozšírení trolejbusovej dopravy v dlhodobom horizonte z pohľadu ekonomickeho a ekologického?

Na zodpovedaní týchto otázok sa musia spolupodieľať všetci zainteresovaní na mestskej hromadnej doprave vôbec.

V každom prípade, každá doprava má svoje výhody aj nevýhody.

Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. sa vyslovuje za zachovanie trolejbusovej dopravy v meste. Avšak toto stanovisko je podmienené finančnými zdrojmi na jej obnovu nie len zo strany DPMŽ, ale aj Mesta Žilina.

Je nevyhnutný nákup nových trolejbusov v roku 2012 a 2013 najmenej 20 ks - nízkopodlažných a následne pokračovať s obnovou celého vozidlového parku.

Hlavné prínosy moderných trolejbusov

- nižšia spotreba elektrickej energie nových trolejbusov až do 30%,
- úspora na opravách, údržbe a náhradných dieloch,
- nízkopodlažnosť trolejbusového vozového parku je v súčasnosti 0% - **stúpne na 50%** - možnosť poskytovať garantované nízkopodlažné spoje pre cestujúcich - preprava do zdravotníckych zariadení,
- výrazne zvýšená kvalita a pohodlie prepravy cestujúcich.

Autobusový vozidlový park

Nutnosť nákupu nízkopodlažných autobusov najmenej 6 ks v roku 2012 a 2013 a následne pokračovať s obnovou celého vozidlového parku.

Hlavné výhody:

- úspora na opravách, údržbe a náhradných dieloch,
- nízkopodlažnosť autobusového vozového parku je v súčasnosti 21% - **stúpne na 36%** - možnosť poskytovať garantované nízkopodlažné spoje na niektorých linkách,
- výrazne zvýšená kvalita a pohodlie prepravy cestujúcich.

Obnova vozového parku

Stagnácia obnovy a modernizácie vozového parku bola spôsobená i neposkytnutými kapitálovými dotáciami z Mesta Žilina (kapitálová dotácia nebola poskytnutá od roku 2008) a zároveň zamietnutím žiadosti o nenávratný finančný príspevok z finančných zdrojov Európskej únie z Ministerstva životného prostredia SR v operačnom programe "Životné prostredie", prioritná os 3: Ochrana ovzdušia a minimalizácia nepriaznivých vplyvov zmeny klímy.

Kritický stav vozového parku si vyžiadala generálne opravy trolejbusov, ktoré sa vykonávali od roku 2008 v Dopravní spoločnosti Zlín. Zgenerálokovaných bolo 9ks trolejbusov, z toho 4ks kĺbových a 5 ks krátkych, v celkovej sume cca. 780 138€. Vychádzame z účtovných podkladov, kde je rozdelená generálna oprava na modernizáciu, ktorá tvorí cca. 70% a opravu, ktorá tvorí 30% z celkovej sumy. V priemere je cena generálnej opravy 1 ks kĺbového trolejbusu 140 000€ bez DPH a krátkeho trolejbusu 80 000€. Náklady na opravu a údržbu zgenerálokovaných trolejbusov boli v rokoch 2009-2010 657 547€. V cene je zahrnutá práca a spotreba materiálu.

Od roku 2011 boli plánované generálne opravy, ktorých realizácia sa mala uskutočniť do roku 2016 (viď oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania 08350 – MRS, Vestník č. 248/2010-30.12.2010). Predpokladaný harmonogram generálnych opráv bol 6ks trolejbusov za rok, kde predpokladaná hodnota za generálne opravy bola 800 000€/rok, čo predstavovalo spolu 4.800.000 EUR.

Po ukončení uvedených generálnych opráv v r. 2016 by DPMŽ bol nútený od roku 2017 opäť realizovať generálne opravy.

Z uvedených faktov vyplýva, že generálne opravy vozidiel nie sú vyhovujúce, pretože sa jedná o neustále opakujúci cyklus obnovy a modernizácie vozového parku. Prevádzkové náklady sa generálnymi opravami v podstatnej miere neznižia, len sa predĺži životnosť.

Zároveň by nedošlo k obnove vozového parku nákupom nových trolejbusov a nových technológií, ktoré by priniesli šetrenie a predovšetkým by trolejbusy ostali morálne, ale aj fyzicky zastarané.

Generálnou opravou sa nevymení celé vozidlo, len sa opravujú a zmodernizujú niektoré dôležité časti, avšak vozidlo stále ostáva staré a na údržbu a prevádzku náročné.

Podstatnými nákladmi DPMŽ na prevádzku autobusov a trolejbusov, ktoré ovplyvňujú hospodársky výsledok, sú:

- spotreba pohonných hmôt,
- spotreba trakčnej energie,
- spotreba náhradných dielov na opravu vozového parku,
- vynaložená práca na údržbu,
- spotreba ostatného materiálu na údržbu vozového parku.

V roku 2011 plánuje DPMŽ vyradenie z majetku 2 ks kĺbových trolejbusov, ktoré podnik nevyužíva z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu (v prípade ich zaradenia do prevádzky by bolo nutné vynaložiť vysoké finančné prostriedky na ich opravu). Pre informáciu celkové náklady na opravy týchto dvoch trolejbusov za posledné 2 roky boli 33 066€ pri minimálnych odjazdených kilometroch.

Nakoľko je technický stav vozového parku nepriaznivý a náklady na opravu a udržiavanie neustále narastajú, je potrebné realizovať obnovu vozového parku podniku, najvýhodnejšie obstaraním nových vozidiel.

DPMŽ v súčasnosti intenzívne rokujú s bankami o možnostiach financovania nákupu nových trolejbusov a autobusov. Rokovania prebiehajú najmä za účelom zisťovania možností poskytnutia finančných zdrojov a z dôvodu jasného vyčíslenia celkových nákladov na obstaranie nových vozidiel. Je nutné si uvedomiť množstvo vynaložených prostriedkov na údržbu a prevádzku súčasného vozového parku a finančné prostriedky, ktoré je nutné vynaložiť v budúcnosti na stále sa zvyšujúce nároky na údržbu takýchto vozidiel.

V prípade, že by sa takéto finančné zdroje „našli“, v roku 2012 by sme navrhovali obnovu vozového parku nasledovne:

- 7ks kĺbových trolejbusov,
- 3ks krátkych trolejbusov,
- 3ks autobusov dĺžky 10,5m.

v roku 2013:

- 7ks kĺbových trolejbusov,
- 3ks krátkych trolejbusov,
- 3ks autobusov dĺžky 12,5m.

Možnosti prefinancovania nákupu nových vozidiel:

- investičný úver,
- leasing,
- kapitálová dotácia od Mesta Žilina.

Investičný úver – zastrešuje DPMŽ, kde sa zakladá predmet úveru (nakupované vozidlá) a je potrebné zložiť akontáciu vo výške cca.20%. V tomto prípade si DPMŽ uplatňuje DPH jednorazovo pri kúpe predmetu úveru. Účtovne odpisujeme vozidlo 8 rokov, preto by bolo vhodné splátky nastaviť na 8 rokov, po prípade viac – podľa platobnej schopnosti DPMŽ. Pri predĺžení obdobia splácania úveru musíme brať do úvahy navýšenie úroku.

Leasing - zastrešuje DPMŽ, kde zakladáme predmet úveru (nakupované vozidlá) a je potrebné zložiť akontáciu vo výške cca.10%. V tomto prípade si uplatňujeme DPH mesačne počas celej doby splácania. Účtovne odpisujeme vozidlo počas celej doby leasingu.

Kapitálová dotácia – je najvýhodnejšia forma prefinancovania nákupu nového vozového parku pre DPMŽ. Jedinými nákladmi (DPMŽ) v uvedenom prípade sú: povinné zákonné poistné, príp. havarijné. Odpisy budú rozdelené na 8 rokov a výška odpisov je rovnaká ako výnos z kapitálovej dotácie.

- Nové typy trolejbusov dosahujú približne o 20 - 30% nižšiu spotrebu elektrickej energie, a to predovšetkým s príspevom úplne nových technológií a najmä s využitím rekuperácie elektrickej energie,
- v prvých rokoch nie je potrebný servis (okrem základnej údržby),
- je potrebné prehodnotiť náklady na prevádzku a údržbu za predpokladu používania starých typov trolejbusov (energie, údržba, opravy a generálne opravy a potrebnej práce – ceny práce na najbližších 8 až 10 rokov ktoré by boli potrebné na údržbu a prevádzku T-BUSov a aké náklady budú vznikajúť pri prevádzkovaní nových trolejbusov,
- je nutné zvýšiť dotácie z MR,
- je potrebné počítať so zvýšenými príjmami z cestovného – zvýšiť cestovné,
- zo strany Mesta Žilina uhrádzať dotácie dohodnuté v zmluve o službách vo verejnom záujme v plnej výške a v termíne,
- v prípade, že DPMŽ nepristúpi k nákupu nových trolejbusov musia byť prevádzkované trolejbusy plne generované, čo si v konečnom dôsledku vyžaduje obrovské finančné prostriedky bez prínosu šetrenia nákladov na energiu a nákladov na údržbu. Staré trolejbusy nie je možné generovať v nekonečnom cykle.

| |
|---|
| Obnova trolejbusového parku |
| V roku 2010 bolo na roky 2011 až 2016 vyhlásené verejné obstarávanie na generálne opravy trolejbusov 6 ks ročne vo výške 800000 EUR/rok. Na predpokladanú investíciu bolo pravdepodobne uvažované s kapitálovou dotáciou Mesta Žilina v celkovej výške 4800000 EUR. Z dôvodu, že plánované financie neboli k dispozícii, súťaž bola zrušená. Po uplynutí doby 6 rokov by bolo nutné začať nový cyklus generálnych opráv a to za ešte väčších nákladov. Trolejbusy na ktorých je vykonaná GO taktiež potrebujú zvýšenú údržbu. (GO nevymení celé vozidlo za nové). Nedochádza k úsporám na spotrebe el. energie. |

| Návrh na udržanie prevádzkyschopného stavu trolejbusov | | |
|--|-----------|---|
| Ak sa v budúcom roku nepristúpi k obnove trolejbusov ich prevádzka v najbližších rokoch bude pokračovať len za predpokladu extrémne zvyšujúcich sa nákladov na ich údržbu. DPMŽ nemá finančné prostriedky na ich obnovu a táto je možná len formou úveru, leasingu, alebo kapitálovej dotácie. Pri obstaraní nových trolejbusov je nutné uvažovať s väčšou počiatočnou investíciou, nakoľko sa vozidlový park trolejbusov v DPMŽ vôbec neobnovoval. Z dôvodov okamžitého prejavu sa efektu šetrenia na elektrickej energii, náhradných dieloch, servise a údržbe je nutné uvažovať s počiatočným obstaraním 20 ks trolejbusov a následne pokračovať až do úplnej obnovy. | | |
| Príklad na obstaranie 20 ks. trolejbusov | | |
| Základný model (parametre) financovania 20 ks trolejbusov: | | Poznámka |
| 6x krátkych trolejbusov; predpokladaná OC: | 2 160 000 | |
| 14x krátkych trolejbusov; predpokladaná OC: | 7 098 000 | |
| Spolu | 9 258 000 | |
| Vlastné zdroje DPMŽ akontácia 5 % | 462 900 | Zo zostatku po vyrovnaní strát za roky 2009 a 2010 a po uhradení záväzkov DPMŽ. |
| Úver 95 % | 8 332 200 | |
| Doba splácania: | 10 rokov | |
| Istina na 10 rokov: | 8 795 100 | |
| Úrok na 10 rokov: | 2 660 151 | |

| Splácanie úveru | | | | |
|------------------------|---------------------------|----------------------------|--|---|
| | Splátka istiny/rok | zvýšené odpisy /rok | Priemerná výška splátky úroku/rok | Podmienky |
| | DPMŽ | Mesto | Mesto | |
| | 140000 | 744000 | 266000 | 1. Zdroj na splátky DPMŽ vyplýva zo šetrenia el.energie, údržby a ND. |
| | | | | 2. Objednávateľ služieb vo verejnom záujme uzná úroky ako ekonomicky oprávnený náklad. |
| | | | | 3. V prípade, že DPMŽ nebude mať ďalšie zdroje, Mesto Žilina prevezme aj časť záväzkov na splácanie istiny napr. formou kapitálovej dotácie. |
| Spolu | | | | Poznámka |
| Mesto/rok | 1010000 | | | 1. GO trolejbusovov: 800000 EUR/rok len z kapitálových dotácií Mesta Žilina. |
| DPMŽ /rok | 140000 | | | 2. Po GO nedochádza k ušetreniu el. energie (cca. 30%) z dôvodu prevádzkovania nových technológií a nedochádza k výraznému ušetreniu na údržbe, práci a ND. |

Obnova vozového parku autobusov nákupom autobusov na plynový pohon CNG prostredníctvom nenávratného finančného príspevku z prostriedkov Európskej únie

HARMONOGRAM VÝZIEV:

P R I O R I T N Á O S 3 OCHRANA OVZDUŠIA A MINIMALIZÁCIA NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV ZMENY KLÍMY

| OPERAČNÝ CIEĽ | Sektor | Zverejnenie | Uzávierka | Limit | Indikatívna finančná čiastka |
|--|----------------------|--------------------|-----------------------------|--------------|-------------------------------------|
| 3.1 Ochrana ovzdušia (I.,II. a III. skupina aktivít) | verejný/ súkromný | december 2011 | 90 dní od zverejnenia výzvy | | 34 800 000 EUR |

II. skupina: Zníženie emisií znečisťujúcich látok z verejnej dopravy prioritne v oblastiach vyžadujúcich osobitnú ochranu ovzdušia:

A. plynofikácia autobusov (ich náhradou alebo úpravou) verejnej mestskej aj medzimestskej dopravy s budovaním CNG čerpacích staníc v prípade potreby,

B. náhrada autobusovej verejnej dopravy trolejbusovou dopravou, vrátane duobusov (trolejbusov s pomocným dieselovým pohonom),

C. náhrada autobusovej dopravy električkovou dopravou

Pre skupinu II. oprávnených aktivít: zníženie emisií znečisťujúcich látok z verejnej dopravy prioritne v oblastiach vyžadujúcich osobitnú ochranu ovzdušia

- **Nebudú podporované projekty, pri ktorých zároveň spolu so zvýšením podielu trolejbusovej, električkovej dopravy, prípadne dopravy na CNG alebo LPG nedôjde k zníženiu podielu autobusovej dopravy na naftu, prípadne benzín**
- Zníženie emisií znečisťujúcich látok z verejnej dopravy sa bude realizovať prioritne v oblastiach vyžadujúcich osobitnú ochranu ovzdušia.
- Projekty obsahujúce len vybudovanie CNG čerpacích staníc nie sú oprávnené. **Budovanie CNG čerpacích staníc je oprávnenou aktivitou len v spojení s aktivitou plynofikácie autobusov a CNG čerpacie stanice musia byť budované len pre účely plynofikácie autobusov.**
- Podmienkou oprávnenosti nákladov na nákup električiek, trolejbusov alebo duobusov je existencia trolejbusovej a električkovej trate.
- **Výstavba nových električkových a trolejbusových tratí nie je oprávneným nákladom.**

V predchádzajúcom období bol dopravným podnikom 3 x vypracovaný projekt a podaná žiadosť o nenávratný finančný príspevok. Všetky podané žiadosti boli neúspešné.

V roku 2011 bol 3 x zmenený harmonogram výziev na predkladanie žiadostí. Pôvodné termíny boli v apríli, auguste a v októbri. Aktuálny termín zverejnenia je december 2011.

Dopravný podnik zvažuje všetky plusy a mínusy obstarania a následného prevádzkovania autobusov na CNG pohon. Prevádzkovanie autobusov CNG si vyžaduje viac pravidelných predpísaných kontrol technického stavu pozostávajúcich napríklad z kontrol tlakových nádob. Jedno vozidlo má podľa typu 6 až 10 tlakových nádob. Servisné haly musia byť špeciálne vybavené, je potrebné upraviť dielne na podmienky udržiavania takýchto vozidiel.

Rozhodujúca je tiež podmienka vybudovania CNG čerpaciej stanice. Jednou z podmienok je rozvod plynu s vysokým tlakom. V súčasnosti však prebiehajú rokovania s SPP o ďalších možnostiach, ako aj o prefinancovaní takejto investície.

V súčasnosti DPMŽ má vozovňu autobusov n Košickej ulici. Z pohľadu vybudovania CNG čerpaciej stanice musí byť rozhodnuté o vozovni na Košickej z hľadiska jeho predaja a taktiež o plánovanom dobudovaní areálu na ulici Kvačalova. Podľa toho by sa umiestnila CNG ČS v blízkosti jedného, alebo druhého areálu.

Jedna z nevýhod je tiež, že odpisy z takto obstaraných vozidiel sa tvoria len zo sumy vložených vlastných financií t.j. 5% celkovej investície.

Z dôvodov využitia novej CNG čerpaciej stanice (SPP musí garantovať odber CNG plynu 12 rokov v nie malom objeme) a aby bola investícia citelná z pohľadu podniku, ako aj cestujúcej verejnosti, je potrebné uvažovať aspoň s 20 autobusmi na CNG pohon.

Obstarávací cena autobusov na CNG pohon sú výrazne drahšie oproti naftovým. V skutočnosti je potrebné uvažovať min. s investíciou 6 až 8 mil. EUR čo predstavuje vlastnú investíciu na úrovni 300 až 400 tis. EUR bez čerpaciej stanice a ďalších nutných úprav v servisných halách. CNG autobusy majú vyššiu spotrebu. Nie je garantovaná výška spotrebnej dane paliva CNG, čo môže do budúcnosti ešte predražiť prevádzku.

TARIFA

Z hľadiska tarifnej politiky je potrebné konštatovať, že zvýšenie tržieb nie je priamo úmerné zvýšeniu maximálnych cien. Preto pri zvyšovaní cestovného je potrebné sa zaoberať aj ďalšími vplyvmi, medzi ktoré patrí vplyv ceny na výšku dopytu po prepravnej službe.

Všeobecne tiež platí, že ak by sa znížili zľavy pre žiakov a študentov, neznižila by sa podstatne frekvencia ciest, lebo školská dochádzka je povinná. Na druhej strane, ak by sa redukovali zľavy pre dôchodcov, tak najmä tí s nižšími dôchodkami by obmedzili výdavky na cestovanie.

Priemerná cena predaných predplatných CL je od roku 2008: 0,22 EUR
Priemerná cena predaných jednorazových CL je od roku 2008: 0,43 EUR

Z uvedeného porovnania vyplýva, že predplatné cestovné lístky sa priemerne predávajú s takmer 50 % zľavou oproti papierovým CL.

Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. navrhne zvýšenie základného cestovného.

Taktiež je nutné upraviť množstevné zľavy na predplatné lístky na viac ciest. V minulosti boli zavedené množstevné zľavy pre jednotlivé predplatné CL v rozmedzí 25 – 40 % zo základnej ceny cestovného lístka. Od roku 2008 sú tieto množstevné zľavy na úrovni 20 – 60% zo základnej ceny cestovného lístka.

V MHD v Žiline je pomerne zložitá štruktúra tarify a tarifných podmienok. Jednoznačne odporúčame do budúcnosti zjednodušiť celú Tarifu. Platná Tarifa je jedinečná v rámci všetkých miest na Slovensku. Jej komplikovanosť môže skôr odrádzať cestujúcich od využívania MHD.

Do budúcnosti je potrebné Tarifu zjednodušiť napríklad formou elektronických predplatných časových lístkov na neobmedzený počet jász v danom období a optimalizovať cenu takýchto lístkov, aby boli prístupnejšie širokej cestujúcej verejnosti.

Súčasná konštrukcia Tarify a predplatných CL neumožňuje znížiť cenu používaných EXTRA lístkov na neobmedzený počet jász nakoľko cena takéhoto lístka je viazaná na celý systém konštrukcie predplatných lístkov na viac ciest. Pokiaľ by cena EXTRA lístka bola nižšia, tento by mohol úplne eliminovať využívanie predplatných lístkov na viac ciest. Naopak ceny predplatných lístkov na viac ciest spôsobujú nárast ceny neobmedzeného predplatného EXTRA lístku.

Optimalizácia spojov stávajúcich liniek

Linkové vedenie bolo naposledy zmenené v októbri 2007. Zmene linkovania predchádzala aj verejná diskusia s možnosťou pripomienkovania návrhu predloženého občanom Žiliny. Návrh bol postavený na nasledujúcich základných tézach:

1. priame spojenie sídlisk s centrom mesta
2. priame spojenie medzi jednotlivými sídliskami
3. spojenie sídlisk s nemocnicou
4. spojenie sídlisk so Žilinskou univerzitou a výberovými strednými školami
5. spojenie sídlisk s obchodnými centrami
6. spojenie sídlisk s priemyselnou zónou (ul. Priemyselná)
7. pravidelný interval

Nakoľko sa však časové podmienky prepravy cestujúcich menia, vidíme potrebu optimalizovať niektoré časy spojov s cieľom zvýšenia, alebo aspoň udržania si počtu prepravených cestujúcich a zároveň zníženia nákladov.

Jeden z veľkých nedostatkov je, že Mesto Žilina nemá do dnešného dňa vytvorený plán dopravnej obsluhy.

Podľa zákona o doprave na dráhach a zákona o cestnej doprave má obstarávateľ MHD povinnosť kryť straty dopravcu pri poskytovaní objednaných služieb vo verejnom záujme. Je preto v záujme obstarávateľa týchto dopravných služieb minimalizovať straty, ale zároveň obstaráť službu v zodpovedajúcej kvalite. Na základe vyššie uvedených zákonov plán dopravnej obsluhy zostavuje objednávateľ dopravných služieb.

Dopravnou obsluhou sa rozumie vytvorenie ponuky prepravných výkonov v pravidelnej autobusovej doprave na uspokojovanie prepravných potrieb obyvateľov žijúcich na území obce, ktorá zodpovedá dopytu cestujúcich vzhľadom na frekvenciu, presnosť a pravidelnosť spojov, možnosť prestupu, vzdialenosť k zastávkam, bezpečnosť, výbavu a čistotu autobusov, tarifu pre jednotlivé skupiny obyvateľov, ako aj na prístup k informáciám dôležitým pre cestovanie.

V záujme zabezpečenia dopravnej obsluhy mesto v mestskej autobusovej doprave zostavuje plán dopravnej obsluhy, ktorý verejný záujem konkretizuje. Pri jeho zostavovaní sa berú do úvahy aj existujúca dopravná infraštruktúra, ponuka prepravných výkonov verejnej osobnej dopravy, zámery v rámci územnoplánovacej činnosti, záujmy ochrany a tvorby životného prostredia, požiadavky na bezbariérový prístup ťažko zdravotne postihnutých osôb, úroveň tarify pre jednotlivé skupiny obyvateľov.

V pláne sa na základe jestvujúcej alebo plánovanej štruktúry osídlenia a prognózy očakávaných prepravných prúdov stanovujú ciele a rámcové zámery na ponuku prepravných výkonov a ich financovanie, ako aj prípadné nutné investície. Rámcové zámery musia obsahovať aj všetky požiadavky potrebné na posúdenie kvality osobnej dopravy.

Problémom je, že rozsah a kvalita dopravnej obsluhy v Meste Žilina, predovšetkým základnej dopravnej obsluhy, nie je definovaná plánom dopravnej obsluhy a doposiaľ v potrebnom rozsahu ani zmluvou o službách vo verejnom záujme a je ponechaná iba na finančných možnostiach obstarávateľa a dodávateľa týchto služieb. Základná dopravná obsluha je definovaná, ako zabezpečenie primeranej dopravy počas všetkých dní v týždni z dôvodu verejného záujmu, predovšetkým do zamestnania, škôl, úradov, zdravotníckych zariadení poskytujúcich základnú zdravotnú starostlivosť, vrátane dopravy späť.

Je nutné, aby Mesto Žilina zostavilo plán dopravnej obsluhy, a to s prihliadnutím na demografiu, vekovú štruktúru obyvateľstva Žiliny, ekonomickú aktivitu obyvateľov, dochádzku a odchádzku z práce, ale aj mimo Žiliny, nezamestnanosť v meste, školstvo, umiestnenie zdravotníckych zariadení, úradov a inštitúcií. V pláne dopravnej obsluhy je nutné uvažovať aj s geografiou mesta, dopravnou infraštruktúrou, ale aj s pešou a cyklistickou dopravou a najmä aj so statickou dopravou, a to všetko z pohľadu na mestskú hromadnú dopravu.

Optimalizácia turnusových obehov vozidiel v MHD

Dopravný podnik dnes využíva na tvorbu cestovných poriadkov (*všetkých typov – služobné, predajné, dispečerské, zastávkové*) software od spoločnosti FS Software z Olomouca. Pri tvorbe grafikonov a následnej skladbe služobných cestovných poriadkov, je možný rôzny prístup. Za takmer už 20 rokov práce pri tvorbe grafikonov v DPMŽ, je potrebný nezávislý pohľad odborníkov, ktorý sa pokúsia optimalizovať turnusový obchod vozidiel v MHD Žilina a zaisťiť tak:

- čo najmenší počet presunových /prázdnych/ kilometrov,
- čo najmenšie prestojové časy a tým aj najväčšie využitie vozidiel na „prácu“,
- čo najmenší počet vozidiel nasadených do premávky.

DPMŽ oslovil:

- 1) Žilinskú univerzitu v Žiline,
- 2) Firmu FS Software Olomouc, vývojová firma na tvorbu cestovných poriadkov a ostatných plánovacích činností v oblasti dopravy

Je možné, že nie všetky 3 vyššie uvedené podmienky sa budú dať zaistiť naraz.

Niektoré návrhy na zmenu v linkách MHD (nie celoplošná zmena trasovania; k zásadným zmenám trasovania liniek musí predchádzať podrobná štúdia za predpokladu existencie plánu dopravnej obslužnosti).

A) Predĺženie linky č. 30

Na základe prieskumu medzi študentmi a zamestnancami Žilinskej univerzity (*dotazníkový prieskum trval 3 mesiace*) vzišiel návrh na zriadenie priamej linky medzi žel. stanicou a areálom univerzity. Táto cieľová skupina predstavuje vysoký potenciál na cestovanie MHD, a nakoľko sa zvyšuje počet denne dochádzajúcich študentov, je predpoklad, že táto linka bude dostatočne využívaná.

Súčasná trasa: Vranie - Žel. stanica a späť.

Navrhovaná trasa: súčasnú trasu predĺžiť zo Žel. stanice na: Štefánikovo nám. - Spanyolova, Nemocnica - Vysokoškolská, plaváreň - **Univerzitná (nová zastávka)** - Rosinská, VÚVT - Rosinská, plem. podnik - Zvolenská - Pri celulózke - Košická, Tesco hyp. - Predmestská - Štefánikovo nám. - Žel. stanica.

Prevádzka linky - **iba počas pracovných dní** v období vyučovania na univerzite **od 1.10. do 31.5.** (cca 160 dní)

Posilní sa tým aj spojenie oblasti Rosinskej cesty a centra mesta, kde je taktiež predpoklad využívania týchto spojov študentmi Dopravnej akadémie, Športového gymnázia a obyvateľov obytného súboru Kastor.

Podmienky: vybudovanie zastávky v areáli univerzity - potreba stáť cca 12 minút.

B) Nová autobusová linka na vodné dielo Žilina

Už niekoľko rokov je okolie Vodného diela Žilina centrom letných športov a oddychu žilincanov i návštevníkom mesta Žilina. V súčasnosti existuje možnosť dopraviť sa na vodné dielo individuálnou a cyklistickou dopravou, resp. peši. Dopravný podnik uvažuje nad možnosťou zriadenia linky mestskej hromadnej dopravy, ktorá by spojila sídliská mesta práve s Vodným dielom Žilina a umožnila tak širšiemu počtu obyvateľov dopraviť sa na miesto, ktoré poskytuje veľa možností relaxu a oddychu.

Dovybavenie autobusov modulmi na prenos dát

Dopravný podnik má v súčasnosti on-line informácie iba o polohe trolejbusov. Prenos je zabezpečený prostredníctvom rádiovkej trunkingovej siete. Rádiostanice v trolejbusoch boli dovybavené interfejsmi MAP 27, ktoré zabezpečujú prenos dát na centrálny dispečing. Vyťaženie rádiovkej siete je však **až 93%**, a to iba pri začlenených trolejbusoch. Autobusy dáta neposielajú. Prenosová cesta dát z autobusov by však musela byť zvolená iným spôsobom, napr. cez mobilné siete technológiou GPRS.

- lokalizácia ich polohy a prenos na dispečing,
- vysielanie dát do zastávkových LED panelov (*zatiaľ sa vysielajú iba údaje z trolejbusov do 4 LED informačných panelov*),
- modul môže byť GPRS alebo kombinácia GPRS a GPS,
- celkovo 44 autobusov (denná prevádzka 30 autobusov),
- údaje by potom mohli byť zobrazované aj na web stránke DPMŽ a prístup k on-line údajom by tak mohli mať aj cestujúci.

Dovybavenie autobusov a trolejbusov elektronickými smerovými tabuľami

Každé vozidlo hromadnej dopravy musí byť podľa zákona č. 168/1996 o cestnej doprave označené smerovými tabuľami. Tieto zabezpečujú informáciu pre cestujúcich o čísle linky a jej smere s popisom zastávok na trase. Vozidlá sú tabuľami označené vpredu za čelným sklom, na boku a tiež za zadným oknom. V súčasnosti sú ešte na veľa vozidlách použité smerové tabule vo forme plastových HPS tabúľ. Prechod na elektronické tabule zabezpečí:

- zníženie nákladov na neustále dorábanie tabúľ v prípade zmeny čísla linky, trasy linky, zmeny názvu zastávky alebo poškodenia z dôvodu dlhodobého používania,
- okamžitú možnosť použiť vozidlo aj na inej linke, bez potreby fyzicky meniť tabule v držiakoch - napr. pri výlukách trakčného vedenia a pod.,

- presnejšia informovanosť cestujúcich, vylúčenie zlyhania ľudského faktoru,
- väčší komfort pre vodičov.

Predaj jász na čipové karty cez internet resp. samoobslužné terminály

Zavedením služby predaja jász elektronických predplatných cestovných lístkov cez internet alebo prostredníctvom samoobslužných platobných terminálov, by dopravný podnik zvýšil svoju ponuku pre cestujúcich a zároveň by sa zvýšil komfort pre cestujúcich pri nakupovaní týchto lístkov. Zároveň by DPMŽ aspoň sčasti zachytil, dnes už nastúpený trend ostatných dopravcov, ktorí poskytujú svojim zákazníkom aj túto bezhotovostnú službu predaja CL.

Prínos tejto služby:

- väčší komfort pre cestujúcich pri nakupovaní jász - nemusia prísť fyzicky na predajné miesto,
- možnosť zakúpiť si jazdy aj v čase, kedy sú predajné miesta DPMŽ zatvorené,
- menší objem práce s hotovosťou a ich presunom na účet DPMŽ.

Preferencia vozidiel MHD

V dnešnej dobe je **ČAS** jedným z najdôležitejších faktorov pri výbere druhu dopravy. Preferencia vozidiel mestskej hromadnej dopravy je jedným zo spôsobov, ako dať cestujúcim viac času. Je taktiež jedným z ukazovateľov, kedy samospráva deklaruje, že má záujem uprednostniť MHD pred individuálnou dopravou. Preferenciou sa zároveň zvýši konkurencieschopnosť MHD, pretože zrýchlenie MHD môže pomôcť cestujúcemu pri rozhodovaní akým spôsobom dopravy pocestuje. Ak sa zvýši počet cestujúcich v MHD zníži sa zároveň aj rozdiel, ktorý Mesto Žilina doplaca na prevádzku MHD v Žiline. Preferencia MHD sa dá v zásade robiť 3 spôsobmi:

- a) preferencia na svetelne riadených križovatkách,
- b) preferencia formou vyhradených jazdných pruhov (*musia byť na to vytvorené priestorové podmienky*)
- c) preferencia formou zákazu vstupu osobných automobilov do širšieho centra mesta, resp. jeho vysokým poplatením.

Rozšírenie CP do mobilov s operačným systémom Android a iOS

Poskytovanie presných a včasných informácií má dnes veľmi veľký význam pri snahe uspieť na trhu pri predaji svojich výrobkov. Výrobkom DPMŽ je služba, ktorým je doprava. Ak chceme ľuďom našu službu predať, potrebujeme ich o nej aj vhodným spôsobom informovať. Dnes je svet preplnený rôznymi technológiami a potrebujeme zachytiť aj tento trend:

- v súčasnosti bezplatne poskytujeme cestujúcim CP do mobilných telefónov bez operačného systému – telefóny podporujúce programy v jazyku JAVA, resp. zjednodušený Android
- spolupracujeme s riešiteľským tímom z STU Bratislava na vývoji bezplatnej aplikácie pre operačný systém iOS (mobilné telefóny iphone, tablet ipod) a ostatné zariadenia, ktoré využívajú operačný systém Android
- CP do mobilného telefónu sa dá stiahnuť zo stránky <http://www.dpmz.sk/cestovny-poriadok/>

INTERNÉ ZÁLEŽITOSTI ROZVOJA

1) Stavanie dopravnej cesty pre trolejbusy

- automatické prehadzovanie výhybiek (bez zásahu vodiča) podľa smeru jazdy trolejbusu,
- vylúčenie /výrazné zníženie/ ľudského faktora pri prehadzovaní výhybiek, kedy dochádza k nechcenému /neúmyselnému/ prehodeniu výhybky v inom mieste trate ako je požadované.

2) Automatické meranie izolačného stavu trolejbusov (nové modeli TBUS už budú mať zabudované)

- vodič by na konci pracovnej zmeny spustil automatické meranie izolačného stavu,
- výsledok merania by bol zobrazený na displej palubného počítača a zároveň by sa zaznamenal do pamäte,
- podľa výsledku by vozidlo buď išlo na údržbu alebo na parkovisko a nemuseli by sa robiť žiadne ďalšie merania – úspora pracovnej sily na údržbe T-Bus.

VEREJNÉ OSVETLENIE

Vzťah Mesto Žilina a Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o.

Mesto Žilina je jediným vlastníkom verejného osvetlenia, všetky zmluvy (o poskytovaní služieb, správe VO, ...) s dopravným podnikom a ich dodatky boli vykonané na popud jediného vlastníka a s vedomím dopravného podniku v roku 2009 a v roku 2010.

Dopravný podnik je správcom verejného osvetlenia v celom meste.

Rozhodujúce zmluvy na VO

V roku 2010 boli uzatvorené dodatky ku zmluvám s Mestom Žilina uzatvoreným v roku 2009 :

- 1) k Zmluve o poskytovaní služieb verejného osvetlenia z 22.6.2009 dodatok č. 1, ktorým sa definitívne upravili podmienky realizácie služieb.
- 2) k Zmluve o nájme sústavy VO- dodatok č. 2 , VO bolo týmto odovzdané a prevzaté od Mesta Žilina s účinnosťou od 1.5.2010.

Otázkou bolo, či DPMŽ potrebuje pre svoju činnosť verejné osvetlenie.

Nakoľko pôvodná zmluva neriešila účtovné, finančné ani následné daňové dopady, museli byť spracované dodatky k zmluve.

Na základe týchto skutočností museli byť vytvorené aj v účtovníctve podmienky pre sledovanie HV z týchto činností a kontrolu zo strany Mesta Žilina – osobitné nákladové strediská.

Nakoľko Mesto Žilina malo na údržbu a realizáciu rekonštrukcie verejného osvetlenia už uzatvorený zmluvný vzťah so spol. SIEMENS a.s., boli tieto zmluvy riešené ako trojstranné ako dodávateľ aj údržbových prác bol zmluvne dohodnutý so SIEMENS a.s..

V súlade so zmluvou o poskytovaní služieb verejného osvetlenia Mesto Žilina na prevádzku verejného osvetlenia mesačne poskytuje dotáciu vo výške 90 000 €. Dopravný podnik touto dotáciou nevykrýva ani bežné prevádzkové náklady súvisiace s prevádzkou VO.

S prevzatím verejného osvetlenia do predmetu činnosti bol postúpený dopravnému podniku aj finančný záväzok voči spoločnosti Siemens za už zrealizovanú a vyfakturovanú 1. etapu rekonštrukcie VO. Na tento účel bola uzatvorená úverová zmluva s VÚB bankou v celkovej výške 2 716 782,- €, predmetom ktorej bolo prefinancovanie faktúry. Tento úver sa skladá z 2 častí :

- 1. časť 2 283 010,- € - dlhodobý bankový úver splatný 25.04.2025 (**mesačne sa spláca 13 589,- € od 25.05.2011**)
- 2. časť - **433 772 € krátkodobý bankový úver splatný 30.04.2011** – prolongovaný podľa vyššie uvedeného rozpisu

Zaplatením faktúry vznikol odpočet DPH 419 094,17 €, ktorý bol v roku 2010 rozpustený v prevádzke na úhradu nezaplatených faktúr.

V prípade, že by sa ukončil zmluvný vzťah bude zo strany dopravného podniku presunutá na Mesto Žilina zostatková hodnota vykonanej rekonštrukcie VO a musí sa vykonať odvod DPH zo ZH a Mesto Žilina z realizovaných služieb za dodávku energie a opráv si nemôže vykonávať odpočet DPH, čím sa zvýši schodok jeho rozpočtu.

Opravy a údržba VO

Zo zmluvy o prenájme verejného osvetlenia vyplýva povinnosť opráv a údržby prenajatého majetku.

V Dohode o postúpení práv a povinností /medzi Siemens s.r.o., Mestom Žilina a DPMŽ z roku 2009/ sa zmluvné strany dohodli, že DPMŽ bude platiť dodávateľovi údržby verejného osvetlenia paušálnu čiastku. Táto v súčasnosti predstavuje sumu 26592 EUR + DPH.

HV za verejné osvetlenie za obdobie apríl – december 2010

| | Plán v € | Predpoklad skutočnosti v € |
|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| Príjmy, výnosy | 810 000 | 760 000 |
| Náklady | 688 920 | 823 738 |
| Hosp. výsledok | 121 080 | - 63 738 |

Predbežné výsledky za obdobie roku 2011

| | Plán v € | Predpoklad skutočnosti v € |
|-------------------------|-----------------|-----------------------------------|
| Príjmy, výnosy | 1080000 | 1080000 |
| Náklady | 1122800 | 1122800 |
| Splátka úveru od V/2011 | 108712 | <u>108712</u> |
| Hosp. výsledok | -151512 | <u>-151512</u> |

- Do nákladov sú zahrnuté: elektrická energia, poplatky za úver, bankové poplatky, zrážková daň, nájom sústavy verejného osvetlenia, splátky úveru.

Príjmy z MR na VO poskytované formou dotácie nepokrývajú náklady na prevádzku a údržbu verejného osvetlenia a tieto sa musia vykrývať (zatiaľ dočasne) z iných zdrojov, ako je napríklad podnikateľská činnosť. Tieto zdroje potom nemôže investovať spoločnosť do rozvoja MHD.

Turistická ubytovňa

V roku 1993 sa z Dopravného závodu ČSAD 912 delimitovali objekty: turistická ubytovňa, dielňa A-bus, objekt dispečingu a parkovacie priestory a prešli do majetku Mesta Žilina. Na základe Zmluvy o prenájme majetku Mesta Žilina zo dňa 1.8.1996 sa uvedené objekty presunuli do kompletnej správy Dopravného podniku mesta Žilina.

Podľa Vyhlášky č. 259/2008 Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky o podrobnostiach o požiadavkách na vnútorné prostredie budov o minimálnych požiadavkách na byty nižšieho štandardu a na ubytovacie zariadenia je objekt ubytovne zaradený do kategórie Turistická ubytovňa * - ubytovacie zariadenie s časovo neobmedzeným ubytovaním nižšieho štandardu.

Budova má zriadenú vlastnú práčovňu a plynovú kotolňu napojenú cez podružné meranie s objektom dielne A-bus. Taktiež napojenie na elektrickú sieť je cez podružné meranie z dielne A-bus.

Prívod vody a kanalizácie je riešený nájomnou zmluvou č. 47/2002 o dodávke vody, stočnom a spoločnom užívaní kanalizačnej siete a rozvodov vody zo dňa 31.12.2002 so spoločnosťou SAD Žilina a následnými dodatkami k uvedenej zmluve.

V súčasnosti sa v ubytovacom zariadení nachádza 30 dvojizbových buniek, z ktorých 14 prešlo čiastočnou rekonštrukciou sociálnych zariadení v roku 2000 – 2003.

V roku 2007 boli zrekonštruované 2 bunky, ktoré aj s priestormi na prízemí slúžia výhradne pre potreby vodičov MHD.

V roku 2010 ubytovňa poskytovala:

- **pre vodičov DPMŽ** - 21 lôžok
- **pre verejnosť** - 94 lôžok.

Do konca roka bolo z prevádzky odstavených 5 buniek, nakoľko nevyhovovali hygienickým požiadavkám na prevádzku.

Prehľad využitia kapacity lôžok v rokoch 2008 – 2010

| Obdobie | Kapacita Lôžok / ks | Ubytovaní zamestnanci /osoby | Ubytovaná Verejnosť /osoby | Spolu ubytkovaní /osoby | Využitie kapacity v % |
|---------|------------------------|------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| 2008 | 51 465 | 4 338 | 17 150 | 21 848 | 42,50 |
| 2009 | 41 975 | 6 975 | 13 343 | 20 318 | 48,40 |
| 2010 | 41 975 | 7 486 | 10 017 | 17 503 | 41,70 |

Prehľad výsledkov činnosti strediska ubytovňa za roky 2008 - 2010

| Ukazovateľ | Rok 2010 | Rok 2009 | Rok 2008 |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | EUR | EUR | EUR |
| Náklady | 136 939 | 140 792 | 139 869 |
| Príjmy | 68 583 | 90 286 | 113 524 |
| Hospodársky výsledok bez VPV | - 68 356 | - 50 506 | - 26 345 |

Nakoľko ubytovňa zabezpečuje ubytovanie vodičom MHD, tak tieto služby sú na stredisku účtované prostredníctvom vnútropodnikových výnosov. V roku 2010 boli vnútropodnikové výnosy tohto strediska 55 252 €. Za predpokladu zohľadnenia vnútropodnikových výkonov hospodársky výsledok bude z nižšou stratou.

Nevyhnutné investície:

- rekonštrukcia 60 kusov balkónov
- výmenu vchodových dverí
- vymaľovanie celého objektu
- opravu strechy
- výmenu rozvádzača v strojovni výťahu
- výmenu podlahovej krytiny
- rekonštrukciu sociálnych zariadení
- výmenu okien

Dopravný podnik nemá finančné prostriedky na nevyhnutné investície a turistická ubytovňa je stratová. Uvedené nie je možné riešiť zvýšením ceny za ubytovanie, nakoľko technický stav ubytovne je na hrane únosnosti a prevádzkyschopnosti, okrem priestorov, v ktorých je zabezpečované ubytovanie vodičom MHD. Toto je nevyhnutné zabezpečovať aj do budúcnosti.

Žilinský regionálny integrovaný dopravný systém (ŽRIDS) – (Rajecká železnica – MHD Žilina)

Na základe zmluvy o spolupráci so Železničnou spoločnosťou Slovensko a.s. sú podstatné, v súvislosti s prevádzkovaním predajných automatov na cestovné lístky (ďalej len automaty), nasledovné skutočnosti:

Spoločnosť DPMŽ fakturuje mesačne províziu 18% z celkovej ceny predaných lístkov, okrem toho má spoločnosť DPMŽ odplatu za predaj cestovných lístkov 4%. V súvislosti s opravou automatov, ktoré súvisia so strediskom ŽRIDS postupujeme na **základe zmluvy**, a to tak, že náhradné diely použité na opravu automatov fakturujeme bez zisku Železničnej spoločnosti a práca je fakturovaná vnútropodnikovo medzi jednotlivými strediskami DPMŽ. Vyberanie automatov zabezpečuje DPMŽ.

Z analýz prevádzkovaného strediska vyplýva, že dlhodobé výnosy nepokrývajú náklady vynaložené na prevádzkovanie tohto strediska a predpokladaná strata na rok 2011 je **9000 EUR**.

Je nutné zvýšenie tarifnej sadzby za cestovný lístok v rámci ŽRIDS (rokovania s ZSSK a.s.). Musí sa zvýšiť provízia DPMŽ z 18% na 35 - 40% z predaja cestovných lístkov. Musia sa eliminovať náklady podniku prostredníctvom zmeny zmluvných podmienok. Jedna z možností je, kde by železničná spoločnosť odovzdávala DPMŽ tržbu z predaja cestovných lístkov a zabezpečovala by si opravu a údržbu automatov na vlastné náklady, resp. by sa prerozdělili medzi DPMŽ a ZSSK. Okrem toho by DPMŽ fakturoval ZSSK za "prenájom" automatov paušálnu čiastku mesačne.

Za predpokladu dobre nastavenej zmluvy voči ZSSK a.s. a vyrovnaného hospodárenia na tomto stredisku, je možné túto dopravu naďalej prevádzkovať a pokračovať v budovaní plnohodnotného integrovaného dopravného systému.

Avšak ak sa nebude možné dohodnúť na obojstranne výhodnej prevádzke ŽRIDS je otázne či takýto systém bude DPMŽ podporovať a prevádzkovať.

Záver a zhrnutie navrhovaných opatrení:

Financovanie verejnej hromadnej osobnej dopravy sa vo všeobecnosti riadi niekoľkými veľmi jednoduchými pravidlami. Úroveň a kvalita služieb závisí od financií, ktoré prúdia do dopravného podniku. Tieto financie možno získať buď z cestovného alebo z dotácií. Ak súčasný finančný tok nie je dostatočný na to, aby sa udržala daná úroveň služieb, musia príslušné zodpovedné orgány zvoliť buď:

- zníženie úrovne služieb,
- úpravu tarifných podmienok vrátane tarifných podmienok týkajúcich sa zľavneného cestovného,
- zvýšenie cestovného,
- zvýšenie dotácie,
- efektívnejšie zhodnotenie financií dopravcom tak, aby sa náklady poskytovanej úrovne služieb znížili na úroveň súčasného finančného toku.

Jednou z možností je zníženie výkonov mestskej hromadnej dopravy v Žiline, čiže zníženie ponuky miestokm a redukcia spojov vyplývajúca z optimalizácie vedenia liniek a spojov kopírujúcich dopyt v smerovom a časovom rozlíšení. DPMŽ navrhne takéto opatrenie v prípade, že iné opatrenia neprinesú dostatočný finančný prínos a DPMŽ nebude mať ani po prijatých opatreniach finančné zdroje na pokrývanie nákladov.

Na elimináciu a zníženie nákladov Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. navrhuje:

1. Upraviť splátky úverov tak aby ich spoločnosť reálne mohla uhrádzať,
2. začať s obnovou vozidlového parku trolejbusov a pokračovať až do úplnej výmeny technicky ako aj morálne zastaraného a nevyhovujúceho vozového parku,
3. začať s postupnou obnovou vozidlového parku autobusov,
4. ak by sa nepristúpilo k nákupu nových vozidiel musí sa bezpodmienečne pokračovať s generálnymi opravami trolejbusov ktoré sú vysoko nákladové a z dlhodobého hľadiska neefektívne,
5. je nevyhnutné pristúpiť k zvýšeniu cestovného,
6. do budúcnosti vytvoriť úplne novú, jednoduchšiu a atraktívnejšiu tarifu. Založenú na štvrtročných, mesačných prípadne sedemdňových predplatných, jazdami neobmedzených časových lístkoch,
7. uzatvoriť novú zmluvu alebo dodatok k pôvodnej zmluve o službách vo verejnom záujme na prevádzku MHD v súlade s nariadením EÚ,
8. aktualizovať zmluvu o poskytovaní služieb verejného osvetlenia formou zvýšenia dotácií z ktorých je zabezpečovaná prevádzka verejného osvetlenia,
9. je nevyhnutné, aby Mesto Žilina uhrádzalo všetky náklady s prevádzkovaním VO a splácaním úveru za VO a to aj náklady ktoré vzniknú v budúcnosti pri pokračovaní v modernizácii VO,
10. postupne zrealizovať verejné obstarávanie na všetky tovary a služby,
11. optimalizovať turnusový obeh vozidiel v MHD Žilina,

12. optimalizovať a zvýšiť príjmovú časť prevádzky ŽRIDS na „Rajeckej železnici“,
13. v budúcnosti je nutné uvažovať s dislokáciou celého dopravného podniku do areálu na Kvačalovej ulici,
14. je nevyhnutné, aby objednávatel uhradil uznané straty, najmä za roky 2009 a 2010,
15. zvážiť podanie žiadosti o nenávratný finančný príspevok z prostriedkov EÚ na nákup autobusov s pohonom CNG,
16. vyrovnať hospodárenie na strediskách, ktoré priamo nesúvisia s prevádzkovaním MHD, prípadne ukončiť činnosť, ktorá je stratová a nesúvisí s MHD,
17. posúdiť zníženie rozsahu poskytovaných zliav – množstevné zľavy na predplatných lístkoch sú v súčasnosti 20 – 60 %,
18. zmrazenie miezd (*kolektívne vyjednávanie*),
19. realizovať také zmeny súčasnej organizačnej štruktúry, ktoré povedú k zníženiu finančnej náročnosti, s výnimkou situácie, že zmena bude vyvolaná zákonnými úpravami,
20. prijať interné opatrenia, ktoré by viedli k ďalším úsporám nákladov. Posúdiť možnosti outsourcingu niektorých činností,
21. optimalizovať dopravné výkony poskytovania služieb verejnosti, bez dopadu na kvalitu a komfort pre cestujúcu verejnosť a hľadať ďalšie interné opatrenia k zníženiu nákladov,
22. je potrebné nevyhnutne a dôsledne vykonávať oddelené účtovanie nákladov a tržieb na prevádzku MHD,
23. postupne vyradovať najstaršie a najnákladnejšie vozidlá na prevádzkovanie a údržbu.

Možné alternatívy prevádzkovania mestskej hromadnej dopravy v Žiline

Uvedené nasledovné prvé štyri alternatívy predpokladajú spoločné opatrenia:

- a. zvýšenie cestovného - nárast o 600 000 – 700 000 EUR,
 - b. uhradenie uznanej straty zo služieb vo verejnom záujme za roky 2009 a 2010
1. DMPŽ z hľadiska prevádzkovania vozidlového parku bude fungovať naďalej bez zmeny, t.j. bez obnovy vozidlového parku:
 - a. táto alternatíva s prihliadnutím na technický stav vozidiel prináša neustále sa zvyšujúce nároky na servis, opravu a údržbu pre narastajúce ceny náhradných dielov a pre zhoršujúci sa technický stav vozidiel,
 - b. nedochádza k obnove morálne a technicky zastaraného vozidlového parku. Tento sa udržuje len v prevádzkyschopnom stave, bez znižovania nákladov na ich údržbu s narastajúcou hodinovou prácou a bez znižovania nákladov na energie (el. energia, nafta),
 - c. prevádzková dotácia sa bude zvyšovať podľa nárastu ekonomicky oprávnených nákladov.

V roku 2010 len náklady na náhradné diely, materiál a prácu boli vo výške:

A-BUS: 500000 EUR

T-BUS: 681000 EUR

DPMŽ neodporúča túto alternatívu.

2. DPMŽ z hľadiska prevádzkovania vozidlového parku bude fungovať naďalej bez zmeny, t.j. bez obnovy vozidlového parku, t.j. obstarania nových vozidiel, ale za predpokladu, že okrem údržby a servisu na stávajúcich vozidlách, budú vykonávané generálne opravy, a to najmä trolejbusov:
- DPMŽ má zostavený plán vykonávania generálnych opráv. Generálne opravy trolejbusov je nutné vykonať v množstve 6 ks ročne,
 - potrebný finančný objem kapitálových dotácií Mesta na GO je 800000 EUR ročne,
 - následne by sa mierne znížili náklady na údržbu zgenerálokovaných trolejbusov,
 - nedochádza ku zníženiu nákladov na prevádzkovanie a servis a nákladov na spotrebu trakčnej energie.

DPMŽ neodporúča túto alternatívu.

3. Obnova najmä trolejbusového vozidlového parku a obstaranie nových trolejbusov:

- nové trolejbusy, okrem už spomínaných výhod, prinášajú výrazné šetrenie elektrickej energie a v prvých rokoch nie je potrebná údržba a náhradné diely okrem základného servisu,
- moderné trolejbusy sú výrazným prínosom pre cestujúcu verejnosť,
- DPMŽ odporúča obstaráť 10 ks trolejbusov v roku 2012, 10 ks v roku 2013 a následne pokračovať až do úplnej obnovy (uvedené počty sa môžu zmeniť, znížiť, a to podľa dostupných úverových zdrojov),
- obstaranie nových trolejbusov a jeho finančné zabezpečenie je možné len prostredníctvom úveru alebo lízingu, ktorý by zastrešoval dopravný podnik,
- Mesto Žilina, ako objednávatel dopravných služieb, musí uznať ako ekonomicky oprávnené náklady odpisy a úroky z úveru, čo predstavuje nasledovné finančné vyjadrenie:

| | | |
|---------------------------------------|-----------|-----------|
| zvýšené ročné odpisy (priemerne) o: | 744 000 | EUR / rok |
| priemerná ročná výška úrokov: | 266 000 | EUR /rok |
| spolu: | 1 010 000 | EUR / rok |

- náklady sa znížia o odpisy starých trolejbusov, ktoré budú vyradené ale sa ešte k dnešnému dňu odpisujú a zároveň pribudnú náklady – odpisy nových trolejbusov,
- zároveň DPMŽ zníži náklady na spotrebu el. energie, servise údržbe, práci a opravách minimálne o 140000 EUR / rok,
- v roku 2012 je predpoklad, že DPMŽ zníži najmä režijné náklady a náklady na obstarávanie tovarov a služieb do 100 000 EUR o ktoré by Mesto Žilina znížilo prevádzkovú dotáciu,
- v tejto alternatíve je teda nutné počítať s navýšením nákladov pre Mesto Žilina na úrovni 910000 EUR / rok.

DPMŽ odporúča túto alternatívu.

4. Postupné utlmovanie trolejbusovej dopravy:

- do trolejbusového vozidlového parku DPMŽ nebude investovať žiadne finančné prostriedky. Trolejbusy sa budú udržiavať len na úrovni bezpečnej prevádzky,
 - pevné trakčné zariadenie musí byť udržiavané až do momentu vyradenia posledného trolejbusu,
 - DPMŽ pristúpi k postupnému vyradovaniu trolejbusov z prevádzky,
 - zároveň by muselo dôjsť k postupnému obstaraniu nových autobusov, čo predstavuje taktiež uznanie EON zo strany Mesta Žilina vo výške odpisov a úrokov,
 - obstarávacia cena nových autobusov je približne o 1,6 násobok nižšia ako pri trolejbusoch,
 - po zrušení trolejbusovej dopravy musí Mesto Žilina rozhodnúť, čo s pevným trakčným zariadením (trakčné vedenie, meniarne, verejné osvetlenie, ktoré je umiestnené na stĺpoch TV, ...)
- DPMŽ neodporúča túto alternatívu.

5. Mesto Žilina presunie všetky práva a povinnosti na iného dopravcu vybraného vo verejnej súťaži:
- a. Mesto Žilina vydá licencie na jednotlivé linky novému dopravcovi,
 - b. Mesto Žilina zároveň zruší licencie dopravnému podniku,
 - c. pri tejto alternatíve je potrebné rozhodnúť, čo s úvermi, lízingami, pohľadávkami a záväzkami DPMŽ,
 - d. zároveň je nutné zdefinovať, či nový dopravca by prevádzkoval MHD, vrátane trolejbusovej dopravy, alebo by dopravu zabezpečoval len autobusovou dopravou,
 - e. pri tejto alternatíve je nutné uvažovať aj s pracovnoprávnym vysporiadaním sa so zamestnancami (nie s vodičmi),
 - f. je nutné riešiť správu verejného osvetlenia.