

MESTSKÝ ÚRAD V ŽILINE

Materiál na rokovanie pre Mestskú radu v Žiline

NÁZOV MATERIÁLU

Informatívna správa k zámeru na bezplatnú dopravu pre všetkých obyvateľov mesta Žilina

Materiál obsahuje :

1. Návrh na uznesenie Mestskej rady v Žiline
2. Dôvodová správa
3. Materiál

Materiál prerokovaný:

Predkladá:

Meno : **Ing. Igor Choma**
Funkcia : primátor mesta Žilina

Vypracoval:

Meno : Ing. Ján Barienčík, PhD.
Funkcia : konateľ a riaditeľ spoločnosti DPMŽ

Meno : Ing. Karol Krutek
Funkcia : vedúci ekonomického odboru

V Žiline, september 2015

UZNESENIE MESTSKEJ RADY V ŽILINE

Uznesenie č. ____/2015

Mestská rada v Žiline

I. odporúča Mestskému zastupiteľstvu prerokovať a zobrať na vedomie

1. Informatívnu správu vypracovanú na základe uznesenia č. 95/2015:
 - a) v prípade bezplatnej MHD v Žiline
 - b) v prípade zľavneného celoročného predplatného 50 € pre všetkých Žilinčanov, ktorí nemajú žiadne podlžnosti voči mestu Žilina a informáciu o:
 1. predpokladanej výške nižších výnosov
 2. zdrojoch, ktorými sa vykryjú nižšie výnosy
2. Informatívnu správu k zámeru na bezplatnú dopravu pre všetkých obyvateľov mesta Žilina

Dôvodová správa

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

Tento materiál je predkladaný aj na základe uznesenia Mestského zastupiteľstva v Žiline č. 95/2015.

Materiál obsahuje analýzy, kalkulácie a vyčíslenia finančných dopadov na mestský rozpočet a na DPMŽ v prípade bezplatnej dopravy pre všetkých Žilinčanov alebo alternatívne v prípade celoročného predplatného 50€.

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

Zároveň, s princípmi spustenia bezplatnej dopravy, sú pomenované aj ciele a opatrenia, podporujúce využívanie mestskej hromadnej dopravy, rozvoja verejnej dopravy v meste, ako aj mestskej mobility.

Materiál obsahuje analýzy, finančné dopady a finančné zdroje, ako aj dopravno-prevádzkovú problematiku, súvisiacu so spustením bezplatnej dopravy.

V závere materiálu sú prílohy, ktoré obsahujú podrobné kalkulácie finančných, ako aj dopravných dopadov po spustení bezplatnej dopravy. Údaje z kalkulácii, ktoré sa nachádzajú v prílohách, sú stručne a graficky uvedené priebežne v materiáli.

Prílohy slúžia pre prípad podrobnejšieho štúdia výpočtov.

M A T E R I Á L

Analýza, kalkulácie a vyčíslenia finančných dopadov na mestský rozpočet a na DPMŽ v prípade bezplatnej dopravy (BD) pre občanov s trvalým pobytom v meste Žilina



Materiál je rozdelený do nasledovných ucelených častí:

	Kapitola	Strany
A.	Informatívna správa pre prípad zľavneného celoročného predplatného 50 € pre všetkých Žilinčanov za podmienky bezdlžnosti – (<i>uznesenie č. 95/2015 na návrh pána poslanca Petra Ničíka</i>)	5 – 6
B.	Ciele spustenia bezplatnej dopravy všetkých Žilinčanov a dopravno-demografické východiskové ukazovatele	7 – 12
C.	Dopravno-ekonomická analýza a financovanie BD objednávateľom	13 – 16
D.	Podmienky pre cestujúcich, využívajúcich bezplatnú dopravu	17 – 18
E.	Ďalšie opatrenia podporujúce využívanie mestskej hromadnej dopravy	18 – 22
F.	Prílohy	
	<i>č.1 BD pre všetkých Žilinčanov - Analýza tržieb a kalkulácia zvýšenia príspevku objednávateľa</i>	23
	<i>č. 2 Analýza km výkonov</i>	24
	<i>č. 3 a 4 Celoročný kupón 50 € - Analýza tržieb a kalkulácia zvýšenia príspevku objednávateľa</i>	25-26

A. Informatívna správa pre prípad zľavneného celoročného predplatného 50 € pre všetkých Žilinčanov za podmienky bezdlžnosti – (uznesenie č. 95/2015 na návrh pána poslanca Petra Ničíka)

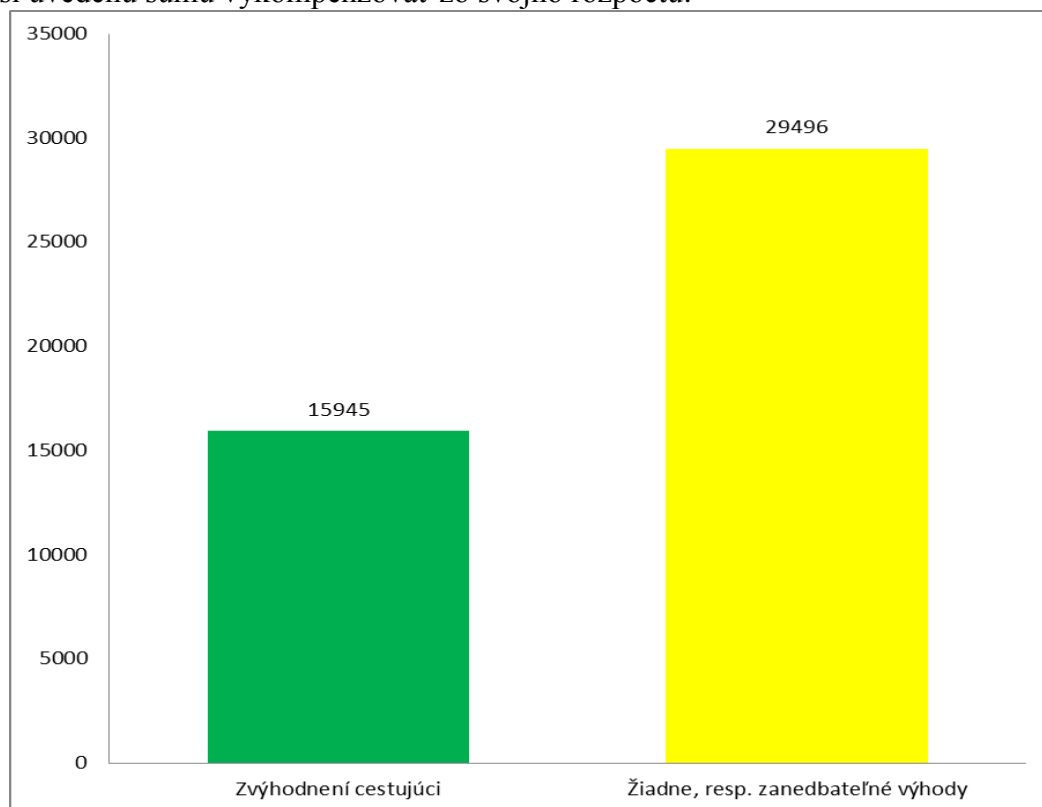
V nasledovnej časti je uvedené vyhodnotenie úlohy v zmysle uznesenia MsZ v Žiline č. 95/2015 na posúdenie v prípade ročného kupónu 50 € pre všetkých Žilinčanov.

V ďalších častiach materiálu sú uvedené zdroje financovania bezplatnej dopravy pre všetkých Žilinčanov.

V prílohách materiálu sú uvedené kalkulácie zníženia tržieb, ak by platil 50 € celoročný kupón pre všetkých Žilinčanov za podmienky bezdlžnosti.

Predpokladaný dopad na zvýšenie príspevku objednávateľa pre DPMŽ predstavuje čiastku **593 112 € ročne.**

Mesto Žilina musí uvedenú sumu vykompenzovať zo svojho rozpočtu.



Nevýhodnosť z hľadiska počtu obyvateľov (pasažierov) mesta Žilina

Kategória CL	druh cestovného lístku	Počet obyvateľov mesta Žilina
1 pásmo Zľavnené (žiak, študent, dôchodca)	predplatný lístok	1 574
ĽZP	predplatný lístok	3 378
1 pásmo Základné cestovné	jednorázový lístok	5 892
2 pásma Zľavnené (žiak, študent, dôchodca)	jednorázový lístok	3 587
1 pásmo Zľavnené (žiak, študent, dôchodca)	jednorázový lístok	4 830
Dôchodca nad 70 rokov Žilinčan	v súčasnosti bezplatní cestujúci	7 735
Doprovod dieťaťa s kočíkom (odhad)	v súčasnosti bezplatní cestujúci	2 500
SPOLU		29 496

Výhodnosť z hľadiska počtu obyvateľov (pasažierov) mesta Žilina

Kategória CL	druh cestovného lístku	Počet obyvateľov mesta Žilina
2 pásma Základné cestovné PCL	predplatný lístok	3 904
1 pásmo Základné cestovné PCL	predplatný lístok	1 814
2 pásma Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) PCL	predplatný lístok	4 348
2 pásma Základné cestovné JCL	jednorázový lístok	5 879
SPOLU		15 945

- návrh cestovného na ročný kupón 50 € prináša výhody len pre menšiu časť aktívne cestujúcich, občanov mesta Žilina v počte 15 945,
- takmer žiadnu, resp. min. výhodu bude mať 7 466 občanov mesta,
- žiadnu výhodu by nemalo 11 795 cestujúcich Žilinčanov, vrátane ĽZP cestujúcich,
- ďalší Žilinčania, ktorým uvedený návrh neprinesie žiadnu výhodu, sú cestujúci, ktorí už v súčasnosti môžu využívať bezplatnú dopravu. Ide najmä o občanov mesta Žilina od 70 rokov a sprievodcov s kočíkom a dieťaťom v celkom počte 10 235.

Záver:

Tento návrh **odporúčame zobrať na vedomie.**

Výhodnosť alebo nevýhodnosť takéhoto návrhu bola posudzovaná najmä z hľadiska výšky nákladov, ktoré občania mesta Žilina v súčasnosti vynakladajú na cestovanie MHD za jeden rok.

Referenčná hodnota bola 50 € na jedného občana.

Výhodnosť cestovného lístka v hodnote 50 € je pre cestujúcich, ktorí aj v súčasnosti vynakladajú na MHD viac finančných prostriedkov. Pre cestujúcich, ktorí vynakladajú menšiu hodnotu ako 50 € ročne, takýto návrh by nepriniesol žiadnu výhodu, naopak, budú ešte zaťaženi povinnosťou vybaviť si čipovú kartu (ak ju nemajú) a dokladovať bezdlžnosť.

Z tohto pohľadu takýto návrh prinesie finančnú výhodu **pre 15 945 občanov mesta Žilina** využívajúcich MHD a nepriniesol by **žiadnu alebo len minimálnu výhodu pre 29 496 občanov mesta Žilina**, využívajúcich MHD.

Návrh zásadne znižuje motiváciu pre bezdlžnosť a tým aj pre väčšie využívanie verejnej dopravy.

B. Ciele spustenia bezplatnej dopravy a dopravno-demografické východiskové ukazovatele

Ciel':

- urobiť mestskú dopravu atraktívnejšou a aby sa cestujúci vrátili do prostriedkov MHD,
- zníženie intenzity individuálnej dopravy v meste,
- zníženie emisií a zlepšenie ekológie v meste, aby sa o meste Žilina hovorilo ako o ZELENOM MESTE,
- odľahčenie cestných komunikácií, a to z pohľadu dynamickej dopravy – zníženie počtu áut na komunikáciách v meste,
- zníženie dopravných „zápch“ a kongescií,
- zníženie počtu parkujúcich áut, ktorými prichádzajú obyvatelia do centra a širšieho centra mesta,
- aby obyvatelia mesta viac využívali verejnú dopravu, či už ako prostriedok na cestovanie za prácou alebo za svojimi športovými, kultúrnymi, komerčnými, zdravotnými aktivitami
- lepší a efektívnejší výber miestnych daní a poplatkov, ako aj zníženie daňových a nedaňových pohľadávok,
- zastaviť pokles počtu cestujúcich v MHD a následne zvýšiť počet cestujúcich verejnou dopravou, *v súčasnosti je klesajúci trend počtu prepravených cestujúcich, a to vo verejnej doprave v celej SR, a aj v meste Žilina. Mesto musí vynakladať stále viac prostriedkov na dopĺňanie služieb vo verejnom záujme z dôvodu klesajúceho počtu cestujúcich,*
- predpokladaný nárast počtu cestujúcich v prvom roku o 10 % a v ďalších rokoch sumárne do 15 až 20 %.

Cestujúcemu vytvoríme postupne také podmienky, aby sa sám rozhodol pre cestovanie MHD a to nielen z hľadiska finančného, ale aj časového. Cieľom opatrení, ako finančných, tak dopravno-technických, je zatriktívniť cestovanie MHD tak, aby cestujúci prirodzene preferoval cestovanie hromadnou dopravou, aby MHD bola spoľahlivá, kvalitná, bezpečná a dostatočne rýchla.

Šetrenie rodinného rozpočtu v prípade využitia BD

Príklad: rodina, pracujúci rodičia, dve deti, všetci doteraz využívajú MHD a cestujú na EXTRA lístok s neobmedzeným počtom ciest.

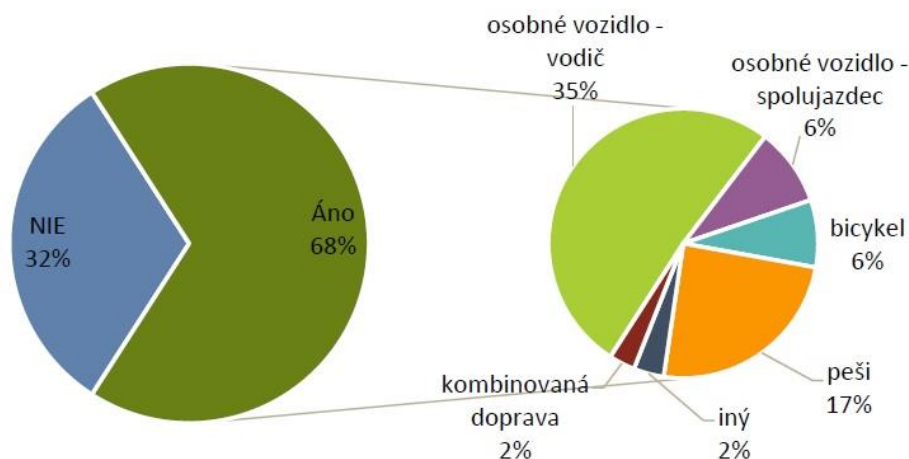
- Extra lístok 2 dospelí cestujúci: $2 \times 20 \text{ EUR} \times 12 \text{ mesiacov} = 480 \text{ EUR}$
- Extra lístok 2 deti: $2 \times 14 \text{ EUR} \times 10 \text{ mesiacov} = 280 \text{ EUR}$

SPOLU šetrenie pre rodinu za rok: 760 EUR

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

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

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



Predpoklady a východiská na strane objednávateľa

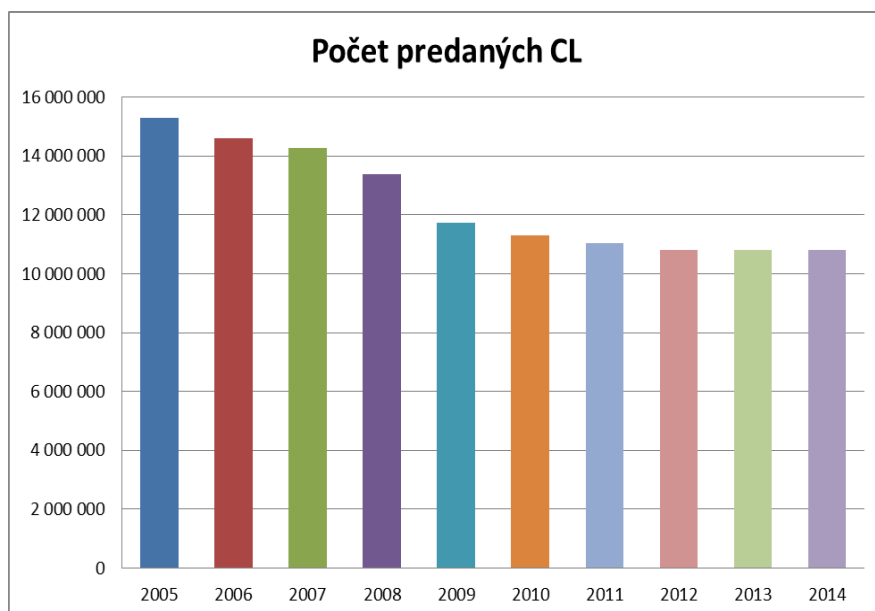
- z dôvodu vyžadovania podmienky trvalého pobytu sa môže zvýšiť počet obyvateľov alebo aspoň vzniká predpoklad zamedzenia znížovania počtu obyvateľov mesta,
- potenciál je v obyvateľoch, ktorí majú len prechodný pobyt, ktorí neplatia dane a poplatky mestu v ktorom prakticky žijú,
- žijúcich obyvateľov s prechodným pobytom je v súčasnosti v meste Žilina približne 1 248,
- ďalší potenciál v prírastku je aj v obyvateľoch mesta, ktorí nemajú trvalý ani prechodný pobyt, ale prakticky v meste Žilina žijú,
- počet obyvateľov mesta s trvalým pobytom je aktuálne 83 557,
- zvýšenie počtu obyvateľov s trvalým pobytom má priamy dopad na celkové tzv. podielové dane, ktoré sú tiež viazané na počet obyvateľov s trvalým pobytom v meste a taktiež vyšší výber miestnych daní a poplatkov,
- obyvatelia mesta budú viac motivovaní, aby si svoje záväzky plnili, budú motivovaní, aby voči Mestu nemali žiadne dlhy, dôjde k vyššiemu a efektívnejšiemu výberu miestnych daní a poplatkov,
- k 31.12.2014, fyzické osoby nepodnikatelia dlhovali Mestu Žilina 775 127,- Eur,
- počet obyvateľov, ktorí majú akýkoľvek dlh voči mestu, presiahol k 31.12 2014 15 000.

Predpoklady a východiská na strane dopravcu

- počet predaných cestovných lístkov: 10,8 mil.,
- kvalifikovaný odhad skutočne prepravených cestujúcich je 11,8 mil. Do skutočne prepraveného počtu cestujúcich sú zaradení aj všetci tí, ktorí majú k dnešnému dňu nárok na bezplatnú dopravu.
- dopravca dlhodobo eviduje klesajúci trend počtu prepravených cestujúcich v mestskej hromadnej doprave v Žiline, okrem roku 2014, kedy boli vo väčšej miere využívané cestovné lístky EXTRA na neobmedzený počet ciest. Tržby však mali klesajúci charakter.

- za posledných 10 rokov sa znížil počet cestujúcich takmer o 29,38 %, t.j. o **4 497 869** cestujúcich,
- v medziročnom percentuálnom vyjadrení sa znížil počet cestujúcich priemerne o 3 percentuálne body.

Počet predaných CL									
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
15 307 739	14 611 216	14 260 978	13 366 639	11 745 379	11 291 779	11 051 909	10 805 540	10 796 052	10 809 870



Tržby z cestovných lístkov MHD									
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
3 775 178	3 642 634	3 494 158	3 682 673	3 422 346	3 305 256	3 373 573	3 646 634	3 566 684	3 462 763



Pozn.: zmena tarify, ktorou došlo k zvýšeniu cestovného: 2005, 2008, 1.9.2011

Znižovanie výnosov na tržbách nie je možné kompenzovať len zvyšovaním cestovného. To by mohlo byť v istej fáze kontraproduktívne vo vzťahu k udržateľnosti počtu cestujúcich. Z finančného hľadiska sa cestujúci môže rozhodnúť pre iný spôsob dopravy.

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

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

Tri etapy spustenia bezplatnej dopravy:

1. etapa Bezplatná doprava pre občanov mesta nad 70 rokov

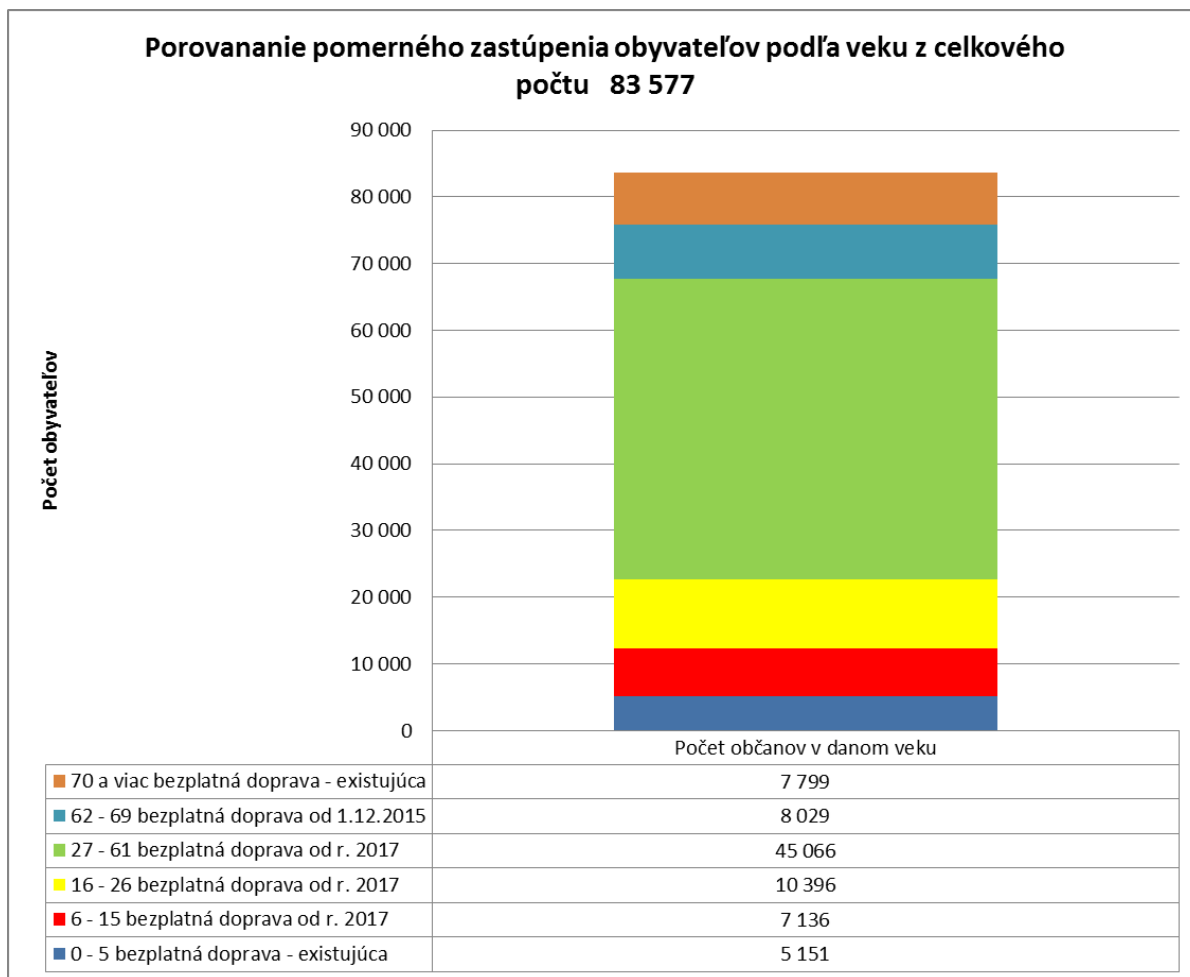
Od 1.10.2014 bolo zrušené obmedzenie pre cestujúcich od 70 rokov veku s trvalým pobytom v meste Žilina, a to v ranných hodinách od 5:00 do 8:00 hod., kedy bezplatne nemohli cestovať. V súčasnosti môžu títo cestujúci využívať MHD bezplatne 24 hodín počas celého roku.

2. etapa Bezplatná doprava pre dôchodcov

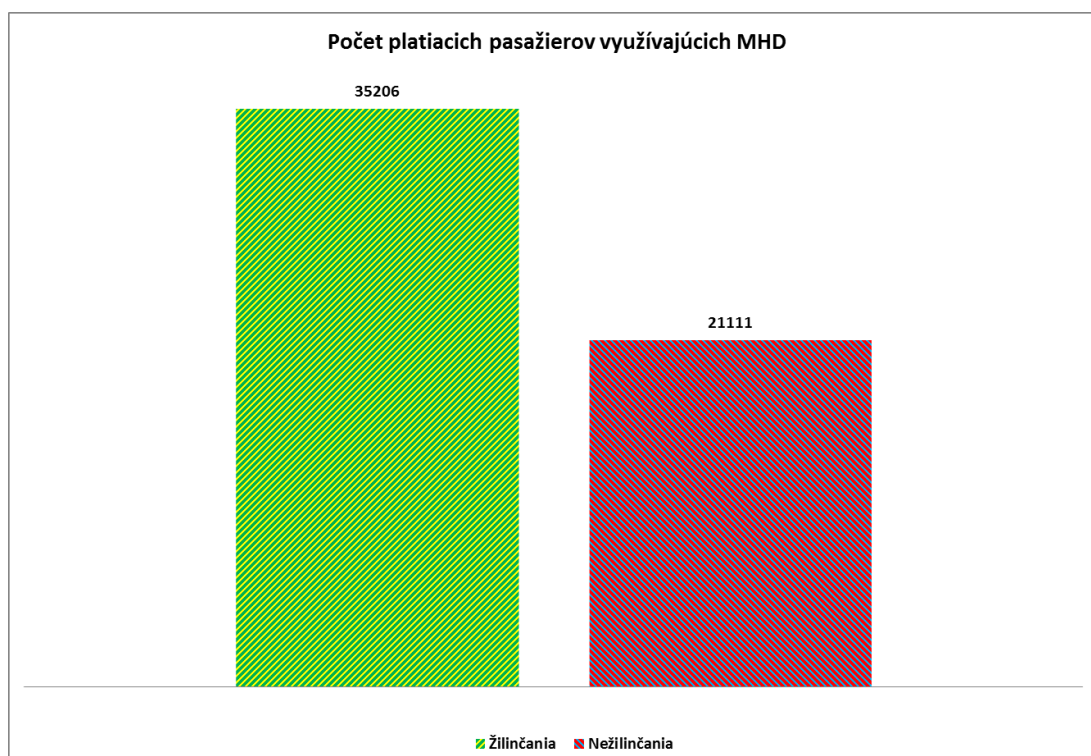
Návrh na bezplatné cestovanie od 1.12.2015 pre občanov odo dňa dovŕšeného 62. roku veku do ukončenia 69. roku veku s trvalým pobytom v meste Žilina, ktorí sú držiteľmi ČK vydané na základe overenia bezdlžnosti.

3. etapa Bezplatná doprava pre všetkých obyvateľov mesta

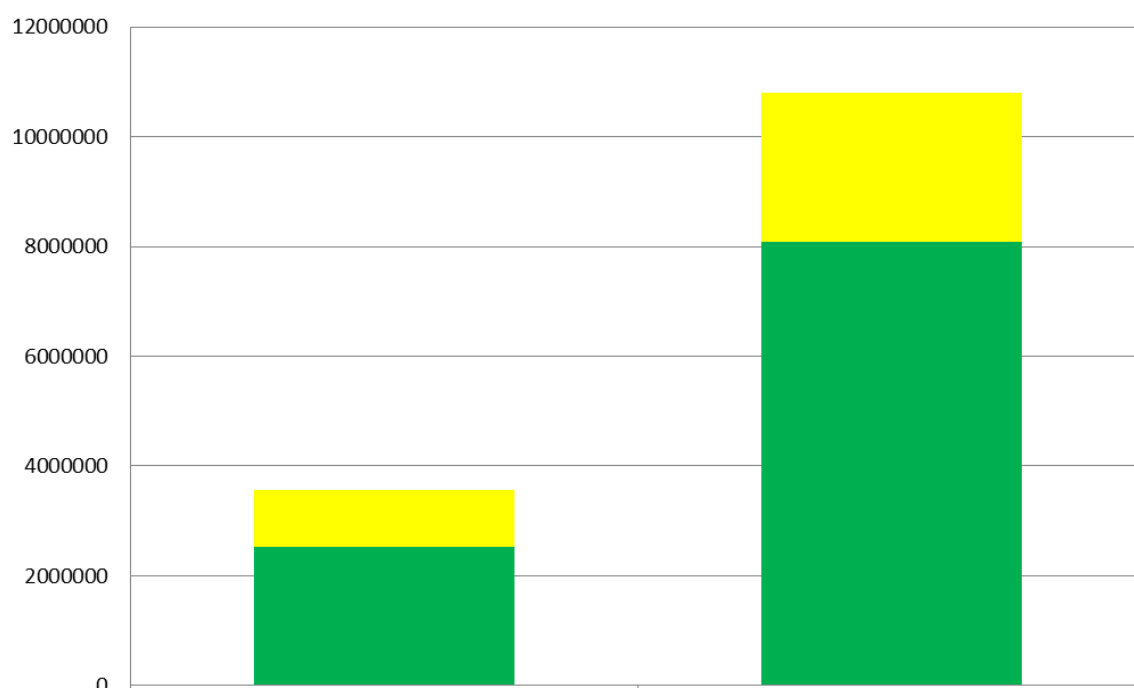
Od 1.1.2017 bezplatné cestovanie všetkých občanov (*vrátane tých, ktorým už v súčasnosti je umožnené bezplatné cestovanie v MHD Žilina*) s trvalým pobytom v meste Žilina, ktorí sú držiteľmi ČK vydané na základe overenia bezdlžnosti. **Táto etapa bude predmetom osobitného schvaľovania v roku 2016 a v prípade jej schválenia bude umožnená bezplatná doprava pre všetkých obyvateľov mesta Žilina s trvalým pobytom v meste, ktorí nemajú žiadny dlh voči Mestu Žilina, ako aj voči DPMŽ.**



V grafe je rozdelený počet obyvateľov podľa veku pri zohľadnení vekových kategórií definovaných Tarifou MHD v Žiline. Pri jednotlivých kategóriách je uvedený aktuálny stav, tzn. či daná kategória má už teraz nárok na bezplatnú dopravu alebo v akom časovom harmonograme je navrhované spustenie bezplatnej dopravy.



**Pomerné zastúpenie tržieb a
cestujúcich Žilinčanov voči neŽilinčanom**



	€	ks
	Tržby	Počet cestujúcich
Nežilinčania	1035342	2717917
Žilinčania	2523352	8085904

C. Dopravno-ekonomická analýza a financovanie BD objednávateľom

V meste Žilina žije 70 627 občanov s trvalým pobytom, ktorý nemajú v súčasnosti BD.

Kalkulácia výpadku tržieb resp. zvýšenie príspevku objednávateľa

Zníženie tržieb - Žilinčania	-2 523 352
Zníženie výnos z pokút - Žilinčania	-61 098
Zníženie nákladov na výrobu JCL pre Žilinčanov	13 883
Zníženie provízií pre zmluvných partnerov z predaja JCL Žilinčanov	29 471
Úprava Tarify	100 000
Spolu	-2 441 096

V tabuľke je uvedený celkový predpokladaný finančný dopad po spustení bezplatnej dopravy pre všetkých Žilinčanov. Mesto Žilina musí uvedenú sumu nahradiť zo svojho rozpočtu.

Podrobná kalkulácia je uvedená v prílohe č. 1.

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

Výpadok tržieb bude čiastočne kompenzovaný znížením nákladov na výrobu cestovných lístkov, ako aj znížením provízie zmluvným predajcom. Zároveň bude navrhnutá úprava tarify v oblasti poskytovaných rozsiahlych zliav, najmä elektronických cestovných lístkov.

Tieto opatrenia sa prejavia vo výnosovej, ako aj nákladovej časti sumárne v objeme 143 354 € v prospech dopravcu.

Na základe aktuálnych údajov dopravcu a po prepočítaní jednotlivých ukazovateľov celkový negatívny finančný dopad pre dopravcu predstavuje 2 441 096 € ročne.

Mesto Žilina musí uvedenú sumu nahradiť dopravcovi zo svojho rozpočtu.

V prípade, ak by sa zvýšil počet km v MHD o **246 000 km**, musí dôjsť k zvýšeniu príspevku o 340 000 €/rok

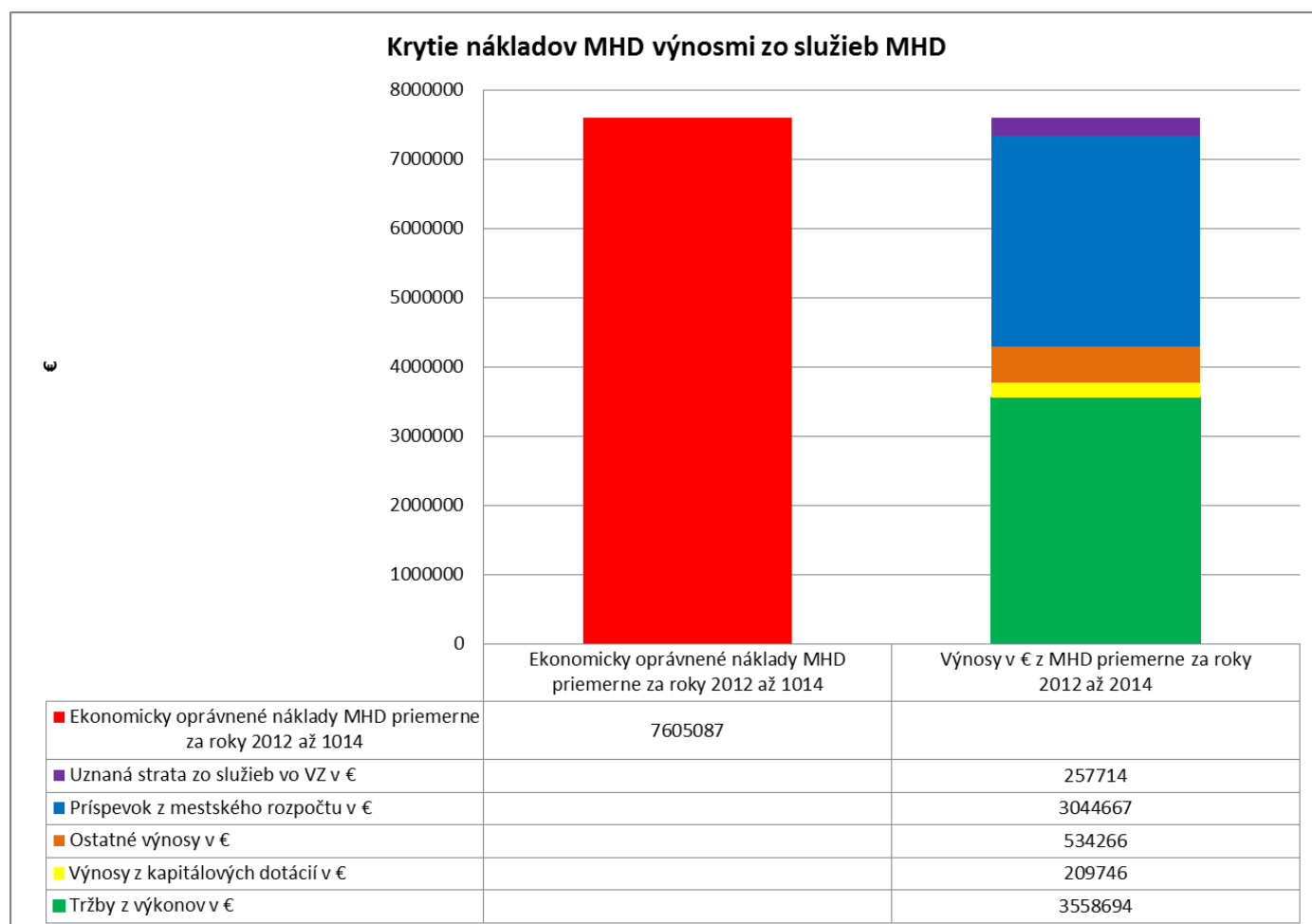
Financovanie BD objednávateľom

V súčasnosti prebieha financovanie MHD dvojzložkovo, teda priamo z tržieb generovaných DPMŽ a z rozpočtu Mesta Žilina. Priemerné výdavky z rozpočtu mesta predstavovali za roky 2009 – 2014 sumu 3.331 tisíc Eur (vrátane dodatočnej úhrady straty z výkonov poskytovaných vo verejnom záujme v predchádzajúcich rokoch).

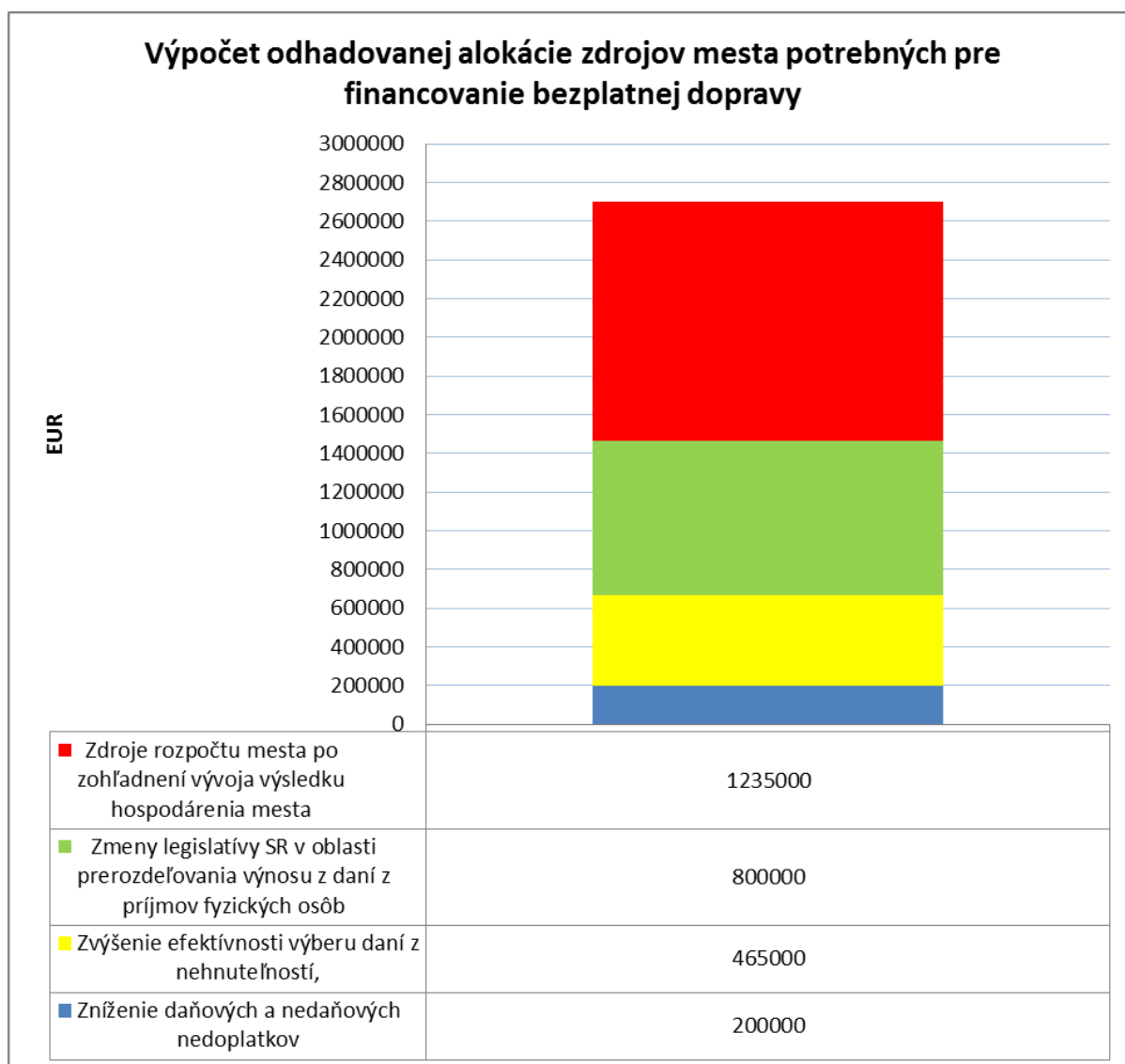
Podľa analýzy, vykonanej pre posúdenie finančnej náročnosti BD, tak ako je uvedené v tomto dokumente, odhadujeme dodatočné navýšenie výdavkov z rozpočtu mesta na celkovú priemernú ročnú sumu max. 5.772 tisíc Eur.

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

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



Zdroje financovania bezplatnej dopravy



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

- nárast počtu obyvateľov – neexistujú žiadne spoľahlivé odhady nárastu počtu obyvateľov, teda nie je možné tento dopad kvantifikovať, teda ani zohľadniť pri výpočte odhadu navýšenia podielu mesta na tzv. podielových daniach, rovnako nie je možné tento parameter zohľadniť pri výpočte možného nárastu príjmu na poplatku, ako aj daniach (*tu je treba uviesť, že ak by aj k takémuto prínosu prišlo, poplatok je účelová platba priamo zo zákona viazaná na odvoz a likvidáciu odpadu, teda ju nemôžeme v žiadnom ohľade pri výpočte zohľadňovať*),
- modernizácia vozového parku DPMŽ a technického vybavenia – neexistujú žiadne spoľahlivé prepočty, ktoré by presne kvantifikovali dopad totálnej modernizácie vozového parku DPMŽ na zníženie prevádzkových nákladov, teda dopad na pokles straty a teda dopad na zníženie nutnosti prefinancovať BD zo strany mesta.

Očakávaným prínosom z pohľadu rozpočtu mesta sú:

- čiastočné, jednorazové zníženie daňových a nedaňových pohľadávok fyzických osôb voči mestu, kde po zohľadnení štatistiky vymožitelnosti sa odhaduje v sume približne **200 tisíc Eur** (*jedná sa o relatívne nižší odhad, avšak po zohľadnení reálnej vymožitelnosti, je takmer nepravdepodobný*

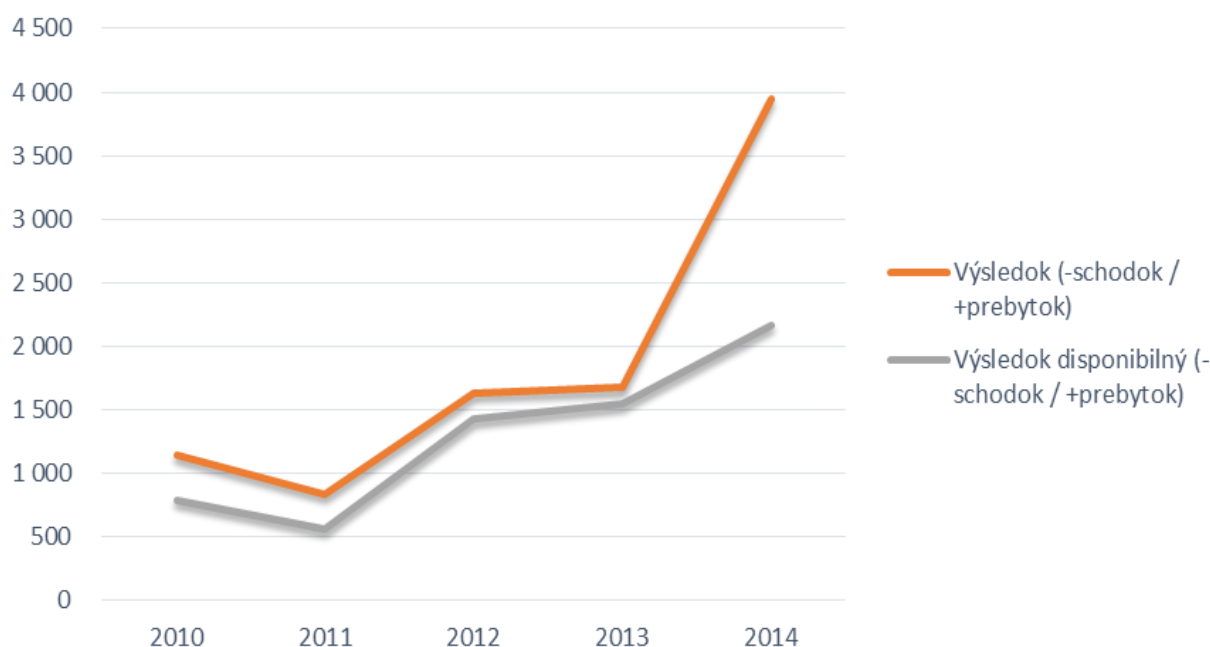
vývoj, kedy by došlo k úplnej úhrade dlhu. Len pre porovnanie, na FO pri poplatku za komunálny odpad, bolo vykonaných cez 4 000 exekúcií, pričom vymožiteľnosť sa pohybuje výrazne pod 50%),

- efektívnejší výber daní a poplatkov, kde dopad bol z ohľadom na maximálnu opatrnosť určený na sumu **465 tisíc Eur** (táto suma predstavuje odhadovaný nárast efektívnosti výberu daní z nehnuteľností na úrovni max. 3% oproti súčasnému stavu, pričom ostatné dane a poplatky vzhľadom na ich významnosť neboli zohľadňované, existuje však vysoká pravdepodobnosť, že približne rovnaký dopad je možné očakávať aj v prípade takýchto daní a poplatkov).

Pri výpočte odhadovanej alokácie zdrojov mesta, potrebných pre financovanie bezplatnej dopravy, boli zohľadnené tieto zdroje uvedené v predchádzajúcom grafe:

- v sume maximálne 200 tisíc Eur - zníženie daňových a nedaňových nedoplatkov,
- v sume maximálne 465 tisíc Eur - zvýšenie efektívnosti výberu daní z nehnuteľností,
- v sume maximálne 800 tisíc Eur - dopad zmeny legislatívy SR v oblasti prerozdelenia výnosu z daní z príjmov fyzických osôb (ide o zvýšenie podielu miest a obcí na celkovom objeme zo súčasných 68,5% na 70%, tak ako bolo vládou deklarované, pričom predpokladáme udržanie súčasného podielu mesta na úrovni približne 1,6%),
- v sume maximálne 1 235 tisíc Eur – zdroje rozpočtu mesta (po zohľadnení vývoja výsledku hospodárenia mesta, ako ukazuje nasledujúci graf, ako aj reálneho stavu hospodárenia mesta, je možné predpokladať, že mesto je schopné vytvoriť dostatočné zdroje v rámci svojho rozpočtu na prefinancovanie potrebných výdavkov. To je samozrejme možné len za predpokladu udržania súčasného stavu hospodárenia a presmerovania finančných priorít mesta do MHD, bez dopadu na v súčasnosti poskytované služby a rozvojové aktivity mesta z pohľadu ich rozsahu).

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



Vývoj výsledku hospodárenia mesta Žilina za roky 2010 – 2014

D. Podmienky pre cestujúcich, využívajúcich bezplatnú dopravu

- a. trvalý pobyt v meste Žilina,
 - b. bezdlžnosť občana mesta Žilina voči Mestu Žilina, ako aj voči DPMŽ,
 - c. cestujúci, uplatňujúci si BD, musí byť držiteľom čipovej karty, v ktorej je vyznačený nárok na BD (*do čipu karty zapíše dopravca po overení bezdlžnosti*),
 - d. povinné označovanie čipovej karty bezprostredne po vstupe do dopravného prostriedku MHD,
- cestujúci, uplatňujúci si BD, nesmie mať žiadne dlžoby voči Mestu Žilina, ako sú miestne dane, poplatky,..., a taktiež žiadne podlžnosti voči DPMŽ,
 - overenie bezdlžnosti bude realizované na základe poskytnutých informácií z informačného systému objednávateľa, ktorý bude prepojený s informačným systémom dopravcu,
 - na základe identifikátorov, ktorými sú **meno, priezvisko, bydlisko a dátum narodenia**, bude takýto žiadateľ „spárovaný“ v informačnom systéme dopravcu,
 - dopravcovi budú poskytnuté len informácie o osobách, u ktorých sa neeviduje žiadna pohľadávka, a to bez ďalších podrobností, ako sú platby za jednotlivé úkony (dane, poplatky,)
 - výsledkom bude len informácia, že občan nemá žiadnu podlžnosť voči Mestu Žilina a či má nárok na bezplatnú dopravu,
 - žiadateľovi bude táto informácia zapísaná do čipu karty, ak ju vlastní a bude platná 365 dní,
 - v prípade, že o bezplatnú dopravu bude mať záujem cestujúci, ktorý doposiaľ čipovú kartu nevlastní, musí si ju u dopravcu zakúpiť spôsobom, ako to je uvedené v súčasne platnej tarife.

Rozsah overovania bezdlžnosti

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

- stav pohľadávok pri daniach z nehnuteľností,
- stav pohľadávky pri dani za psa,
- stav pohľadávky pri poplatku za komunálny odpad a drobný stavebný odpad,
- stav pohľadávok pri dani za užívanie verejného priestranstva,
- stav pohľadávok pri dani za ubytovanie (v prípade fyzických osôb),
- stav pohľadávok pri dani za predajné automaty a nevýherné hracie prístroje,
- stav pohľadávok pri dani za vjazd a zotrvanie motorového vozidla v historickej časti mesta,
- stav pohľadávok pri nájomných zmluvách,
- stav pohľadávok pri iných, nedaňových pohľadávkach (napr. refakturáciach, správne poplatky, pokuty, kúpno-predajných zmluvách a pod.).

Proces overovania bezdlžnosti je zabezpečený chráneným automatizovaným prepojením DPMŽ na overovacie databázy mesta (v rámci interných databáz IS CG ISS). Výstup overenia bezdlžnosti spĺňa všetky podmienky ochrany chránených daňových údajov.

DPMŽ:

- evidencia z prepravnej kontroly – nezaplatené pokuty za cestovanie bez platného cestovného dokladu.

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

E. Ďalšie opatrenia podporujúce využívanie mestskej hromadnej dopravy

V rokoch 2016 a 2018 predpokladáme obnovu kompletného vozidlového parku, ktorá bude financovaná prostredníctvom európskych štrukturálnych fondov. Spôľahlivosť dopravných prostriedkov bude riešená komplexnou obnovou vozidlového parku trolejbusov a autobusov,



ilustračná fotografia

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

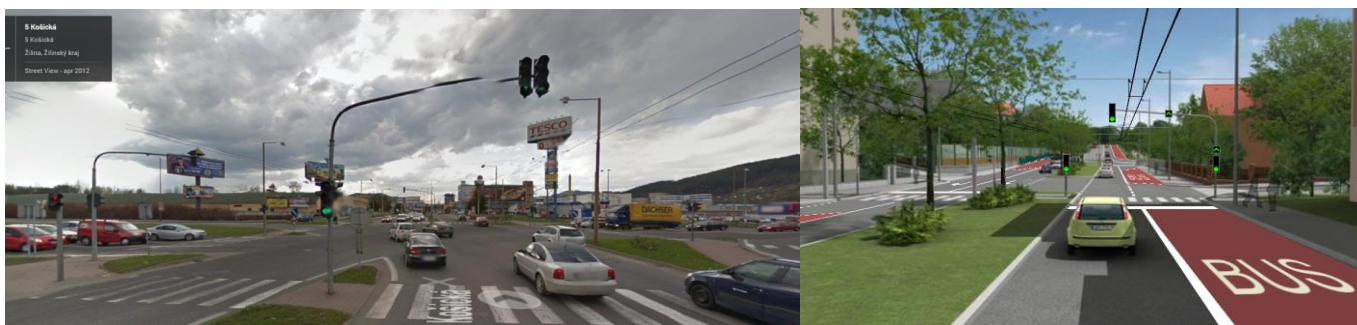
Mesto Žilina, ako aj Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o., sa budú uchádzať o nenávratný finančný príspevok prostredníctvom európskych fondov najmä v oblastiach:

1. obnova celého vozidlového parku, infraštruktúry trolejbusovej dráhy a technickej základne



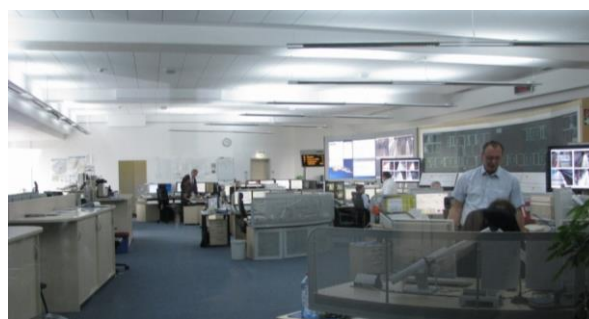
Z dôvodu zlepšenia technického stavu, zrýchlenia trolejbusovej dráhy a skrátenia prepravného času sa budeme prostredníctvom Operačného programu integrovaná infraštruktúra uchádzať o finančné prostriedky na modernizáciu a rekonštrukciu všetkých pevných trakčných zariadení. V prvej fáze je najnutnejšie zrekonštruovať trakčné križovatky, ako je napríklad križovatka Komenského s ulicou Veľká Okružná.

2. preferencia MHD na križovatkách,



Zrýchlenie prepravy cestujúcich vďaka implementácii projektov preferujúcich MHD pred individuálnou automobilovou dopravou v meste Žilina. Vytváranie BUS pruhov.

3. systémy na zvýšenie informovanosti cestujúcich o MHD,



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

4. integrovaný dopravný systém - IDS

V odbornej praxi neexistuje úplne jednotne uvádzaná definícia IDS. Uvedieme jednu zo základných teoretických definícií:

IDS – sa rozumie taký spôsob zabezpečenia verejnej dopravy v území, v ktorom jednotlivé druhy dopravy vzájomne spolupracujú a vytvárajú tak prehľadný a jednoduchý systém vzájomne previazaných liniek s jednotnou tarifou, prepravnými podmienkami a pravidelnými intervalmi medzi spojmi.

Práve na vytvorení takéhoto systému sa už intenzívne pracuje a celý projekt riadi a koordinuje Žilinský samosprávny kraj. Do systému integrovanej dopravy budú zapojení objednávateľia dopravných služieb ako aj dopravcovia, teda aj Mesto Žilina a DPMŽ. Systém musí byť organizovaný a riadený všetkými uznávanou autoritou. Silná pozícia takzvaného "Organizátora" či "Koordinátora" integrovaného dopravného systému je nevyhnutná.

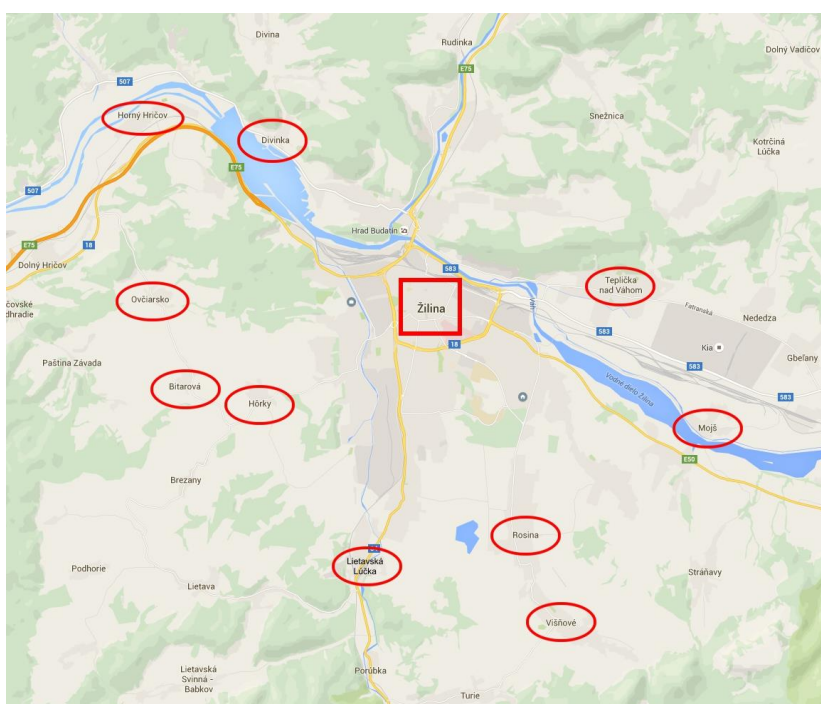
Integrovaný regionálny operačný program.

Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020 koncentruje zdroje z európskych štrukturálnych a investičných fondov do tých oblastí, ktoré majú **najväčší rozvojový potenciál**. Cieľom je integrovať investičné aktivity tak, aby sa stali multiplikátormi ďalšieho rozvoja, nielen pre konkrétnu geografickú jednotku, ale aj jej príslušné územie. V súlade s touto stratégiou budú prostriedky vyčlenené aj na trvalo udržateľný rozvoj mesta Žilina, ako krajského mesta a jeho funkčnej oblasti.

Do oprávneného územia podpory udržateľného mestského rozvoja spadá vlastné administratívne územie mesta, ako aj tzv. funkčná oblasť mesta, ktorú predstavujú sídla v zázemí krajského mesta, ktoré sú s ním prepojené silnými sociálno-ekonomickými väzbami.

Funkčné územie mesta Žilina tvoria nasledovné obce: Divinka, Horný Hričov, Teplička nad Váhom, Ovčiarsko, Bitarova, Hôrky, Mojš, Rosina, Lietavská Lúčka, Višňové.

Pri rozvoji mestskej verejnej dopravy, sa bude Mesto Žilina usilovať využiť európske štrukturálne fondy spoločne s týmito obcami v rámci integrovaného regionálneho operačného programu.



Otázka prepravnej kapacity

Po spustení bezplatnej dopravy bude vyhodnocovaný záujem o ponúkanú službu bezplatnej dopravy. Dopravca sa bude zaoberať aj možnosťou zvýšenia počtu dopravných kilometrov.

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

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3 637 461	3 482 917	3 472 411	3 530 412	3 488 330	3 509 935	3 536 607	3 525 397	3 527 062	3 517 583	3 546 000

V roku 2005 dopravca prepravil o **4 497 867** cestujúcich viac a to bez zásadného zníženia komfortu, pohodlia a bezpečnosti cestujúcich, pričom bola zachovaná primeraná dopravná obslužnosť územia.

V prípade, že nastane situácia, kedy dopravca nebude schopný prepraviť cestujúcich za uvedených podmienok, bude optimalizovať existujúce kilometrické výkony podľa ich využitia na jednotlivých linkách a spojoch, a to s prihliadnutím na dopravné sedlo a špičku.

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

V prípadoch, v ktorých si to bude situácia vyžadovať a bude to možné, dopravný podnik pristúpi k prioritnému využívaniu kľbových vozidiel, ktorých vypravovanie bolo v minulosti zredukované. K optimalizácii vo výraznej miere pomôže plán dopravnej obslužnosti, ktorý bude vypracovaný súčasne s dopravným generelom mesta do konca roku 2015.

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

Reálna **priemerná obsaditeľnosť vozidiel je 41% z maximálnej**. Vychádzame taktiež z našich štúdií a analýz, že **optimálna obsaditeľnosť vozidiel je na úrovni 80%**. Na niektorých spojoch je dosiahnutá aj táto hodnota obsaditeľnosti vozidiel, ale nie počas celého dňa, ale najmä v rannej špičke. Ide predovšetkým o trolejbusovú dopravu a niektoré vybrané spoje autobusových liniek.

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

Prieskumy v západnej Európe v súčasnosti naznačujú, že mladí ľudia sú viac „náchylní“ používať verejnú dopravu a vzdať sa „komfortu“ v podobe vlastníť osobný automobil. Z prieskumu v Nemecku, napr. vzišlo, že najväčšia veková skupina, ktorá si kupuje vozidlo, je skupina okolo 55 rokov veku. Mladí ľudia sú stále viac na automobile „**nezávislí**“, najmä, ak ide o obyvateľov miest.

Tento fakt nahráva skutočnosti, že verejná doprava má zareagovať zvýšením ponuky práve pre týchto mladých ľudí, ktorí sú ešte vo veku, kedy ich dopravné návyky môžu byť „**ovplyvňované**“ pozitívnymi kvalitami verejnej hromadnej dopravy. To môže mať do budúcnosti za následok, že mladí ľudia budú mať pozitívnu skúsenosť s fungovaním a každodenným využívaním hromadnej dopravy a nebudú siahnuť po pohodlnejšom a drahšom riešení, čím je osobný automobil. Tým by sa aspoň čiastočne zastavil nárast podielu individuálnej dopravy, ktorý má negatívny vplyv na život v mestách.

Jedným z kritérií kvality MHD je aj dostatočne **kvalitná ponuka**, ktorá predstavuje najmä **hustý interval** odchodov spojov jednotlivých (*najmä nosných*) liniek. Tento fakt potvrdili aj samotní Žilinčania, ktorí sa v ankete, ktorú DPMŽ na svojich stránkach zverejňoval, vyjadrili, že prioritou v hodnotení kvality MHD je najmä **hustota spojov**. Ak bude mať cestujúci dostatočnú ponuku spojov, bude MHD využívať hlavne v čase dopravnej špičky, resp. v čase aktívneho pohybu občanov v meste v úradných hodinách jednotlivých úradov alebo zdravotníckych zariadení.

V prípade realizácie bezplatnej dopravy pre občanov Žiliny je taktiež potrebné uvažovať o tom, že ponuka takéhoto benefitu má byť spojená aj s adekvátnou ponukou kvality a komfortu v MHD:

- dostatočný priestor vo vozidlách MHD = viac kapacitné vozidlá na niektorých linkách,
- hustý interval spojov = malé čakacie doby na zastávkach.

Vtedy sa môže Mesto Žilina a DPMŽ vyhnúť výhradám, že: „ak ste ponúkli Žilinčanom benefit vo forme bezplatnej MHD, malo by to byť za adekvátnych podmienok a *slušného* komfortu“.

Preto budeme navrhovať, podľa vývoja počtu cestujúcich a v prípade schválenia bezplatnej dopravy pre všetkých Žilinčanov, **zvýšenie počtu vykonaných spojov (zhustenie intervalu)** v rannej dopravnej špičke a v čase doobedného sedla. Táto úprava bude mať za následok nárast počtu nasadzovaných vozidiel v dopravnej špičke **o 7 vozidiel**, čo sa premietne do nárastu ročného objemu vykonaných kilometrov o cca **246.000 km**, čo predstavuje **6,94%** nárast oproti súčasnému stavu – podrobnejšie v **prílohe č.3**

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

Zachovanie tarifného systému a kontrol

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

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

Definícia sankcií

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

Ešte jedno porovnanie:

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

Ak by všetci cestujúci, ktorých v súčasnosti prepravíme v MHD, presadli do osobných motorových, tak v meste by pribudlo viac ako 5,5 milióna áut za rok, čo je v priemere viac ako 15 000 áut denne.

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



Prehľad vývoja tržieb z MHD	Priemer za roky 2012 - 2014		
	Tržby v € bez DPH	počet cestujúcich	priemerná cena CL v €
cestovné lístky	3 558 694	10 803 821	0,329
z toho <i>jednorazové CL + SMS</i>	2 442 914	5516014	0,443
<i>predplatné CL</i>	1 115 779	5287807	0,211

Počet obyvateľov	83586
Počet obyvateľov vo veku 62 až 69	7 932

Náklady za výrobu JCL stánky + automaty	21 739
Provízia zmluvným predajcom	46 150

TRŽBY z MHD - prepočet zníženia tržieb po spustení bezplatnej dopravy pre všetkých Žilinčanov									
	Tržby v € bez DPH	priemerná cena jednej cesty v €	počet cestujúcich spolu	Žilinčania	neŽilinčania	Žilinčania	neŽilinčania	Žilinčania	neŽilinčania
			ks	ks	ks	€	€	%	%
z toho <i>jednorazové CL+SMS</i>	2 442 914	0,443	5 516 014	3 522 527	1 993 487	1 560 479	882 435	63,86	36,14
<i>predplatné CL</i>	1 115 779	0,211	5 287 807	4 563 377	724 430	962 873	152 907	86,3	13,7
SPOLU	3 558 694	0,329	10 803 821	8 085 904	2 717 917	2 523 352	1 035 342		

POKUTY - prepočet zníženia výnosov z pokút	€	%
Výnosy z pokút spolu:	115 323	100,00
z toho Žilinčania:	61 098	52,98
ostatní:	54 225	47,02

Kalkulácia zvýšenia príspevku	
Zníženie tržieb - Žilinčania	2 523 352
Zníženie výnosu z pokút - Žilinčania	61 098
Zníženie nákladov na výrobu JCL pre Žilinčanov	-13 883
Zníženie provízií pre zmluvných partnerov z predaja JCL Žilinčanov	-29 471
Úprava Tarify	-100 000
Spolu	2 441 096 EUR

Rekapitulácia T-BUS

Linky	Súčasný stav						návrh					
	čas linky(min.)	interval		počet vozidiel		počet km	čas linky(min.)	interval		počet vozidiel		počet km
		spička	sedlo	kr	kl	po-pia/deň		spička	sedlo	kr	kl	po-pia/deň
1	52	60	60	1		158	52	60	60	1		158
3	37	10	20	3	2	757	37	8	15	3	3	877
4+14	79	10	20		9	1 861	79	8	15		10	1 981
5	52	20	20	5		768	52	15	15	5		888
6	64	20	20		4	971	64	15	15		5	1 091
7	69	30	60		3	536	69	30			3	536
16	38	20		3		339	38	15		4		459
spolu				12	18	5 390				13	21	5 990
nárast										1	3	600
Spolu km TBUS za rok												150 000

Rekapitulácia A-BUS

Linky	Súčasný stav						návrh					
	čas linky(min.)	interval		počet vozidiel		počet km	čas linky(min.)	interval		počet vozidiel		počet km
		spička	sedlo	kr	kl	po-pia/deň		spička	sedlo	kr	kl	po-pia/deň
20	49	20	60	3		369	49	20	60	3		369
21	47	15	45	4		676	47	15	45	4		676
22	59	12	45	5		980	59	10	40	6		1 100
24	60	12	45	5		690	60	10	40	6		810
26	59	15	60	4		436	59	15	60	4		460
27	60	15	45	4		949	60	12	40	5		1 069
29	57	60	60	1		373	57	60	60	1		373
30	46	60	60	1		192	46	60	60	1		192
31	55	30	60	2		524	55	30	60	2		524
spolu				29	0	5 189				32		5 573
nárast										3		384
Spolu km ABUS za rok												96 000

Spolu nárast km MHD za rok

246 000

Nárast km v %

6,94%

PCL - čipová karta	Tržby spolu	Tržba Žilina	Tržba Nežilina	Počet pasažierov spolu	Počet pasažierov Žilina	Počet pasažierov Nežilina	Počet jász spolu	Počet jász Žilina	Počet jász Nežilina	Ø € bez DPH na pasažier / rok	Ø € bez DPH na pasažier / rok ŽA	Ø € bez DPH na pasažier / rok neŽA	Ø € s DPH na pasažier / rok	Ø € s DPH na pasažier / rok ŽA	Ø € s DPH na pasažier / rok neŽA	Ø počet ciest / pasažier	Ø počet ciest / pasažier ŽA	Ø počet ciest / pasažier neŽA	Ø počet ciest / mesiac	Ø počet ciest / mesiac ŽA	Ø počet ciest / mesiac neŽA
ŽA/neŽA SPOLU	1 115 779	962 873	152 907	18 875	15 018	3 857	5 287 807	4 563 377	724 430	59,12	64,12	39,64	70,94	76,94	47,57	280	304	188	23	25	16
2 pásma Základné cestovné PCL	498 495	430 247	68 249	4 656	3 904	752	1 847 694	1 637 057	210 637	107,07	110,21	90,76	128,48	132,25	108,91	397	419	280	33	35	23
1 pásmo Základné cestovné PCL	162 532	140 280	22 252	2 197	1 814	383	548 379	482 574	65 805	73,98	77,33	58,10	88,77	92,80	69,72	250	266	172	21	22	14
2 pásma Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) PCL	357 030	308 149	48 881	5 861	4 348	1 513	1 756 966	1 487 096	269 870	60,92	70,87	32,31	73,10	85,05	38,77	300	342	178	25	29	15
1 pásmo Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) PCL	76 547	66 067	10 480	1 970	1 574	396	387 231	341 925	45 306	38,86	41,97	26,46	46,63	50,37	31,76	197	217	114	16	18	10
ŤZP PCL	21 175	18 130	3 045	4 191	3 378	813	747 537	638 873	108 665	5,05	5,37	3,75	6,06	6,44	4,49	178	189	134	15	16	11
	433 577			7 831											90,12						

Priemerný počet cestovných lístkov vypočítaný z min. počtu 2 ks (cesta tam a späť) na mesiac a z priemerného počtu PCL na jednu osobu

JCL - jednorazové cestovné lístky (papierové)	Tržby spolu	Tržba Žilina	Tržba Nežilina	Počet pasažierov spolu	Počet pasažierov Žilina	Počet pasažierov Nežilina	Počet jász spolu	Počet jász Žilina	Počet jász Nežilina	Ø € bez DPH na pasažier / rok	Ø € bez DPH na pasažier / rok ŽA	Ø € bez DPH na pasažier / rok neŽA	Ø € s DPH na pasažier / rok	Ø € s DPH na pasažier / rok ŽA	Ø € s DPH na pasažier / rok neŽA	Ø počet ciest / pasažier	Ø počet ciest / pasažier ŽA	Ø počet ciest / pasažier neŽA	Ø počet ciest / mesiac	Ø počet ciest / mesiac ŽA	Ø počet ciest / mesiac neŽA
2 pásma Základné cestovné JCL	1 014 265	647 890	366 375	9 473	5 879	4 037	1 841 700	1 176 109	665 590	60,14	61,71	51,98	72,17	74,06	62,38	109,20	112,03	94,44	9,10	9,34	7,87
1 pásmo Základné cestovné JCL	713 247	455 606	257 641	9 641	5 892	4 434	1 519 531	970 373	549 158	42,62	44,30	34,68	51,15	53,16	41,62	90,80	94,35	73,92	7,57	7,86	6,16
2 pásma Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) JCL	398 018	254 245	143 773	6 534	3 587	4 450	1 092 234	697 501	394 733	34,83	39,81	20,52	41,80	47,77	24,63	95,58	109,22	56,35	7,97	9,10	4,70
1 pásmo Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) JCL	317 384	202 738	114 646	8 168	4 830	4 332	1 062 549	678 544	384 005	23,01	24,57	16,82	27,62	29,49	20,18	77,04	82,24	56,32	6,42	6,85	4,69
SPOLU	2 442 914	1 560 479	882 435	33 817	20 188	17 254	5 516 014	3 522 527	1 993 487												

Prehľad výhodnosti a nevýhodnosti pri ročnom kupóne 50 €

	Tržby spolu	Tržba Žilina	Tržba Nežilina	Počet pasažierov spolu	Počet pasažierov Žilina	Počet pasažierov Nežilina	Ø € bez DPH na pasažier / rok	Ø € bez DPH na pasažier / rok ŽA	Ø € bez DPH na pasažier / rok neŽA	Ø € s DPH na pasažier / rok	Ø € s DPH na pasažier / rok ŽA	Ø € s DPH na pasažier / rok neŽA	Šetrenie Žilinčan os./rok s DPH	Šetrenie Žilinčan os./rok bez DPH	Zníženie tržieb bez DPH
2 pásma Základné cestovné PCL	498 495	430 247	68 249	4 656	3 904	752	107,07	110,21	90,76	128,48	132,25	108,91	-82,25	-68,54	-267580
1 pásma Základné cestovné PCL	162 532	140 280	22 252	2 197	1 814	383	73,98	77,33	58,10	88,77	92,80	69,72	-42,80	-35,67	-64696
2 pásma Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) PCL	357 030	308 149	48 881	5 861	4 348	1 513	60,92	70,87	32,31	73,10	85,05	38,77	-35,05	-29,20	-126982
1 pásma Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) PCL	76 547	66 067	10 480	1 970	1 574	396	38,86	41,97	26,46	46,63	50,37	31,76	-0,37	-0,31	-484
ĽZP PCL	21 175	18 130	3 045	4 191	3 378	813	5,05	5,37	3,75	6,06	6,44	4,49	0,00	0,00	0
2 pásma Základné cestovné JCL	1 014 265	647 890	366 375	9 473	5 879	4 037	60,14	61,71	51,98	72,17	74,06	62,38	-24,06	-20,05	-117855
1 pásma Základné cestovné JCL	713 247	455 606	257 641	9 641	5 892	4 434	42,62	44,30	34,68	51,15	53,16	41,62	-3,16	-2,63	-15515
2 pásma Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) JCL	398 018	254 245	143 773	6 534	3 587	4 450	34,83	39,81	20,52	41,80	47,77	24,63	0,00	0,00	0
1 pásma Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) JCL	317 384	202 738	114 646	8 168	4 830	4 332	23,01	24,57	16,82	27,62	29,49	20,18	0,00	0,00	0

	Počet pasažierov Žilina	Šetrenie / Žilinčan / os./rok bez DPH	Šetrenie / Žilinčan os./rok s DPH	Zníženie tržieb bez DPH
2 pásma Základné cestovné PCL	3 904	-68,54	-82,25	-267580
1 pásma Základné cestovné PCL	1 814	-35,67	-42,80	-64696
2 pásma Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) PCL	4 348	-29,20	-35,05	-126982
1 pásma Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) PCL	1 574	0,00	-0,37	-484
ĽZP PCL	3 378	0,00	0,00	0
2 pásma Základné cestovné JCL	5 879	-20,05	-24,06	-117855
1 pásma Základné cestovné JCL	5 892	0,00	-3,16	-15515
2 pásma Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) JCL	3 587	0,00	0,00	0
1 pásma Zľavnené (žiak, študent, dôchodca) JCL	4 830	0,00	0,00	0
SPOLU				-593112

SPOLU Pasažier Žilinčan	35 206
Zvýhodnených Žilinčanov	15 945
Neprináša žiadnu alebo len minimálnu výhodu	19 261

Ďalší cestujúci ktorým uvedená zmena neprinesie žiadnu výhodu	
Dôchodca nad 70 rokov Žilinčan	7735
Doprovod dieťaťa s kočíkom (odhad)	2500
SPOLU	29 496