Mestský úrad v Nitre

V Nitre dňa 10.08.2010
Číslo materiálu: **1902/2010**

Mestskému zastupiteľstvu
v Nitre

K bodu :
Správa z kontroly dopravcu a informácia o celkovej situácii v oblasti Mestskej autobusovej dopravy v Nitre

Predkladá:
Ing. František Baláž
viceprimátor mesta Nitry

Návrh na uznesenie:
„na osobitnej strane“

Spracovali:
Ing. Pavol Jakubčin
vedúci oddelenia KČaŽP
Ing. Miroslav Ondrejička
odborný referent EO

Napísal:
Bohumil Vincúr
referent oddelenia KČaŽP
Helena Chlebcová,
referentka oddelenia KČaŽP

Prizvať:
Veolia Transport, a.s. Nitra
- Bc. Vladimír Šimko
- Milan Jankulár

_____
podpis predkladateľa

N á v r h n a u z n e s e n i e:

Mestské zastupiteľstvo v Nitre

b e r i e n a v e d o m i e
Správu z kontroly dopravcu – Veolia Transport Nitra, a.s. a informáciu o celkovej situácii v oblasti Mestskej autobusovej dopravy v Nitre

s ú h l a s í
- s úhradou vykázanej straty v MAD za rok 2009 vo výške 1 344 875 €
- so závermi predloženej správy

o d p o r ú č a
primátorovi mesta
začať rokovania s NSK o možnosti integrovania dopravy v meste Nitra a v tej súvislosti aj o možnosti vytvorenia spoločného dopravného podniku

u k l a d á
1. prednostovi MsÚ
   postupovať v súlade s týmito závermi
2. vedúcemu ekonomického oddelenia
   pripraviť rozpočtové opatrenia na uhradenie vykázanej straty za rok 2009
   T: do najbližšieho MZ
3. vedúcemu oddelenia KČaŽP
   pripraviť informáciu do MZ o finančnej a časovej náročnosti vypracovania optimalizácie MAD v Nitre

Správa z kontroly dopravcu a informácia o celkovej situácii v oblasti Mestskej autobusovej dopravy v Nitre

Mesto Nitra zabezpečuje výkon mestskej hromadnej dopravy v súlade so zákonom č. 168/1996 Z.z. o cestnej doprave v znení č. 488/2009 Z.z. v súlade s článkom č. 4 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady ES č. 1370/2007. Túto službu mesto zabezpečuje prostredníctvom externého dopravcu Veolia Transport, a.s. (pôvodne SAD Nitra). Mesto Nitra nemá zriadený mestský dopravný podnik a tak dané riešenie je zatiaľ jediné možné čo do formy zabezpečenia dopravy. Súčasťou pravidiel dohodnutých v zmluve o službách vo verejnom záujme dopravcom, ktorých hlavné zásady vychádzajú zo zákona č. 168/1996, sú aj ekonomické pravidlá zaručujúce trvalé zabezpečenie obslužnosti územia. Ekonomicky dôležitou povinnosťou objednávateľa služby je povinnosť úhrady služby dopravcu, ktorá sa rovná rozdielu medzi preukázanými vynaloženými nákladmi a dosiahnutými výnosmi.
Ekonomiku MAD v Nitre limitujú nasledujúce ukazovatele:

- **Cenový výmer MAD** (cena cestovného) – stanovuje objednávateľ – Mesto Nitra,
- **Cestovný poriadok** – odsúhlasuje objednávateľ – objednávané výkony,
- **Výnosy** – tržby z cestovného, z reklám (počet cestujúcich + ostatné príjmy).
- **Náklady dopravcu**, vrátane primeraného zisku (4 %).

Z uvedeného vyplýva, že ekonomické podmienky MAD v Nitre sú v dvoch zo štyroch ukazovateľov v kompetencii objednávateľa, v jednom prípade v spoločnom pôsobení objednávateľa aj dopravcu a v jednom prípade v kompetencii dopravcu pri nutnosti zohľadniť celosvetové ekonomické prostredie hlavných vstupov (PHM, autobusy, ...). Celý proces MAD však nepracuje na klasických ekonomických pravidlách, kde napr. zvýšenie cestovného neprináša automaticky zvýšenie tržieb. Obyčajne to má za následok odliv cestujúcich a teda zníženie tržieb. Rovnako je to s obslužnosťou územia, kde zníženie počtu spojov v záujme zlepšenia ekonomiky dopravy rovnako odradí cestujúcich z dôvodu zníženia komfortu obsluhy územia. To platí aj o úrovni cestovania (vek autobusov, čistota autobusov, komfort cestovania, prepravný poriadok, klimatizácia, informovanosť cestujúcich, atď.), kde šetrenie v nákladoch má opačný ekonomický efekt, teda odliv cestujúcich a znižovanie výnosov.

Nájdenie optimálneho riešenia je teda citlivý prístup k dolaďovaniu všetkých štyroch priamych ukazovateľov ovplyvňujúcich ekonomiku dopravy.

Jednou z ciest hľadania optimálneho riešenia je podrobná analýza súčasného stavu a návrh opatrení smerujúcich k tejto optimalizácii. V súlade s týmto zámerom Mesto Nitra objednalo v roku 2009 vypracovanie Plánu dopravnej obsluhy pre Mesto Nitra (viď Posúdenie silných a slabých stránok súčasného dopravného systému a Návrh novej technológie dopravnej obsluhy mesta Nitra).

Ďalším opatrením smerujúcim k objektivizácii údajov a následnej optimalizácii MAD v Nitre bolo poverenie primátora mesta na vykonanie finančnej kontroly vykázaných výkonov, nákladov a tržieb MAD za rok 2009 v akciovej spoločnosti Veolia Transport Nitra, a.s. v zmysle Zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme č.j. 175/07/OKČ.

Vlastnú kontrolu vykonali: Ing. Pavol Jakubčin, za oddelenie KČaŽP
Ing. Miroslav Ondrejička, za odd. ekonomické

Rozsah a výsledky kontroly – viď príloha č. 1 (Správa o kontrole)
Informácia o dopravcovi – viď príloha č. 2 (Analýza súčasného stavu a vývoja MH v Nitre s víziou jej budúceho smerovania)
príloha č. 3 (Anketa)

MsÚ Nitra v spolupráci s dopravcom vypracoval alternatívny návrh zriadenia Mestského dopravného podniku, ktorého účelom by bolo sprehľadnenie nákladov a výnosov v tejto oblasti. MZ na svojom zasadnutí 29.10.2009 uložilo spracovať ekonomickú analýzu alternatívy č. 2 – „riadenie služby mestskou spoločnosťou a výkon služby externým dodávateľom; mestská spoločnosť vlastní tarifný systém“ a podľa jej výsledku pripraviť návrh na rozpočtové opatrenie.
V prílohe prikladáme ekonomickú analýzu vypracovanú Ing. Ondrejičkom z MsÚ ekonomického oddelenia – viď príloha č. 4.

Jedným z ďalších opatrení smerujúcich k dotvoreniu optimálneho stavu spoločensko-ekonomického prostredia pre čo najefektívnejšiu MAD je nadväzujúc na Plán dopravnej obsluhy vypracovanie materiálu „Optimalizácia MAD v Nitre“. Spracovanie takéhoto zadania, rovnako ako Plán dopravnej obsluhy, môže vypracovať iba vysoko špecializovaná firma. Výsledkom je podrobný popis potrebných opatrení vrátane cestovných poriadkov, ktorý navrhne čo najefektívnejšie riešenie. Podrobnosť daného materiálu ale so sebou nesie aj vysokú finančnú náročnosť. Preto vypracovanie takéhoto materiálu navrhujeme začať až po vybudovaní určitého stupňa integrácie Mestskej autobusovej dopravy s ostatnou dopravou v kompetencii NSK. Táto etapa súvisí s nami navrhovaným rokovaním na úrovni vedenia mesta Nitra a Nitrianskeho samosprávneho kraja s cieľom vytvorenia integrovanej koncepcie v tejto oblasti, prípadne zriadenia spoločného dopravného podniku, tak ako je trend vo vyspelých európskych mestách.

Až do doby vypracovania tejto integrujúcej koncepcie v oblasti dopravy navrhujeme postupne optimalizovať MAD v meste Nitra v spolupráci s dopravcom, vychádzajúc z už vypracovaného plánu dopravnej obsluhy a vlastných aktuálnych skúseností reagujúcich na objektívne dané podmienky.

V tejto súvislosti je potrebné podotknúť, že vypracovanie optimalizácie MAD je potrebné vykonať vrátane turnusových príkazov, aby využitie – vyťaženosť jednotlivých autobusov a vodičov spĺňala podmienky efektívnej a ekonomickej organizácie strojového parku dopravcu.

Závery:

Spracovatelia predloženého materiálu na základe vlastných zistení zo získaných podkladov a porovnaní s ostatnými mestami predkladajú nasledujúce závery:

1. Kontrola nezistila porušenie zákona v oblasti vykazovaných výkonov, nákladov a tržieb zo strany dopravcu pri prevádzkovaní Mestskej autobusovej dopravy.
2. Nárast straty oproti roku 2008 zodpovedá úbytku tržieb spôsobeným znížením počtu cestujúcich počas celosvetovej finančnej a hospodárskej krízy.
3. Ekonomika MAD v Nitre v porovnaní s ostatnými krajskými mestami vykazuje nadpriemernú úroveň.
4. Spoločným rokovaním medzi Mestom Nitra a Nitrianskym samosprávnym krajom navrhujeme hľadať cestu na vypracovanie spoločnej koncepcie za účelom integrácie dopravy, resp. zvážiť možnosť zriadenia spoločného dopravného podniku, ktorý by takúto integráciu rozvíjal.

5. Na základe doterajších skúseností navrhujeme vytvoriť systém umožňujúci operatívne reagovanie na potreby zachovania obslužnosti územia v záujme efektivity dopravy nasledovne:
   - malé presuny odchodov spojov v cestovnom poriadku v záujme zosúladenia nadväznosti MAD z dôvodu zmeny toku cestujúcich (spravidla presun do 15 min.) môže odsúhlasiť na návrh vedúceho oddelenia KČaŽP a dopravcu prednosta úradu,
   - krátkodobé pozastavenie posilňujúcich spojov do priemyselných aglomerácií z dôvodu, napr. celozávodnej dovolenky veľkých priemyselných, resp. obchodných spoločností a iných organizácií môže operatívne zredukovať spoje do takej miery, aby obslužnosť bola zachovaná, prednosta úradu na návrh vedúceho oddelenia KČaŽP a dopravcu,
   - zmenu cestovného poriadku v rozmeroch trvalého zrušenia spojov, príp. liniek riešiť formou prerokovania v komisii dopravy a odsúhlasenia v MR a MZ na návrh dopravcu a vedúceho oddelenia KČaŽP počas roka v 2 termínoch a to k 1.5. a 1.11.
6. Na základe zistení uvedených v tejto správe a jej prílohách považujeme predložené údaje o ekonomike Mestskej autobusovej dopravy v Nitre za rok 2009 zo strany dopravcu, vrátane vykázanej straty, za opodstatnené.
7. V záujme väčšieho strategického vplyvu na ekonomiku dopravcu navrhujeme rokovať na všetkých úrovniach v záujme získania akcii – FNM vo Veolii Transport a tým aj miesto v Dozornej rade dopravcu.
8. Pravidelným vykonávaním kontroly dopravcu (min. 1x za rok) vytvárať priestor na operatívne reagovanie vo vývoji pomerov nákladov a výnosov pomocou nástrojov, ktoré reguluje mesto.

Vypracovali:
Ing. Jakubčin Pavol
Ing. Ondrejička Miroslav

Dôvodová správa

Predložený materiál nadväzuje na súbor opatrení prijatých Mestom Nitra vypracovanie PDO, cenový výmer, kontrola dopravcu) v súvislosti s riešením mestskej autobusovej dopravy. Ekonomika tejto služby vo verejnom záujme má v ostatných rokoch vo všetkých mestách zhoršujúci trend. Tento materiál si kládol za cieľ pripraviť komplexný súbor in formácií pre poslancov MZ pri rozhodovaní o riešení ekonomiky MAD a zabezpečení obslužnosti územia s naznačením návrhu smerovania ďalšieho postupu pri dosiahnutí so najoptimálnejšieho stavu v tejto oblasti.

Nakoľko predkladaný materiál je rozsiahly, predkladáme ho v elektronickej forme na CD nosiči.

Z Plánu dopravnej obsluhy

Bod 2.3. Posúdenie silných a slabých stránok súčasného dopravného systému

Tab. 7 SWOT analýza (vybraté z plánu dopravnej obsluhy pre Mesto Nitra)

Bod 2.5. Návrh novej technológie dopravnej obsluhy Mesta Nitra

preprave osôb (CP0732) môže byť nekorektné, nakoľko táto opticky vzrástla v roku 2008 predovšetkým z dôvodu, že dopravcovia významnejšie zvyšovali ceny CL predávaných v hotovosti u vodiča v snahe znížil náklady s používaním €-centov. Nákupy CL z dopravnej karty nie sú zatiaľ súčasťou inflácie. Preto cenovú politiku mesta Nitra je možné zhodnotiť ako snahu zachovať ekonomicky únosné cestovné a zároveň motivovať (udržať si) pravidelných cestujúcich, čo je správny trend.

2.3. Posúdenie silných a slabých stránok súčasného dopravného systému

Tab 7. SWOT analýza jestvujúceho dopravného systému mesta Nitra

Silné stránky	Slabé stránky
- intervalové CP - koordinácia liniek (preloženia odchodov súbežných liniek) - primeraná ponuka a dopyt - nové nízkopodlažné kĺbové autobusy - pomerne široká sieť komunikácií - takmer polovica nízkopodlažných vozidiel, garantované nízkopodlažné spoje v CP - vybavenie väčšiny vozidiel elektronickým informačným systémom - tarifa motivuje pravidelných cestujúcich	- kongescie dopravy v dôsledku silnej individuálnej dopravy - chýbajúca preferencia MHD na komunikáciách a križovatkách - absencia integrovaného dopravného systému - slabý dôraz na MHD pri developerských aktivitách (napr. chýbajúce obratiská) - veľa liniek v slabých intervaloch znižuje prehľadnosť siete
Príležitosti	**Ohrozenia**
- zaujímavá morfológia i geografická poloha mesta - atraktívne turistické centrum nadregionálneho významu - kultúrno-spoločenský potenciál daný koncentráciou kultúrnych a spoločenských inštitúcií - finančné prostriedky EÚ na zabezpečenie podpory ekologickej verejnej dopravy (napr. trolejbusy) - silné podnikateľské aktivity, zahraničné investície, priemyselné parky - dobudovanie informačného systému pre cestujúcich (akustické hlásiče, signalizácia príchodov v reálnom čase) - uznanie dopravy ako prvku stratégie územného plánovania, ekonomického rozvoja a sociálnej kohézie - možnosť vytvorenia IDS - zavedenie nočnej prevádzky - zvyšovanie environmentálneho a právneho povedomia občanov prostredníctvom atraktívnych programov, osvety a vzdelávania	- prudký nárast individuálnej automobilovej dopravy narážajúci na nedostatočné kapacity cestnej siete - narastanie tranzitnej dopravy v blízkosti mesta - zvýšenie ekologického zaťaženia územia v dôsledku záberu plôch pre rozvoj dopravnej infraštruktúry - výhľadovo nepriaznivá zmena v deľbe prepravnej práce IAD:MHD - zanedbanie obnovy vozidlového parku MHD - organizácia prímestskej autobusovej dopravy a MHD v priľahlých obciach Nitry na princípe konkurencie

2.4. Určenie priorít budúceho dopravného systému

Stanovenie priorít budúceho dopravného systému mestskej hromadnej dopravy v meste Nitra vychádza z moderných teórií dopravnej obsluhy, smernice STN EN 13186 a zohľadňuje poznatky z analýzy jestvujúceho stavu.

1. Vybudovanie funkčného dopravného systému na celom území mesta Nitra s niekoľkými nosnými a doplnkovými autobusovými linkami.
2. Garantovanie štandardov dopravnej obsluhy všetkým častiam mesta, vo všetkých obdobiach
3. Zatraktívnenie intervalov.
4. Eliminácia nežiaducej súbežnosti spojov, zaručenie prípojovosti v mieste prestupu cestujúcich.
5. Zlepšenie dopravnej obsluhy vybraných lokalít (napr. obchodné centrá, školské zariadenia).
6. Zachovanie ekonomicky únosného cestovného.

2.4.1. Nosné linky

Základným stavebným kameňom siete MHD v Nitre budú nosné linky, ktoré vzniknú z najvyťaženejších liniek v súčasnosti. Ich nosnosť spočíva v atraktívnom intervale, vyššej ponúkanej kapacite (kĺbové vozidlá) a trase zodpovedajúcej najsilnejším prepravným prúdom:

- Klokočina – centrum – Chrenová;
- Klokočina – centrum – Železničná stanica Nitra
- Chrenová – centrum - Krškany

Snahou bolo využiť silné stránky súčasného systému organizácie MHD, z ktorého sme vychádzali. Z hľadiska priestorového usporiadania hlavných prepravných prúdov navrhnutá sieť je charakteristická hviezdicovým usporiadaním, s posilnením hlavných prepravných väzieb. Väčšina navrhnutých liniek je radiálnych, resp. diametrálnych, pričom rozsah a obdobie prevádzky tangenciálnych dopravných spojení bolo prispôsobené dopytu, na základe výsledkov analýzy súčasného stavu. Na prepravu cestujúcich MHD v meste využívame autobusovú dopravu, pričom rozlišujeme linky z hľadiska kapacity nasadzovaných vozidiel. Základným prestupovým uzlom je už historicky centrum mesta Nitra, kde sa stretáva väčšina liniek MHD, pričom súbežné linky sú koordinované na spoločných radiálach. Všetky linky zastavujú na všetkých zastávkach po trase. Cestovné poriadky všetkých liniek budú striktne intervalové, s výnimkou účelových liniek (spoje na striedanie pracovných zmien do priemyselných parkov. Za „interval“ považujeme len delitele čísla 60, v podmienkach Nitry poznáme linkové intervaly: 10, 15, 20, 30 a 60 minút.

2.5.2. Trasy liniek MHD

Tab 8. Nové linkové vedenie

Linka	Trasa	Poznámka
1	Železničná stanica Nitra – Centrum – Predmostie – Amfiteáter – Chmeľová dolina – Zobor, Liečebný ústav	
2/4	Klokočina, Kmeťova – Golianova – Čermáň – Železničná stanica Nitra – Centrum – Nábrežie mládeže – Amfiteáter – Šindolka – Priemyselný park / Dražovce	Linka 2 vedená cez Amfiteáter a Šindolku, linka 4 obchvatom po R1.
3	Železničná stanica Nitra – Centrum – Predmostie – Jelenecká – Nitrianske Hrnčiarovce	
6	Chrenová, Gorazdova – Výstavná – Chrenovská – Predmostie – Párovská – Hypermarket Tesco – Pražská – Hviezdoslavova – Golianova – Klokočina, Edisonova	
7	Diely, Viničky – Hviezdoslavova – Párovská – Centrum – Kalvária	Určené spoje začínajú z Kmeťovej ul.
8	Chrenová, Gorazdova – Výstavná – Centrum – Hypermarket Tesco – Mlynárce – Metro – Lužianky, Víno	Mimo špičky zachádza na Kynek.
10	Klokočina, Kmeťova – Hviezdoslavova – Hattalova – Železničná stanica Nitra – Centrum – Predmostie – Panská dolina – Zobor, Lanovka	
11	Palárikova – Centrum – Hviezdoslavova – Lukov dvor – Párovské Háje	
12	Chrenová, Gorazdova – A. Hlinku – Centrum – Železničná stanica Nitra – Plastika – Ivanka pri Nitre – Branč	Určené spoje len po Ivanku pri Nitre.
13	Klokočina, Kmeťova – Hypermarket Tesco – Centrum – A. Hlinku – Levická – Chrenová, Vinohrady	
14	Chrenová, Gorazdova – Výstavná – Centrum – Železničná stanica Nitra – Dvorčianska – Plastika	Určené spoje vedené k Nitrianskym strojárňam.
15	Chrenová, Gorazdova – Výstavná – Centrum – Železničná stanica Nitra – Cabajská – J. Haška, Ekozar	

16	Chrenová, Gorazdova – Výstavná – Nábrežie mládeže – R1 – Priemyselný park	
17	Klokočina, Kmeťova – Hviezdoslavova – Párovská – Predmostie – R1 – Priemyselný park	
18	Železničná stanica Nitra – Centrum – Hypermarket Tesco – Mlynárce – Dubíkova – Kynek	
19	Železničná stanica Nitra – Centrum – Výstavná – Gorazdova – Janíkovce	
21	Železničná stanica Nitra – Centrum – Hypermarket Tesco – Mlynárce – Lužianky	
22	Železničná zastávka Mlynárce – Kmeťova – Hviezdoslavova – Čermáň – Plastika – Idea	Určené spoje vedené k Nitrianskym strojárňam. Určené spoje začínajú z Kmeťovej ul.
24	Klokočina, Kmeťova – Hviezdoslavova – Centrum – Železničná stanica Nitra	
26	Železničná stanica Nitra – Centrum – Jelenecká – Metodova	
27	Železničná stanica Nitra – Centrum – Jelenecká – Nitrianske Hrnčiarovce – Štitáre	
29	J. Haška, Ekozar – Čermáň – Hviezdoslavova – Centrum – Predmostie – Amfiteáter – Zobor, Liečebný ústav	
30	Klokočina, Kmeťova – Hypermarket Tesco – Párovská – Predmostie – Chrenovská – Chrenová, Gorazdova	
32	Klokočina, Kmeťova – Hviezdoslavova – Centrum – Výstavná – Chrenová, Gorazdova	
33	Diely, Viničky – Hypermarket Tesco – Centrum – Železničná stanica Nitra	

2.5.3. Popis úprav linkového vedenia

Zvýšenie kapacity Čermáň – Centrum - Lomnická – Amfiteáter (linka 2/4):

- vytvorenie zväzku liniek 2/4 v trase Klokočina – Čermáň – Centrum – Lomnická – Zobor(Amfiteáter,Šindolka)/R1 – Priemyselný park – Dražovce,
- predĺžená linka 4 na Klokočinu v špičke kapacitne nahradí pôvodnú linku 2A a v sedle+cez víkend zlepší interval na najvyťaženejšom úseku Čermáň – Centrum - Lomnická – Amfiteáter,
- do Priemyselného parku a Drážoviec budú zachádzať vybrané spoje zväzku liniek 2/4,
- označenie „2“ sa líši od „4“ premávkou cez Zobor („2“), resp. po R1 („4“),

- nárazový dopyt vysokoškolákov v čase začiatkov/ukončenia vyučovacích blokov UKF pod Zoborom zabezpečí špeciálna linka 2A (kĺbové vozidlo) premávajúca počas semestra, v časoch prispôsobených rozvrhu UKF,
- začlenenie účelových spojov na zmeny (ex94) pod túto linku v nezmenenom rozsahu prevádzky.

Nosné linky (linky 12/14,24,32):

- sieť troch nosných liniek v tvare „T“ vytvorená z dnešných liniek 24,32 a 12+14,
- 32: Klokočina – Centrum – Chrenová,
- 24: Klokočina – Centrum – Železničná stanica Nitra,
- 12/14: Chrenová – Centrum – Krškany –(linka 12 pokračuje smer Ivanka/Branč),
- interval každej z liniek: 10/15/10//20-30 minút,
- následný interval na spoločnom úseku: 5/7-8/5//10 minút,
- linka 32 bude na Chrenovej ukončená v blízkosti obchodného centra Max,
- linka 34, ktorá premávala v sedle a cez víkend bude nahradená garantovaným nadväzným spojením liniek 14+24 s prestupom v Centre, v polovičnom intervale,
- u liniek 12 a 14 budú odlíšené doplnkovým písmenom pri čísle variantné konečné.

Nové spojenie hypermarketu Tesco s Klokočinou cez Pražskú (linka 6):

- zabezpečí linka 6, ktorá bude premávať v modifikovanej trase: Chrenová, Gorazdova – Výstavná – Akademická – Tr.A.Hlinku – Chrenovská – Párovská – Hypermarket Tesco – Pražská – Hviezdoslavova – Golianova - Klokočina, Edisonova,
- linka 6 taktiež zabezpečí vzájomné prepojenie celej Chrenovej s poliklinikou i obchodným centrom Max,
- linka 6 spolu s linkou 7 vytvoria atraktívnejší interval na Párovskej a poskytnú alternatívne spojenie severnej časti centra s Klokočinou.

Zvýšenie ponuky spojov pre Viničky (linka 7 a ex28):

- keby bolo v tejto časti sídliska Diely zabezpečené obratisko vhodné i pre kĺbové autobusy, bola by sem predĺžená linka 32 z Klokočiny, Kmeťovej a zabezpečila by adekvátnu dopravnú obsluhu,
- ako dočasné riešenie (odporúčame hľadať vhodné miesto na obratisko napríklad v okolí Rýnskej ulice) navrhujeme obsluhu Viničiek predĺženou linkou 7 a súčasnou linkou 33, súčasne sa čiastočne zlepší interval i kapacita,
- zrušenú linku 28 nahrádza linka 32.

Spojenie liniek 9+26=29 (linky ex9, 26 a nová linka 29):

- následkom zjednosmernenia Metodovej z prevádzkových dôvodov (nie je možné koordinovať dnešné dve okružné linky 25+26 s okruhom na opačných stranách mesta s potrebou koordinácie aj v iných oblastiach) navrhujeme spojiť linku 9 s linkou 26 na Klokočine, ktorá bude premávať pod novým číslom „29“: Zobor, Liečebný ústav – Centrum – Klokočina – Čermáň – J.Haška, Ekozar,
- zoborská vetva linky 26 zostane zachovaná v trase Zobor, Metodova – Centrum – Železničná stanica.

Sumarizácia:

- zrušené linky: 9(náhrada: 29), 28(náhrada: 32), 34(náhrada: 14+24),
- nová linka: 29,
- upravená trasa: 4(predĺžená), 6(väčší záber), 7(predĺžená), 26(skrátená), 32(presun konečnej).

	Súčet z sedlo	250	100%		Súčet z sedlo	260	72%
	Súčet z SN	140	100%		Súčet z SN	190	136%
LUKOV DVOR	Súčet z šp.r.	50	71%	TEXIPLAST	Súčet z šp.r.	220	100%
	Súčet z šp.odp.	50	71%		Súčet z šp.odp.	220	100%
	Súčet z sedlo	25	71%		Súčet z sedlo	110	100%
	Súčet z SN	0			Súčet z SN	70	100%
M. JANÍKOVCE 1	Súčet z šp.r.	140	100%	V.VES-BYTOVKY	Súčet z šp.r.	110	100%
	Súčet z šp.odp.	140	100%		Súčet z šp.odp.	110	100%
	Súčet z sedlo	140	100%		Súčet z sedlo	55	100%
	Súčet z SN	70	100%		Súčet z SN	35	100%
OPS	Súčet z šp.r.	140	64%	VINÁR.ZÁVODY	Súčet z šp.r.	460	128%
	Súčet z šp.odp.	140	64%		Súčet z šp.odp.	460	128%
	Súčet z sedlo	70	64%		Súčet z sedlo	260	90%
	Súčet z SN	70	100%		Súčet z SN	120	171%
PD DRAŽOVCE	Súčet z šp.r.	220	105%	VINIČKY ,KONEČN	Súčet z šp.r.	280	133%
	Súčet z šp.odp.	220	157%		Súčet z šp.odp.	280	133%
	Súčet z sedlo	70	100%		Súčet z sedlo	140	100%
	Súčet z SN	70	100%		Súčet z SN	140	200%

2.5.6. Zásady tvorby cestovného poriadku

Koordinácia cestovných poriadkov, t.j. preloženie odchodov súbežných liniek s rovnakými, resp. násobnými intervalmi je nevyhnutné v týchto lokalitách a na týchto úsekoch:

- Diely:
  - Viničky
  - Sídlisko Diely – Tesco Hypermarket
- Mlynárce:
  - Viničky
  - SSC – Tesco Hypermarket
- Klokočina:
  - Hviezdoslavova II. – Centrum
  - Kmeťova – Stavebná škola - Krškany
- Čermáň:
  - Edisonova – Južná
  - Edisonova – Stavebná škola – Centrum
- J.Haška(Ekozar):
  - Ekozar - Čabajská

- Krškany:
  - Krškany – Centrum – Chrenová
- Staré mesto:
  - Reštaurácia Honkong – Párovská - Klokočina
- Chrenová:
  - Chrenová,Gorazdova – Výstavná - UKF/SPU – Centrum
  - Chrenová,Atletický štadión – UKF/SPU – Centrum
  - Chrenová,Gorazdova – Chrenovská - Párovská
- Zobor:
  - Rázc.Moskovská – Rázc.pod Zoborom – Centrum
  - ZŠ pod Zoborom– Rázc.pod Zoborom – Centrum
  - Zobor,Liečebný ústav - Rázc.pod Zoborom – Centrum
- Priemyselný park Sever:
  - Priemyselný park – Lomnická – Centrum

Nadväznosť liniek je nevyhnutná:

- Kmeťova 7+32, ako náhrada ex28 Viničky – Chrenová
- Centrum 14+24, ako náhrada ex34 Krškany – Klokočina
- Večerný spoločný posledný odchod všetkých liniek z centra

2.5.7. Riziká a príležitosti

2.5.7.1 Riziko: Zastavenie prevádzky MHD do priľahlých obcí

Ak dôjde k zastaveniu prevádzky MHD do priľahlých obcí, ovplyvní to nielen ekonomiku prevádzky MHD, ale aj linkové vedenie, resp. jeho prevádzkové parametre. Na jednej strane dôjde k úspore nákladov za ubehnuté kilometre mimo územia mesta , ale na druhej strane i k presunu tržieb do prímestskej autobusovej dopravy, resp. odlevu cestujúcich mimo verejnej dopravy. V čase špičky bude potrebné ponechať väčšiu časť pôvodne ponúkanej prepravnej kapacity na území mesta, resp. k jej nahradeniu v prípade zrušenia pôvodnej linky, ktorá zachádzala mimo mesta. V sedlovom období vzhľadom k štandardom kvality dôjde k skráteniu linky po hranicu mesta bez zmeny intervalu, k výpadku tržieb a potrebe vyššej dotácie na spoje MHD, ktoré budú na území mesta menej obsadené, ale nebude možné ich neprevádzkovať.

Napríklad, v prípade zastavenia prevádzky MHD do Štitár a Nitrianskych Hrnčiaroviec:

- Nebude sa prevádzkovať linka 3 a 27
- Bude potrebné zlepšiť interval linky 26 v špičke a v sedle doplniť do linky 26 všetky spoje, ktoré vykonávala linka 27

2.5.7.2 Príležitosť: Integrácia dopravy

Napríklad, v prípade tarifnej i dopravnej integrácie by bolo možné s ohľadom na zefektívnenie nákladov a vykonať nasledovné úpravy v linkovom vedení:

- Obsluhu Levickej zabezpečiť prímestskou dopravou smer Veľký Lapáš a linku 13 skrátiť po obchodné centrum Max
- Linku 11 z Párovských Hájov predĺžiť do obce Jarok, prevádzkovať ju denne v intervale: špička: 30 min., sedlo 60 min. a víkend 120 min. a zároveň zrušiť príslušnú prímestskú linku
- Obsluhu Kyneku zabezpečiť prímestskou dopravou smer Lehota a linku 18 zrušiť

2.6. Vyhodnotenie nového variantu dopravnej obsluhy

Tab 11. Ekonomické zhodnotenie

Parameter	Súčasný stav	Návrh	Rozdiel	%
Čisté linkové kilometre	3 648 324	3 464 208	-184 116	-5,0
Celkové kilometre	**3 976 263**	**3 775 598**	**-200 665**	**-5,0**
Ranná (max) výprava Abus v „c“	78	72	-6	-7,6
V	20	22	2	10,0
M	58	39	-19	-32,8
midi	0	12	12	x
Ranná (max) výprava Abus v „w“	67	62	-5	-7,6
V	16	14	-2	-12,5
M	51	36	-15	-29,4
midi		12	12	x
výprava Abus v „a“	24	25	1	5,9
V	1/0	1/0	0	x
M	23/24	17/18	-6	-25,0
midi	0	7	7	x
Denná potreba vodičov v „c“	121	113	-8	-6,2
„w“	110	103	-7	-6,2
„a“	46	49	3	5,9

Ročné kilometre počítané na priemerný rok (191“c“, 59“w“, 115“a“)
Poznámka: v sobotu je predpoklad výpravy 1 kĺbového vozidla (tak ako doteraz)

Správa o kontrole vykázaných ekonomicky oprávnených nákladov dopravcu Veolia Transport Nitra, a.s. za rok 2009.

V zmysle poverenia primátora mesta Nitry č.4/2010/ÚPaZP zo dňa 15.03.2010 na výkon finančnej kontroly vykázaných výkonov, nákladov a tržieb v mestskej autobusovej doprave za rok 2009 v akciovej spoločnosti Veolia Transport Nitra, a.s. v zmysle zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme č.j. 175/07/OKČ, ktorú vykonali Ing. Jakubčin a Ing. Ondrejička dňa 15.04.2010, predkladáme za oblasť kontroly vykázaných ekonomicky oprávnených nákladov nasledovný prehľad.

Na základe analýzy jednotlivých nákladových položiek Výkazu o výkonoch, nákladoch a tržbách v pravidelnej autobusovej doprave za rok 2009 (ďalej len Výkaz) považujeme z hľadiska navýšenia vykázanej straty dopravcu za kľúčové nasledujúce vybrané nákladové položky, ktoré v porovnaní s rokom 2008 zaznamenali podstatný nárast:

nákladová položka	účet	rok 2008	rok 2009	rozdiel
1.) operatívny leasing autobusov	518 391	58 839 EUR	353 382 EUR	300 543 EUR
2.) umývanie autobusov VTS	518 274	0 EUR	52 952 EUR	52 952 EUR
3.) strážna služba	518 368	58 006 EUR	66 248 EUR	8 242 EUR
4.) spotreba materiálu DKDM	501 700	7 347 EUR	13 533 EUR	6 186 EUR
5.) výroba označníkov (KMV)	518 276	3 799 EUR	9 786 EUR	5 987 EUR
6.) nájomné	518 363	5 930 EUR	8 698 EUR	2 768 EUR
rozdiel spolu				376 678 EUR

Tieto položky sa podľa nášho názoru spolu s poklesom celkových tržieb z dopravy u prepravcu (porovnanie 2009/2008: -5,4%) významnou mierou podieľali na celkovej tvorbe vykázanej straty za rok 2009.

<u>Vývoj tržieb a počtu cestujúcich v porovnaní rokov 2007 – 2009</u>

Mesto Nitra ako objednávateľ služby v súlade so zmluvou o výkonoch vo verejnom záujme s dopravcom Veolia Transport, a.s. je objednávateľom výkonov v zmysle mestom schváleného cestovného poriadku a rovnako v zmysle mestom schváleného cenového výmeru. Objem objednaných výkonov je limitujúci pri tvorbe nákladovej časti kalkulácií dopravcu a cenový výmer (s počtom cestujúcich) je limitujúci pri tvorbe príjmovej časti, teda tržieb. Rozdiel týchto dvoch položiek má podstatný vplyv na výšku straty pri zabezpečovaní tejto služby. Pre objektivizáciu zdôvodnenia medziročného vývoja tržieb a tým aj počtu cestujúcich sme sa v rámci kontroly zamerali aj na analýzu štruktúry poklesu cestujúcich a hľadanie vysvetlenia pre túto oblasť.

Podkladom pre rozbor vývoja boli každoročné sumárne výkazy o počte jednotlivých cestujúcich podľa kategórií charakterizovaných cenovým výmerom. Porovnávané pre objektivitu boli roky 2007, 2008 a 2009. Sumárny prehľad počtu prepravovaných osôb je v prílohe tohto materiálu. V nasledujúcich riadkoch uvádzame kumulatívne porovnanie a trendy vývoja v rokoch 2007 – 2009.

Počet prepravovaných osôb:

Občianske cestovné (bežní dospelí cestujúci, vo väčšine prípadov cestujúci za prácou):

- 2007 6 707 287 cestujúcich
- 2008 7 180 058 cestujúcich
- 2009 6 743 601 cestujúcich

Rozdiel rokov 2008 a 2009: **– 436 457** cestujúcich (pokles)
Pravdepodobný dôvod: zníženie zamestnanosti, hlavne priemyselný park.

Dôchodcovské cestovné lístky (dôchodcovia vo veku do 70 rokov)

- 2007 1 189 821 cestujúcich
- 2008 1 289 530 cestujúcich
- 2009 1 348 210 cestujúcich

Rozdiel rokov 2008 – 2009: **+ 61 680** (nárast)
Pravdepodobný dôvod: zvýhodnený predaj čipových kariet (1,- Sk)

Študentské cestovné lístky (študenti, žiaci)

- 2007 4 535 165 cestujúcich
- 2008 4 967 836 cestujúcich
- 2009 4 807 733 cestujúcich

Rozdiel rokov 2008 a 2009: **- 160 103** cestujúcich
Pravdepodobný dôvod – nepoznáme

Evidenčné cestovné lístky (dôchodcovia nad 70 rokov a ďalšie vybrané skupiny cestujúcich)

- 2007 1 928 946 cestujúcich
- 2008 2 094 410 cestujúcich
- 2009 2 079 902 cestujúcich

Rozdiel rokov 2008 a 2009: - **14 508** cestujúcich
Nepodstatný rozdiel

Sumárny rozdiel cestujúcich v porovnaní rokov 2008 a 2009:

- 2008 15 548 755 cestujúcich
- 2009 14 989 784 cestujúcich
  - 558 971 (medziročný pokles cestujúcich)

Z uvedených údajov a porovnaní vyplýva, že dopravcom udávaný pokles tržieb vo výške 4 067 752,- Sk je spôsobený v najväčšej miere poklesom cestujúcich platiacich občianske cestovné (- 436 457 cestujúcich), teda oblasť cestujúcich v produktívnom veku (zamestnaných osôb). Uvedené bolo spôsobené celosvetovou finančnou krízou a z nej vyplývajúcej zvýšenej nezamestnanosti). Suma zodpovedá medziročnému nárastu straty oproti roku 2008.

Miera evidovanej nezamestnanosti – 2008, 2009, 2010
(viď príloha č. 3)

Dňa 15.04.2010 sme spoločnosti Veolia Transport Nitra, a.s. osobne doručili Dožiadanie zdôvodnenia v rámci kontroly ekonomiky oprávnených nákladov dopravcu, v ktorom sme žiadali zdôvodnenie nárastu v uvedených vybraných položkách Výkazu. Spoločnosť Veolia Transport Nitra, a.s. dňa 16.04.2010 nám osobne doručila odpoveď so zdôvodnením nárastu vybraných nákladových položiek Výkazu, ktoré slúži ako súčasť spracovania výsledkov kontroly a zároveň je súčasťou záverečného prerokovania zistení z kontroly.

Záver:

Účelom finančnej kontroly vykázaných výkonov, nákladov a tržieb v mestskej autobusovej doprave za rok 2009 v spoločnosti Veolia Transport Nitra, a.s. v zmysle zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme č.j. 175/07/OKČ bolo na základe predloženého Výkazu o výkonoch, nákladoch a tržbách v pravidelnej autobusovej doprave za rok 2009 analyzovať vývoj jednotlivých položiek ich porovnaním s predchádzajúcim obdobím. Položky vykazujúce významný medziročný nárast boli formou dožiadania a následnou odpoveďou prepravcu popísané a vysvetlené.

Nárast vykázanej straty prepravcu za rok 2009 oproti stavu za rok 2008 bol spôsobený hlavne nasledovnými skutočnosťami:

- pokles počtu prepravených osôb (najvýraznejší v kategórii občianske cestovné) a z toho vyplývajúci celkový pokles tržieb
- nárast vybraných nákladových položiek – vykázané a zdôvodnené v správe

Výkaz o výkonoch, nákladoch a tržbách v pravidelnej autobusovej doprave za rok 2009 podľa Vyhlášky č. 151/2003 Z.z. obsahuje ekonomicky oprávnené náklady vynaložené na vykonané dopravné výkony za rok 2009 v zmysle Vyhlášky č.87/1996 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cenách č.18/1996 Z.z. a primeraný zisk vo výške 4 %, ktorý bol dohodnutý v Dodatku č. 1 k Zmluve o výkonoch vo verejnom záujme č.j. 175/07/OKČ. Počas kontroly nebolo zistené porušenie týchto predpisov.

Spoločnosť Veolia Transport Nitra, a.s. spracovala na základe dožiadania materiál Analýza a vízia MHD v Nitre, v ktorom popisuje smerovanie a plánovaný budúci vývoj v oblasti hromadnej prepravy osôb v meste Nitra. Spoločnosť navrhuje dopracovať Analýzu a víziu MHD v Nitre o závery z kontroly po ich prerokovaní.

Prílohy:

1. prehľad počtu prepravených osôb
2. údaje o nezamestnanosti 2008, 2009, 2010
3. dožiadanie zdôvodnenia + odpoveď

Vypracovali: Ing. Pavol Jakubčin .....

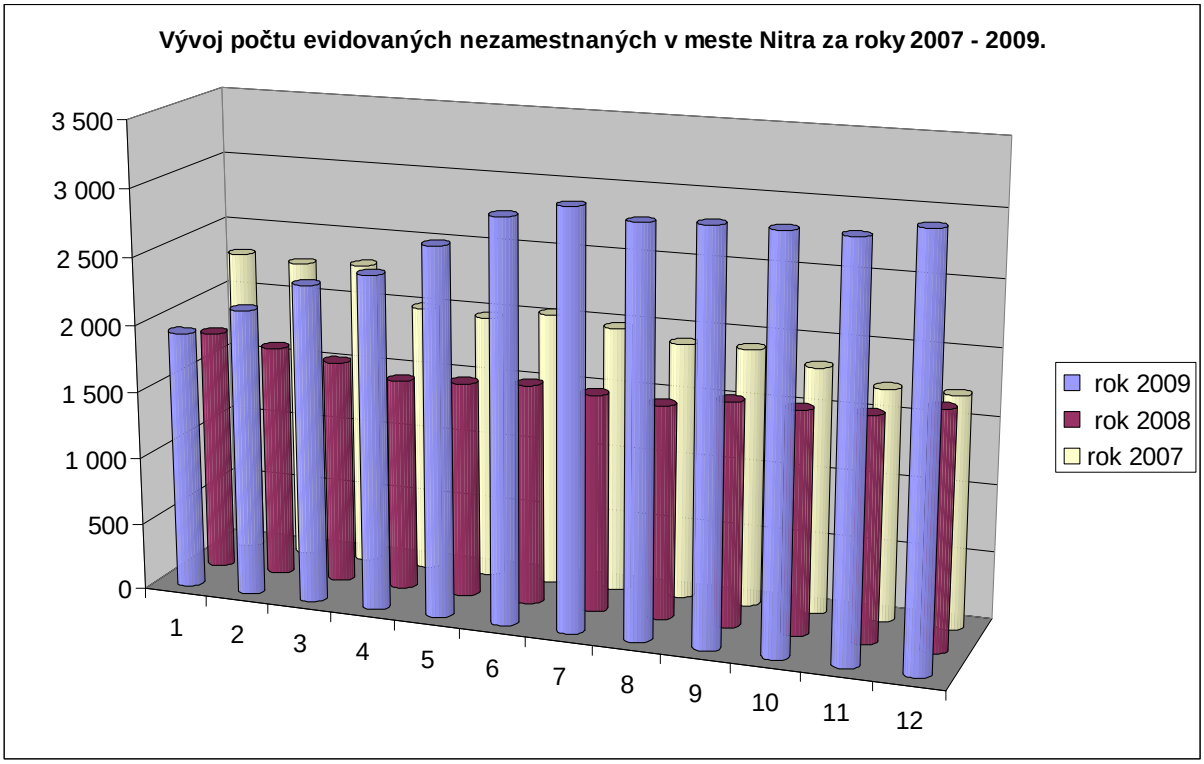
Ing. Miroslav Ondrejička .....

Nezamestnanosť v meste Nitra – vývoj za obdobie 2007-2009.

POČET UCHÁDZAČOV O ZAMESTNANIE EVIDOVANÝCH NA ÚPSVaR V MESTE NITRA:

- Počet uchádzačov o zamestnanie predstavuje stav ku koncu príslušného mesiaca.

Mesto Nitra	Mesiace											
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
rok 2009	1 926	2 139	2 364	2 475	2 727	2 969	3 076	3 000	3 021	3 021	3 012	3 108
rok 2008	1 806	1 735	1 672	1 579	1 606	1 640	1 617	1 588	1 662	1 651	1 665	1 756
rok 2007	2 302	2 268	2 291	2 003	1 979	2 041	1 981	1 908	1 914	1 828	1 718	1 718



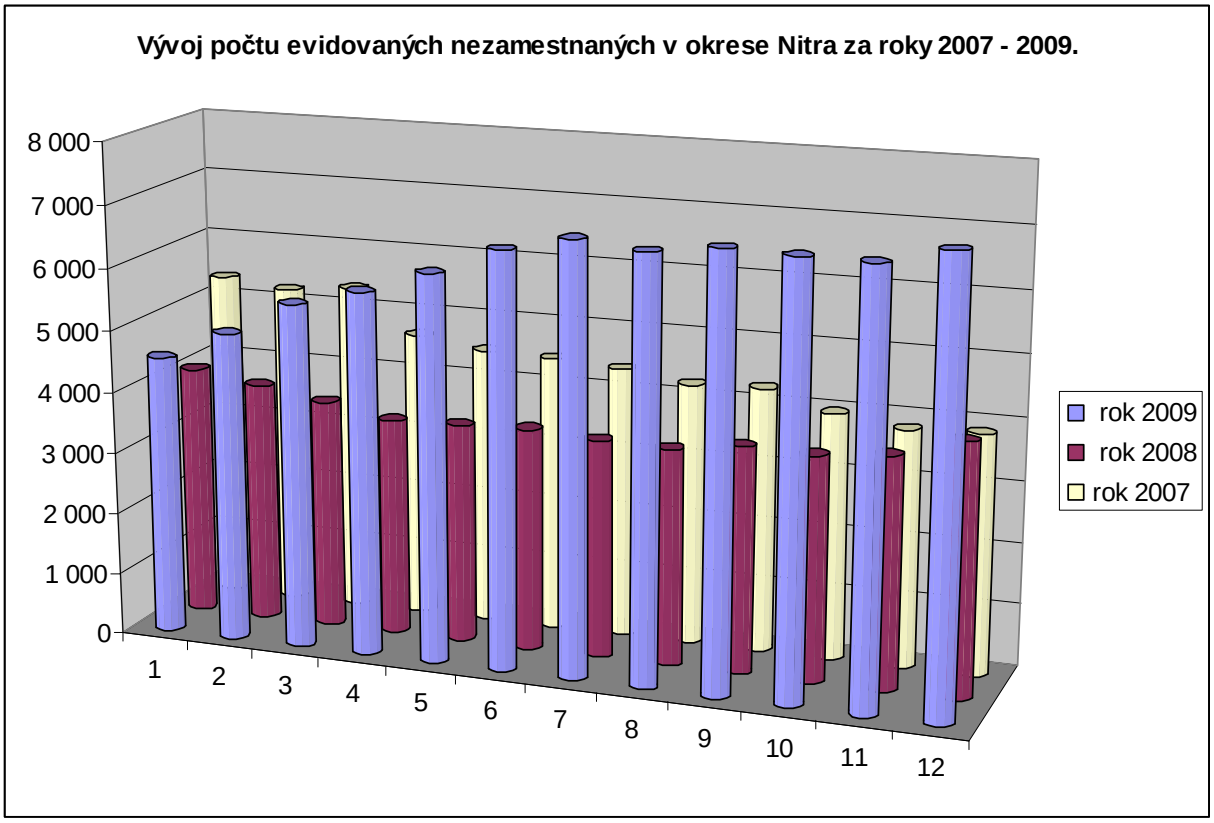
Nezamestnanosť v okrese Nitra – vývoj za obdobie 2007-2009.

POČET UCHÁDZAČOV O ZAMESTNANIE EVIDOVANÝCH NA ÚPSVaR V OKRESE NITRA

- Počet uchádzačov o zamestnanie predstavuje stav ku koncu príslušného mesiaca.

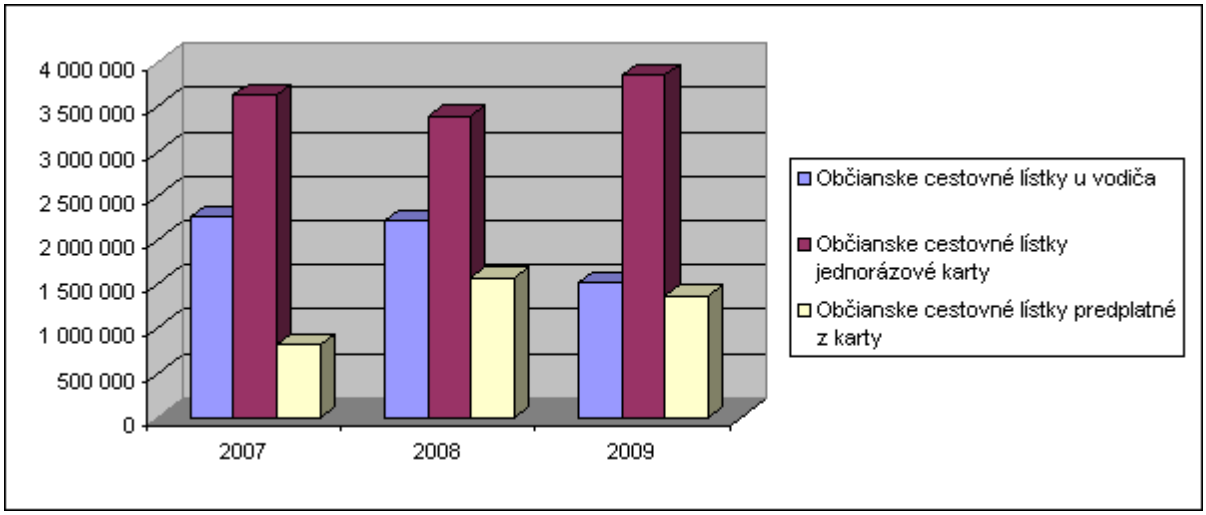
Okres Nitra	Mesiace											
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
rok 2009	4 535	5 013	5 578	5 861	6 242	6 688	6 933	6 826	6 961	6 922	6 911	7 182
rok 2008	4 071	3 907	3 731	3 532	3 564	3 597	3 532	3 506	3 666	3 626	3 734	4 075
rok 2007	5 360	5 229	5 344	4 656	4 497	4 467	4 398	4 246	4 285	3 988	3 837	3 880

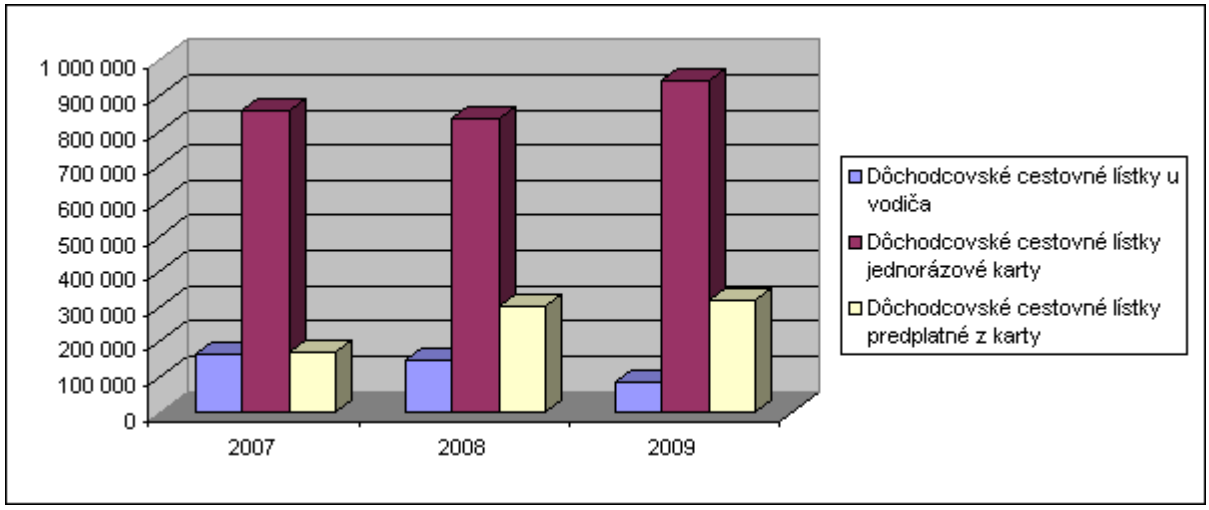
Zdroj: www.upsvrnr.sk

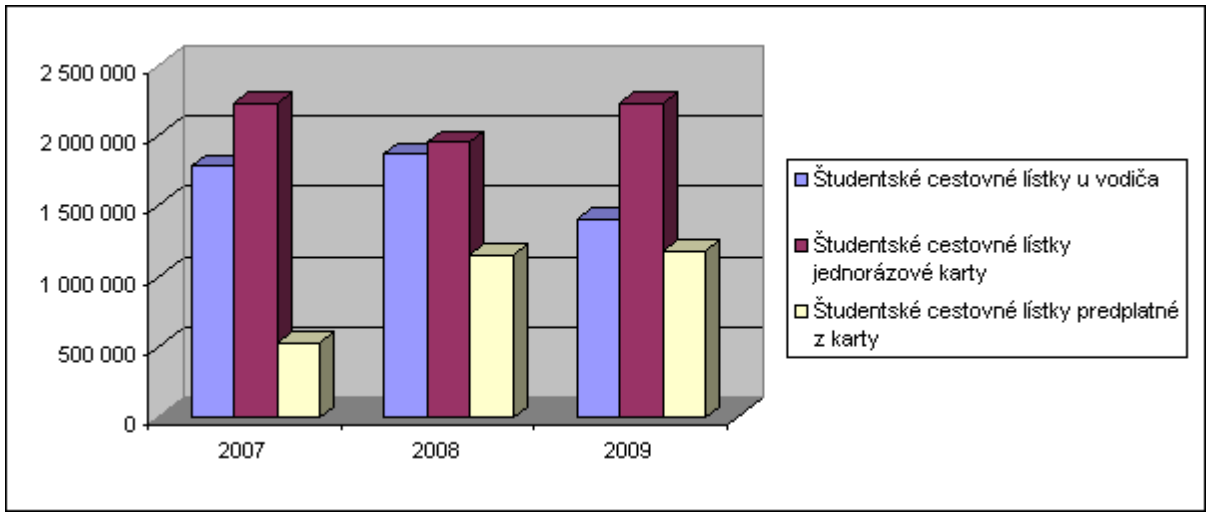


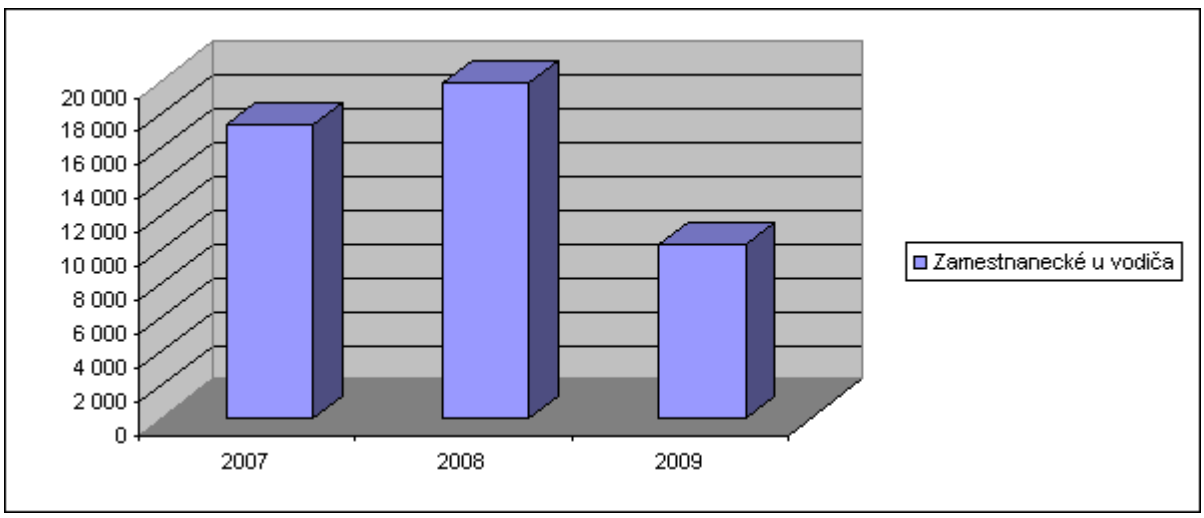
Prehľad počtu prepravených osôb - Veolia transport Nitra a.s. za r. 2007-2009.

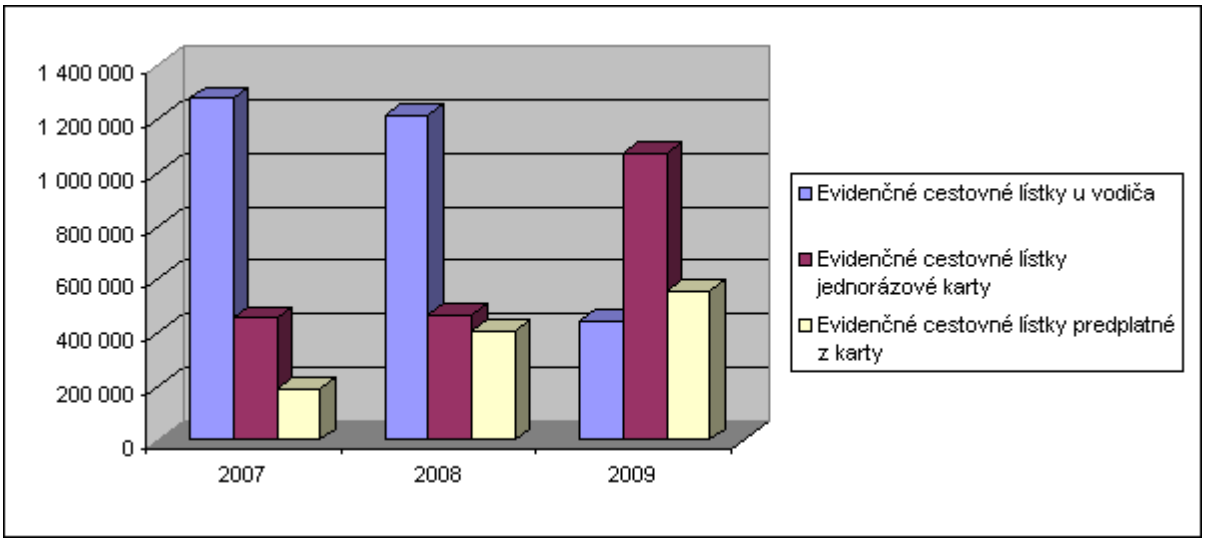
Druh cenového lístka		Sledované obdobie 2007	2008	2009	Spolu	Celkom (druh)
Občianske cestovné lístky	u vodiča	2 254 975	2 218 239	1 520 092	5 993 306	
	jednorázové karty	3 633 736	3 394 688	3 854 928	10 883 352	
	predplatné z karty	818 576	1 567 131	1 368 581	3 754 288	**20 630 946**
Dôchodcovské cestovné lístky	u vodiča	165 828	149 059	84 995	399 882	
	jednorázové karty	854 525	834 620	941 879	2 631 024	
	predplatné z karty	169 468	302 851	321 336	793 655	**3 824 561**
Študentské cestovné lístky	u vodiča	1 778 483	1 863 767	1 404 825	5 047 075	
	jednorázové karty	2 227 798	1 949 469	2 224 805	6 402 072	
	predplatné z karty	528 884	1 154 600	1 178 103	2 861 587	**14 310 734**
Zamestnanecké	u vodiča	17 380	19 921	10 338	47 639	**47 639**
Evidenčné cestovné lístky	u vodiča	1 279 640	1 215 864	445 920	2 941 424	
	jednorázové karty	456 904	468 141	1 075 245	2 000 290	
	predplatné z karty	192 402	410 405	558 737	1 161 544	**6 103 258**
Spolu		14 378 599	15 548 755	14 989 784	44 917 138	**44 917 138**




1 000 000
900 000
800 000
700 000
600 000
500 000
400 000
300 000
200 000
100 000
0
2007
2008
2009
Dôchodcovské cestovné lístky u vodiča
Dôchodcovské cestovné lístky jednorázové karty
Dôchodcovské cestovné lístky predplatné z karty


2 500 000
2 000 000
1 500 000
1 000 000
500 000
0
2007
2008
2009
Študentské cestovné lístky u vodiča
Študentské cestovné lístky jednorázové karty
Študentské cestovné lístky predplatné z karty


20 000
18 000
16 000
14 000
12 000
10 000
8 000
6 000
4 000
2 000
0
2007
2008
2009
Zamestnanecké u vodiča


1 400 000
1 200 000
1 000 000
800 000
600 000
400 000
200 000
0
2007
2008
2009
Evidenčné cestovné lístky u vodiča
Evidenčné cestovné lístky jednorázové karty
Evidenčné cestovné lístky predplatné z karty

Veolia Transport Nitra, a.s.
Štúrova ul. 72
949 44 Nitra

Váš list číslo/zo dňa	*Naše číslo*	*Vybavuje/linka*	*Nitra*
	OKČaŽP/2010	*Ing. Jakubčin/229*	*15.04.2010*
		Ing. Ondrejička/283	

Vec
Dožiadanie zdôvodnenia v rámci kontroly ekonomiky oprávnených nákladov dopravcu

V súlade s prebiehajúcou kontrolu ekonomiky mestskej hromadnej dopravy žiadame o zdôvodnenie (nárast, resp. zaradenie) nasledujúcich účtovných a ekonomických ukazovateľov vo vybraných položkách zahrnutých do Výkazu o výkonoch, nákladoch a tržbách v pravidelnej mestskej autobusovej doprave v medziročnom porovnaní 2008 – 2009:

1. Zdôvodniť zmenu rozdelenia formy náhrady za autobusy (operatívny lízing v porovnaní s nájmom) a nárast položky.
2. Zdôvodniť nárast nasledujúcich položiek z ostatných priamych nákladov:
   - ostatné služby – nájomné č.ú. 518363
   - ostatné služby – strážna služba
   - ostatné služby – umývanie autobusov (v r. 2008 táto položka nebola zaradená)
   - spotreba materiálu DKDM – konkretizovať a zdôvodniť nárast
   - ostatné služby – KMV (dolievanie olejov, označníky, ...) – zdôvodniť nárast
3. Zdôvodniť celkový nárast nákladov na správnu réžiu.
4. Súčasne žiadame vypracovať informáciu o perspektíve vývoja v daných položkách na obdobie minimálne 1 rok (resp. potrebná časová náročnosť).

Zdôvodnenie horeuvedených vybraných položiek bude súčasťou spracovania výsledkov kontroly a zároveň súčasťou záverečného prerokovania zistení a údajov v zmysle návrhu spracovaného Ing. Pavlom Jakubčinom a Ing. Miroslavom Ondrejičkom (viď príloha).

V Nitre dňa 15.04.2010

.....
Ing. Pavol Jakubčin

.....
Ing. Miroslav Ondrejička

Zo dňa:
Naša zn.:OKČaŽP/2010
Ing. Jakubčin
Ing. Ondrejička

Vybavuje:Jančová
Tel./fax: 037/6599289

Dátum: 16.4.2010

Mesto Nitra
Mestský úrad v Nitra
Oddelenie komunálnych činností a životného prostredia
Štefánikova trieda 60
9506 06 Nitra

Vec: : **Dožiadanie zdôvodenia v rámci kontroly ekonomicky oprávnených nákladov dopravcu – odpoveď.**

Na základe Vašich písomných požiadaviek v súlade s prebiehajúcou kontrolou ekonomicky oprávnených nákladov za rok 2009 vo vybraných položkách zahrnutých do Výkazu o výkonoch, nákladoch a tržbách v pravidelnej mestskej autobusovej doprave v medziročnom porovnaní rokov 2008 a 2009 predkladáme nasledovné stanoviská a zdôvodnenia podľa jednotlivých bodov:

	Rok 2008	Rok 2009	Rozdiel
1. *prenájom autobusov*	58627 EUR	13 608 EUR	-45019 EUR

V roku 2008 z dôvodu zvýšenia kilometrických výkonov sme prenajali 13 veľkokapacitných autobusov z ČR. V januári 2009 prišlo k prvej výmene 9 veľkokapacitných autobusov SOR BN18 formou operatívneho leasingu a následne v mesiaci apríl 2009 sme zaradili do prevádzky ďalších 13 jazdených autobusov VAN HOOL obstaraných nákupom, čím prišlo k poklesu položky za prenájom autobusov, ktoré boli vrátené do ČR.

operatívny leasing autobusov	52 839 EUR	353 382 EUR	300 543 EUR

V januári 2009 bolo obstaraných formou operatívneho leasingu 9 ks veľkokapacitných autobusov SOR BN18. Splátka bez DPH za 1 ks autobusu je 2904,73 EUR.

	Rok 2008	Rok 2009	Rozdiel
2. priame náklady			
nájomné	5 930 EUR	8 698 EUR	2 768 EUR

Dňom 18.8.2009 bola predaná AB na Štúrovej ul. , čím sme prešli do nájomných priestorov, čo v položke nájomné MAD predstavovalo čiastku 1557,12 EUR a zároveň od roku 2009 platíme nájom za triedičku mincí od Q-EX Trenčín vo výške 587,53 EUR. Rozdiel predstavuje každoročné zvyšovanie nájomného za unimobunky a priestory pokladní Rinok Nitra.

strážna služba 58 006 EUR 66 248 EUR 8 242 EUR

Prechodom na EURo sme uzatvorili nové zmluvy s fi., ktorá vykonáva strážnu službu v našej spoločnosti , nakoľko firma mimo rozšíreného stráženia a odvozu hotovostí zabezpečuje výber hotovostí z jednotlivých terminálov a tiež sčítanie a manipuláciu s mincami pred odovzdaním do banky.

umývanie autobusov –prev.réžia 45 990 EUR 26 275 EUR -21 685 EUR

Dňom 1.5.2009 umývarka na Štúrovej ul. prešla do prenájmu. Vnútroorganizačné náklady umývania boli účtované na prevádzkovú réžiu do 30.4.2009, preto je v tejto položke zaznamenaný pokles.

umývanie autobusov VTS 0 EUR 52 952 EUR 52 952 EUR

Jedná sa o dodávateľské umývanie autobusov od 1.5.2009. Z titulu udržovania čistoty autobusov prišlo i k zvýšenej frekvencii umývania autobusov na základe negatívnych ohlasov cestujúcej verejnosti na čistotu vozidiel.

spotreba mat. DKDM 7 347 EUR 13 533 EUR 6 186 EUR

Jedná sa o zvýšenie nákladov z titulu prechodu na EURo- nákup zásobníkov a peňaženiek na EURO mince a tiež zmena označovačov pri prechode na EURO.

dolievanie olejov 2 504 EUR 2 729 EUR 225 EUR

výroba označníkov 3 799 EUR 9 786 EUR 5 987 EUR

V roku 2009 bolo vyrobených a nainštalovaných o 15 ks označníkov viac.

ostatné služby VTS 6 109 EUR 11 196 EUR 5 087 EUR

V týchto službách sa jedná o emisné kontroly, dotiahnutia poruchových vozidiel, natáčanie vozidiel počas zimných mesiacov, výroba držiakov na zásobníky EURO v autobusoch.

3. *správna réžia* 230 220 EUR 249 340 EUR 19 120 EUR

V správnej réžii prišlo k nárastu z titulu 5% zvýšenia miezd v zmysle uzatvorenej Kolektívnej zmluvy. Na túto položku sú náväzné aj odvody z miezd. Zároveň prišlo k zmene %- podielu kľúčovania réžií cez kilometre (v roku 2008 podiel 21,56% v rok 2009 podiel 22,19%).

4. *informácia o perspektíve vývoja položiek v bodoch 1 –3 na rok 2010.*

   V roku 2010 nepredpokladáme zvýšenie nákladových položiek v bodoch 1 až 2. Mierne zvýšenie správnej réžii (zvýšenie miezd v zmysle Kolektívnej zmluvy o infláciu), pokiaľ nepríde k zmene % -podielu kľúčovania réžií cez km predpokladáme šetrenie v tejto položke.

S pozdravom

Ing. Juraj Kusy
generálny riaditeľ

Analýza súčasného stavu a vývoja MHD v Nitre s víziou jej budúceho smerovania

1. Analýza súčasného stavu a vývoja v Nitre

Vývoj v mestskej hromadnej doprave (ďalej len „MHD") Nitra v uplynulých rokoch nabral oproti minulosti pozitívny smer. Niekoľko krát sa optimalizoval cestovný poriadok a obslužnosť mesta. Zaviedla sa intervalová doprava (2005) a bezhotovostná platba cestovného prostredníctvom čipových kariet (2002). Zakúpili sa bezbariérové vozidlá (od r. 2002), elektronické smerové tabule (od r. 2003).

Najmä rok 2009 bol v mestskej doprave Nitra veľmi progresívny čo do skvalitnenia vozového parku. Bolo zakúpených 9 veľkokapacitných vozidiel SOR NB 18 a 13 veľkokapacitných vozidiel Van Hool AG 300. Tým sa znížil vekový priemer vozidiel v MHD z 14,28 na 11,46 roka. Zvýšenú kvalitu vozového parku s nadšením privítali najmä cestujúci, čo dali najavo aj vo svojich vyjadreniach v rôznych anketách. Staré veľkokapacitné vozidlá Ikarus 280, ktoré boli veľmi náročné na opravy a prejavilo sa to najmä na začiatku roka 2009, keď sme ich museli udržať v prevádzke z dôvodu zabezpečenia výkonov počas dodacej doby nových vozidiel a ich zaradenia do prevádzky. Príchod nových vozidiel sa prejavil okrem spokojnosti cestujúcich aj poklesom nákladov na opravy, ale až v druhej polovici roka 2009, keď už boli všetky v prevádzke a staré Ikarusy boli vyradené. Ďalší pozitívny krok v MHD Nitra hodnotili cestujúci zavedenie akustického hlásenia ku koncu roka.

Nepriaznivý vývoj v tržbách za cestovné v MHD Nitra vyvolal potrebu zlepšiť kvalitu a kvantitu kontroly cestujúcich, ktorí si nezakúpili cestovný lístok, resp. čipovú kartu neoznačili pri nástupe do vozidla. Na odporučenie hlavného kontrolóra mesta Nitry, tak spoločnosť Veolia Transport Nitra a.s. prijala v auguste 2009 ďalších kontrolórov, ktorí už v mesiaci september začali vykazovať „pozitívne" výsledky v počte odhalených čiernych pasažierov, viď tabuľka a graf.

1.1 Ukazovatele stavu MHD za rok 2009

1.1.1 Porovnanie s predchádzajúcim obdobím

Počet prepravených osôb

	2007	2008	2009
jednorazové - u vodiča	5 496 306	5 446 850	3 466 170
jednorazové z karty	7 172 963	6 646 918	8 096 857
predplatné – z karty	1 709 330	3 434 987	3 426 757
SPOLU	**14 378 599**	**15 528 755**	**14 989 784**

Počet autobusov

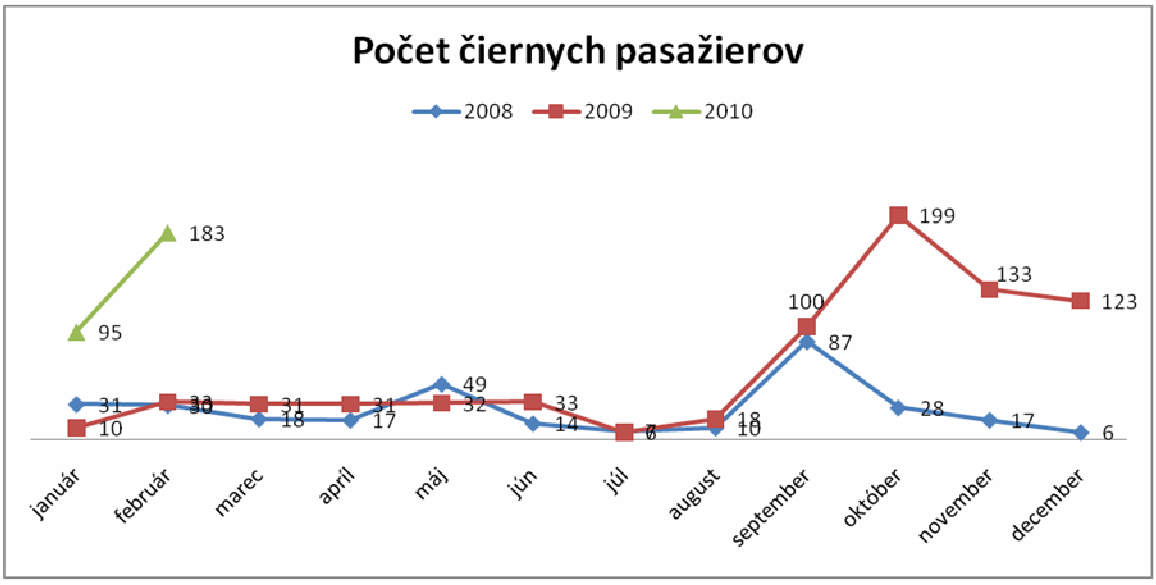
	2007	2008	2009
štandardné	63	66	65
kĺbové	17	20	26
SPOLU	**80**	**86**	**91**

Počet liniek

	2007	2008	2009
SPOLU	**30**	**30**	**30**

Počet čiernych pasažierov

	2008	2009	2010
január	31	10	95
február	30	33	183
marec	18	31	
apríl	17	31	
máj	49	32	
jún	14	33	
júl	7	6	
august	10	18	
september	87	100	
október	28	199	
november	17	133	
december	6	123	



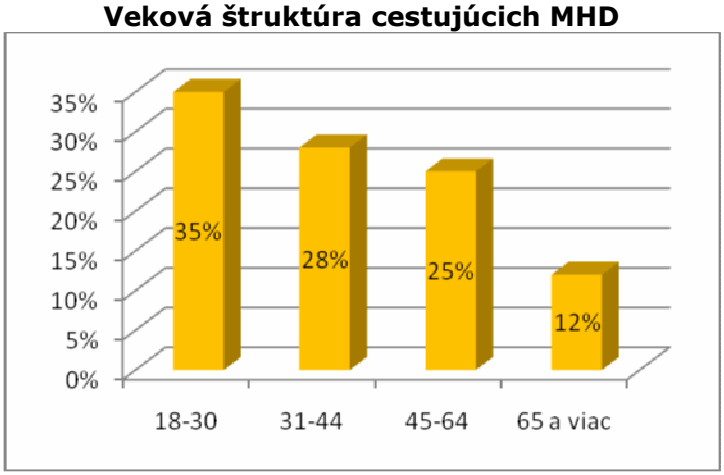
1.1.2 Porovnanie s inými poskytovateľmi hromadnej dopravy osôb v SR

	PREVÁDZKOVÉ DOTÁCIE			INVESTIČNÉ DOTÁCIE			SPOLU
rok	**štátne**	**mestské**	**spolu**	**štátne**	**mestské**	**spolu**	**spolu**
			Banská Bystrica				
1996	14,324	0,000	14,324	0,000	0,000	0,000	14,324
1997	39,300	0,000	39,300	18,500	0,000	18,500	57,800
1998	39,300	0,000	39,300	18,500	0,000	18,500	57,800
1999	39,300	0,000	39,300	18,500	0,000	18,500	57,800
2000	43,700	0,000	43,700	25,300	0,000	25,300	69,000
2001	47,000	0,000	47,000	27,000	0,000	27,000	74,000
2002	50,800	0,000	50,800	29,100	0,000	29,100	79,900
2003	52,070	0,000	52,070	29,100	0,000	29,100	81,170
2004	0,000	54,520	54,520	29,100	0,000	29,100	83,620
2005	0,000	52,482	52,482	0,000	0,000	0,000	52,482
2006	0,000	31,000	31,000	0,000	0,000	0,000	31,000
2007	0,000	40,000	40,000	0,000	0,000	0,000	40,000
SPOLU B. Bys.	**325,794**	**178,002**	**503,796**	**195,100**	**0,000**	**195,100**	**698,896**
			Nitra				
1996	8,448	0,000	8,448	0,000	0,000	0,000	8,448
1997	1,995	10,601	12,596	0,000	0,000	0,000	12,596
1998	11,775	1,075	12,850	0,000	0,000	0,000	12,850
1999	15,744	1,070	16,814	0,000	0,000	0,000	16,814
2000	17,900	0,000	17,900	0,000	0,000	0,000	17,900
2001	17,900	3,236	21,136	0,000	0,000	0,000	21,136
2002	17,900	8,684	26,584	0,000	0,000	0,000	26,584
2003	24,800	8,300	33,100	0,000	0,000	0,000	33,100
2004	0,000	13,442	13,442	0,000	0,000	0,000	13,442
2005	0,000	41,641	41,641	0,000	0,000	0,000	41,641
2006	0,000	45,150	45,150	0,000	0,000	0,000	45,150
2007	0,000	54,881	54,881	0,000	0,000	0,000	54,881
SPOLU Nitra	**116,462**	**188,080**	**304,542**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**304,542**
			Prešov				
1996	40,850	10,000	50,850	19,650	0,000	19,650	70,500
1997	40,850	13,610	54,460	19,650	0,000	19,650	74,110
1998	48,000	11,881	59,881	25,700	0,000	25,700	85,581
1999	48,000	18,129	66,129	25,700	0,000	25,700	91,829
2000	53,300	18,545	71,845	30,700	0,000	30,700	102,545

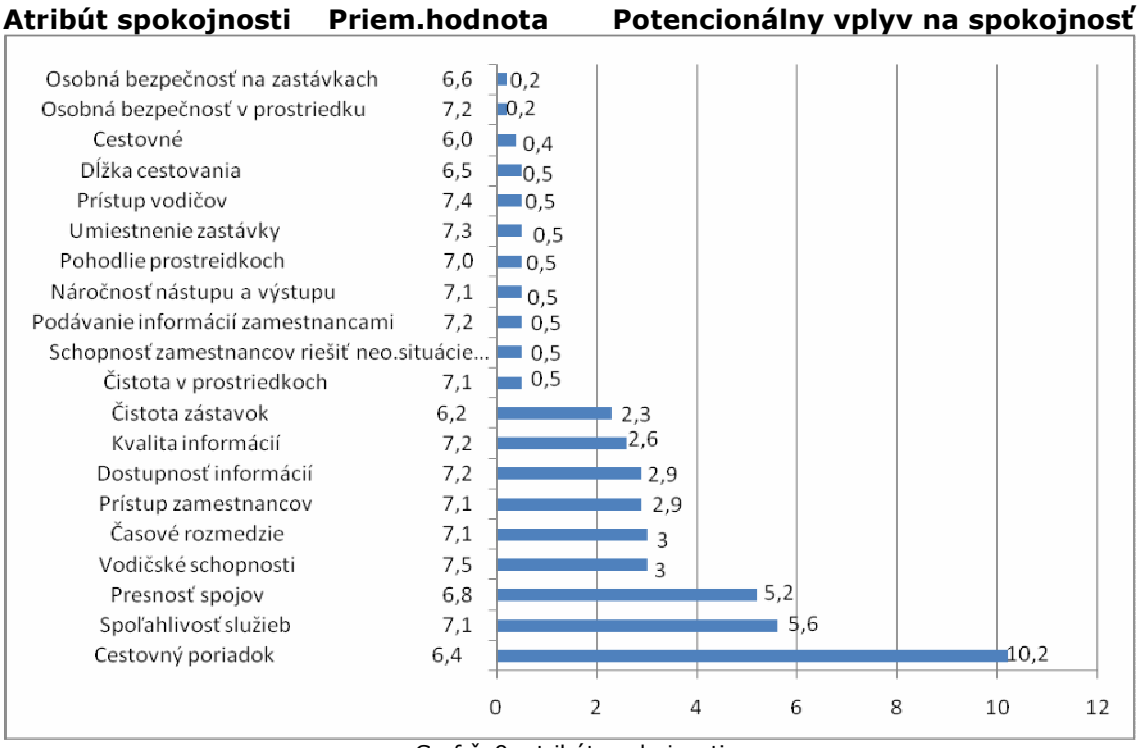
2001	57,000	15,600	72,600	33,000	0,000	33,000	105,600
2002	61,600	16,098	77,698	35,600	0,000	35,600	113,298
2003	63,140	11,587	74,727	35,600	0,000	35,600	110,327
2004	66,090	8,000	74,090	35,600	0,000	35,600	109,690
2005	0,000	69,249	69,249	0,000	0,000	0,000	69,249
2006	0,000	76,658	76,658	0,000	20,000	20,000	96,658
2007	0,000	95,740	95,740	0,000	24,200	24,200	119,940
SPOLU Prešov	**478,830**	**365,097**	**843,927**	**261,200**	**44,200**	**305,400**	**1 149,327**
Ž i l i n a							
1996	41,850	14,300	56,150	19,300	50,000	69,300	125,450
1997	41,769	8,500	50,269	19,580	53,122	72,702	122,971
1998	44,900	22,500	67,400	24,000	3,300	27,300	94,700
1999	44,900	25,100	70,000	24,000	0,063	24,063	94,063
2000	49,500	27,100	76,600	25,000	0,000	25,000	101,600
2001	53,000	27,750	80,750	27,000	0,000	27,000	107,750
2002	57,200	25,000	82,200	29,200	0,000	29,200	111,400
2003	74,817	25,370	100,187	29,133	0,000	29,133	129,320
2004	63,214	25,000	88,214	29,200	0,000	29,200	117,414
2005	0,000	74,984	74,984	0,000	28,260	28,260	103,244
2006	0,000	90,826	90,826	0,000	48,832	48,832	139,658
2007	0,000	100,086	100,086	0,000	38,880	38,880	138,966
SPOLU Žilina	**471,150**	**466,516**	**937,666**	**226,413**	**222,457**	**448,870**	**1 386,536**
SPOLU všetky	**1 392,236**	**1 197,695**	**2 589,931**	**682,713**	**266,657**	**949,370**	**3 539,301**

1.2 Prieskum spokojnosti zákazníkov s úrovňou poskytovaných služieb

Prieskum spokojnosti s prevádzkou MAD pre našu spoločnosť v r. 2008 vykonávala Francúzska spoločnosť IPSOS-TAMBOR. Z výsledkov prieskumu vyplýva ,že frekvencia cestovania v MAD je 61 % sú pravidelní cestujúci (viac ako 4 krát týždenne)a 39 % sú príležitostní cestujúci .Z toho je 38 % mužov, 62 % žien. Väčšina cestujúcich používa autobus viac ako 1 rok (93 %)7 % sú noví cestujúci (menej ako rok),58% cestujúcich cestuje MAD do práce/školy, 12 % cestuje autobusom za nakupovaním alebo zábavou, 10 % cestuje na lekárske vyšetrenie. Najčastejšie je používaný jednorazový lístok (63 %), 90-dňový lístok (26 %).



Graf č.8 Veková štruktúra cestujúcich MHD



Graf č. 9, atribút spokojnosti

Ostatné prieskumy spokojnosti sú na stránke imhd (viď link)

http://www.imhd.zoznam.sk/nr/index.php?w=3825242e29ef3934252b2e21ef1f

1.3 Popis súčasného tarifného systému spoločnosti

Tarifný systém (správa tržieb z dopravy) a jeho prevádzka je zabezpečená prostredníctvom technickej základne (HW A SW) a príslušným obslužným a riadiacim personálom.

1.3.1 Materiálne zabezpečenie tarifného systému

Na zabezpečenie chodu tarifného systému (správy tržieb) po technickej stránke je potrebné:

Vybavenie autobusu: palubný počítač, pokladňa + tlačiareň, rádiomodem, anténa, rozdeľovač signálu, moduly – vysielací a dráhový, káblové rozvody k uvedeným častiam systému, označovač čipových kariet.

Cena vybavenia autobusu

- sólo – 2 850,- €	= 34 ks x 2850	= 96 900,- €
- sólo – 3 340,- €	= 33 ks x 3340	= 110 220,- €
- kĺbový – 3 830,- €	= 23 ks x 3830	= 88 090,- €
- **cena spolu**		**= 295 210,- €**

Vybavenie pracovísk

Pokladne na predaj čipových kariet: PC zostava, fiškálny modul, fiškálna tlačiareň, ihličková tlačiareň 2 x, záložný zdroj UPS, licencie – OS a SW Municom++, označovač, IP kamera, zabezpečovacie zariadenie

Cena za vybavenie jedného pracoviska spolu	2 729,- €
Cena za vybavenie pracovísk – 4 x pokladňa	10 916,- €
Označovač, IP kamera, zabezpečovacie zariadenie	2 590,- €

Pokladne vodičov – odvod tržieb: PC zostava 2x, laserová tlačiareň, záložný zdroj, UPS 2x, licencie – OS a SW Municom++ 2x, Depozitný terminál**-** CDP4 1x, UPS 1x

Cena za vybavenie spolu 41 238,- €

Obchodný zástupca – PC zostava, laserová tlačiareň, záložný zdroj UPS, licencie – OS a SW Municom++, licencie SW na CP + OD.

Cena za vybavenie spolu 1 738,- €

Účtáreň - PC zostava, laserová tlačiareň, záložný zdroj UPS, licencie – OS a účtovný SW,

Cena za vybavenie spolu 2 647,- €

Finančný riaditeľ – PC zostava, OS

Cena za vybavenie spolu 2 200,- €

Reklamácie - PC zostava, fiškálny modul, fiškálna tlačiareň, ihličková tlačiareň 1 x, laserová tlačiareň 1 x, záložný zdroj UPS, licencie – OS a SW Municom++, označovač

Cena za vybavenie spolu 3 613,- €

Kontaktný bod (autobus x anténa - prenos dát do autobusov) **–** PC zostava, OS a Municom++, záložný zdroj UPS, PWI server, anténa.

Cena za vybavenie spolu 4 629,- €

Serverovňa – aplikačný server, databázový server, diskové pole, databáza DB2, administrátorský server, rozvádzače, rozvody, racky, switche, optické prevodníky

Cena za vybavenie spolu 72 117,- €

Prenos dát – prenos dát medzi pracoviskami a serverom

Zriaďovací poplatok 990,- €

Cena spolu za zriadenie technickej základne pre správu tržieb – 437 888,- €

1.3.2 Personálne zabezpečenie tarifného systému

Personál potrebný na zabezpečenie chodu tarifného systému sa skladá:

- Finančný riaditeľ
- Účtovníčky
- Pokladníčky pokladní pre vodičov
- Pokladníčky na predajných miestach
- Reklamačný pracovník
- Vodič autobusu
- Správca sietí a SW
- Servis HW
- Bezpečnostná služba

Stručný popis zabezpečovaných činností – v (...) počet pracovníkov pre MHD

Finančný riaditeľ (1)
– riadenie finančných operácií, riadenie účtovných operácií, komunikácia s bankou,

Účtovníčka (2)
– účtovanie tržieb na príslušné účty a strediská, kontrola správnosti odvedených tržieb do banky, kontrola denných a mesačných uzávierok odvedených tržieb

Pokladníčka (2)
– preberanie tržieb od vodičov, kontrola správnosti odvedených tržieb, výdaj spotrebného materiálu pre vodičov súvisiaceho s tržbami a vybavovania cestujúcich

Pokladníčka (4)
– dobíjanie čipových kariet, vystavovanie nových čipových kariet, predaj cestovných poriadkov, informácie

Reklamačný pracovník (1)
– vybavovanie reklamácií,

Obchodný zástupca pre MAD (1)
– programovanie cestovných poriadkov, cenníkov a taríf, export dát do palubných počítačov v autobusoch MAD

Vodič autobusu (145)
– výber tržieb v hotovosti (predaj CL cestujúcim)

Správca sietí a SW (1)
– zabezpečuje správny chod systému, prenos dát z palubných počítačov (strojčekov) do PC v pokladni, prenos dát do strojčekov z PC (nahrávanie cestovných poriadkov a ich zmien, taríf a cenníkov)

Servis HW (1)
– zabezpečuje opravy strojčekov a označovačov v autobusoch, elektronických smerových informačných tabúl (prepojenie z palubným počítačom – informácia pre cestujúcich o linke a smere autobusu), opravy prenosových zariadení v autobuse na prenos dát a komunikáciu so serverom (prenos zmien cestovných poriadkov),

Bezpečnostná služba (...)
– dodávateľsky zabezpečovaná služba – prevoz peňažných hotovostí do banky, zabezpečenie ochrany tržieb v pokladniach.

Všetky hore vymenované funkcie a osoby (okrem vodičov a obchodného zástupcu pre MHD) na zabezpečenie chodu tarifného systému v MHD Nitra a správy tržieb sú zároveň využívané aj v ostatných dopravných systémoch, čo je výhoda rozloženia (kľúčovania) nákladov na mzdy a odvody aj do ostatných dopravných systémov:
- Prímestská doprava
- Diaľková doprava

Cena za služby – prevoz peňazí, prenos dát, mzdy a odvody nie sú vyčíslené.

2. Vízia budúceho smerovania MHD v Nitre

2.1 Základné východiská pre určenie budúceho smerovania MHD

Systém mestskej hromadnej dopravy, ktorý v meste Nitra existuje od roku 1949, prekonal počas svojej existencie celý rad rôznych zmien. Dopravná obsluha i jej technické zabezpečenie rešpektovali v jednotlivých obdobiach dobové nároky na realizáciu tejto služby ako aj technické možnosti, ktoré často limitovali mieru možného uspokojenia prepravných potrieb obyvateľstva. S postupným vývojom sa menil nielen objem poskytovaných služieb, ale aj ich kvalita. V podmienkach spojených s prudkým nárastom hybnosti obyvateľstva po druhej svetovej vojne, ktorý súvisel predovšetkým s markantným rozširovaním mesta o nové obytné zóny a priemyselné areály, bol často kladený dôraz predovšetkým na kvantitu vyjadrenú počtom vykonaných spojov, nasadených vozidiel, prepravených cestujúcich a pod., kým kvalita poskytnutej služby nebola až takým určujúcim hodnotiacim kritériom. Uvedené vychádzalo v značnej miere aj z celkového postavenia MHD v dopravnom systéme mesta, kedy jej podiel na zabezpečovaní prepravy obyvateľstva predstavoval drvivú väčšinu všetkých realizovaných ciest.

V súčasnosti pri plánovaní ďalšieho postupu riadenia a plánovania MHD je potrebné čoraz viac zohľadňovať nové podmienky, v ktorých sa MHD realizuje, predovšetkým vzhľadom k postupnému rastu životnej úrovne. Spolu s ňou sa menia aj nároky obyvateľstva na zabezpečovanie verejnej služby, nakoľko táto už pre väčšinu

občanov nepredstavuje jedinú možnosť prepravy v rámci mesta. Zároveň sa do popredia dostáva celkom nové vyjadrenie rozmeru verejnej služby, ktorú MHD zabezpečuje. Je ňou predovšetkým ekologický aspekt s ohľadom na čoraz väčšie zahlcovanie dopravných sietí individuálnou dopravou, čo negatívne vplýva na kvalitu života v meste a postupne sa stáva aj politickou otázkou číslo jeden.

2.2 Uvedomenie si verejného záujmu v zabezpečovaní MHD

Autobus už dnes teda nepredstavuje a nesmie predstavovať len sociálnu službu pre jedincov, ktorí nemajú možnosť alternatívnej dopravy. Hromadná doprava musí bojovať aj o zákazníka s možnosťou alternatívnej voľby, pretože každý odídený cestujúci z MHD do individuálnej dopravy v konečnom dôsledku predstavuje pre mesto zvýšenie záťaže jednak ekonomickej a tiež ekologickej. K ekonomickej záťaži možno priradiť najmä:

- náklady na opravu cestných komunikácií opotrebovaných zvyšujúcim sa dopravným zaťažením
- náklady na výstavbu nových cestných komunikácií, ich rozširovaním o nové jazdné pruhy
- náklady na výstavbu nových parkovacích plôch
- všeobecné zvyšovanie spotreby pohonných hmôt neustále sa predlžovaním jazdných časov na preprave (prejsť úseky rovnakej dĺžky nám dnes pre dopravné zápchy trvá dlhšie ako v minulosti)
- znižovanie produktivity práce zamestnancov presúvajúcich sa počas pracovnej doby (zásobovanie, pošta a pod.)

Z ekologických a ostatných aspektov bijú na poplach najmä tieto:

- vyššia produkcia exhalátov na osobu pri individuálnej automobilovej doprave (ďalej len „IAD") oproti MHD
- vyššia nárokovosť na záber priestoru u IAD oproti MHD – 100 cestujúcich v kĺbovom autobuse zaberie na ceste menej priestoru ako keď použijú osobný automobil
- neproduktívnosť plôch zabratých parkoviskami, ktoré mohli byť alternatívne napr. zelenými plochami oddychu a pod.) – autobus dovezie na pracovisko a späť, no počas pracovnej doby nestojí osem hodín na verejnom priestranstve
- permanentná hlučnosť a zníženie kvality života v blízkosti dopravných tepien
- znehodnocovanie oddychového potenciálu centra mesta koncentráciou premávky
- zvýšené riziko dopravných nehôd a tým ohrozenie života a zdravia obyvateľstva ako aj ohrozenie ich majetku

Je zrejmé, že dlhodobé dopady týchto a ďalších dôsledkov narastajúceho automobilizmu v meste značne prevyšujú finančné nároky fungujúceho systému MHD. Ten pritom, ak je nastavený správne, má schopnosť do značnej miery eliminovať alebo aspoň brzdiť negatívne vlastnosti neregulovaného automobilizmu.
Dostať všetkých obyvateľov a návštevníkov mesta do prostriedkov MHD samozrejme nie je možné ani za použitia najprogresívnejších riešení v podpore MHD. Vždy bude existovať skupina občanov, pre ktorých žiadna ponuka nebude dostatočne atraktívna, aby ju uprednostnili pre použitím osobného automobilu. Je teda potrebné prijať aspoň zámer dosiahnutia cieľa nezničovať podiel MHD na celkovom objeme realizovaných ciest na území mesta. Platí totiž zásada, že ďaleko

menej energie stačí na „odpudenie" cestujúceho zo systému MHD do individuálnej dopravy, než na jeho opätovné získanie späť.

2.3 Aká by teda mala byť MHD budúcnosti?

Pre pochopenie zásad, ktoré by mala koncepcia rozvoja MHD do budúcnosti rešpektovať, je najlepším riešením obzrieť sa za vlastnosťami, ktoré občania hľadajú u jej najväčšieho konkurenta – individuálnej dopravy:

- **dostupnosť** – k osobnému automobilu zväčša netreba kráčať pol kilometra, k dispozícii nie je raz za hodinu, ale po ruke a okamžite.
- **jednoduchosť** – do osobného automobilu stačí nasadnúť, „otočiť kľúčikom" a cesta môže začať.
- **pohodlnosť** – v osobnom automobile nehrozí jazda postojačky, nezdvorilosť nejakého personálu, prípadne nečistota či technická zastaralosť, ktorú by jeho majiteľ nemohol sám ovplyvniť.
- **rýchlosť** – osobný automobil smeruje do cieľa priamo, bez zbytočných zachádzok, zdržaní.

Kvalitná MHD má potenciál vo všetkých týchto vlastnostiach osobnému automobilu konkurovať a ponúknuť ďalšie benefity, ktoré IAD zo svojej podstaty poskytnúť nemôže. Na tomto možno následne stavať aj komunikačnú stratégiu voči zákazníkom, keďže dobrý marketing je v dnešnej dobe jedným zo základov úspechu v akomkoľvek podnikaní. Verejná doprava v tomto nie je výnimkou.

3. Zásady zabezpečovania dopravnej obsluhy

Princípy dopravnej obsluhy najlepšie napĺňajú kritérium dostupnosti MHD. K dostupnosti môžeme priradiť dochádzkovú vzdialenosť z fyzického štartu/cieľa cesty k najbližšej zastávke MHD, ponuku dopravy, frekvenciu spojov a pod.

3.1 Dopravná dostupnosť

Pri posudzovaní dopravnej dostupnosti sa vo všeobecnosti vychádza z normy, že pešia dostupnosť k najbližšej zastávke by v meste nemala presahovať 700 metrov, v husto zastavaných častiach mesta 500 metrov. Nitra disponuje pomerne hustou dopravnou sieťou MHD, ktorá v minulosti tieto zásady rešpektovala, a tak je táto podmienka vo väčšine častí mesta splnená. Určitým negatívnym trendom v tejto oblasti podľahlo plánovanie novej výstavby v uplynulých rokoch, kde sa často dopravná obsluha neriešila súbežne s výstavbou, čoho dôsledkom je dnešný nie celkom uspokojivý stav. Z takýchto častí mesta možno spomenúť:

- koncovú časť sídliska Diely (okolie ul. Viničky), kde dopravná ponuka MHD dnes nezodpovedá potenciálnemu dopytu predovšetkým z dôvodu dopravnej infraštruktúry nevhodnej pre vedenie liniek MHD, ktoré tak premávajú len veľmi obmedzene a navyše s častými problémami (napr. neprejazdnosť ulíc)
- nová obytná zóna Prameň, ktorá vyrástla bez akéhokoľvek adekvátneho napojenia na MHD. Vzhľadom na riešenie cestnej siete budúca obsluha tejto zóny linkou MHD pravdepodobne ani nebude možná, prípadne len v určitej obmedzenej forme.

- Priemyselný park Sever, kde dopravná obsluha neprestajne naráža na nedoriešenú dopravnú infraštruktúru – chýbajúce/nedobudované zastávky, neexistujúce, príp. nezodpovedajúce obratiská pre autobusy.

V budúcnosti je preto potrebné venovať väčšiu pozornosť plánovaniu obsluhy MHD už pri projektovaní nových štvrtí a potrebné dopravné stavby realizovať priebežne, tak, aby nedochádzalo k situáciám, kedy na už vzniknutý dopravný dopyt MHD nedokáže reagovať z technických príčin.

3.2 Zastávky

Priestor zastávky je dôležitým miestom, kde cestujúci trávi čas čakania na autobus, ktorý sa často vníma aj ako najnepríjemnejšia časť cestovania (neproduktívny čas), na druhej strane, pre mnohých cestujúcich je prvým kontaktným miestom so samotnou službou, kde sa chcú dozvedieť informácie o ponúkanej službe, podmienkach prepravy a pod.
Aspoň na frekventovanejších zastávkach by mal byť samozrejmosťou zastávkový prístrešok, ktorý poskytne čakajúcim miesta na sedenie a v prípade nepriaznivého počasia čakajúcich ochráni pred dažďom, snehom a vetrom. Súčasťou týchto prístreškov by mala byť aj tabuľa so všetkými dôležitými informáciami – premiestnením týchto informácií do prístreška sa kladie za cieľ zabezpečenie nasledovného:

- zväčšením disponibilnej plochy zväčšiť rozmery zastávkových cestovných poriadkov a zlepšiť ich tak čitateľnosť pre osoby so zhoršenou funkciou zraku
- zväčšením disponibilnej plochy rozšíriť poskytované informácie aj o ďalšie, ako sú napr. cenníky cestovného, výňatky z prepravného poriadku, informácie o aktuálnom dianí v MHD atď.
- vhodným umiestnením informačnej tabule zlepšiť čitateľnosť zverejnených informácií za zníženej viditeľnosti využijúc ako svetelný zdroj podsvietenie reklamnej plochy v bočnej stene prístreška

V budúcnosti je výzvou najmä zvyšovanie informačnej hodnoty údajov súvisiacich s dopravou, ktoré sa na zastávkach zverejňujú. Medzi štandardné informácie by mali pribudnúť okrem cestovných poriadkov aj cenníky cestovného, výňatky z prepravného poriadku, ale aj všetky relevantné dopravné informácie (zmeny a výluky MHD, schémy siete a pod.). To všetko aj v krytej časti zastávok, v záujme dostupnosti všetkých týchto informácií aj v nepriaznivom počasí.

3.3 Linkové vedenie

Linkové vedenie do značnej miery ovplyvňuje atraktivitu dopravného systému MHD. Na jednej strane je do určitej miery otázkou zaužívaných návykov a cestujúci sa bránia akejkoľvek jeho zmene, no jeho vhodnými úpravami je možné kladne ovplyvniť atraktivitu systému pri súčasnej sledovaní jeho efektívnosti a hospodárnosti.
V nitrianskych podmienkach je súčasné linkové vedenie prakticky výsledkom dlhoročného vývoja. Aj keď všeobecná koncepcia linkového vedenia je preverená časom, existuje priestor na niektoré jeho zmeny. Tie by mali sledovať zracionálnenie obsluhy v niektorých vzťahoch a zároveň zavedenie niektorých nových prvkov do jeho konštrukcie. Otázkou linkového vedenia (i dopravnej obsluhy vôbec) sa zaoberal dokument Plán dopravnej obsluhy, ktorý pre Mesto Nitra v roku 2009 vypracoval tím riešiteľov z prostredia Žilinskej univerzity.

Predmetný dokument potvrdzuje doterajší koncept linkového vedenia s čiastočnými úpravami zameranými na:

- sprehľadnenie dopravnej ponuky čiastočným znížením počtu liniek
- vytvorením niekoľkých tzv. nosných liniek s krátkymi intervalmi medzi spojmi

Uvedené opatrenia prinesú do ponuky MHD väčšiu prehľadnosť. Počiatočné znepokojenie časti verejnosti bude kompenzované zjednodušením systému, ktorý má tak šancu ďalej si udržať svojich používateľov a výrazne lepšie šance na prípadné získanie používateľov nových. Je potrebné si totiž uvedomiť, že množstvo liniek „odvšadiaľ všade" síce umožní časti cestujúcich cestovať priamo, no pre väčšinu pôsobí odradzujúco, pretože sa vo veľkom počte liniek nevyznajú. Ťažko možno presvedčiť váhajúceho potenciálneho zákazníka informáciou, že v jeho smere premáva päť rôznych liniek, z toho každá len raz za hodinu.

Pri budúcich zmenách v linkovom vedení by mal byť na zreteli cieľ zachovania, prípadne zvyšovania prehľadnosti systému, a to najmä nevytváraním liniek nových a zbytočných a prípadné kapacitné požiadavky prioritne riešiť zahusťovaním existujúcich liniek. Pri konštrukcii cestovných poriadkov by bolo vhodné v zvýšenej miere dbať na zaistenie možnosti prestupu v logických smeroch.

3.4 Nastavenie kapacít

To, že autobusovú dopravu radíme k doprave hromadnej, by nemalo automaticky znamenať, že budeme maximálnu kapacitu vozidiel denne testovať. Nutnosť cestovať postojačky väčšina cestujúcich síce ešte stále nepovažuje za nevyhovujúce, no najmä na dlhších prepravených vzdialenostiach a na „zmenových" spojoch do/zo zamestnania by bolo vhodné vytvárať podmienky na to, aby väčšina cestujúcich počas jazdy sedela. Pre odôvodnenie je opäť najvhodnejšie nazrieť ku konkurencii, teda k osobnému automobilu. Vzhľadom na to, že v osobnom automobile pasažieri za každých okolností sedia, ťažko možno jeho používateľov nalákať na používanie MHD ponúknutím miesta na státie, zvlášť na dlhšie trasy a osobitne v prípade ak je vozidlo výslovne preplnené.

Prvoradým cieľom v oblasti prispôsobovania poskytnutých kapacít prepravnému dopytu by malo byť odstránenie preplňovaných spojov zahustením intervalu na linke, zriadením výpomocných spojov alebo nasadením vozidla s vyššou kapacitou. V ďalšom plánovaní s ohľadom na možnosti dopravcu a samosprávy postupne smerovať k znižovaniu počtu stojacich cestujúcich v MHD.

4. Zásady pre obnovu vozidlového parku

S rastúcimi nárokmi cestujúcej verejnosti sa postupne zvyšujú aj nároky na vozidlá používané v MHD. Niekdajšie „vymoženosti", že autobus na zastávku vôbec prišiel a že plánovanú jazdu vykonal bez poruchy, sú dnes považované za absolútnu samozrejmosť. Cestujúci dnes od použitého vozidla očakávajú oveľa viac, počnúc praktickými úžitkovými vlastnosťami vozidla ako sú počet miest, pohodlnosť sedačiek, bezbariérový prístup a pod. až po výslovne subjektívne prvky ako celkový dizajn či modernosť vozidla. V ostatnom čase aj v slovenských podmienkach čoraz viac do popredia vystupuje otázka tepelnej pohody v horúcich letných mesiacoch, kedy niektorí dopravcovia čoraz častejšie siahajú po inštalácii klimatizácie do

nových vozidiel. Aj keď to tak v súčasnosti ešte nie je, dá sa očakávať, že klimatizácia sa časom stane štandardom.
Taktiež netreba zabúdať na ekologický aspekt, ktorý časť cestujúcich citlivo vníma, aj keď pomerne prísne kritériá na emisné normy automaticky zaručujú dodávky nových vozidiel spĺňajúce aktuálne normy.
Okrem uvedených charakteristík stojí za úvahu prehodnotenie postoja na prepravu bicyklov v MHD. Táto je dnes zakázaná a je vhodné tiež konštatovať, že súčasné vozidlá ani jej bezpečnú realizáciu neumožňujú. V zahraničí existujú početné príklady toho, že to ide a vozidlá sú na túto skutočnosť vybavené už od výroby osobitným priestorom s popruhmi na zaistenie bicykla proti neželanému pádu a ohrozeniu cestujúcich.

Novo dodané vozidlá by mali spĺňať nasledovné kritériá:

- *bezbariérový vstup a čo najvyšší počet sedačiek s bezbariérovým umiestnením*
- *priestor na prepravu detského kočíka a invalidného vozíka*
- *dopytové otváranie dverí*
- *emisná norma aktuálne platná alebo vyššia*
- ** priestor na prepravu bicyklov (na zváženie)*
- ** klimatizácia priestoru cestujúcich (na zváženie)*

5. Zásady pre tarifnú politiku

Vhodná tarifná politika je neoddeliteľnou súčasťou dopravnej služby, ktorá sama o sebe dokáže veľmi silne stimulovať zákazníkov k jej využívaniu. Cena cestovného dlhodobo vystupuje ako jeden z najcitlivejšie vnímaných parametrov MHD u cestujúcich, aj keď v ostatnom období už nie je zďaleka jediným prvkom na základe ktorého sa občania rozhodujú použiť alebo nepoužiť MHD.
V minulosti došlo k viacerým poľutovaniahodným krokom v tejto oblasti. Medzi najnegatívnejšie možno zaradiť prechodné zrušenie predplatných cestovných lístkov a presun kľúčovej úlohy predaja jednorazových cestovných lístkov z predpredaja na vodiča autobusu. Tieto kroky oslabili dôveru občanov k systému MHD, ktorý tak utrpel na kritériu jednoduchosti používania (povinnosť platiť za každú jazdu osobitne, nemožnosť paušálneho predplatenia služby) a tiež na rýchlosti (výdaj cestovných lístkov vodičom – dlhšie pobyty vozidiel v zastávkach).
Uplynulé roky našťastie rôznymi formami niektoré negatíva eliminovali alebo zmiernili. Od 1.5.2007 je znova potvrdená orientácia na pravidelného zákazníka zavedením mesačných, štvrťročných a ročných lístkov. Nové krátkodobé predplatné lístky (24-hodinové a týždenné) zase zjednodušili používanie MHD pre návštevníkov mesta. Aj v kategórii cestujúcich platiacich jednorazové cestovné sa podarilo veľkú časť presunúť do bezhotovostnej platby, čo taktiež prispelo k zrýchleniu celého procesu tarifného vybavovania cestujúcich.
Tarifné riešenie do značnej miery ovplyvňuje vnímanie „jednoduchosti" použitia celého systému MHD. Zložito nastavené podmienky, akokoľvek cenovo výhodné, pôsobia na cestujúcich negatívne. Preto by ani v budúcnosti nemalo vznikať zbytočne veľa druhov nových cestovných lístkov, zliav či výnimiek zo zavedených pravidiel.
Súčasné tarifné zásady sa momentálne javia byť správne nastavené. Sortiment cestovných lístkov predstavuje ponuku pre každú zo skupín cestujúcich, či už po stránke frekvencie využívania služby (pravidelný, občasný, náhodilý cestujúci) alebo po stránke sociálneho postavenia (plneplatiaci občan, študent, dôchodca). Na

základe získaných skúseností z praxe je možné odporučiť nasledovné, len „kozmetické" úpravy v tarifnej ponuke:

- zriadiť možnosť zakúpenia cestovného lístka z čipovej karty aj pre spolucestujúceho
  (za nezľavnenú cenu; príležitosť ďalšieho zníženia záťaže vodiča predajom cestovných lístkov a tým zrýchlenia dopravy)
- nahradiť súčasný ročný predplatný cestovný lístok polročným predplatným cestovným lístkom s platnosťou 6 mesiacov
  (dôvodom je nízka využívanosť ročného cestovného lístka – cestujúcich aj napriek možnosti finančnej úspory odrádza jednorazovo vynaložená vysoká suma)

Tarifná politika by mala naďalej rešpektovať súčasný kurz orientácie na pravidelného zákazníka s degresívnymi tarifnými sadzbami (zásada čím viac cestuješ, tým menej platíš). Na súčasný stav možno nadviazať technickými inováciami v podobe zavádzania progresívnych spôsobov predaja:

- *zavedenie samoobslužných automatov na dobíjanie kreditu a predplatných cestovných lístkov na kartu*
- *zavedenie internetového predaja kreditu a predplatných cestovných lístkov na kartu*

Uvedenými spôsobmi sa zvýši hospodárnosť zabezpečovania služby MHD (nižšie nároky na početnosť obslužného personálu) a zvýši pohodlie pre občanov (možnosť neobmedzeného dobíjania kariet v samoobslužných automatoch či dokonca z pohodlia domova prostredníctvom internetových platieb).

6. Zásady pre informačnú službu

Informačná služba dnes zažíva celkom novú kapitolu svojho rozvoja, v rozmeroch ešte donedávna celkom nevídaných. Dnes viac ako kedykoľvek predtým platí zásada, že základom kvalitného poskytovania služby je dôsledné informovanie zákazníkov o všetkých skutočnostiach, ktoré s ňou súvisia. Cestujúci požadujú informácie najrôznejšieho druhu:

- informácie o cestovných poriadkoch (zastávkové cestovné poriadky na zastávkach, súhrnné cestovné poriadky v tlačenej forme v knižnom vydaní, súhrnné cestovné poriadky v elektronickej forme na internete, vyhľadávacie programy spojení na internete a v mobilnom telefóne)
- informácie o tarifách a prepravných podmienkach
- informácie o plánovaných trvalých a dočasných zmenách v poskytovaní služby (výluky, dopravné obmedzenia, trvalé zmeny liniek a cestovných poriadkov či podmienok prepravy)
- informácie o aktuálnom stave poskytovanej služby (podanie informácie o skutočnom príchode vozidla do zastávky v reálnom čase)
- informácie počas prepravy (číslo linky a jej smerovanie, názov nasledujúcej zastávky, aktuálny čas a dátum, a to vo vizuálnej i akustickej forme)

Pri téme informovanosti je vhodné poznamenať, že aj keď dnešné technické vymoženosti umožňujú zabezpečiť informovanosť cestujúcich oveľa pružnejšie ako v minulosti, nemalo by to vytvárať pôdu pre zintenzívňovanie frekvencie rôznych zmien. Jedným z faktorov dôvery cestujúcej v systém MHD je jeho stabilita. Už dnes sa veľká časť cestujúcich sťažuje na všeobecne príliš časté zmeny v MHD

(najmä cestovné poriadky). Jednou z priorít do nasledujúceho obdobia by malo byť „upokojenie" situácie v MHD a zamedzenie pričastým zmenám, ktoré vyvolávajú dojem chaosu. Reagovať na opodstatnené požiadavky občanov na zabezpečenie dopravného spojenia je možné aj menej živelným spôsobom ako je to dnes, napríklad vyhodnocovaním jednotlivých podnetov a ich uvádzaním do praxe k určitým vopred známym termínom, napríklad dvakrát v roku. Takéto riešenie by do značnej miery zvýšilo „seriózność" ponúkanej služby a umožnilo predísť zbytočným nedorozumeniam. Dlhodobo zaužívaná prax by naučila obyvateľov k tomu, že trvalé zásahy do systému sa uskutočňujú len v určitých termínoch, kedy je potrebné zvýšiť pozornosť prípadným oznamovacím prostriedkom a v ostatnom čase možno cestovať bez zbytočných stresov, či sa tá alebo oná linka medzičasom nezmenila. Uvedený postup by konečne dodal vážnosť aj tlačeným cestovným poriadkom v knižnej podobe, ktoré by tak kupujúcim zaistili účelnosť vynaloženej finančnej čiastky aspoň na minimálne garantované obdobie.
V uplynulom období bola nitrianska MHD svedkom pomerne zásadných kvalitatívnych posunov v úrovni informačnej služby. Z mnohých zlepšení možno spomenúť napríklad

- zavedenie elektronickej linkovej orientácie vozidiel (t.č. 70% všetkých vozidiel)
- zavedenie akustickej informácie o názvoch nasledujúcej zastávky (100% vozidiel)
- výrazné rozšírenie informácii na webových stránkach dopravcu
- zapojenie nitrianskej MHD do ponuky viacerých internetových portálov zabezpečujúcich službu vyhľadávania spojení
- zavedenie zobrazovania jazdných časov do jednotlivých zastávok v zastávkových cestovných poriadkoch
- zavedenie informácie v cestovných poriadkoch o nasadení bezbariérového vozidla

Vzhľadom na prudký rozvoj informačných technológií javí sa ako priorita v tejto oblasti pre najbližšiu budúcnosť najmä:

- *spracovanie grafickej schémy a mapy vedenia liniek MHD (krok doposiaľ odďaľovaný úvahami o zmenách v trasovaní liniek)*
- *rozšírenie rozsahu informácií poskytovaných na zastávkach a ich presun do zastávkových prístreškov*
- *zváženie náhrady LED vnútorných informačných transparentov vozidiel LCD panelmi s možnosťou lepšej grafiky a väčšieho počtu podávaných informácií*

7. Postavenie MHD voči ostatným druhom dopravy

Vzhľadom na skutočnosť, že MHD Nitra je vykonávaná len na báze mestskej autobusovej dopravy, ktorá zo svojej podstaty v prevažnej miere zdieľa svoje trasovanie spolu s ostatnými účastníkmi cestnej premávky, je potrebné uvažovať aj v smere vzájomného vzťahu tejto dopravy s ostatnou dopravou vedenou rovnakými dopravnými tepnami. Priestor na zmeny postojov je aj v otázke vzťahu MHD k regionálnej doprave, a to tak železničnej ako autobusovej.

7.1 MHD a individuálna doprava

Ako už bolo konštatované v úvode tohto dokumentu, mesto v ostatných rokoch zažíva nebývalý rozmach individuálnej dopravy. Je to dôsledok všeobecného módneho trendu, zvyšujúcej sa životnej úrovne obyvateľstva a v určitej miere aj dôsledok nie vždy zodpovedného riešenia potrieb MHD v minulosti, ktorá tým pádom dostatočne neuspokojila nároky cestujúcej verejnosti. Zvýšená miera individuálnej dopravy so sebou prináša nové problémy v rozmere finančných výdavkov v podobe mohutnejších investícií do výstavby a opravy komunikácií či parkovacích plôch, ktoré zaťažujú a v budúcnosti ešte len budú zaťažovať mestskú pokladnicu. Nepríjemným zhoršením celkového životného prostredia v meste je tvorba dopravných zápch, ktoré spolu so sprievodnou hlučnosťou a exhalátmi navyše obťažujú občanov neustálym predlžovaním cestovných časov, ďalej zaberanie voľných plôch výstavbou nových parkovísk a ďalšie. Je potrebné si uvedomiť, že v otázke predchádzania hroziaceho „dopravného infarktu" nejde len o finančné prostriedky, ale o samotnú udržateľnosť dosiahnutého stavu, ktorý sa často po prechodnom zlepšení naspäť vracia do pôvodného stavu. Na konci reťazca opatrení ľahko môže dôjsť k stavu, kedy už pri akejkoľvek snahe ďalšie „bežné" riešenia nebudú možné, pretože sa jednoducho vyčerpá priestor pre rozširovanie cestnej siete. Výstavba exteritoriálnej dopravnej siete (vonkajšie okruhy, diaľničné obchvaty) pritom taktiež situáciu dlhodobo nevyrieši, pretože základ dopravnej záťaže v meste sa čoraz viac presúva z tranzitujúcich vozidiel na vozidlá domáce, jazdiace len na vnútromestských cestách.

Je naším presvedčením, že v dlhodobej perspektíve je jediným udržateľným riešením len investícia do hromadnej dopravy osôb, ktorá má ďaleko väčšie kapacity pre schopnosť viazať na seba väčšiu záťaž cestujúcich ako je to v prípade dopravy individuálnej. Z uvedených dôvodov by malo byť úplne samozrejmé zaisťovanie takých opatrení, aby v prvej etape počet osôb prepravovaných verejnou dopravou aspoň neklesal. Následne by mali pokračovať zásahy do systému tak, aby podiel MHD na celkových dopravných výkonoch v meste postupne narastal.

Mestá v krajinách, ktoré všeobecne považujeme za vyspelé, zápasia s problémom klesajúceho počtu cestujúcich v MHD výrazne dlhšiu dobu ako my. Aj preto dospeli k viacerým postupom, ktoré u nás ešte nie sú celkom bežné a pravdepodobne budú musieť byť taktiež „objavené". Ide predovšetkým o tzv. preferenciu hromadnej dopravy pred dopravou individuálnou. Reštrikčné opatrenia v podobe špeciálneho mýta či zákazu jazdy vozidiel určitých čísel v určitých dňoch sú známe, aj keď už dosť extrémne kroky v značne komplikovaných dopravných systémoch s veľmi negatívnymi ekologickými dopadmi. Z tých „bežných" riešení možno spomenúť napríklad tieto:

- zriaďovanie samostatných BUS pruhov na miestach, kde môžu výrazne urýchliť premávku MHD
- zriaďovanie preferencie v procese riadenia križovatiek svetelnou signalizáciou, kedy táto dokáže automaticky rozpoznať meškajúce vozidlo MHD a prioritne mu udeliť voľný smer
- upokojovanie najmä centrálnych zón s obmedzením alebo vylúčením vjazdu individuálnej dopravy, prípadne zvýhodnením hromadnej dopravy napríklad zrušením zastávkových výbočísk
- dôslednejšie dopravné značenie a kontrola jeho dodržiavania v zmysle zamedzenia blokovania zastávkových priestorov neoprávneným parkovaním cudzích vozidiel

Ponúkať občanom cestovanie autobusom, ktorý stojí v rovnakej dopravnej zápche ako jeho osobný automobil, je z veľkej časti odsúdené na úspech. Osloviť ho však

možno vtedy, ak je preprava autobusom preukázateľne rýchlejšia alebo aspoň časovo porovnateľná s časom stráveným na ceste v osobnom automobile.

7.2 Možnosti propagácie MHD

Pre dosiahnutie spomínaných cieľov samozrejme je potrebné zapojiť aj marketingovú činnosť a začať pracovať na zlepšovaní imidžu MHD cielenou kampaňou zameranou na rozhodovanie občana. Jednou z možností je cesta vyzdvihnutia vlastností, kde MHD poskytuje väčší komfort ako osobný automobil. Na začiatok by to mohli byť napríklad tieto témy zamerané na súčasných vodičov osobných automobilov:

- v MHD odpadá cestujúcemu zodpovednosť za vedenie vozidla. Namiesto obvyklého riadenia si tak môže napríklad počas cesty do práce prečítať noviny.
- v MHD nie je potrebné si strážiť množstvo pohonných hmôt v nádrži. Využívaním dlhodobého predplatného cestovného lístka možno cestovať ľubovoľne často, neobmedzene dlho.
- v MHD nie je potrebné úplne sa vzdať alkoholu. Z priateľského posedenia pri pive autobusom domov rýchlo a bez stresu...
- v MHD nie je potrebné myslieť na technický stav vozidla. Všetka údržba, STK-čky a pod. sú v cene a vykonávané bez zainteresovania cestujúceho.
- v MHD nie je potrebné vracať sa k zaparkovanému autu na opačnej strane centra. Cestu domov možno nastúpiť na inej zastávke, ako bol posledný výstup.

7.3 MHD a ostatná verejná doprava

Pri úlohách, ktoré MHD zabezpečuje, sa dostáva do vzájomného spolupôsobenia s ostatnými druhmi verejnej dopravy – v menšej miere je to diaľková doprava, v prevažnej však doprava prímestská – regionálna. Ide pritom o autobusovú a/alebo železničnú dopravu. Napriek tomu, že tieto dopravné systémy premávajú na niektorých úsekoch spoločne či prepravujú tých istých cestujúcich, ktorí medzi nimi prestupujú, je až na počudovanie osobitosť riadenia a vývoja týchto dopráv. V súčasnosti táto skutočnosť vyplýva z odlišných objednávateľov týchto dopráv (mesto, samosprávny kraj, ministerstvo dopravy). Pohľad do vyspelého zahraničia však nekompromisne podáva svedectvo o prežitosti a neudržateľnosti takéhoto stavu. Cestou budúcou je cesta integrovanej dopravy, teda dopravy jedného dopravného systému zaisťujúceho komplexnú obsluhu územného celku (obyčajne samosprávny kraj) kombináciou všetkých druhov dopravy.

Tento materiál si nekladie za úlohu podrobne pojednávať o integrovanej doprave ani ju navrhovať pre konkrétny nitriansky región. Spomeňme však aspoň základné črty integrovaného dopravného systému:

- jednotné tarifné zásady a prepravné podmienky bez ohľadu na dopravcu
- možnosť prestupu medzi rôznymi dopravcami s jedným cestovným lístkom
- vzájomné zosúladenie jednotlivých druhov dopravy (koordinácia časových polôh spojov, nadväzujúce trasy liniek, čakanie spojov v prestupných uzloch...)
- celkové vystupovanie systému ako celku (jeden cestovný poriadok, jeden cestovný doklad, jedna informačná kancelária, jeden spoločný objednávateľ dopravy!)

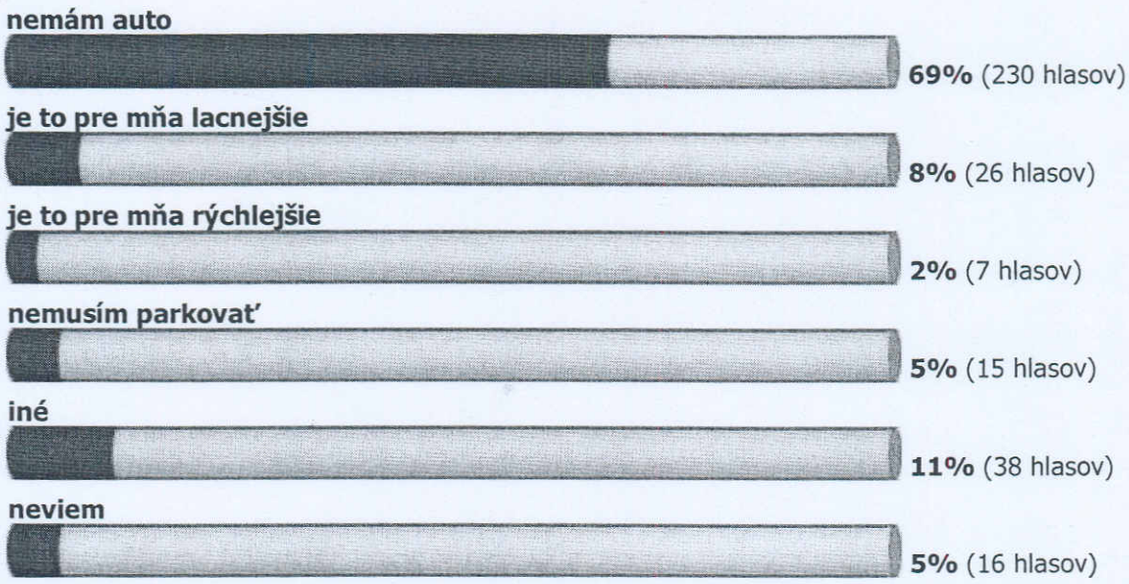
Zavedením (skutočnej) integrovanej dopravy je predpoklad dosiahnuť:

- *vyššiu spokojnosť cestujúcich sprehľadnením a zosúladením jednotlivých druhov dopráv do jednotného systému*
- *vyššiu spokojnosť samospráv dosiahnutím lepšej a efektívnejšej obsluhy územia pri rovnako vynaložených finančných prostriedkoch*
- *vyššiu spokojnosť dopravcov garantovanými výkonmi a odstráneniu nečistej konkurencie*

V Nitre: 5.5.2010
Spracovali: Jankulár, Šimko

Výsledky ankiet

Prečo cestuješ MHD?



Od **25.5.2005** do **3.7.2005** odpovedalo **332** respondentov.

Staršie ankety

01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti?

« Novšia anketa Staršia anketa »

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Čo by si najviac privítal(a) v nitrianskej MHD?

Nové autobusy

13% (28 hlasov)

Pravidelnejšie a hustejšie intervaly liniek

30% (64 hlasov)

Prestupnú tarifu a časové lístky

13% (29 hlasov)

Nižšie cestovné

10% (22 hlasov)

Nočnú dopravu

19% (41 hlasov)

Iné

14% (31 hlasov)

Od **28.8.2004** do **6.4.2005** odpovedalo **215** respondentov.

Staršie ankety

01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti? >

« Novšia anketa Staršia anketa »

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Ako hodnotíte kroky súčasného vedenia mesta v oblasti dopravy v Nitre za uplynulé 4 roky?

výrazne sa zlepšila doprava v meste

7% (24 hlasov)

doprava v meste sa mierne zlepšila

10% (36 hlasov)

oblasť dopravy sa nezmenila

5% (19 hlasov)

doprava v meste sa mierne zhoršila

5% (17 hlasov)

situácia v doprave sa výrazne zhoršila

69% (253 hlasov)

neviem

5% (17 hlasov)

Od **2.11.2006** do **2.12.2006** odpovedalo **366** respondentov.

Staršie ankety

01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti? >

« Novšia anketa Staršia anketa »

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Je podľa vás mesto dostatočne pokryté sieťou liniek MHD?

áno, do každej časti mesta sa dá autobusom bez problémov dostať

18% (60 hlasov)

nie, sú časti mesta, kde je to k autobusu príliš ďaleko

77% (263 hlasov)

neviem posúdiť

5% (18 hlasov)

Od **1.9.2008** do **15.9.2008** odpovedalo **341** respondentov.

Staršie ankety

01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti?

« Novšia anketa Staršia anketa »

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Za akých okolností by ste jazdili mestskou dopravou častejšie?

ak by bolo nižšie cestovné

39% (268 hlasov)

ak by boli novšie vozidlá

19% (128 hlasov)

ak by bol lepší cestovný poriadok

23% (162 hlasov)

ak by bol lepší prístup zamestnancov dopravcu

2% (17 hlasov)

za iných okolností

2% (12 hlasov)

za žiadnych okolností

3% (23 hlasov)

častejšie už jazdiť nebudem, som pravidelným používateľom MHD už dnes

12% (80 hlasov)

Od **1.12.2008** do **15.12.2008** odpovedalo **690** respondentov.

Staršie ankety

01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti? >

« Novšia anketa **Staršia anketa »**

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Ako sa zmenila úroveň vystupovania zamestnancov Veolia Transport Nitra (vodiči, revízori) voči cestujúcim sa za posledných päť rokov?

zmenila sa k lepšiemu

52% (137 hlasov)

nezmenila sa

34% (91 hlasov)

zmenila sa k horšiemu

14% (38 hlasov)

Od **1.8.2009** do **17.8.2009** odpovedalo **266** respondentov.

Staršie ankety

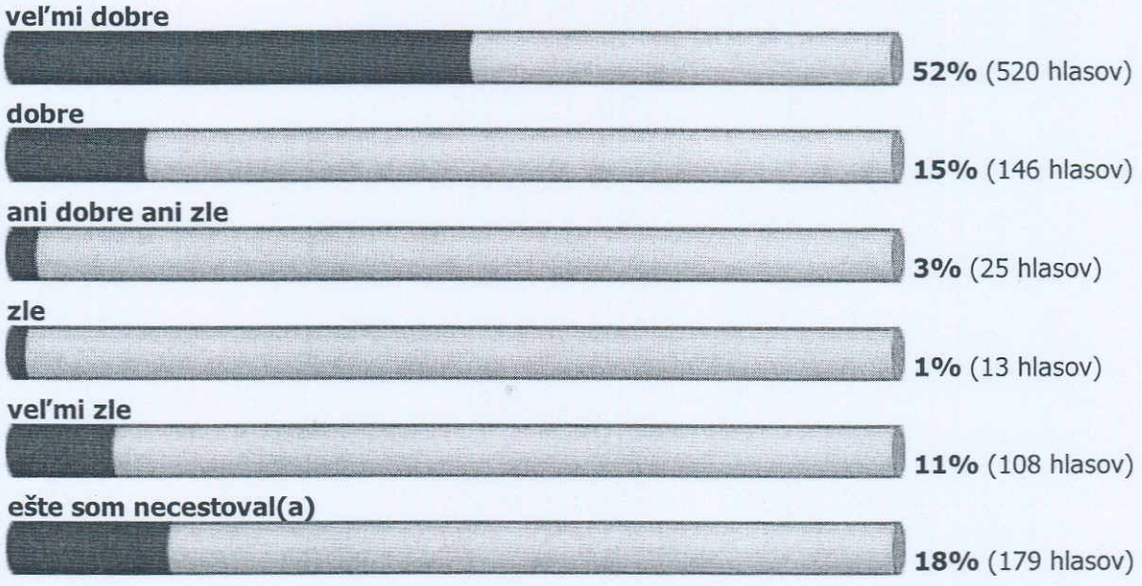
01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti? >

« Novšia anketa Staršia anketa »

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Ako sa vám cestuje v nových kĺbových autobusoch SOR NB 18?



Od **16.2.2009** do **15.3.2009** odpovedalo **991** respondentov.

Staršie ankety

01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti? >

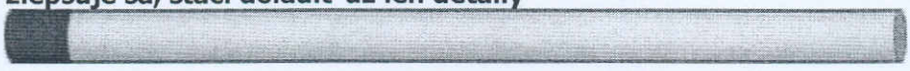
« Novšia anketa **Staršia anketa »**

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Ako sa vyvíja nitrianska MHD?

zlepšuje sa, stačí doladiť už len detaily



6% (25 hlasov)

zlepšuje sa, ale ešte stále je na čom pracovať

83% (336 hlasov)

zhoršuje sa, pritom by veľa na zlepšenie nebolo treba

4% (17 hlasov)

zhoršuje sa, ide to beznádejne dolu

4% (17 hlasov)

neviem

3% (12 hlasov)

Od **15.10.2009** do **31.10.2009** odpovedalo **407** respondentov.

Staršie ankety

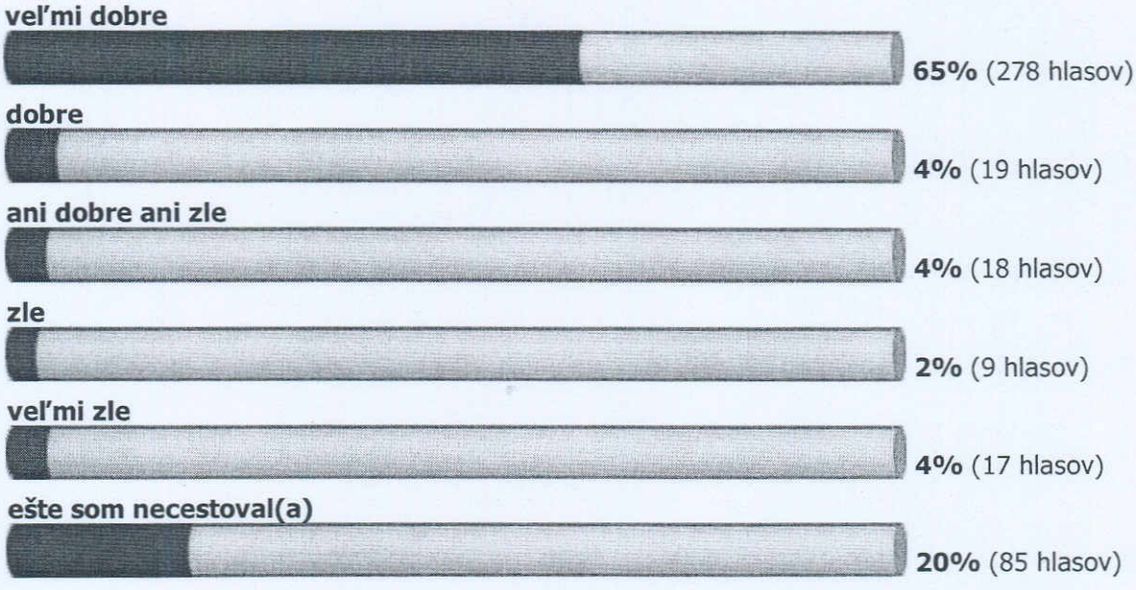
01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti? >

« Novšia anketa **Staršia anketa »**

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Ako sa vám cestuje v autobusoch Van Hool?



Od **1.5.2009** do **15.5.2009** odpovedalo **426** respondentov.

Staršie ankety

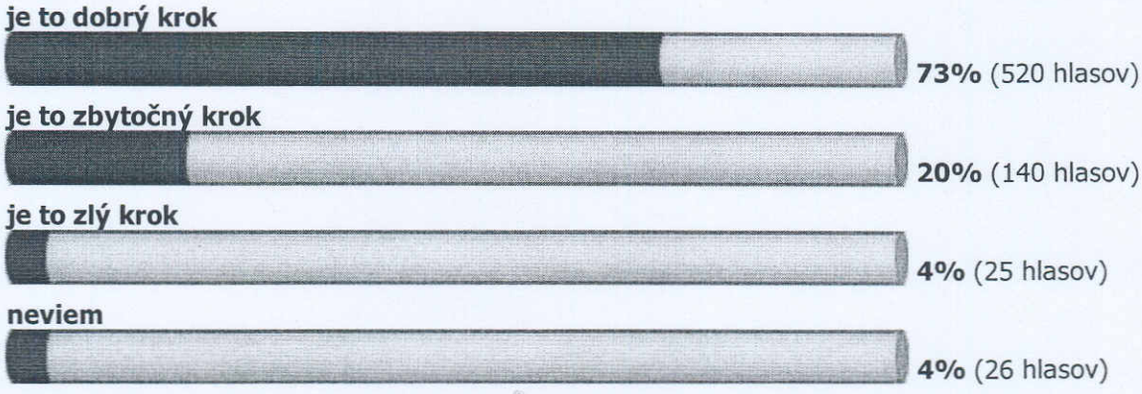
01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti?

« Novšia anketa **Staršia anketa »**

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Ako hodnotíte zavedenie akustického vyhlasovania zastávok v MHD?



Od **16.12.2009** do **31.12.2009** odpovedalo **711** respondentov.

Staršie ankety

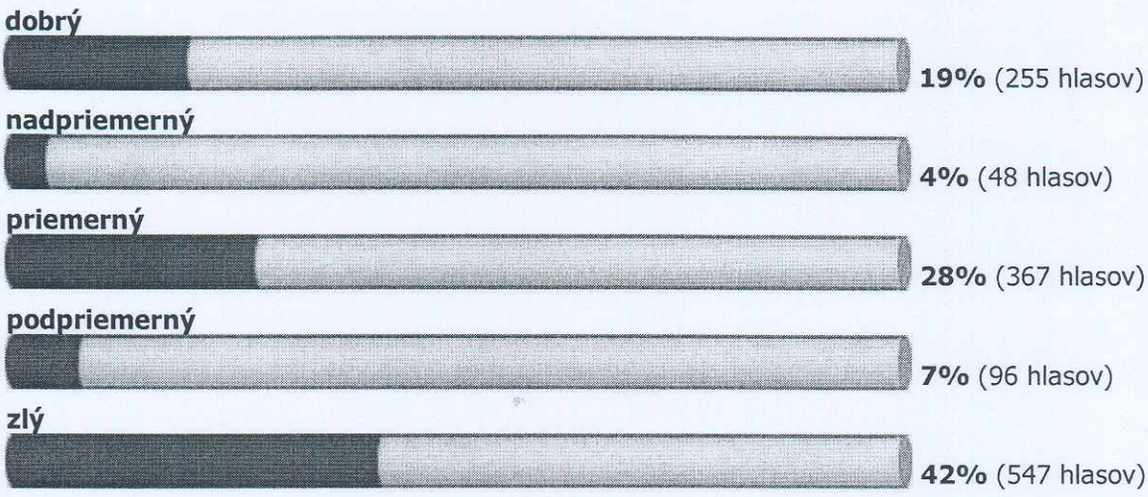
01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti?

« Novšia anketa Staršia anketa »

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Aký bol rok 2008 v oblasti MHD?



Od **1.1.2009** do **15.2.2009** odpovedalo **1313** respondentov.

Staršie ankety

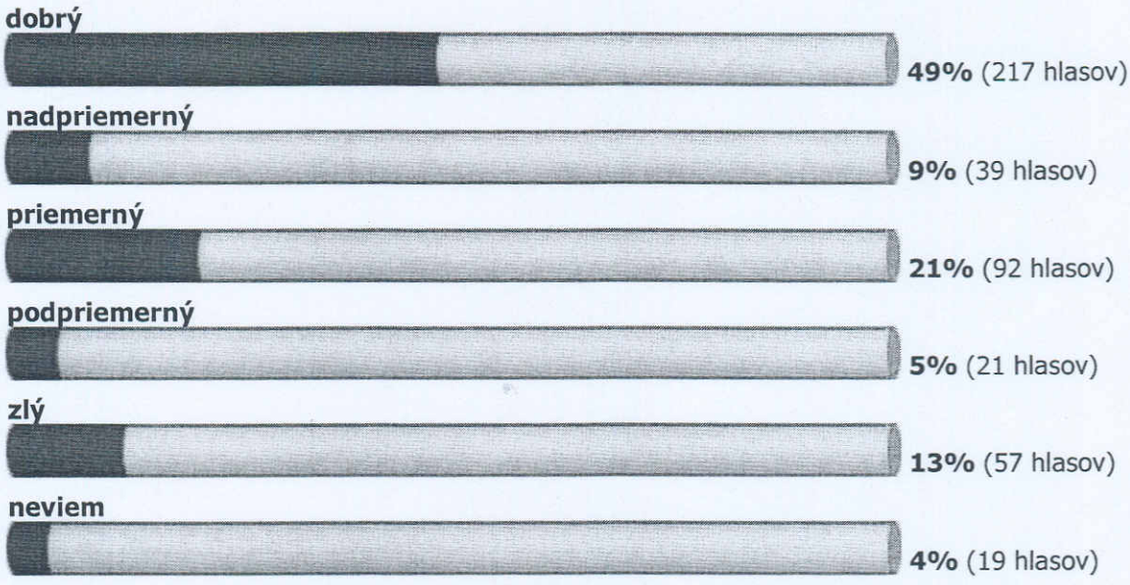
01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti? >

« Novšia anketa **Staršia anketa »**

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Aký bol rok 2009 v oblasti MHD?



Od **1.1.2010** do **17.1.2010** odpovedalo **445** respondentov.

Staršie ankety

01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti?

« Novšia anketa **Staršia anketa »**

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Ako by ste vo všeobecnosti ohodnotili mestskú hromadnú dopravu?

ako spoľahlivú službu

64% (274 hlasov)

ako nespoľahlivú službu

30% (131 hlasov)

neviem

6% (25 hlasov)

Od **1.2.2010** do **15.2.2010** odpovedalo **430** respondentov.

Staršie ankety

01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti? >

« Novšia anketa **Staršia anketa »**

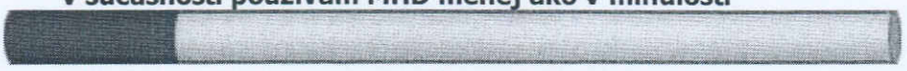
Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Výsledky ankiet

Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti?

- v súčasnosti používam MHD viac ako v minulosti

  42% (128 hlasov)
- MHD používam dlhodobo približne v rovnakom rozsahu

  38% (116 hlasov)
- v súčasnosti používam MHD menej ako v minulosti
  
  19% (59 hlasov)
- neviem

  1% (4 hlasy)

Od **1.4.2010** do **15.4.2010** odpovedalo **307** respondentov.

Staršie ankety

01.04.2010 :: Používate služby MHD viac alebo menej ako v minulosti? >

Staršia anketa »

Copyright © imhd.sk, 2000-2010
Aktualizácia: 3.2.2007

Analýza 2. alternatívy

zriadenia

Mestského dopravného podniku v Nitre.

Vypracoval:
Ing. Miroslav Ondrejička
odborný referent
referát rozpočtu a ekonomických analýz
ekonomické oddelenie MsÚ Nitra
037 / 6502 283

Obsah **strana**

1.Úvod 3

2. Popis súčasného stavu 4

2.1. Personálne zabezpečenie 4
2.2. Vozidlový park 4
2.3. Priestory 5
2.4. Tarifné vybavenie 5
2.5. Prepojenie s prímestskou dopravou 5
2.6. Orientačné ceny vybraných kľúčových strojov a zariadení 5

3. Popis 2. alternatívy zriadenia Mestského dopravného podniku 5

3.1. Personálne zabezpečenie 5
3.2. Vozidlový park 6
3.3. Priestory 6
3.4. Tarifné vybavenie 6
3.5. Prepojenie s prímestskou dopravou 6
3.6. Navrhovaný postup zabezpečenia 6

4. Analýza potreby finančných prostriedkov
na zabezpečenie prevádzky tarifného systému 7

4.1. Materiálne zabezpečenie tarifného systému 7
4.2. Personálne zabezpečenie tarifného systému 9
4.3. Sumár výdavkov 10

5. Vyhodnotenie zámeru zriadenia Mestského dopravného podniku 11

6. Záver 12

1. Úvod

Mesto Nitra si v súčasnosti objednáva riadenie a výkon služby zabezpečenia mestskej autobusovej dopravy u externej spoločnosti Veolia Transport Nitra, a.s. na základe zmluvy.

Vedenie mesta Nitry na jeseň 2009 deklarovalo zámer vytvorenia vlastného Mestského dopravného podniku s cieľom zníženia nákladov mesta na mestskú hromadnú dopravu z titulu úhrady vykázanej straty prepravcu.

Mestské zastupiteľstvo v Nitre uznesením číslo 303/2009-MZ zo dňa 5.11.2009 schválilo vypracovanie ekonomickej analýzy z celkového počtu piatich alternatív pre druhú alternatívu - riadenie služby mestskou spoločnosťou a výkon služby externým dodávateľom pričom mestská spoločnosť by vlastnila tarifný systém. Spoločnosť v majetku mesta by zabezpečovala plánovanie služby, kontrolnú činnosť a výber tržieb od externého dodávateľa výkonu služby.

Veolia Transport Nitra, a.s. v súčasnosti disponuje 92 autobusmi zabezpečujúcimi prepravu cestujúcich v rámci mestskej hromadnej dopravy. Obstarávacia cena týchto autobusov je spolu 21,7 milióna EUR (653,7 milióna Sk). Hodnota ďalších zariadení, ako sú palubné počítače, pokladne na výdaj lístkov, označovače čipových kariet či svetelné informačné tabule predstavuje ďalších zhruba 851.000 EUR (25,64 milióna Sk). Celková hodnota autobusov a zariadenia spoločnosti tvorí spolu 22,5 milióna EUR (679,4 milióna Sk).

Stručný popis jednotlivých navrhovaných alternatív činnosti MDP:

▪ Prvá z piatich navrhovaných alternatív uvažuje o riadení a výkone služby mestskou spoločnosťou.

▪ Druhá alternatíva uvažuje o riadení služby mestskou spoločnosťou, výkon služby by zabezpečoval externý dodávateľ alebo viacero dodávateľov, pričom mestská spoločnosť by vlastnila tarifný systém.

▪ Tretia alternatíva je rovnaká ako druhá s tým rozdielom, že mestská spoločnosť by nevlastnila tarifný systém.

▪ Štvrtá alternatíva kopíruje súčasný stav, riadenie a výkon služby bude zabezpečovať externý dodávateľ, no posilní sa kontrola mestom.

▪ Piata alternatíva počíta s riadením služby zabezpečovaným v rámci integrovanej dopravy spoločnosťou vytvorenou Mestom Nitra alebo Nitrianskym samosprávnym krajom, výkon služby by zabezpečoval externý dodávateľ.

2. Popis súčasného stavu.

Riadenie a výkon služby externým dodávateľom služby Veolia Transport, a.s.

Mesto ako objednávateľ výkonov si objednáva riadenie a výkon služby zabezpečenia mestskej autobusovej dopravy u externej spoločnosti Veolia Transport Nitra, a.s. na základe zmluvného vzťahu podľa zákona 168/1996 Z. z. o cestnej doprave.

2.1. Personálne zabezpečenie

V súčasnosti sa na plánovaní, riadení a zabezpečovaní služby mestskej autobusovej dopravy v Nitre podieľajú nasledovní pracovníci externého dodávateľa.

- úsek riaditeľa spoločnosti
» generálny riaditeľ spoločnosti - funkcia zastrešujúca celú spoločnosť
» asistent generálneho riaditeľa - funkcia zastrešujúca celú spoločnosť
» manažér kvality - funkcia zastrešujúca celú spoločnosť
- obchodný odbor (plánovanie dopravy, príjem tržieb)
» obchodný manažér - funkcia zastrešujúca celú spoločnosť
» obchodný zástupca (plánovanie, cestovné poriadky)
» 6x pracovník obchodného miesta (dobíjanie kariet) - funkcia kumulovaná s prímestskou dopravou
» 1x pracovník reklamačného oddelenia (reklamácie kariet, pokuty) - funkcia kumulovaná s prímestskou dopravou
» 2x pracovník pokladne vodičov (spracovanie tržieb vodičov)
- prevádzkový odbor (technické zabezpečenie dopravy)
» prevádzkový riaditeľ - funkcia zastrešujúca celú spoločnosť
» vedúci prevádzkovej oblasti (koordinácia) - funkcia kumulovaná s prímestskou dopravou
» 3x dopravný majster – dispečer (operatívne riadenie dopravy)
» garážmajster (plánovanie údržby a opráv vozidiel)
» pracovník infoslužby (údržba zastávkových označníkov) - funkcia kumulovaná s prímestskou dopravou
» pracovník údržby tarifných zariadení (označovače, automaty) - funkcia kumulovaná s prímestskou dopravou
» 4x pracovník traťovej kontroly - funkcia kumulovaná s prímestskou dopravou
» 145x vodič autobusu
- personálny odbor (nábor, fluktuácia)
» personálny riaditeľ - funkcia zastrešujúca celú spoločnosť
» personalista - funkcia zastrešujúca celú spoločnosť
» vedúci mzdového oddelenia - funkcia zastrešujúca celú spoločnosť
» 2x pracovník mzdového oddelenia - funkcia zastrešujúca celú spoločnosť
- ekonomický odbor
» ekonomický riaditeľ (koordinácia) - funkcia zastrešujúca celú spoločnosť
» hlavný účtovník - funkcia zastrešujúca celú spoločnosť
» 4x účtovník - funkcia zastrešujúca celú spoločnosť

Celkový počet ..... **182 osôb**

2.2. Vozidlový park

Vozidlový park predstavuje 91 autobusov vo vlastníctve dopravcu. Údržba a servis sa zabezpečuje dodávateľským spôsobom prostredníctvom spoločnosti Veolia Transport

Services, a.s.

2.3. Priestory

Administratíva externého dodávateľa sídli v súčasnosti v prenajatých priestoroch. Obchodné miesta sídlia vo vlastných alebo prenajatých priestoroch. Autobusový park je deponovaný vo vlastných priestoroch.

2.4. Tarifné vybavenie

Vo vlastníctve dopravcu:
- 102 ks palubných počítačov
- 102 ks pokladní na výdaj cestovných lístkov
- 245 ks označovačov čipových kariet
- 6 ks prenosných revízorských čítačiek

2.5. Prepojenie s prímestskou dopravou

Riadenie systému mestskej autobusovej dopravy je vo veľkej miere personálne prepojené s riadením prímestskej dopravou t.j. pracovník špecializovaný na určitú činnosť túto vykonáva pre mestskú aj prímestskú dopravu.

2.6. Orientačné ceny vybraných kľúčových strojov a zariadení

Súčasný stav - 92 vozidiel
Z toho - 25 kĺbových (spotreba PH - cca 45 l/100 km)
67 štandardných (spotreba PH - cca 35 l/100 km)
Obstarávacia cena:
- kĺbový cca 332.000 EUR x 25 ks = cca 8.300.000 EUR
- štandard cca 200.000 EUR x 67 ks = cca 13.400.000 EUR

Tarifné zariadenia:
- označovače - súčasný stav 245 ks, cena 1 ks/cca 800 - 900 EUR = cca 208.250 EUR
- palubný počítač + pokladňa - súčasný stav 102 + 102 ks, cena sady cca 1.330 – 1.500 EUR = cca 142.800 EUR

Svetelné informačné tabule:
- cena sady do kĺbového autobusu cca 6.000 EUR x 25 ks = cca 150.000 EUR
- cena sady do štandard autobusu cca 4.000 EUR x 67 ks = cca 268.000 EUR

3. Popis 2. alternatívy zriadenia Mestského dopravného podniku.

Riadenie služby mestskou spoločnosťou a výkon služby externým dodávateľom pričom mestská spoločnosť vlastní tarifný systém.

Spoločnosť v majetku mesta zabezpečuje plánovanie služby, kontrolnú činnosť a výber tržieb od externého dodávateľa výkonu služby.

3.1. Personálne zabezpečenie

Zamestnanci mestskej spoločnosti zabezpečujú plánovanie a kontrolu systému mestskej autobusovej dopravy vrátane správy a obsluhy tarifných zariadení.

- úsek riaditeľa spoločnosti

» riaditeľ

» asistent riaditeľa
- obchodno-prevádzkový odbor
» vedúci odboru
» grafikonista (plánovanie, cestovné poriadky)
» 6x pracovník obchodného miesta (dobíjanie kariet)
» 1x pracovník reklamačného oddelenia (reklamácie kariet, pokuty)
» pracovník infoslužby (údržba zastávkových označníkov)
» pracovník údržby tarifných zariadení (označovače, automaty)
» 4x pracovník traťovej kontroly
- personálny odbor
» personalista
» pracovník mzdového oddelenia
- ekonomický odbor
» ekonóm
» účtovník
» kontrolór externého dodávateľa výkonov MHD

Celkový plánovaný počet zamestnancov potrebných na zabezpečenie činnosti tarifného systému Mestského dopravného podniku ..... **22 osôb**

3.2. Vozidlový park
V tejto alternatíve bez potreby získať vozidlový park (prenájom od dopravcu, resp. dopravcov).

3.3. Priestory
Potrebné kancelárske priestory pre 10 – 15 THP + priestory pre obchodné miesta.

3.4. Tarifné vybavenie
Bude potrebné obstarať tarifné vybavenie, obdobné ako u externého dopravcu.

3.5. Prepojenie s prímestskou dopravou
V tejto alternatíve sa nepredpokladá žiadne personálne prepojenie mestskej a prímestskej dopravy. V záujme cestujúcej verejnosti však bude potrebné zaistiť kontinuitu v kompatibilite tarifných zariadení mestskej a prímestskej dopravy ako aj univerzálne použitie jednej čipovej karty.

3.6. Navrhovaný postup zabezpečenia:
Návrh na organizačné zabezpečenie prevzatia správy tržieb MAD mestom Nitra
1. MsÚ Nitra a Veolia Transport, a.s. delegujú svojich zástupcov do spoločnej komisie, ktorá pripraví uvedenú operáciu (MsÚ cca 5 zástupcov, Veolia Transport cca 4 zástupcovia).
2. MsÚ Nitra a Veolia Transport zadefinuje kľúčové oblasti, ktoré majú vplyv na zámer prechodu výberu cestovného na mesto.
3. Komisia uskutoční spoločné rokovanie, na ktorom sa upresnia potrebné operácie v oblasti počítačového riadenia systému, a to jestvujúceho, resp. nového systému.Toto posúdenie má nadväznosť na požadované výstupy zo systému zo strany mesta a zo strany dopravcu.
Na základe týchto zhodnotení navrhujeme nasledujúci postup:
1. Zostaviť nezávislú skupinu odborníkov v oblasti počítačového zabezpečenia prechodu jestvujúceho systému obsluhy cestujúcich na systém separujúci výber cestovného od ostatných údajov dopravcu súvisiacich s prevádzkou strojového parku.
Ak to nebude možné v rámci súčasného systému, navrhnúť nový systém, ale zabezpečujúci

oddelené sledovanie výberu cestovného od prevádzkových údajov dopravcu.
Systém musí byť zároveň využiteľný pre široké spektrum nadväznosti v rámci mesta – napr. študenti, knižnice, kúpalisko, atď.
2. Počítačoví odborníci na základe zadefinovania potrieb zo strany Mesta a dopravcu pripravia návrh postupu (projekt) pre uskutočnenie zámeru.
3. Súbežne s plnením bodu 1 a 2 bude spoločná komisia v prvej etape zhromažďovať údaje a odpovede na tie otázky, ktoré nesúvisia s počítačovým zabezpečením, ale majú priamy vplyv na uskutočnenie zámeru (napr. právne posúdenie súladu s legislatívou, ekonomické posúdenie, časová reálnosť jednotlivých etáp)
4. Na základe návrhu Mesto Nitra rozbehne zabezpečenie požadovaných úkonov v zmysle zákona o verejnom obstarávaní (nákup programu, nákup dobíjacích zariadení cca 15-20 ks na území mesta, nákup čítacích zariadení do autobusov - cca 200 až 250 ks, vytvorenie organizácie (napr. príspevkovej Mestského podniku služieb), ktorá bude všetky s tým súvisiace operácie zastrešovať, atď.

4. Analýza potreby finančných prostriedkov na zabezpečenie prevádzky systému.

Podklady do analýzy potreby finančných prostriedkov na zabezpečenie prevádzky tarifného systému poskytla na základe súčasného stavu spoločnosť Veolia Transport Nitra, a.s..

Popis súčasného stavu tarifného systému spoločnosti a jeho cena.

Tarifný systém (správa tržieb z dopravy) a jeho prevádzka je zabezpečená prostredníctvom technickej základne (HW A SW) a príslušným obslužným a riadiacim personálom.

4.1. Materiálne zabezpečenie tarifného systému

Na zabezpečenie chodu tarifného systému (správy tržieb) po technickej stránke je potrebné:

Vybavenie autobusu: palubný počítač, pokladňa + tlačiareň, rádiomodem, anténa, rozdeľovač signálu, moduly – vysielací a dráhový, káblové rozvody k uvedeným častiam systému, označovač čipových kariet.

Cena vybavenia autobusu:

- sólo 2.850 EUR = 47 ks x 2.850 = 133.950 EUR
- sólo 3.340 EUR = 18 ks x 3.340 = 60.120 EUR
- kĺbový 3.830 EUR = 25 ks x 3.830 = 95.750 EUR
- **cena spolu ..... 289.820 EUR**

Elektronické smerové tabule (vybavenie autobusu) - zariadenie závislé na palubnom počítači a dráhovom module, informuje cestujúcich o smere, trase a čísle linky
- cena spolu za už inštalované tabule ..... **248.000 EUR**

Akustické hlásenie zastávok (vybavenie autobusu) - zariadenie informujúce cestujúcich o polohe autobusu na linke (zastávke) a nasledujúcej zastávke, ktorého činnosť je závislá na palubnom počítači a dráhovom module
- cena spolu ..... **57.850 EUR**

Vybavenie pracovísk

Pokladne na predaj čipových kariet: PC zostava, fiškálny modul, fiškálna tlačiareň, ihličková tlačiareň 2 x, záložný zdroj UPS, licencie – OS a SW Municom++, označovač, IP kamera, zabezpečovacie zariadenie

Cena za vybavenie jedného pracoviska spolu ..... 2.729 EUR
Cena za vybavenie pracovísk - 4 x pokladňa .....10.916 EUR
Označovač, IP kamera, zabezpečovacie zariadenie ..... 2.590 EUR

Pokladne vodičov - odvod tržieb: PC zostava 2x, laserová tlačiareň, záložný zdroj, UPS 2x, licencie - OS a SW Municom++ 2x, Depozitný terminál- CDP4 1x, UPS 1x, zabezpečovacie zariadenie 1 x,

Cena za vybavenie spolu ..... 43.150 EUR

Obchodný zástupca - PC zostava, laserová tlačiareň, záložný zdroj UPS, licencie - OS a SW Municom++, licencie SW na CP + OD.

Cena za vybavenie spolu .....1.738 EUR

Účtáreň - PC zostava, laserová tlačiareň, záložný zdroj UPS, licencie - OS a účtovný SW,

Cena za vybavenie spolu ..... 2.647 EUR

Finančný riaditeľ - PC zostava, OS

Cena za vybavenie spolu ..... 2.200 EUR

Reklamácie - PC zostava, fiškálny modul, fiškálna tlačiareň, ihličková tlačiareň 1 x, laserová tlačiareň 1 x, záložný zdroj UPS, licencie - OS a SW Municom++, označovač

Cena za vybavenie spolu ..... 3.613 EUR

Kontaktný bod (autobus x anténa - prenos dát do autobusov) - PC zostava, OS a Municom++, záložný zdroj UPS, PWI server, anténa.

Cena za vybavenie spolu ..... 5.847 EUR

Serverovňa - aplikačný server, databázový server, diskové pole, databáza DB2, administrátorský server, rozvádzače, rozvody, racky, switche, optické prevodníky, optické rozvody

Cena za vybavenie spolu ..... 75.507 EUR

Prenos dát - prenos dát medzi pracoviskami a serverom

Zriaďovací poplatok ..... 990 EUR

Cena spolu za zriadenie technickej základne
pre správu tržieb a informačné systémy ..... **747.597 EUR**

4.2. Personálne zabezpečenie tarifného systému

Personál potrebný na zabezpečenie chodu tarifného systému sa skladá:

Finančný riaditeľ
Účtovníčky
Pokladníčky pokladní pre vodičov
Pokladníčky na predajných miestach
Reklamačný pracovník
Vodič autobusu
Správca sietí a SW
Technická podpora, suport a hotline
Servis HW
Bezpečnostná služba

Stručný popis zabezpečovaných činností - v (...) počet pracovníkov pre MHD

Finančný riaditeľ (1)

- riadenie finančných operácií, riadenie účtovných operácií, komunikácia s bankou,

Účtovníčka (2)

- účtovanie tržieb na príslušné účty a strediská, kontrola správnosti odvedených tržieb do banky, kontrola denných a mesačných uzávierok odvedených tržieb

Pokladníčka (2)

- preberanie tržieb od vodičov, kontrola správnosti odvedených tržieb, výdaj spotrebného materiálu pre vodičov súvisiaceho s tržbami a vybavovania cestujúcich

Pokladníčka (4)

- dobíjanie čipových kariet, vystavovanie nových čipových kariet, predaj cestovných poriadkov, informácie

Reklamačný pracovník (1)

- vybavovanie reklamácií,

Obchodný zástupca pre MAD (1)

- programovanie cestovných poriadkov, cenníkov a taríf, export dát do palubných počítačov v autobusoch MAD

Vodič autobusu (145)

- výber tržieb v hotovosti (predaj CL cestujúcim)

Správca sietí a SW (1)

- zabezpečuje správny chod systému, prenos dát z palubných počítačov (strojčekov) do PC v pokladni, prenos dát do strojčekov z PC (nahrávanie cestovných poriadkov a ich zmien, taríf a cenníkov)

Technická podpora, suport a hotline

- dodávateľ systému zabezpečuje servis pre celý systém, konfigurácie

Servis HW (1)
- zabezpečuje opravy strojčekov a označovačov v autobusoch, elektronických smerových informačných tabúl (prepojenie z palubným počítačom – informácia pre cestujúcich o linke a smere autobusu), opravy prenosových zariadení v autobuse na prenos dát a komunikáciu so serverom (prenos zmien cestovných poriadkov)

Celkový počet interných zamestnancov podieľajúcich sa na zabezpečení prevádzky tarifného systému ..... **158 osôb**

Bezpečnostná služba (...)
- dodávateľsky zabezpečovaná služba – prevoz peňažných hotovostí do banky, zabezpečenie ochrany tržieb v pokladniach.

Všetky vymenované funkcie a osoby (okrem vodičov a obchodného zástupcu pre MHD) na zabezpečenie chodu tarifného systému v MHD Nitra a správy tržieb sú zároveň využívané aj v ostatných dopravných systémoch, čo je výhoda rozloženia (kľúčovania) nákladov na mzdy a odvody aj do ostatných dopravných systémov:

- Prímestská doprava
- Diaľková doprava

4.3. Sumár výdavkov

Ročné výdavky na mzdy vrátane odvodov
pre pracovníkov zabezpečujúcich správu tržieb ..... **164.673 EUR**

Ročné výdavky na prenos dát o tržbách,
osobných dát a čipových kariet v MAD ..... **10.080 EUR**

Ročné výdavky na zabezpečenie technickej podpory, suport celého systému,
hotline, profylaktické prehliadky terminálov ..... **25.266 EUR**

Ročné výdavky na ozbrojený prevoz peňazí do banky
a ochrana hotovosti v pokladniach ..... **88.464 EUR**

Ročné výdavky za služby, mzdy a odvody
za pracovníkov spolu ..... **288.483 EUR**

Sumár celkových ročných výdavkov
na prevádzku tarifného systému ..... **1.036.080 EUR**

5. Vyhodnotenie zámeru zriadenia Mestského dopravného podniku.

Tento prehľad prináša predpokladané pozitíva a možné negatíva realizácie 2. alternatívy zriadenia Mestského dopravného podniku.

P O Z I T Í V A

» zvýšenie kontroly a koordinácie výkonov autobusovej dopravy

» sprehľadnenie finančných tokov Tržby ↔ Náklady

» pružnejšie reagovanie na požiadavky cestujúcej verejnosti (cestovné poriadky, cenový výmer)

» pružnejšie riešenie poskytovania benefitov pre cestujúcich

» vytvorenie priestoru pre výber poskytovateľa prepravy – prenájom dopravných prostriedkov

» eliminovanie monopolného postavenia prepravcu

» nástroj na zvýšenie dôvery cestujúcej verejnosti - tržby nejdú do rúk súkromného prepravcu

N E G A T Í V A

» absencia posúdenia jednotlivých možností právnych foriem založenia MDP (mestská r.o., mestská p.o., a.s., s.r.o. a iné)

» vysoké vstupné výdavky - tarifný systém, SW a HW vybavenie, personálne zabezpečenie, kancelárske priestory a obchodné miesta – odhad na úrovni cca 1.000.000 EUR v prvom roku realizácie

» časová náročnosť realizácie - rokovania, zmluvy, výberové konania, VOS

» znovu vytváranie časti odčlenením z momentálne funkčného systému

» riziká implementácie - technické a personálne

» prepravca (Veolia) by samostatne prevádzkoval svoj tarifný systém v prímestskej doprave - problém kompatibility systémov pri použití čipových kariet v MHD a v prímestskej doprave

» potreba prenájmu vozidlového parku od prepravcu - zvýšenie výdavkov oproti terajšiemu modelu

» strata dôvery a negatívne reakcie cestujúcej verejnosti - eliminácia za cenu zvýšených výdavkov na vysvetlenie a propagáciu nového systému MDP

» viazanie realizácie MDP na platnosť licencie podpísanej s prepravcom do roku 2017

» riziko podania žaloby zo strany súčasného prevádzkovateľa MHD z titulu zmarenej investície na nákup tarifného systému, ktorý bol realizovaný v roku 2002; v obehu je 100.000 ks živých čipových kariet z toho 40.000 ks je pre MHD

6. Záver.

Celková výška predpokladaných výdavkov potrebných na zriadenie a činnosť Mestského dopravného podniku v 2. alternatíve na základe tejto analýzy dosiahne výšku cca 1.040.000 EUR. Nakoľko táto suma predstavuje finančnú záťaž pre rozpočet mesta Nitry (výdavok rozpočtu vo výške približne 3 % z celkových rozpočtových príjmov za rok 2010) a z ohľadom na deklarovaný zámer Nitrianskeho samosprávneho kraja vytvoriť systém integrovanej dopravy v regióne, do ktorého by bola zaradená aj MHD v Nitre, je vytvorenie Mestského dopravného podniku v schválenej 2. alternatíve pre Mesto Nitra neefektívne a vynaložené finančné prostriedky na jej realizáciu by nenaplnili očakávaný výsledok.

Doplňujúce informácie

- Výkaz o výkonoch, nákladoch a tržbách v MAD za rok 2009
- Vývoj ekonomiky MAD v Nitre rok 2000 – 2009
- Vývoj cenových výmerov MAD 2004 – 2008
- Porovnávacia tabuľka ekonomiky MHD v vybraných mestách

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA A.S. SAD

Výkaz o výkonoch, nákladoch a tržbách v pravidelnej autobusovej doprave

za obdobie : január-december 2009

Názov a adresa sídla organizácie:
Veolia Transport Nitra, akciová spoločnosť Štúrova 72 949 44 NITRA

Oddiel 1 Základné údaje (Všetko v EUR)		č.r.	Celkom (2 až 6)	Nepravi-delná	Pravidelná			
					MHD	Ostatná		
						Prímests.	Dialková	Medziná.
			1	2	3	4	5	6
Pohonné látky		10.	1240400		1240400			
Náklady na pneumatiky		11.	63832		63832			
Ostatný priamy materiál		12.	63210		63210			
Priame mzdy		13.	1366765		1366765			
Dopravné prostried.	odpisy	14.	703109		703109			
	prenájom	15.	366990		366990			
	opravy a údržba	16.	957179		957179			
Ostatné priame náklady	cestovné	17.	172		172			
	odvod z miezd	18.	491253		491253			
	iné	19.	472069		472069			
Réžia	prevádzková	20.	134087		134087			
	správna	21.	249340		249340			
Vlastné nákl. výkonu(r.10až 21)		22.	6108406	0	6108406	0	0	0
Výnosy		23.	3248587		3248587			
Náhrada predpokladanej straty		24.	1759280		1759280	0		
Cena výkonu vr.náhrady(r.23+24)		25.	5007867	0	5007867	0	0	0
+Zisk,-Strata(r.25-22)		26.	-1100539	0	-1100539	0	0	0
Odvod zo zisku		27.	0					
Dotácie do rozdelenia		28.	0					
Zdroje k rozdeleniu (r.26-27+28)		29.	-1100539	0	-1100539	0	0	0
Tržby z evidenčných lístkov		30.	0	X	X		-	X
		31.						
			Ostatná pravidelná doprava					
			celkom	žiacka	občianska	iné tržby	X	X
Tržby za prep.(rozp.r.23/st.4až6)		32.	0		0			

Oddiel 2 Doplňujúce údaje	č.r.	Celkom (2 až 6)	Nepravi-delná	P r a v i d e l n á			
				MHD	Ostatná		
					Prímests.	Dialková	Medziná.
		1	2	3	4	5	6
Preprava osôb (tis.osôb)	33.	15510	*	15510			
Prepravné výkony (tis.oskm)	34.	76229	*	76229			
Ubehnuté kilometre (tis.km)	35.	3787		3787			
Doba prevádzky celkom (tis.hod)	36.	282	*	282			
Priem.evid.stav autobusov(ks)	37.	91	*	91			
Priem.prepoč.stav vodičov(osoby)	38.	145	*	145			
	39.						
	40.						
	41.						
	42.						
		Ostatná pravidelná doprava					
		celkom	žiacka	občianska	iné	X	X
Preprava osôb(tis.os)(r.33,st.4-6)	43.	0		0			
Prepr.výk.(tis.oskm)(r.34,st.4-6)	44.	0		0			

* spolu s obcami

Poznámky:

celková strata	-2859819
poukázaná náhrada	1759280
strata po poukázanej náhrade	**-1100539**
4,0% primeraný zisk	244336
chýbajúca náhrada k poukázaniu	**-1344875**

ZISK, STRATA CELKOM **-1100539**

Formulár č.: F25/0

Odoslané dňa :	Pečiatka:	Výkaz zostavil(meno,podpis): Jančová	Telefón: 6599289
23 2 2010			Smer.čís 37

Vývoj ekonomiky MHD v Nitre 2000 - 2009 (v slovenských korunách)

Rok	Náklady na		Odpisy	Ubehnuté km	Náklady na PHM	Prepravené osoby	Vlastné náklady (vrátane 4% zisku)	Tržby spolu	Dotácie (strata)			Poznámka (skladba úhrady straty - Nitra)
	opravy	prenájom							Nitra	Žilina	Prešov	
2000									17 900 000			štát - 17 900 000,- mesto - 0,-
2001									21 136 000			štát - 17 900 000,- mesto - 3 236 000,-
2002									26 584 000			štát - 17 900 000,- mesto - 8 684 000,-
2003									33 100 000			štát - 24 800 000,- mesto - 8 300 000,-
2004									13 442 000			štát - 0,- mesto - 13 442 000,- (začala platiť nová vyhláška č.151/2003 o spôsobe výpočtu nárokovateľnej časti nákladov)
2005	28 913 000	0	14 617 000	3 534 000	37 339 000	15 309 000	155 017 000	116 474 000	43 969 000	74 984 000 +kap.28 260	69 249 000 +kap.0,-	štát - 0,- mesto - 43 969 000,- (začala platiť fiškálna decentralizácia)
2006	27 532 000	0	15 347 000	3 407 000	40 828 000	15 207 000	156 451 000	108 571 000	55 703 000	90 826 000 +kap.48 832 000	76 658 000 +kap.20 000 000	štát - 0,- mesto - 55 703 000,-
2007	23 111 000	401 000	18 261 000	3 576 000	39 612 000	15 087 000	156 199 000	105 063 000	58 165 000	100 089 000 +kap.38 880 000	95 740 000 +kap.24 200 000	štát - 0,- mesto - 58 165 000,-
2008	32 315 000	3 873 000	20 484 000	3 764 000	49 399 000	15 557 000	193 821 000	112 062 000	89 512 000	89 797 000	108 687 000	štát - 0,- mesto - 89 512 000,- (výrazný nárast cien PHM)
2009	28 836 000	11 056 000	21 182 000	3 787 000	37 368 000	15 510 000	191 382 000	97 867 000	93 670 000	85 403 022	109 999 997 +kap.25 999 973	štát - 0,- mesto - preddavok 53 000 000,- + doúčtovanie straty?

Vývoj cenových výmerov v MHD, CV číslo 1/2004,1/2005,1/2005 dodat.č.1,1/2007,1/2008 a 2/2008.

Typ lístka		Kategória cestujúcich	Číslo výmeru							
			1/2004 platný od 1.12.2004	1/2005 od 1.9.2005	1/2005 dodatok č.1platný od 8.9.2005	1/2007 platný od 1.5.2007	1/2008 platný od 1.9.2008		2/2008 platný od 1.1.2009	
			Sk	Sk	Sk	Sk	Sk	€	Sk	€
Časové lístky	lístok u vodiča	občiansky	16,00 Sk	16,00 Sk	16,00 Sk	16,00 Sk	16,00 Sk	0,53 €	18,08 Sk	0,60 €
		žiaci, študenti	8,00 Sk	8,00 Sk	8,00 Sk	8,00 Sk	8,00 Sk	0,27 €	9,04 Sk	0,30 €
		batožina	16,00 Sk	16,00 Sk	16,00 Sk	0,00 Sk	0,00 Sk	0,00 €	0,00 Sk	0,00 €
		dôchodcovia nad 70 rokov, ZŤP, darcovia krvi	2,00 Sk	2,00 Sk	2,00 Sk	2,00 Sk	2,00 Sk	0,07 €	3,01 Sk	0,10 €
		dôchodca do 70 rokov	14,00 Sk	12,00 Sk	12,00 Sk	12,00 Sk	12,00 Sk	0,40 €	12,05 Sk	0,40 €
	EZČK	občiansky	12,00 Sk	12,00 Sk	12,00 Sk	12,00 Sk	12,00 Sk	0,40 €	12,05 Sk	0,40 €
		prestup do 40 minút 60 % z ceny	nebol	platený	platený	platený	platený		bezplatne	
		žiaci, študenti	6,00 Sk	6,00 Sk	6,00 Sk	6,00 Sk	6,00 Sk	0,20 €	6,03 Sk	0,20 €
		dôchodcovia nad 70 rokov, ZŤP, darcovia krvi	2,00 Sk	2,00 Sk	2,00 Sk	2,00 Sk	2,00 Sk	0,07 €	2,11 Sk	0,07 €
		dôchodca do 70 rokov	10,50 Sk	8,00 Sk	8,00 Sk	8,00 Sk	8,00 Sk	0,27 €	8,13 Sk	0,27 €
		batožina, pes, kočík s dieťaťom	12,00 Sk	12,00 Sk	12,00 Sk	0,00 Sk	0,00 Sk	0,00 €	0,00 Sk	0,00 €
Bezplatná preprava		deti do zač. školskej dochádzky	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno
		držitelia preukazov KVP	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno
		invalidný vozík, sprievodca alebo pes v prípadoch ŤZP, nevidiaci	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno
		batožina, pes, kočík s dieťaťom	platená	platená	platená	bezplatne	bezplatne		bezplatne	
Za max. 50% základného cestovného		povinná školská dochádza do 15 rokov	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno
		žiaci, študenti	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno
		žiaci, študenti v zahraničí	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno

Porovnávacia tabuľka

Mesto	Ukazovateľ							
	Počet prepravovaných osôb		Náklady celkom		Tržby		Dotácie	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Bratislava autobusy, električky, trolejbusy	255 974 000	249 859 000	2 954 137 000	3 313 881 000	2 878 542 000	3 310 260 000	1 300 500 000	1 523 100 000
Košice autobusy, električky, trolejbusy	97 424 000	96 816 000	970 475 000	1 061 015 000	942 428 000	981 768 000	400 000 000	418 530 000
Žilina autobusy, trolejbusy	14 349 000	13 224 000	258 037 000	223 694 000	258 289 000	263 522 000	100 086 000	89 797 000
Prešov autobusy, trolejbusy	34 937 000	34 939 000	262 812 000	281 046 000	264 712 000	283 602 000	95 740 000	108 687 000
Nitra autobusy	15 087 000	15 557 000	156 199 000	184 066 000	105 063 000	101 917 000	58 165 000	89 512 000

Poznámka:

Pomerové ukazovatele (rok 2008)

Tržby z MHD/náklady	
Bratislava	0,32
Košice	0,38
Banská Bystrica	0,38
Prešov	0,54
Nitra	0,58
Žilina	0,50