

Príloha č. 1

Koncepcia mestskej autobusovej dopravy na území mesta Komárno

Úvod:

Mesto Komárno zabezpečuje vo verejnom záujme pravidelnú mestskú autobusovú dopravu (ďalej len „MAD“) na území mesta Komárno v súlade so zákonom č. 56/2012 Z.z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov, jej vykonávacou vyhláškou, NARIADENÍM EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70.

Mesto Komárno malo uzatvorenú zmluvu o službách vo verejnom záujme na zabezpečenie pravidelnej mestskej autobusovej dopravy (ďalej „len MAD“) na území mesta Komárno na roky 2013 – 2016 (ďalej len „zmluva“) v súlade so zákonom a uzatvorenými dodatkami k zmluve s dopravcom - spoločnosťou ARRIVA Nové Zámky, a. s. Zmluva bola predĺžovaná jej dodatkami do 31.12.2018. V súčasnosti má mesto Komárno uzatvorenú Dohodu o rozšírení zmluvy o službách vo verejnom záujme o dočasnom poskytovaní služby vo verejnom záujme vo vnútroštátnej pravidelnej mestskej autobusovej doprave v meste Komárno zo dňa 31.12.2018 so spoločnosťou ARRIVA Nové Zámky, a. s. Dohoda o rozšírení zmluvy o službách vo verejnom záujme je uzatvorená na dobu určitú a to do termínu ukončenia verejného obstarávania na predmet zákazky a uzavretia riadnej zmluvy o službách vo verejnom záujme s víťazným uchádzačom, najneskôr však do 31.12.2019.

Mesto Komárno pri navrhovaní nových alternatív v obsluhu mestskej autobusovej dopravy na ďalšie obdobie musí brať do úvahy všetky faktory, ktoré ovplyvňujú dopyt po preprave a prepravnú ponuku. Účelom „Koncepcie mestskej autobusovej dopravy na území mesta Komárno“ (ďalej len „konceptia“) je po zhodnotení dopravnej analýzy, komplexného posúdenia jestvujúceho stavu MAD navrhnúť možný rozvoj dopravnej obsluhy mesta Komárno, a tým zabezpečiť dostatočnú mieru obsluhy autobusovej dopravy s primeranou kvalitou, bezpečnosťou a spoľahlivosťou pri primeranej finančnej náročnosti.

1. Zber podkladových materiálov pre spracovanie koncepcie

Podkladové materiály boli získané:

- z Mestského úradu v Komárne
- od dopravcu ARRIVA Nové Zámky a.s., ktorý v súčasnosti zabezpečuje MAD

2. Aktuálny stav mestskej autobusovej dopravy v meste Komárno a jeho vyhodnotenie

Na území mesta Komárno je služba vo verejnom záujme na zabezpečenie pravidelnej autobusovej dopravy zabezpečovaná 4 linkami MAD /linky č. 2, 3, 7, 8/. Pre rok 2018 bolo na zabezpečenie mestskej autobusovej dopravy zrealizovaných 192 292 km. (rozdiel medzi celkovo odjazdenými km 192 292 km a odjazdenými km podľa cestovných poriadkov 177 616 km tvorí – prístavné a odstavné t.j. cca 7,5%)

Linka č.2 zabezpečuje prepravu aj pre mestskú časť Harčáš, niektoré spoje zachádzajú až do osady Veľký Harčáš - Kysučka. Linka č.3 zachádza cez Letecké pole do mestskej časti Hadovce, linka č.7 zabezpečuje prepravu žiakov do škôl aj z obytného súboru na ul.gen.Klapku. (pozostáva len z jedného ranného spoja, ktorý obsluhuje priemerne 8 cestujúcich, Linka č.8 zachádza do mestskej časti Nová Stráž, niektoré spoje až do mestskej časti Čerhát. Všetky spoje prechádzajú centrálnou časťou mesta Komárno.

Tabuľka č.1 znázorňuje analýzu liniek MHD za obdobie roka 2018.

Tab.č.1 Analýza liniek MHD Komárno za rok 2018 podľa cestovného poriadku

Linka číslo	Počet spojov	Km celkom podľa CP	Priame tržby Eur (bez DPH)	Počet prepravovaných osôb	Tržba/km Eur
MHD 2	9 517	91 178	19 637	121 438	0,21
MHD 3	3 399	35 483	5 107	29 580	0,14
MHD 7	188	1 504	334	1 757	0,22
MHD 8	5 432	49 451	14 143	68 996	0,29
Spolu	18 536	177 616	39 371	221 771	0,215

Zdroj: ARRIVA a.s.

Dopravca do roku 2018 využíval na zabezpečenie služieb 11 autobusov, z toho 4 autobusy boli kmeňovo zaradené do mestskej dopravy v meste Komárno + 1 záložné vozidlo. Ostatné autobusy (autobusy z iných systémov dopravcu, a to z prímestskej dopravy Nitriansky samosprávny kraj (ďalej len „NSK“) – 3 autobusy , RIEKER OBUV – 4 autobusy) boli využívané ako výpomoc pre zabezpečenie potrieb dopravnej obslužnosti najmä v ranných a poobedňajších špičkách t. j. návoz detí do a zo škôl, zamestnancov do a zo zamestnania atď. Dopravca zabezpečuje výkony služby pre objednávateľov NSK a RIEKER OBUV s.r.o., má možnosť racionálne riešiť výkon MAD spojov v turnusovom obehu vozidiel z iných systémov, v opačnom prípade by mesto muselo pre zabezpečenie MAD na území mesta disponovať 12 kmeňovo zaradenými autobusmi, čo by znamenalo + 7 autobusov. V priebehu roka 2019 museli byť nahradené 2 kmeňové autobusy z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu autobusmi z iných systémov dopravcu. (a to MAN, Mercedes - viď tabuľku č. 3)

Rozpis využitia autobusov zabezpečujúcich mestskú autobusovú dopravu na území mesta za rok 2018 je znázornený v tab.č. 2.

Tab.č. 2 Využitie autobusov – kmeňovo zaradené a z iných zdrojov dopravcu (RIEKER, prím. doprava NSK) za rok 2018

	Počet spojov	Km celkom podľa CP	Podiel z celkového počtu odjazdených km za rok (%)	Priame tržby Eur (bez DPH)	Počet prepravovaných osôb	Podiel z celkového počtu prepravených osôb za rok 2018 (%)
Kmeňovo zaradené autobusy	12 065	118 339	67,23	19 637,00	144 051	64,95
RIEKER	4 119	36 253	20,04	8 541,12	49 244	22,20
Prímestská doprava VÚC	2 352	23 023	12,73	5 414,01	28 476	12,84
Spolu	18 536	177 616	100 %	39 371,00	221 771	100,00

Zdroj: ARRIVA

Z vyššie uvedenej tabuľky vyplýva, že z iných zdrojov dopravcu (RIEKER, prímestská autobusová doprava NSK) je zabezpečovaných:

32,77 % z celkového počtu odjazdených kilometrov podľa cestovného poriadku,

34,75 % z celkovej priamej tržby,

35,05 % z celkového počtu prepravovaných osôb,

34,91 % autobusmi z iných zdrojov z celkového počtu spojov za rok 2018.

Tab.č. 3 Vozidlový park - kmeňové autobusy v roku 2018

Evid. číslo	typ	kapacita	rok výroby	mesiac výroby	vek autobusu
NZ 078BT	Karosa B 731.1653	veľkokapacitný	1990	11	27
NZ 172 BD	MAN SL 223	strednokapacitný	2004	3	14
NZ 278EP	SOR BN 9,5	strednokapacitný	2013	3	5
NZ 430EP	SOR BN 9,5	strednokapacitný	2013	3	5
NZ 892CP	Mercedes Vario	malokapacitný	2000	9	18
			priemerný vek		10,5

Zdroj: ARRIVA

Ostatné autobusy podieľajúce sa na zabezpečovaní MAD Komárno sú zapožičané autobusy RIEKER a z prímestskej autobusovej dopravy NSK.

Vek niektorých autobusov – (kmeňové autobusy, RIEKER, NSK) zabezpečujúcich MAD je vysoký. Ich nevyhovujúci technický stav navyšuje náklady na zabezpečenie MAD za opravy a údržbu, ako aj spotrebu PHM. Kmeňovo zaradený autobus KAROSA rok výroby 1990 bol v roku 2016 vyradený dopravcom a nahradený autobusom MAN SL 223. V prebiehajúcom roku 2019 museli byť nahradené 2 kmeňové autobusy / NZ 892CP Mercedes Vario malokapacitný a NZ 172 BD MAN SL 223 strednokapacitný/ z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu autobusmi z iných systémov dopravcu. Na zabezpečenie optimálneho usporiadania liniek a optimálnej dopravnej obslužnosti v koordinácii s trasovaním a frekvenciou na prímestských autobusových a železničných linkách za účelom zabezpečenia mestskej autobusovej dopravy v Komárne sme v spolupráci s dopravcom analyzovali prepravné množstvá cestujúcich na všetkých úsekoch jednotlivých spojov, prepravné vzťahy, smerovania jednotlivých liniek a spojov. Analyzovali sme údaje, zaťaženie liniek s prihliadnutím zdrojov a cieľov cestujúcich (školy, škôlky, zdravotné zariadenia, autobusovú a železničnú stanici a pod.) na základe nich boli v rokoch 2014 až 2018 Mestským zastupiteľstvom v Komárne prijaté nasledovné zmeny cestovných poriadkov na základe podrobnej analýzy využiteľnosti jednotlivých spojov dopravcom a podnetov občanov:

- Na základe vyhodnotenia využiteľnosti všetkých spojov v roku 2014 boli vynechané neefektívne spoje na linkách č. 2, 3, 8. Nový cestovný poriadok na MAD linky č.2 bol spracovaný tak , aby všetky spoje, ktoré zachádzajú na autobusovú a železničnú stanicu v Komárne mali prípoje na príchody autobusov z okresu Komárno, týmto riešením cestujúci môžu cestovať priamo do centra mesta tak ako z autobusovej i zo železničnej stanice, a aby spoje na všetkých linkách zachádzali na autobusovú stanicu v Komárne. Boli schválené nové cestovné poriadky s platnosťou od 1.3.2014.

- V roku 2015 boli schválené zmeny cestovných poriadkov boli skrátené trasy niektorých spojov, niektoré spoje boli vynechané, niektoré boli zrýchlené, nakoľko neboli zastávky využívané. Úpravy v cestovnom poriadku boli vykonané na základe podrobnej analýzy spracovanej ARRIVA a.s. Nové Zámky aj v spolupráci s vodičmi autobusov a základe vykázanéj skutočnosti v roku 2014.

V roku 2015 bol pridaný +1 výpomocný ranný spoj z Harčášu pre školákov so zastávkou len pri ZŠ (ul. Mieru a Budovateľská) s platnosťou od októbra 2015.

- V decembri roku 2017 v MZ v Komárne bola schválená zmena cestovných poriadkov po podrobnej analýze využitia spojov a boli zrušené sobotňajšie spoje na linke č. 8 a boli zrýchlené spoje na všetkých linkách, t.j. autobus nezastane na zastávkach, na ktorých podľa analýzy ARRIVA a.s. nenastupovali cestujúci. Zrýchlené spoje, zastavujúce len na vybraných zastávkach (hlavne spoje v ranných hodinách tzv. školské autobusy) majú výhodu, nakoľko zabezpečujú rýchlu prepravu cestujúcich (hlavne s cieľom prepravy do škôl).

- Na základe analýzy prevedenej roku 2019 a vyhodnotenia využiteľnosti všetkých spojov s vplyvom na počet cestujúcich, odjazdené km a výsledný finančný efekt, predkladáme:

Návrh zmien cestovného poriadku MAD v Komárne

linka	Spoj číslo	Aktuálne premáva	Priemerný počet cestujúcich	Návrh zmeny
MHD2	9	sobota	9	Zrušenie spoja v sobotu,/ ročná úspora 3.600 km, zníženie nákladov
MHD2	15	sobota	15	Zrušenie spoja v sobotu,
MHD2	18	sobota	20	Zrušenie spoja v sobotu,
MHD2	20	sobota	8	Zrušenie spoja v sobotu,
MHD2	37	PD+sobota	7	Zrušenie spoja v sobotu,
MHD2	40	PD+sobota	5	Zrušenie spoja v sobotu,
MHD7	1	Pracovné školské dni	8	Zrušenie linky z dôvodu zníženia počtu potreby autobusov, ročná úspora 2.200 km, zníženie nákladov. V prípade podmienky veku autobusov do 16 rokov je potrebná investícia – obnoviť autobus pričom sa navýši náklad na odpisy do ceny pre jeden spoj. V súčasnosti náhradnú dopravu zabezpečujú spoje liniek 401002 a 401003.
MHD8	21	PD+ŠD	15	Zrušenie spoja (náhradná doprava zabezpečená MAD 8/5 a prímestská doprava 401405/8

PD – pracovné dni

ŠD – školské dni

Platné cestovné poriadky na linky č. 2, 3, 7 a 8 do 31.12.2019 a návrh nových cestovných poriadkov s dopracovanými uvedenými zmenami sú prílohou uznesenia do MsZ.

Na základe analýzy výkazu výkonov mestských autobusových liniek za rok 2018 sa pri jednotlivých spojov javia niektoré spoje ako veľmi nevýhodné – vzhľadom na najazdené kilometre, počet prepravovaných osôb a z toho aj vyplývajúce značne nízke tržby.

Medzi tieto spoje patria :

linka MHD č. 2: spoj č. 1, 3, 12, 14, 25, 28, 38, 43

linka MHD č. 3: spoj č. 6, 11, 12, 16, 18

linka MHD č. 8: spoj č. 9, 17, 19, 20, 24, 25

Nerentabilnosť týchto spojov nie je však opodstatnená, vzhľadom na jestvujúci stav mestskej dopravy, rozvrhnutie plánu dopravnej obsluhy mesta Komárno zabezpečovanú, linkami a spojmi, s posúdením silných a slabých stránok dopravného obslužného systému so zabezpečením dopravnej siete, každý z týchto spojov má svoj párový spoj, ktorý zabezpečuje autobusovú dopravu z opačného smeru, pričom na tomto spoji je zaznamenaný rapidný vzostup v počte prepravovaných osôb.

Tabuľka č.4 Využitie autobusov s vyznačením párových spojov v roku 2018

Linka MHD č. 2

číslo spoja	párový spoj	zn.	čas odch.	počet spojov	km podľa CP		priame tržby v €bez DPH		počet prepravo- vaných osôb		spoj zabezpečuje autobus
					za spoj	celkom					
							celkom	€/km	celkom	Ø/spoj	
1	2	X	5:15	247	13,3	3 285	160,86	0,05	645	2,6	MHD 1
2	1	X	5:50	247	13,0	3 211	923,08	0,29	3 908	15,8	MHD 1

3	6	X	6:00	247	9,3	2 297	117,61	0,05	817	3,3	Rieker 1
6	3	X	6:35	247	9,0	2 223	686,70	0,31	3 035	12,3	Rieker 1

12	21	X(10)	7:50	188	9,0	1 692	130,18	0,08	689	3,7	MHD 4
21	12	X	12:40	247	9,3	2 297	539,98	0,24	3 415	13,8	MHD 4

14	17	X	8:11	247	9,0	2 223	218,14	0,10	1 229	5,0	MHD 1
17	14	X	7:30	247	9,3	2 297	937,65	0,41	4 762	19,3	MHD 1

22	25	X	7:25	247	9,0	2 223	807,58	0,36	8 030	32,5	MHD 2
25	22	X	7:00	247	8,0	1 976	39,76	0,02	429	1,7	MHD 2

35	38	X	16:30	247	13,3	3 285	518,04	0,16	4 394	17,8	MHD 2
38	35	X	17:05	247	13,0	3 211	290,56	0,09	2 200	8,9	MHD 2

Linka MHD č. 3 spoje prejazdové

6	pr.	X	11:00	247	12,0	2 964	211,09	0,07	1 611	6,5	MHD 3
12	pr.	X	14:50	247	7,0	1 729	165,68	0,10	1 137	4,6	MHD 3
14	pr.	X	15:30	247	11,0	2 717	435,62	0,16	2 059	8,3	MHD 3

Linka MHD č. 8

9	10	X	12:00	247	4,0	988	40,43	0,04	172	0,7	Rieker 3
10	9	X	11:15	247	10,0	2 470	757,22	0,31	4 549	18,4	Rieker 3

16	17	X	15:35	247	16,0	3 952	1 357,29	0,34	6 591	26,7	MHD 1
----	----	---	-------	-----	------	-------	----------	------	-------	------	-------

17	16	X	16:15	247	15,0	3 705	299,42	0,08	1 488	6,0	MHD 1
----	----	---	-------	-----	------	-------	--------	------	-------	-----	-------

18	19	X	16:50	247	10,0	2 470	725,84	0,29	2 960	12,0	MHD 1
19	18	X	17:20	247	4,0	988	89,01	0,09	493	2,0	MHD 1

20	23	X	14:50	247	4,0	988	2,17	0,00	25	0,1	MHD 2
23	20	X	15:00	247	4,0	988	243,13	0,25	1 131	4,6	MHD 2

24	27	X6(20)	10:05	299	4,0	1 196	3,45	0,00	26	0,1	Rieker 3
27	24	X	10:20	247	10,0	2 470	693,07	0,28	3 682	14,9	Rieker 3

25	22	X	18:50	247	4,0	988	7,08	0,01	32	0,1	PAL 1
22	25	X	18:17	247	11,0	2 717	467,28	0,17	2 030	8,2	PAL 1

Zdroj: ARRIVA a.s.

V zmysle bodu 4.2 Zmluvy o službách vo verejnom záujme na zabezpečenie pravidelnej mestskej autobusovej dopravy na území mesta Komárno na roky 2013 – 2016 „Obstarávateľ“ (Mesto Komárno) uhradil dopravcovi úhradu príspevku za poskytnuté služby, t.j. rozdiel preukázaných skutočne vynaložených nákladov spojených s poskytovaním dopravných služieb (Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007) stanovuje, že tieto náklady môžu zahŕňať náklady na zamestnancov, energiu, poplatky za infraštruktúru, údržbu a opravu vozidiel verejnej dopravy, zariadení potrebných na poskytovanie služieb osobnej dopravy, fixné náklady a vhodnú návratnosť kapitálu) a dosiahnutých skutočných výnosov vrátane primeraného zisku pre zmluvné obdobie, ktorým je príslušný kalendárny rok. Miera zisku je viazaná na preukázané vynaložené náklady. Výpočet nákladov a výnosov sa musí uskutočňovať v súlade s platnými daňovými a účtovnými pravidlami. Rozdiel medzi preukázanými skutočne vynaloženými nákladmi a skutočne dosiahnutými výnosmi vrátane primeraného zisku uhradí objednávatel dopravcovi zo svojho rozpočtu. „ Porovnanie skutočne vynaložených nákladov za roky 2014 – 2018 je uvedené v tabuľke č.5.

Tab.č.5. Skutočne vynaložené náklady za roky 2014 – 2018

	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rozdiel 2018/2014	
priamy materiál	47 711,31	43 042,82	43 709,67	46 316,06	49 306,05	+	1 594,74
PHM	47 248,22	42 219,52	39 642,65	44 390,03	49 198,26	+	1 950,04
Pneumatiky	337,46	238,37	2 898,27	1 368,65		+	337,46
ost.priamy materiál	125,63	584,93	1 168,75	557,38	107,79	+	17,84
priame mzdy	53 691,45	56 486,40	63 139,82	68 894,40	69 655,06	+	15 963,61

ost. priame náklady	80 972,49	93 669,25	102 798,66	93 332,15	108 990,70	+	28 018,21
Odpisy	32 153,74	32 230,16	32 591,74	35 912,40	40 203,67	+	8 049,93
opravy a údržba	13 023,25	22 715,41	31 336 098,73	21 131,88	38 610,91	+	25 587,66
odvody poistného	19 687,43	20 327,57	22 190,04	24 164,39	24 877,31	+	5 189,88
iné ost. priame náklady	16 108,07	12 254,73	11 566,89	8 070,77	5 298,81	-	10 809,26
úroky leasing		6 141,38	5 113,16	4 052,71	3 005,14	-	3 136,24
prevádzková réžia	9 895,68	11 463,87	10 590,53	16 410,81	11 767,03	+	1 871,35
správna réžia	18 065,76	10 330,24	18 313,03	12 198,97	14 016,81	-	4 045,95
náklady spolu	210 336,69	214 992,58	243 313,61	237 143,38	256 740,78	+	46 404,09
Primeraný zisk 5%	10 516,93	10 749,63	12 165,68	11 857,17	12 837,04	+	2 320,11
výkony spolu	216 929,74	217 288,89	214 239,48	209 503,04	209 490,47	-	7 439,27
tržby z dopravy	50 787,90	46 594,22	42 338,08	39 295,61	39 371,45	-	11 416,45
príspevky od MÚ	165 403,00	169 315,00	170 000,00	170 000,00	170 000,00	+	4 597,00
ostatné príspevky	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
iné tržby	738,84	1 379,69	1 901,40	207,43	119,22	-	619,62
úhrada za služby	3 923,78	8 453,32	36 239,82	39 497,51	60 087,15	+	56 163,37
počet autobusov	4	4	4	4	3		0
Km	189 283,00	192 441,90	194 924,00	195 868,00	192 292,20	+	3 009,20
Počet predaných CL	280 549,00	259 610,00	243 059,00	221 820,00	220 209	-	60 340,00

Zdroj: ARRIVA

Červenou farbou je v tabuľke č. 4 uvedený nárast nákladov podľa skutočne vynaložených nákladov v roku 2018 oproti roku 2014. Modrou farbou je vyznačený postupný pokles tržieb v hodnotenom období, čo má návaznosť aj na hodnoty výkonov.

- Náklady na PHM boli nižšie v roku 2017, oproti roku 2014 a mierne sa zvýšili v roku 2018 vplyvom zvýšenia cien PHM.
- Náklady na pneumatiky boli vyššie hlavne v roku 2016 a 2017 z dôvodu nákupu pneumatík na MAD a podielu nákladov na pneumatiky autobusov z iných zdrojov (RIEKER, NSK) a znížili sa v roku 2018
- priame mzdy boli zvýšené medziročne z dôvodu zvyšovania tarify v podnikovej kolektívnej zmluve a tým pádom sú zvýšené náklady aj na odvody poistného
- úroky z leasingu - zakúpené 2 autobusy z roku 2013 na 8 rokov
- z vyššie uvedeného vyplývajú celkovo zvýšené náklady a úmerne zvýšený primeraný zisk
- zníženie tržby z predaja cestovných lístkov poukazuje na medziročný pokles počtu cestujúcich.

- Náklady na opravy a údržbu predstavujú najväčšiu a najrýchlejšie vzrastajúcu položku v oblasti nákladov.

Nárast nákladov zapríčiňuje aj rozúčtovávanie nákladov dopravcu na autobusy používané v systéme MAD a v zapožičaných autobusov z iných systémov v podiele kilometrov, v akom vykonávajú výkony voči celkovým kilometrickým výkonom daného vozidla.

Na zvyšovanie nákladov majú dopad aj problémy mestskej časti Harčáš. Základným problémom je nevyhovujúci stav miestnej komunikácie vedúcej do tejto mestskej časti, čo má vplyv na rýchlu opotrebovanosť autobusov (zvýšené náklady na opravy autobusov a nákup pneumatík a zvýšená spotreba PHM). Ďalším závažným problémom je aj obyvateľstvo tejto časti. Čo sa rieši pri nastupovaní žiakov do autobusov sociálnymi pracovníkmi a mestskou políciou. Dopravca v rámci vyhodnotenia rokov 2016 až 2018 poukazuje na odliv cestujúcich na spojoch obsluhujúcich Harčáš a dochádza aj k odmietaniu vykonávania prepravy MAD zo strany niektorých vodičov.

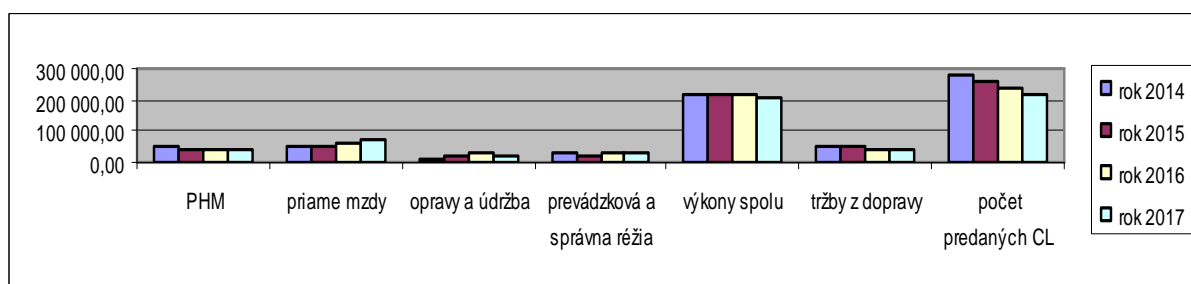
Vzhľadom aj na túto situáciu je počet cestujúcich prepravovaných na týchto spojoch 35 397, čo je 15,95% z celkového počtu za rok 2018 a počet prejazdených km je 27 761 km, čo je 14,17 % z celkového počtu ubehnutých km za rok 2018.

Za účelom prehľadnejšieho posúdenia skutočne vynaložených nákladov na autobusovú dopravu na území mesta Komárno za roky 2014-2018 znázorňujeme nasledovnou tab.č. 6 a grafom č.1:

Tab.č.6 Skutočne vynaložené náklady za roky 2014-2018 – vybrané položky ku grafu č.1

	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018
PHM	47 248,22	42 219,52	39 642,65	44 390,03	49 198,26
priame mzdy	53 691,45	56 486,40	63 139,82	68 894,40	69 655,06
opravy a údržba	13 023,25	22 715,41	36 098,73	21 131,88	38 610,91
prevádzková a správna réžia	27 961,44	21 794,11	28 903,56	28 609,78	11 767,03
výkony spolu	216 929,74	217 288,89	214 239,48	209 503,04	209 490,67
tržby z dopravy	50 787,90	46 594,22	42 338,08	39 295,61	39 371,45
počet predaných CL	280 549,00	259 610,00	243 059,00	221 820,00	220 209,00

Graf.č. 1



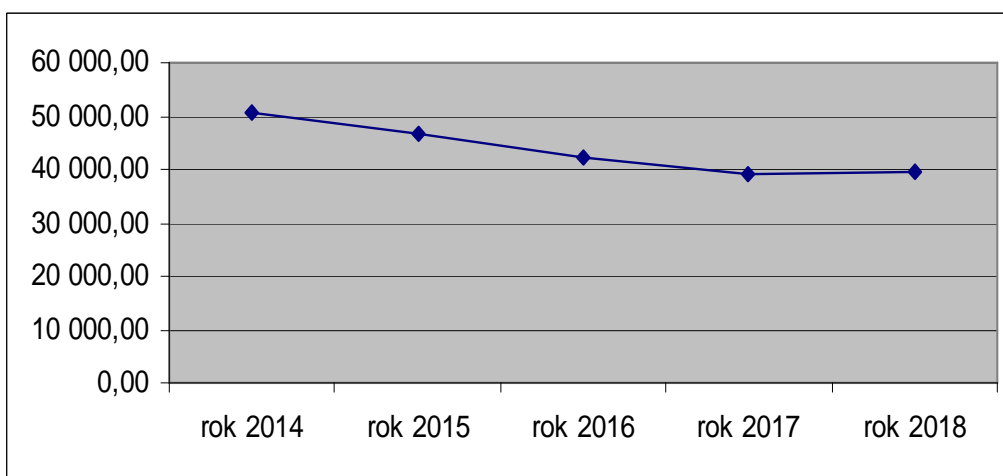
Na tržby z autobusovej dopravy má dopad počet predaných cestovných lístkov. Z celkových vynaložených nákladov dopravcu sú odpočítané tržby z dopravy (príjem z predaných cestovných lístkov). Je rozdiel v počte prepravených cestujúcich a v počte predaných lístkov (úhrada za tržby), ktorý vyplýva z osobitnej tarify, ktorá obsahuje tarifné podmienky ceny základných cestovných lístkov

za jednotlivú cestu osobitne pre lístok zakúpený u vodiča a zľavnený z elektronickej karty (EK), ako aj pre skupiny cestujúcich, ktorí cestujú bezplatne a so zľavou podľa osobitnej tarify, ktorá je prílohou zmluvy a je znázornená v tab.č. 7.

Na pokles tržieb má jednoznačný vplyv pokles využívania MAD ako verejnej dopravy. Celkový počet prepravených osôb v období od roku 2014 do roku 2018 sa výrazne menil, vplyvom zásadných zmien ktorým došlo v štruktúre podielu jednotlivých druhov dopravy na celkových výkonoch dopravy.

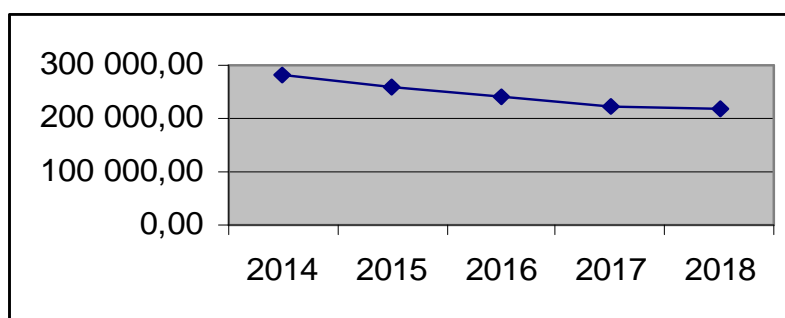
Podiel verejnej dopravy na prepravnom množstve postupne klesá, pričom podiel individuálnej automobilovej dopravy sa v tomto hodnotiacom období zvyšuje. Na túto situáciu verejnej dopravy v meste Komárno negatívne vplýva hlavne rastúca dostupnosť automobilov a zvýšenie počtu objektov zabezpečujúcich konkurenčné služby, ako sú napríklad vozidlá taxislužby za nízke ceny.

Graf.č.2



Vývoj tržieb z dopravy – mesto Komárno

Graf.č.3



Vývoj prepravených osôb – mesto Komárno

Tabč. 7 – V súčasnosti platné tarifné podmienky – ceny cestovných lístkov:

I. Druh cestovného lístka	maximálna cena v eur s DPH
1. Cestovné za jednotlivú cestu, úhrada za prepravu batožiny a psa (lístok zakúpený u vodiča)	
a) jednorazový cestovný lístok občiansky – základné cestovné	0,43 eur
b) jednorazový cestovný lístok zľavnený (žiak, študent, dôchodca do 70 rokov)	0,22 eur
c) jednorazový cestovný lístok za prepravu batožiny a psa	0,22 eur
d) jednorazový zvýhodnený cestovný lístok (dôchodca nad 70 rokov, držiteľ preukazu ŤZP)	0,06 eur
2. Cestovné za jednotlivú cestu, úhrada za prepravu batožiny a psa (z elektronickej karty)	
a) jednorazové cestovné občianske – základné cestovné	0,33 eur
b) jednorazové cestovné zľavnené (žiak, študent, dôchodca do 70 rokov)	0,16 eur
c) jednorazové cestovné za prepravu batožiny a psa	0,16 eur
d) jednorazové zvýhodnené cestovné (dôchodca nad 70 rokov, držiteľ preukazu ŤZP)	0,06 eur
e) jednosmerné osobitné cestovné za každých aj začatých 50 km pre zamestnancov dopravcu	0,04 eur
f) jednosmerné osobitné cestovné za každých aj začat. 50 km pre deti zamestnancov dopravcu	0,05 eur
g) jednosmerné osobitné cestovné za každých aj začatých 50 km pre manžela/manželku zamestnancov dopravcu	0,16 eur

II. Bezplatná preprava, rozsah a výška poskytovaných zliav:

1. Bezplatná preprava:

- a) deti do začatia povinnej školskej dochádzky,
- b) invalidný vozík, sprievodca alebo pes s držiteľom preukazov ŤZP,
- c) detský kočík s dieťaťom

2. Za maximálne 50 % základného cestovného lístku sa prepravujú:

- a) deti od začatia povinnej školskej dochádzky do 15 rokov
- b) žiaci a študenti základných a stredných škôl podľa osobitného predpisu, zákona č. 6/1998 Z.z. o sústave základných a stredných škôl v znení neskorších predpisov, študenti vysokých škôl v dennej forme štúdia podľa osobitného predpisu, zákona č.131/2002 Z.z. o vysokých školách v znení neskorších predpisov do získania vysokoškolského vzdelania druhého stupňa, najneskôr do dovŕšenia 26. roku života,
- c) poberatelia starobných dôchodkov a invalidných dôchodkov s poklesom schopnosti vykonávať zárobkovú činnosť o viac ako 70%, do 70. roku života,

- d) žiaci a študenti, ktorí študujú na stredných a vysokých školách v zahraničí, ktorých štúdium sa považuje za ekvivalent štúdia na školách zriadených v SR.
3. Za jednorazový zvýhodnený cestovný lístok v hodnote 0,06 eur (2 Sk) sa prepravujú:
- a) občania SR nad 70 rokov a držitelia „Povolenia k pobytu cudzincov“ nad 70 rokov s trvalým pobytom v SR,
 - b) držitelia preukazov ŤZP vrátane invalidného vozíka, sprievodcu alebo psa.
4. Podľa osobitnej tarify sa v zmysle rozhodnutia Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 1/2009 zo dňa 12.1.2009 prepravujú :
- a) zamestnanci dopravcu,
 - b) deti zamestnancov,
 - c) manžel/manželka zamestnanca.

III. Podmienky pre poskytovanie zliav:

1. Nárok na poskytovanie zliav a predaj jednorazového zvýhodneného cestovného lístka v hodnote 0,06 eur (2 Sk) majú osoby, ktoré sa preukazujú nasledovnými dokladmi:
 - preukazom ŤZP podľa bodu 1b) a 3b)
 - preukazom totožnosti a preukazom „Povolenie pobytu cudzincov“ podľa bodu 3a)
2. Nárok na poskytovanie zliav a predaj jednorazového zľavneného lístka (maximálne 50 % zo základného cestovného) majú osoby, ktoré sa preukazujú nasledovnými dokladmi:
 - potvrdením zo Sociálnej poisťovne o nevykonávaní zárobkovej činnosti a platným výmerom z úradu dôchodkového zabezpečenia o priznaní invalidného dôchodku podľa bodu 2c)
 - potvrdením príslušnej školy. V prípade študentov, ktorí študujú na stredných školách v zahraničí, potvrdenie vydáva príslušný kompetentný úrad, bod 2d)
 - kartou vystavenou dopravcom, body 2a), 2c) a 2d)

IV. Ostatné tarifné podmienky:

1. Tarifa (jednorazový cestovný lístok) MAD je neprestupná.
2. Plneniu dovozného nepodliehajú batožiny alebo schránky pre živé zvieratá o rozmeroch menších, ako 20x40x50 cm, úzke predmety kratšie ako 150 cm a to i v prípadoch, že nepresahuje ani jeden z uvedených rozmerov.
3. Cestujúci môže so sebou vziať do vozidla tri batožiny maximálnej váhy 50 kg a maximálnych rozmerov 50x60x80 cm, úzke predmety maximálnej dĺžky 300 cm pri priemere do 20 cm, predmety v tvare dosky maximálne 5x100x150 cm a to i v prípadoch, že nesmie presahovať ani jeden z uvedených rozmerov – za tieto batožiny cestujúci zaplatí dovozné jednotlivo vo výške základného cestovného.
4. Pre vznik poruchy, reklamácie elektronickej karty a pre ďalšie prevádzkové podmienky dopravca s cestujúcim uzatvára zmluvný vzťah na výdajných miestach MAD.
5. Úhrada pri nepreukázaní sa platným cestovným lístkom za cestovné je do stonásobku základného cestovného.
6. Úhrada pri nepreukázaní sa platným cestovným lístkom za prepravu batožiny a psa je päťnásobok základného cestovného.

Dotazníková akcia obyvateľov:

V meste Komárno bol zrealizovaný v oblasti mestskej hromadnej dopravy verejný prieskum jeho obyvateľov formou dotazníkovej akcie v meste Komárno (zverejnená cez webovú stránku mesta). Prieskumu sa zúčastnili respondenti rôznych vekových kategórií, výsledky prieskumu sú zhodnotené spoločnosťou F.C. s.r.o. v materiáli (Návrh na riešenie mestskej hromadnej dopravy v meste Komárno) nasledovne:

do 20 rokov
medzi 21 – 29 rokov
medzi 30 – 39 rokov
medzi 40 – 49 rokov
medzi 50 – 59 rokov
nad 60 rokov

Výsledky prieskumu ukázali:

Negatíva:

1. Nižšie % obyvateľov využívajúcich MHD. Najpreferovanejším spôsobom prepravy je vlastné auto.
2. Využívanie taxislužby.
3. Výška cestovného.
4. Vek autobusov, modernizácia autobusov, ekológia autobusov, čistota autobusov
5. Absencia nízkopodlažných autobusov
6. Absencia klimatizácie v autobusoch
7. Neprispôsobiví obyvatelia (zápach, správanie...).
8. Konkurencia taxislužby.
9. Nedostatočná propagácia MAD.

Pozitíva:

1. 47% spokojnosť s počtom spojov.
2. Spokojnosť s nadväznosťou spojov.
3. Správanie a vystupovanie vodičov /13 kladných odpovedí z 15/.
4. Bezpečnosť.
5. Ekologickosť – v porovnaní s osobnými autami a taxi.
6. Preprava väčšieho počtu cestujúcich v jednom dopravnom prostriedku.
7. Lacnejší spôsob dopravy v porovnaní s taxislužbou.
8. Možnosť cestovania aj mamičiek s kočíkmi.

Uvedený prieskum ukázal, že obyvatelia mesta Komárno neprejavili nadmernú nespokojnosť s MAD v meste Komárno. Poukázali však na existujúce nedostatky a prejavili záujem o modernú dopravu v ich meste.

3. Návrhy na riešenie v ďalšom období

Cieľ je zameraný na budovanie a modernizáciu dopravnej infraštruktúry, zabezpečenie rovnovážneho rozvoja verejnej autobusovej dopravnej služby, práv a povinností užívateľov autobusovej dopravy a znižovanie vplyvu dopravy na životné prostredie a zabezpečenie efektívneho vynakladania finančných prostriedkov, zdrojov na financovanie autobusovej dopravnej infraštruktúry.

Cestujúca verejnosť prichádza s požiadavkou čo najvyššej kvality, spoľahlivosti dopravno –prepravného procesu pri čo najnižšej úrovni cestovného. Dopravca chce dosiahnuť čo najvyšší zisk, a mesto zase na financovaní čo najnižšiu ekonomickú náročnosť celého systému zabezpečovania MAD na území mesta Komárno. Mnohé z požiadaviek sú zdanlivo protichodné, napr. zvyšovanie kvality prepravného procesu si vyžaduje zvýšené investičné a prevádzkové náklady. Stanovenie priorit pri navrhovaní ďalšieho možného riešenia je veľmi náročné. Je potrebné hľadať riešenie dopravnej obsluhy mesta MAD pri

primeranej finančnej náročnosti zabezpečiť dostatočnú mieru obsluhy mesta s primeranou kvalitou, bezpečnosťou a spoľahlivosťou.

Na základe analýzy, záverov z prieskumu obyvateľov s ohľadom na primeranú nákladovú cenu dopravy, navrhujeme riešiť nasledovné priority za účelom získania optimálnej autobusovej dopravy na území mesta Komárno na ďalšie obdobie:

1 Zmeny v cene cestovných lístkov

navrhujeme nasledovné alternatívy:

- A. Zaviesť bezplatné cestovanie pre deti do začatia povinnej školskej dochádzky, pre deti od začatia povinnej školskej dochádzky do 15 rokov, žiakov a študentov základných a stredných škôl, poberateľov starobných dôchodkov do 70. roku života, nad 70 rokov života a invalidných dôchodkov s poklesom schopnosti vykonávať zárobkovú činnosť o viac ako 70%, a osoby ZŤP, ktorí doteraz cestovali s 50% zľavou zo základného cestovného lístku. Týmto ich chceme naviesť na využívanie mestskej hromadnej dopravy, ako ekologickej dopravy. Výška zľavy v tejto navrhovanej alternatíve by predstavovala cca 14 000 Eur z celkových tržieb.
- C. Zavedenie bezplatnej prepravy pre cestujúcich s podmienkou preukázania sa s čipovou kartou pri nastupovaní do autobusu, za účelom získania prehľadu o frekvencii prepravovaných osôb. Cieľom zavedenia bezplatnej prepravy pre cestujúcich je podpora cestovania verejnou mestskou dopravou, čím sa podporí ochrana životného prostredia mesta, zníži sa individuálna doprava v čase rannej a poobedňajšej špičky.

2. Návrh na obnovu vozidlového parku

2.1 Obnova vozidlového parku kmeňových autobusov:

- jeden malokapacitný autobus
- dva veľkokapacitné autobusy z čoho je jeden záložný (možnosť nákupu ojazdeného autobusu)

Malokapacitný autobus je nutný miesto vyradeného nefunkčného nízkokapacitného autobusu MERCEDES v roku 2019, ktorého prepravu v tomto období zabezpečuje dopravca z iných systémov dopravy.

Dva veľkokapacitné nízkopodlažné autobusy na zabezpečenie turnusovej potreby miesto vyradeného strednokapacitného autobusu MAN SL 223 a 1 ojazdeného záložného autobusu potrebného v prípade poruchy kmeňového autobusu. Prepravu v tomto období taktiež zabezpečuje dopravca z iných systémov dopravy. (Zvýšená nákladová cena)

Dva autobusy pre zabezpečenie prepravy počas špičky zo zmluvnej dopravy a 2 autobusy z prímestskej dopravy.

Vid' prílohu č. 1 koncepcie – Zadelenie spojov do turnusových obehov v čase od 5,00 hod do 9,00 hod. v rannej špičke. Z uvedenej tabuľky je zrejmé, že v prípade prijatia zmien v cestovných poriadkoch bude možné zabezpečiť autobusovú dopravu 4 kmeňovými autobusmi a 4 autobusmi z iných zdrojov. V prípade neschválenia navrhovaných zmien v cestovných poriadkoch budeme musieť dopravu v špičke zabezpečiť autobusmi dopravcu z iných zdrojov, čo navýši nákladové položky na prevádzku MAD. Na celkovú nákladovú cenu má veľký dopad aj dĺžka zmluvného obdobia, vzhľadom na odpisy investičného majetku (zaobstaranie autobusov). V prípade uzavretia zmluvy na 10 rokov by celková nákladová cena predstavovala sumu vo výške cca 360 000 Eur na rok.

Obnovou kmeňových autobusov dosiahneme vozidlový park v dobrom technickom stave s prihliadnutím na bezpečnosť prepravovaných osôb a pozitívny vplyv na životné prostredie v meste.

2.2 Vek autobusov zabezpečujúcich mestskú autobusovú dopravu

Maximálny vek autobusov by nemal presiahnuť 16 rokov od nadobudnutia účinnosti zmluvy, aby

sme získali ekologicky a energeticky efektívnu a bezpečnú dopravu

2.3 Výbava autobusov

- a) kmeňové autobusy vybavené elektronickým dvojjazyčným predným panelom a nakúpené autobusy klimatizáciou

3. Návrh na zmeny cestovného poriadku za účelom dosiahnutia zníženia nákladov.

- 3.1 Vylúčenie nízkorentabilných spojov č. 9, 15, 18, 20, 37, 40, premávajúcich v sobotu na linke MHD 2,
- 3.2 Zrušenie linky MHD č. 7 a jej jediného spoja č. 1 z dôvodu zníženia počtu potreby autobusov.
- 3.3. Zrušenie spoja č. 21 na linke MHD8 –v pracovných a školských dňoch

Záver:

Na základe vykonaných analýz sa navrhuje postupovať pri ďalšom organizovaní MAD na obdobie 10 rokov nasledovne:

1. Zmena tarifných podmienok - ceny cestovných lístkov návrh nasledovných alternatív:

- A) Zaviesť bezplatné cestovanie pre deti do začatia povinnej školskej dochádzky, od začatia povinnej školskej dochádzky do 15 rokov, žiakov a študentov základných a stredných škôl, poberateľov starobných dôchodkov do 70. roku života, nad 70 rokov a invalidných dôchodkov s poklesom schopnosti vykonávať zárobkovú činnosť o viac ako 70%, života a osoby ZŤP, ktorí doteraz cestovali s 50% zľavou zo základného cestovného lístku a tým ich naviesť na využívanie mestskej hromadnej dopravy, ako ekologickej dopravy – výška zľavy v tejto navrhovanej alternatíve by predstavovala cca 15 000 Eur z celkových tržieb.
- B) Zavedenie bezplatnej prepravy pre cestujúcich s podmienkou preukázania s čipovou kartou pri nastupovaní do autobusu, za účelom získania prehľadu o frekvencii prepravovaných osôb. Cieľom zavedenia bezplatnej prepravy pre cestujúcich je podpora cestovania verejnou mestskou dopravou, čím sa podporí ochrana životného prostredia mesta, zníži sa individuálna doprava v čase rannej a poobedňajšej špičky.

2. Obnova vozidlového parku

- 2.1 Zakúpenie 2 kmeňových autobusov a jedného ojazdeného záložného autobusu
- 2.2 Výbava kmeňových autobusov
 - elektronickým dvojjazyčným predným panelom a klimatizáciou novonakúpených autobusov

3. Zmeny cestovného poriadku

- 3.1 Vylúčenie nízkorentabilných spojov č. 9, 15, 18, 20, 37, 40, premávajúcich v sobotu na linke MHD 2,
- 3.2 Zrušenie linky MHD č. 7 a jej jediného spoja č. 1 z dôvodu zníženia počtu potreby autobusov.
- 3.3. Zrušenie spoja č. 21 na linke MHD8 –v pracovných a školských dňoch

4. Maximálny vek autobusov :

16 rokov so zabezpečením do 12 mesiacov od účinnosti zmluvy

Spracoval:

Mestský úrad v Komárne, Komunálny odbor, Oddelenie dopravy, analytiky a MOS
Október 2019

Zadelenie spojov MHD do turnusových obbehov v čase od 5:00 h. do 9:00 h.

[illegible]

wykonane spoje

nutrén presuny

nové na zrušení

■ **nutné zmeny CP**

- Turnusová potreba autobusov celodenný turnus 4 autobusy (1 malokapacitný)
- Počas špičky alokácia 2 autobusy z prímestskej dopravy a 2 autobusy zmluvnej dopravy
- Úprava počtu alokovaných autobusov je podmienená odsúhlasením navrhovaných zmien CP

