



INTEGROVANÁ
DOPRAVA
ŽILINSKÉHO KRAJA

PODNIKATEĽSKÝ A FINANČNÝ PLÁN NA ROK 2024



Vypracoval: Ing. Michal Lipka

Schválil: Ing. Richard Staškovan

Schválilo valné zhromaždenie spoločnosti dňa: 27.2.2024



Obsah

1	Základné informácie	4
2	Manažérske zhrnutie	5
2.1	Prínosy IDS pre cestujúcu verejnosť	6
3	Realizované kroky v roku 2023	8
3.1	Zonácia rozšíreného územia IDS ŽSK:	9
3.2	Nová tarifa IDS ŽSK	11
3.3	Zavedenie nových cestovných poriadkov	12
3.4	Testovanie vzájomnej kompatibility systémov	14
3.5	Marketingové aktivity v II. fáze IDS ŽSK	15
4	Realizované kroky a úlohy od vzniku spoločnosti	17
5	Hlavné ciele pre rok 2024	21
5.1	Spustenie a prevádzka II. etapy IDS ŽSK	22
5.2	Optimalizácia cestovných poriadkov v rámci II. etapy IDS ŽSK	23
5.3	Kontrola dodržiavania nadväzností a prerozdelenie tržieb	24
5.4	Marketingová podpora a komunikácia	24
5.5	Modernizácia prestupných uzlov	26
5.6	Ďalšie aktivity pre rok 2024:	26
6	Základné údaje o spoločnosti	28
7	Predmet činnosti spoločnosti	29
7.1	Predmet podnikania spoločnosti	30
7.2	Obchodný podiel	30
7.3	Orgány spoločnosti	31
7.4	Organizačná štruktúra zamestnancov	32
7.5	Prevádzkové priestory spoločnosti	34
8	Špecifikácia trhu	36
8.1	Organizačná	36
8.2	Prevádzková	36
8.3	Infraštruktúrna	37
9	Webové sídlo spoločnosti	39
9.1	Logo spoločnosti	39
10	Konkurenčné prostredie	40
11	Silné a slabé stránky v rámci VOD ako hlavného predmetu činnosti spoločnosti	41



11.1	SWOT analýza - zhrnutie	41
11.2	SWOT analýza organizácie dopravy v ŽSK.....	41
11.3	SWOT analýza prevádzky dopravy v ŽSK	42
11.4	SWOT analýza dopravnej infraštruktúry dopravy v ŽSK.....	42
11.5	SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK – bližšia špecifikácia	43
12	Harmonogram jednotlivých potrebných procesov v rámci tvorby a budovania IDS v ŽSK	47
12.1	Rozvojová stratégia – Etapy rozvoja IDS ŽSK.....	47
12.2	Zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS	55
13	Financovanie spoločnosti	58
13.1	Návrh rozpočtu spoločnosti pre rok 2024 na zabezpečenie stanovených cieľov - financovanie spoločnosti.....	58
13.2	Predpoklad financovania spoločnosti na ďalšie obdobie.....	60
14	Ekonomické zhodnotenie podnikateľského plánu.....	62

1 Základné informácie

Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o. (ďalej v texte IDŽK, s.r.o.) je obchodná spoločnosť s ručením obmedzeným so sídlom Pri Rajčianke 2900/43, 010 01 Žilina, zápisom do obchodného registra dňa 15.09.2017. Účelom spoločnosti je prevádzkovanie integrovaného dopravného systému vo verejnom záujme na území Žilinského samosprávneho kraja a na území priľahlých záujmových regiónov.

Základné imanie spoločnosti v hodnote 50 000 EUR je tvorené peňažnými vkladmi dvoch spoločníkov, ktorými sú Žilinský samosprávny kraj a Mesto Žilina. Výška peňažných vkladov je rozdelená na základe obchodného podielu spoločníkov:

- Žilinský samosprávny kraj 65%, tzn. vo výške 32 500 €,
- Mesto Žilina 35%, tzn. vo výške 17 500 €.

Spoločným zástupcom spoločníkov je konateľ, ktorý je zároveň aj štatutárnym a riadiacim orgánom spoločnosti a koná v mene spoločnosti.

Úlohou IDŽK, s.r.o. je udržiavanie a následné zvyšovanie počtu cestujúcich vo verejnej hromadnej doprave. Vytvorenie kvalitného integrovaného dopravného systému je účinný prostriedok v snahe obmedziť individuálnu automobilovú dopravu.

V rámci regiónu Žilinského kraja ide o systémové prepojenie medzi linkami a spojmi jednotlivých dopravcov železníc, prímestskej autobusovej dopravy a systémov mestskej hromadnej dopravy krajského mesta Žilina a ostatných mestských aglomerácií. Integrovaný dopravný systém sa buduje najmä pre cestujúceho.

Prioritným cieľom integrácie je zníženie podielu osobných automobilových vozidiel na celkovom objeme dopravy, čo znamená najmä: zvýšenie bezpečnosti, zvýšenie celkovej pohody obyvateľov, zníženie hluku, zníženie zamorenia ovzdušia exhaláciami, zníženie zaberania verejného priestranstva, zníženie nákladov na budovanie infraštruktúry pre automobily.

2 Manažérske zhrnutie

Cieľom integrovaného dopravného systému je okrem iného aj udržanie existujúceho počtu cestujúcich vo verejnej osobnej doprave a snaha o vytvorenie kvalitnej ponuky, ktorá uspokojí potreby cestujúcich, prípadne zabezpečí nárast potencionálnych cestujúcich.

Atraktivita systému pre verejnosť je spojená s očakávanými prínosmi IDS pre cestujúceho. Pokiaľ je tvorba prevádzkového konceptu podriadená atribútu času, systém je spoľahlivý a bezpečný, v systéme je uplatňovaná jednotná tarifa a cestovný doklad, môžeme očakávať nárast atraktivity systému verejnej dopravy regiónu. Prejavuje sa postupným nárastom počtu cestujúcich.

Predpokladom trvalo udržateľnej siete mestskej mobility je vytvorenie kvalitnej verejnej osobnej dopravy v Žilinskom regióne.

Stále rastúce prepravné nároky obyvateľov spolu s výstavbou nových obytných celkov sú hlavnými dôvodmi, prečo by sa mala prehĺbiť integrácia verejnej osobnej dopravy v Žilinskom samosprávnom kraji.

Kvalitný integrovaný dopravný systém je veľmi účinný prostriedok v snahe obmedziť individuálnu automobilovú dopravu. Výsledkom je zníženie podielu automobilov na celkovom objeme dopravy.



Obr. 1 Zahrnutie cestnej infraštruktúry pri rovnakom počte cestujúcich IAD a VOD



Nástrojom udržateľného rozvoja obsluhy územia je neustále rozvíjanie systémov verejnej dopravy. V rámci regiónu ide o systémové prepojenie medzi linkami a spojmi jednotlivých dopravcov s aktívnou pozíciou železníc, prímestskej autobusovej dopravy a systémov mestskej hromadnej dopravy krajského mesta a ostatných mestských aglomerácií, a to postupným uplatnením cestovných poriadkov na báze pravidelnej taktovej dopravy.

Fungujúca, atraktívna a najmä využívaná verejná osobná doprava je základný pilier vyspelého a fungujúceho územia.

Na zabezpečenie úspešného rozvoja integrovaných dopravných systémov je potrebné dodržiavať vopred určené pravidlá a zabezpečiť celý rad nevyhnutných podmienok, a to aj vo väzbe na reálne existujúce prostredie.

2.1 Prínosy IDS pre cestujúcu verejnosť

Integrovaný dopravný systém je budovaný predovšetkým pre cestujúcu verejnosť. Dôležité je poznať prínosy z pohľadu cestujúceho, z ktorých sa prioritne stávajú základné atribúty rozvoja budovaných integrovaných dopravných systémov. Len tak bude systém dostatočne atraktívny pre budúcich používateľov. Medzi najdôležitejšie znaky patrí:

- **Čas cestovania** – skladá sa z času potrebného na zvolenie vhodného spoja, čakania na zvolený spoj, času stráveného vo vozidle a prípadne ešte času potrebného na prestup. Nevyhnutnosťou je minimalizovať všetky tieto čiastkové časy tak, aby výsledný čas bol čo najkratší. Prostriedkom na minimalizáciu času cestovania je intervalový cestovný poriadok s vysokým počtom spojov a dobrou nadväznosťou na ostatné spoje.
- **Spôľahlivosť a bezpečnosť** - kvalitatívny ukazovateľ verejnej dopravy. Garancia dodržovania cestovných poriadkov v systéme a následných prestupných väzieb musí byť štandardom, na ktorý sa môže cestujúci spoľahnúť. Dôležitým atribútom je rovnako aj bezpečnosť, cestujúci sa musí v prostriedkoch verejnej dopravy cítiť bezpečne.
- **Cena** - mala by byť priamo úmerná kvalite systému, avšak lacnejšia než pri použití automobilu na tú istú prekonanú vzdialenosť. Vyžaduje sa množstevnými zľavami stimulovať cestujúcich na pravidelné používanie hromadnej dopravy, nevyhnutná je



však aj prijateľná cena pre náhodných cestujúcich, napr. turistov. Štandardom je jednotný cestovný doklad v integrovanom dopravnom systéme.



Obr. 2 Grafické zobrazenie 1 spoločného cestovného lístka

- **Pohodlie** - ide nielen o pohodlie cestujúceho pri samotnej jazde, ale aj o pohodlie pri nástupe do vozidla, pri čakaní na zastávke, prístupe k zastávke, zaobstarávaní cestovného dokladu a v neposlednom rade aj pri získavaní informácií.
- **Informačný systém** - dôležitý je spoločný cestovný poriadok všetkých zaintegrovaných druhov dopravy, internetový cestovný poriadok, vhodné sú svetelné informačné panely umiestnené na zastávkach.
- **Doplňkové služby** - možnosť bezplatného parkovania automobilov (Park & Ride) a bicyklov (Bike & Ride) v blízkosti zastávok integrovaného dopravného systému, požičovne bicyklov.

3 Realizované kroky v roku 2023

V roku 2023 prebiehali procesy smerujúce k spusteniu II. Fázy IDS ŽSK, ktorá predstavovala zavedenie IDS do 4 kompletných okresov: Žilina, Bytča, Čadca a Kysucké Nové Mesto.

K úspešnej realizácii II. Fázy IDS ŽSK, ktorá je zároveň uzavretím I. etapy integrácie bolo potrebné realizovať nasledovné kroky:

Príprava a aktualizácia strategických dokumentov:

Spoločnosť v rámci svojej činnosti pripravila jednotlivé dokumenty, ktoré boli postupne finalizované na základe rokovaní založenej pracovnej skupiny pre koordináciu verejnej dopravy v Žilinskom samosprávnom kraji, hovoríme o postupnom napĺňaní prijatých uznesení.

V rámci II. Fázy IDS ŽSK boli do integrácie zapojení rovnakí objednávateľia ako v pilotnom území. Novinkou bolo zapojenie nového dopravcu PAD. IDŽK pristúpila k potrebnej aktualizácii strategických dokumentov, ktoré boli jednotlivým objednávateľom a dopravcom predložené na schválenie.

Strategické dokumenty potrebné k spusteniu II. Fázy IDS ŽSK:

- Prepravný poriadok IDS ŽSK, ktorého súčasťou je Tarifa IDS ŽSK
- Metodika del'by tržieb medzi dopravcov v IDS ŽSK,
- Štandard dátových a finančných tokov v IDS ŽSK,
- Kartové štandardy (IDZK_Procesy_Dopravcovia, IDZK_Procesy_Karta),
- Modelová del'ba tržieb, Opis modelového výpočtu del'by tržieb – výpočet dopadov,
- Zaradenie zastávok PAD, MHD a železničných staníc do tarifných zón a tarifných oblastí
- Schéma tarifných zón a trasovanie zón v IDS ŽSK

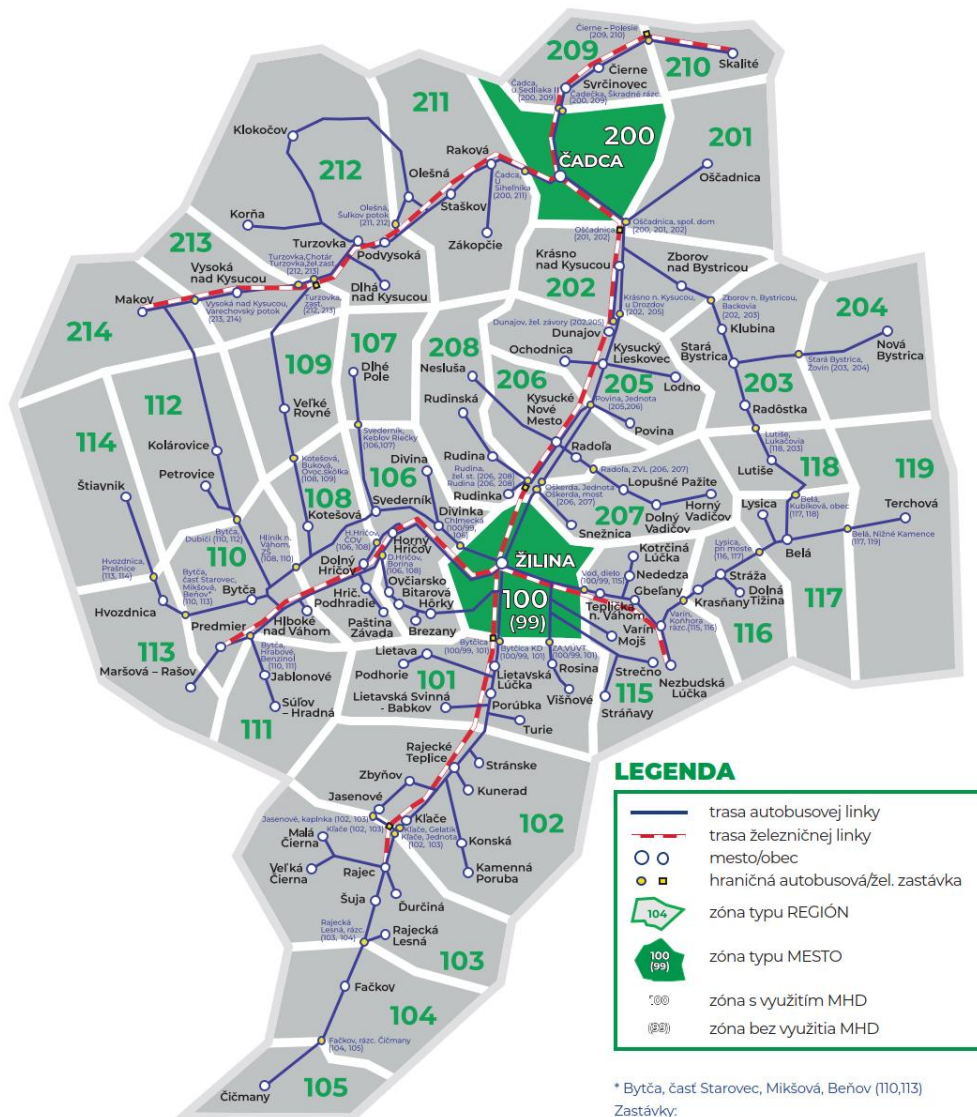
3.1 Zonácia rozšíreného územia IDS ŽSK:

Realizácia II. Fázy IDS ŽSK predstavovala zapojenie ďalších 56 obcí do IDS ŽSK, čo priamo súviselo so zaradením jednotlivých obcí do tarifných zón IDS ŽSK.

okresy: Žilina, Bytča	okresy: Žilina, Bytča	okresy: Čadca, Kysucké Nové Mesto
Zóna 99 Žilina bez MHD	Zóna 110 Bytča, Hlboké nad Váhom, Predmier	Zóna 200 Čadca
Zóna 100 Žilina s MHD	Zóna 111 Jablonové, Súľov - Hradná	Zóna 201 Oščadnica
Zóna 101 Turie, Porúbka, Lietavská Lúčka, Lietava, Lietavská Svinná-Babkov Podhorie, Rosina, Višňové	Zóna 112 Kolárovice, Petrovice	Zóna 202 Krásno nad Kysucou, Zborov nad Bystricou
Zóna 102 Rajecké Teplice, Kónská, Kamenná Poruba, Zbyňov, Kunerad, Stránske, Jasenové, Kľače	Zóna 113 Hvozdnica, Maršová - Rašov	Zóna 203 Klubina, Stará Bystrica, Radôstka
Zóna 103 Jasenové*, Kľače*, Rajec, Šuja, Ďurčiná, Rajecké Lesná, Malá Čierna, Veľká Čierna	Zóna 114 Štiavnik	Zóna 204 Nová Bystrica
Zóna 104 Fačkov	Zóna 115 Gbeľany, Kotrčiná Lúčka, Mojš, Nededza, Nezbudská Lúčka, Stráňavy, Strečno, Teplička nad Váhom, Varín	Zóna 205 Povina, Lodno, Kysucký Lieskovec, Dunajov, Ochodnica
Zóna 105 Čičmany	Zóna 116 Dolná Tižina, Krasňany, Stráža	Zóna 206 Radofa, Kysucké Nové Mesto
Zóna 106 Bitarová, Brezany, Divina, Divinka, Horný Hričov, Hôrky, Ovčiarsko, Svederník	Zóna 117 Belá, Lysica	Zóna 207 Horný Vadičov, Dolný Vadičov, Snežnica, Lopušné Pažite
Zóna 107 Dlhé Pole	Zóna 118 Lutiše	Zóna 208 Nesluša, Rudinská, Rudina, Rudinka
Zóna 108 Dolný Hričov, Hričovské Podhradie, Kotešová, Paština Závada	Zóna 119 Terchová	Zóna 209 Čierne, Svrčinovec
Zóna 109 Veľké Rovné		Zóna 210 Skalité
		Zóna 211 Olešná, Raková, Staškov, Zákopčie
		Zóna 212 Dlhá nad Kysucou, Klokočov, Korňa, Podvysoká, Turzovka
		Zóna 213 Vysoká nad Kysucou
		Zóna 214 Makov

Obr. 3 Rozdelenie obcí do zón v I. etape IDS ŽSK

SCHÉMA TARIFŇNÝCH ZÓN V IDS ŽSK



LEGENDA

- trasa autobusovej linky
- trasa železničnej linky
- mesto/obec
- hraničná autobusová/žel. zastávka
- zóna typu REGIÓN
- zóna typu MESTO
- zóna s využitím MHD
- zóna bez využitia MHD

* Bytča, časť Starovec, Mikšová, Beňov (110,113)
 Zastávky:
 Bytča, Starovec, rázc.
 Bytča, Starovec
 Bytča, Mikšová, Hydrocentrála, rázc.
 Bytča, Mikšová, Hydrocentrála
 Bytča, Mikšová
 Bytča, Beňov



ORGANIZÁTOR:
 Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o.
 info@idzk.sk | www.idzk.sk

DOPRAVCOVIA ZAPOJENÍ V IDS ŽSK:

Obr. 4 Schéma tarifných zón v I. etape IDS ŽSK



3.2 Nová tarifa IDS ŽSK

Rozšírenie integrovaného systému o nové územie, prinieslo aj zavedenie novej tarify a nových druhov cestovných lístkov. Základom IDS ŽSK sú predplatné cestovné lístky (PCL). V IDS ŽSK sú zavedené zónové predplatné cestovné lístky, ktoré si cestujúci zakupujú na konkrétne zóny s platnosťou: 30 dní, 90 dní, 365 dní. Novinkou v rámci II. Fázy IDS ŽSK sú sieťové PCL, ktoré platia vo všetkých zónach. PCL sa vydávajú ako neprenosné - na neprenosné dopravné karty s fotografiou a prenosné - vydávané na prenosné dopravné karty bez fotografie. Samozrejmosťou je vzájomné uznávanie a akceptácia dopravných kariet v systéme IDS ŽSK v rámci všetkých zapojených dopravcov.

Okrem PCL ponúka IDS ŽSK aj denné cestovné lístky na 24 hodín platné pre tarifnú oblasť MESTO Žilina, resp. s platnosťou pre celé integrované územie a 72 hodinové CL s platnosťou vo všetkých zónach.

V prípade jednorazových CL, majú cestujúci možnosť zakúpenia 60 min CL platného pre tarifnú oblasť MESTO Žilina s možnosťou využitia CL u všetkých zapojených dopravcov v zóne 100. Jednorazové CL sa predávajú vo forme elektronických cestovných lístkov alebo papierových cestovných lístkov. Posledným druhom cestovného lístka je dovozný sieťový cestovný lístok s územnou platnosťou vo všetkých zónach IDS ŽSK a časovou platnosťou 180 min.

V prípade príležitostného cestovania v rámci regiónu zostali naďalej v platnosti jednorazové prestupné cestovné lístky platné v rámci prímestskej autobusovej dopravy na území celého kraja, tzn. cestujúci v rámci prímestskej dopravy v kraji, môžu využiť zvýhodnený prestup do 30 minút, kedy v nasledujúcom spoji zaplatia už iba za precestovanú vzdialenosť bez základnej sadzby.



CENNÍK CESTOVNÝCH LÍSTKOV IDS ŽSK

Predplatné cestovné lístky (PCL)

ZÓNY	PCL na 30 dní			PCL na 90 dní			PCL na 365 dní			
	základný	zľavnený	prenosný	základný	zľavnený	prenosný	základný	zľavnený	prenosný	
ZÓNY REGIÓN (BEZ MHD ŽILINA)	1 zóna	15 €	9 €	20 €	41 €	25 €	53 €	143 €	89 €	185 €
	2 zóny	18 €	12 €	24 €	48 €	30 €	64 €	172 €	106 €	222 €
	3 zóny	27 €	18 €	36 €	72 €	45 €	96 €	258 €	159 €	333 €
	4 zóny	36 €	24 €	48 €	96 €	60 €	128 €	344 €	212 €	444 €
	5 zón	45 €	30 €	60 €	120 €	75 €	160 €	430 €	265 €	555 €
	6 zón	54 €	36 €	72 €	144 €	90 €	192 €	516 €	318 €	666 €
	7 zón	63 €	42 €	84 €	168 €	105 €	224 €	602 €	371 €	777 €
	8 zón	72 €	48 €	96 €	192 €	120 €	256 €	688 €	424 €	888 €
ZÓNY S MHD ŽILINA	100	25 €	20 €	40 €	65 €	52 €	104 €	231 €	166 €	365 €
	100 + 1 regionálna zóna	34 €	26 €	52 €	89 €	67 €	136 €	317 €	219 €	476 €
	100 + 2 regionálne zóny	43 €	32 €	64 €	113 €	82 €	168 €	403 €	272 €	587 €
	100 + 3 regionálne zóny	52 €	38 €	76 €	137 €	97 €	200 €	489 €	325 €	698 €
	100 + 4 regionálne zóny	61 €	44 €	88 €	161 €	112 €	232 €	575 €	378 €	809 €
	100 + 5 regionálnych zón	70 €	50 €	100 €	185 €	127 €	264 €	661 €	431 €	920 €
SIETOVÝ PCL (platí vo všetkých zónach)	79 €	54 €	103 €	199 €	133 €	277 €	700 €	450 €	940 €	

*Cenník platí pre spojitú kombináciu zón. Vypočet ceny pre zónu 200 (mesto Čadca) a zónu 99 (zóna bez využitia MHD ŽA) je rovnaký ako pre regionálne zóny, a preto nie sú tieto zóny uvedené v cenníku samostatne. Ak cestujem z Čadce (zóna 200) do Žiliny, kde nebudem využívať MHD (zóna 99), potrebujem zóny 200, 202, 205, 206, 99 a cena základného PCL na 30 dní je 45 €. Ak budem v Žiline využívať aj MHD, potrebujem zóny 200, 202, 205, 206, 100 a cena základného PCL na 30 dní je 61 €.

Jednorazové cestovné lístky pre tarifnú oblasť MESTO Žilina (zóna 100)			
Druh cestovného lístka	časová platnosť	základný	zľavnený
Elektronický jednorazový CL	60 min.	0,90 €	0,65 €
Papierový jednorazový CL	60 min.	1,00 €	0,70 €
Elektronický kombinovaný CL (osoba a batožina alebo osoba a pes)	60 min.	0,95 €	-
Papierový kombinovaný CL (osoba a batožina alebo osoba a pes)	60 min.	1,20 €	-
Doplnkový predaj u vodiča DPMŽ	60 min.	2,00 €	-

Denné cestovné lístky			
Druh cestovného lístka	časová platnosť	základný	zľavnený
Denný cestovný lístok s platnosťou pre tarifnú oblasť MESTO Žilina (zóna 100)	24 hod.	4,00 €	-
Denný sieťový cestovný lístok s platnosťou vo všetkých zónach IDS ŽSK	24 hod.	8,00 €	5,00 €
Denný sieťový cestovný lístok s platnosťou vo všetkých zónach IDS ŽSK	72 hod.	22,00 €	14,00 €
Dovozné (batožina, pes)			
Druh cestovného lístka	časová platnosť	batožina/pes	
Dovozný sieťový cestovný lístok s platnosťou vo všetkých zónach IDS ŽSK	180 min.	0,40 €	

Zapojení dopravcovia:



Cestujete s podporou:



Viac informácií: www.idzk.sk

Obr. 5 Cenník cestovných lístkov v IDS ŽSK

3.3 Zavedenie nových cestovných poriadkov

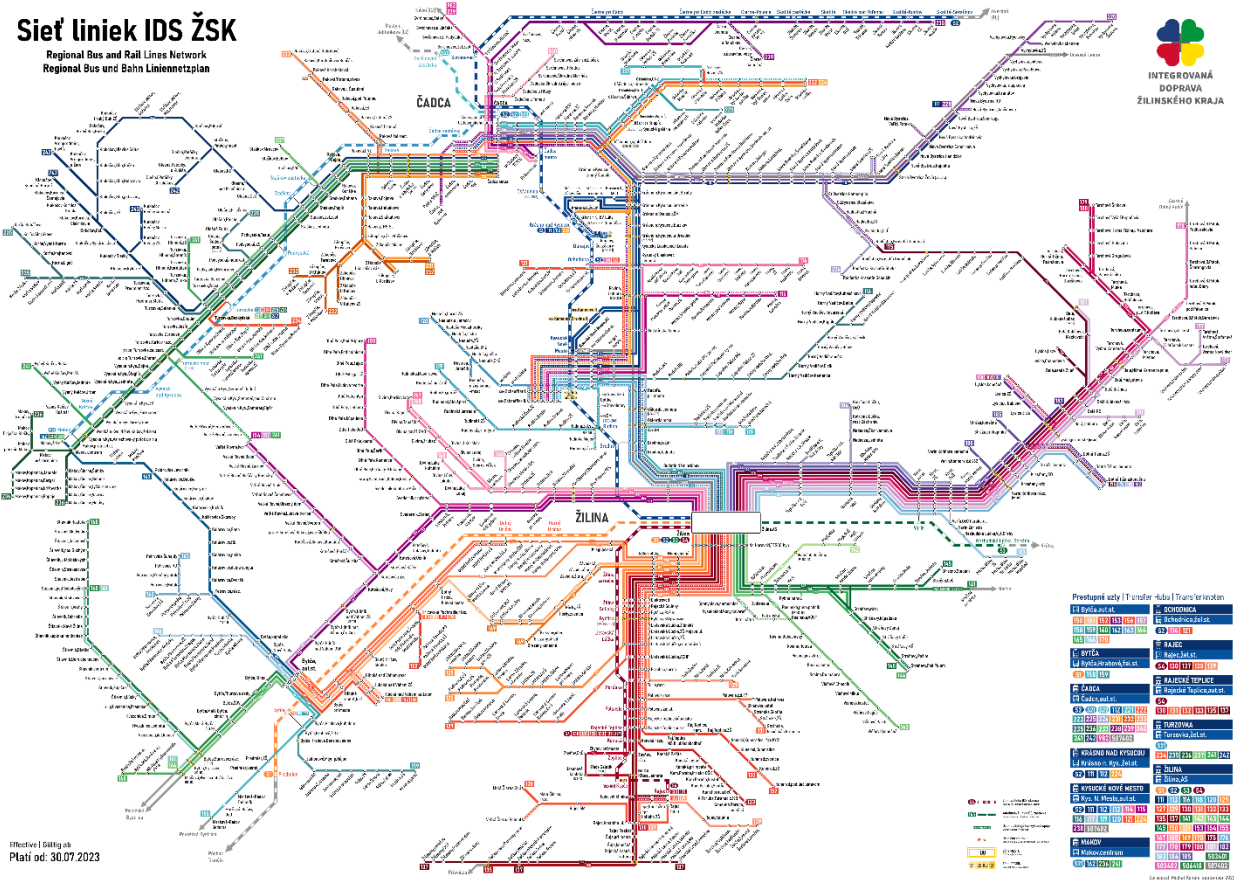
Súčasťou II. fázy IDS ŽSK bolo aj zavedenie nových cestovných poriadkov na novo zaintegrovaných úsekoch. Nové cestovné poriadky sú nadväznú v prestupných uzloch a to nielen na kostrové linky autobusovej dopravy, ale v prípade existencie siete železničnej infraštruktúry najmä na železničnú dopravu. Ušetrené dopravné výkony z celodenných súbežných spojov z koncových obcí až do všetkých okresných miest v rámci dopravného sedla a víkendu boli použité na zlepšenie dopravnej obslužnosti v podobe vyššej frekvencie spojov. Zásadnou zmenou v CP bolo zrušenie priamych autobusových spojov na úseku Čadca – Žilina a späť. Autobusové spoje na predmetnej trase mali pravidelné meškanie niekoľko desiatok minút, resp. v prípade dopravných nehôd sa toto meškanie predlžovalo na hodiny. Na takéto pravidelné meškania, ktoré vzniklo v dôsledku nedostavanej nadradenej cestnej infraštruktúry (diaľnica D3) bolo potrebné reagovať, nakoľko spôsobovalo meškania



cestujúcim do svojich cieľov, ako aj presun meškaní na ďalšie a ďalšie spoje počas dňa s dôsledkom nepredvídateľných predĺžení pracovných zmien vodičov. Prestupným miestom pre skrátené spoje sa stala železničná stanica v meste Krásno nad Kysucou. Prestupné miesto v Krásne nad Kysucou slúži pre obyvateľov Oščadnickej, Bystrickej doliny a mestskej časti Horelica mesta Čadca – príchody autobusov boli upravené tak, aby nadväzovali na vlaky s dostatočným časom potrebným na prestup na vlak, resp. z vlaku na autobus. Následne je zabezpečené pokračovanie spojov smerom na Kysucké Nové mesto, tak aby bola zabezpečená dopravná obslužnosť ďalších obcí nachádzajúcich sa medzi mestami Krásno nad Kysucou a Kysucké Nové Mesto, pričom cestujúci majú možnosť prestupu v KNM na vlak alebo autobus smerujúci do ZA. Všetky prestupy sú garantované a sledované prostredníctvom dispečerov dopravcu a kontrolované zo strany dispečingu Organizátora, t. j. spoločnosti Integrovaná doprava Žilinského kraja a na pravidelnej báze vyhodnocované. To znamená, že v prípade meškania autobusov/vlakov autobusy čakajú na príchody predmetných spojov, tak aby sa cestujúci prepravili bezpečne a načas do svojich cieľov ciest. Cieľom nových cestovných poriadkov je postupne učiť cestujúcich prestupovať a ušetrené výkony použiť na zahustenie spojov na potrebný interval v zmysle stanovených štandardov dopravnej obslužnosti v rámci PDO ŽSK (Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja) alebo na naplnenie štandardov v podobe prvého ranného či posledného večerného spoja, z tej ktorej obce, či časti kraja. Pri návrhoch sa bezpodmienečne prihliadalo na obsaditeľnosť spojov a kapacitné možnosti vozidiel verejnej osobnej dopravy. V celom Žilinskom samosprávnom kraji bude postupne dochádzať k harmonizácii prestupných miest medzi autobusmi a vlakmi, resp. autobusmi a autobusmi. Vo všeobecnosti ide o nastavenie spojov verejnej osobnej dopravy do taktového režimu, tzn. aby odchádzali v pravidelnejších intervaloch či vyplnili „diery“ v dopravnej obslužnosti počas dopravného sedla, resp. počas dní pracovného pokoja. Zavedené boli tri režimy premávania – pracovné dni školského vyučovania, pracovné dni počas školských prázdnin a víkendy + sviatky.

Sieť liniek IDS ŽSK

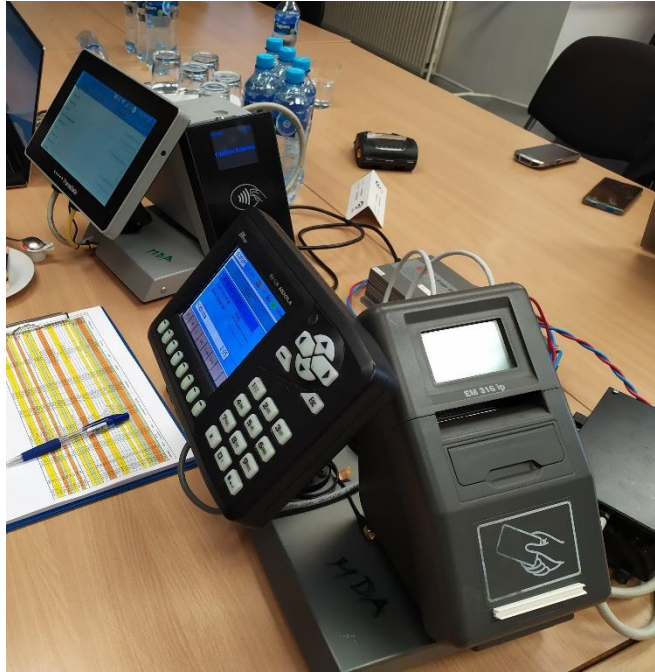
Regional Bus and Rail Lines Network
Regional Bus und Bahn Linienetzplan



Obr. 6 Sieť liniek v I. etape IDS ŽSK

3.4 Testovanie vzájomnej kompatibility systémov

Pre úspešné zrealizovanie II. fázy IDS ŽSK bolo potrebné jednotlivé technické a tarifné podmienky implementovať do vybavovacích systémov dopravcov. Správnosť vybavenia a pripravenosť jednotlivých systémov, bola testovaná počas integračných testov. **Po úspešnom absolvovaní integračných testov mohla byť dňa 30.7.2023 oficiálne spustená II.fáza IDS ŽSK, čo zároveň znamenalo završenie I. etapy IDS ŽSK.**



Obr. 7 Vybavovacie zariadenia počas integračných testov

3.5 Marketingové aktivity v II. fáze IDS ŽSK

Prezentácia spoločnosti, resp. samotného IDS ŽSK prebieha kontinuálne v rôznych formách. Nakoľko v roku 2023 prišlo k výraznému rozšíreniu IDS, veľká časť komunikácie smerom k verejnosti bola spojená s edukáciou a zabezpečením potrebných informácií v tejto oblasti.

Zrealizované marketingové aktivity v roku 2023:

- Pravidelná aktualizácia webového sídla spoločnosti IDŽK – www.idzk.sk
- Aktívna komunikácia na sociálnych sieťach FB, Instagram, Youtube
- Zabezpečenie kontaktnej kampane
 - informačné plagáty na autobusoch PAD
 - označenie predajných miest dopravcov nálepkami IDŽK
 - informácie vo vozidlách zapojených dopravcov v elektronickej podobe
 - plagáty a informačné tabule na vybraných prestupných miestach
 - informačné letáky do schránok v súvislosti s rozšírením IDS ŽSK



- Realizácia informačných videí
- Pravidelné mailová a telefonická komunikácia s verejnosťou

Pri marketingových aktivitách a informovaní o IDS ŽSK, spolupracuje IDŽK so zapojenými dopravcami a objednávateľmi vo forme konzultácií aktuálnych tém, ako aj formou využívania ich komunikačných kanálov na propagáciu systému. V roku 2023 boli zo strany IDŽK pripravené dve inštruktážne videá, ktoré slúžili na informovanie ohľadom rozšírenia územia a nových možností pre cestujúcich. IDŽK sa tiež zapojila do prípravy a realizácie videí so Sekciou pre mládež ŽSK, ktoré mali slúžiť pre priblíženie integrovanej dopravy najmä pre študentov.

4 Realizované kroky a úlohy od vzniku spoločnosti

- **Obstaranie, spustenie a prevádzka dispečersko-klíringového systému DCS**
- **Postupná realizácia harmonizácie – nadväznosti prímestskej a železničnej dopravy**
- **Štandard vybavenia zastávok a označnikov IDS v ŽSK**

V rámci uvedeného štandardu prebehlo detailne posúdenie „pasportizácia“ zastávok a prestupných bodov – podklad k PDO ŽSK (pre potreby rokovania o realizácii ich obnovy, výstavby alebo opravy).

- Štúdia: Komplexná technicko-technologická špecifikácia a dopravnoprepravná analýza intermodálneho prestupného bodu Rajec
- Analýza železničnej trate Žilina – Rajec – stavebno-technické riešenia pre zvýšenie priepustnosti regionálnej trate
- **Nadväzné spoje v prestupnom bode Krásno nad Kysucou, žel. stanica z „bystrickej a oščadnickej doliny“**
- **Príprava cestovných poriadkov a rámcových obehov vozidiel v zmysle PDO a nastavených štandardov (princíp nosných a obslužných liniek)**
 - Oblasť „rajecko“
 - Oblasť Kysuce
 - Celý región Horného Považia a Kysúc (ako podklad k VO na dopravcov v rámci objednávateľa ŽSK)
 - Celý región Turiec (ako podklad k VO na dopravcov v rámci objednávateľa ŽSK)
 - Celý región Liptov a Orava (ako podklad k VO na dopravcov v rámci objednávateľa ŽSK)
- **Zmena tarify prímestskej dopravy z pásmovej (neprestupnej) na kilometrickú (prestupnú).** Princíp fungovania kilometrickej tarify – „základná sadzba + sadzba za prejdený kilometer, pri prestupe do 30 minút sa cestujúcemu nezapočíta základná sadzba, len sadzba za prejdený kilometer.



- **Príprava podkladov pre VO v rámci opakovane vyhlasovaných súťaží na prímestských dopravcov v rámci ŽSK**
 - Technicko – prevádzkové štandardy, podmienky zapojenia sa do integrácie, zapojenie sa do DCS, kartové štandardy....
- **Schvaľovanie a úprava vypracovaného návrhu jednotnej Tarify pre pilotné územie**
- **Schvaľovanie a úprava vypracovaného návrhu jednotného Prepravného poriadku**
- **Príprava podkladov pre pracovnú skupinu ŽSK**
- **Príprava jednotlivých štandardov pre VOD**
- **Príprava a podpis zmluvy o spolupráci pre dopravné spoločnosti**
- **Príprava a rokovania podkladov pre spojenie vybavovacích a predajných zariadení zmluvných dopravcov v rámci IDS** (spojenie IT systémov v oblasti železničnej, prímestskej a mestskej verejnej osobnej dopravy na území krajského mesta Žilina)
- **Súbežne prebiehajúce procesy spojené s budovaním samotnej spoločnosti IDŽK**
 - Registratúrny plán spoločnosti a príslušné interné smernice. Po schválení a zavedení registratúrneho poriadku, usporiadanie a kategorizácia všetkých písomností trvalej dokumentárnej hodnoty spoločnosti (zmluvy, písomnosti, atď.)
 - Registrácia ochrannej známky – značky/logotyp (úrad priemyselného vlastníctva)
 - Kancelárske priestory (oprava, vybavenie priestorov aby bolo možné postupné rozširovanie spoločnosti v rámci jej zverených kompetencií)
 - Ochrana nakladania s majetkom spoločnosti (zavedenie škodovej komisie a súvisiace interné predpisy)
 - Priebežné vykonávanie základnej finančnej kontroly a s tým súvisiaca pracovná agenda
 - Plnenie povinností v súvislosti so zákonom č. 343/2015 Z.z. o verejnom obstarávaní (informačné povinnosti voči verejnosti a UVO)



- Verejné obstarávanie (zákazky s nízkou hodnotou a nad 10 000 €, podlimitné a nadlimitné zákazky)
- Agenda spoločnosti ako povinnej osoby v zmysle zákona č. 211/2000 Z.z. o slobode informácii
- Zabezpečovanie agendy v súvislosti so zákonom č. 18/2018 Z.z. o ochrane osobných údajov
 - Zabezpečenie financovania spoločnosti vo forme uzatvorenia dotačných zmlúv (možnosť obstarat' potrebné záležitosti na riadny chod spoločnosti)
 - Personálne obsadenie spoločnosti
 - Príprava príkazných zmlúv
 - Zabezpečenie povinných administratívnych úkonov spoločnosti v oblasti BOZP, PZS, GDPR, hygienické potreby, kancelárske potreby, stravovacie karty a pod.,
 - Stretnutia a rokovania pracovnej skupiny pre koordináciu verejnej dopravy v ŽSK (postupné napĺňanie prijatých uznesení)
 - Vytvorenie loga spoločnosti, príprava logo manuálu
 - Vytvorenie webového sídla spoločnosti – zverejňovanie informácii týkajúcich sa spustenia prevádzky integrovaného dopravného systému na území ŽSK
 - Zapojenie sa do Výzvy na financovanie z EÚ fondov vybraných aktivít spoločnosti v rámci výzvy na predkladanie ŽoNFP na zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy, kód výzvy: IROP-PO1-SC121-2019-48. Výzva vyhlásená v rámci špecifického cieľa 1.2.1 – Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy.
 - Vypracovanie dokumentu – Dopravná koncepcia verejnej osobnej dopravy v IDS ŽSK
 - Pasportizácia vybraných zastávok a prestupných miest v rámci pilotného územia – Čadca a Rajecká dolina – bola potrebná osobná



obhliadka na vykonanie zhodnotenia aktuálneho stavu prestupných miest a v prípade nedostatkov vypracovanie návrhov na zlepšenie.

- **Vypracovanie Plánu dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja**

Na základe príkaznej zmluvy uzatvorenej medzi IDŽK a ŽSK bolo úlohou vypracovať Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja (PDO ŽSK) v zmysle platnej legislatívy SR. V PDO ŽSK sú stanovené ciele a rámcové zámery na ponuku prepravných výkonov a ich financovanie, ako i nutné investície na základe existujúcej alebo plánovanej štruktúry osídlenia a prognózy očakávaných prepravných prúdov.

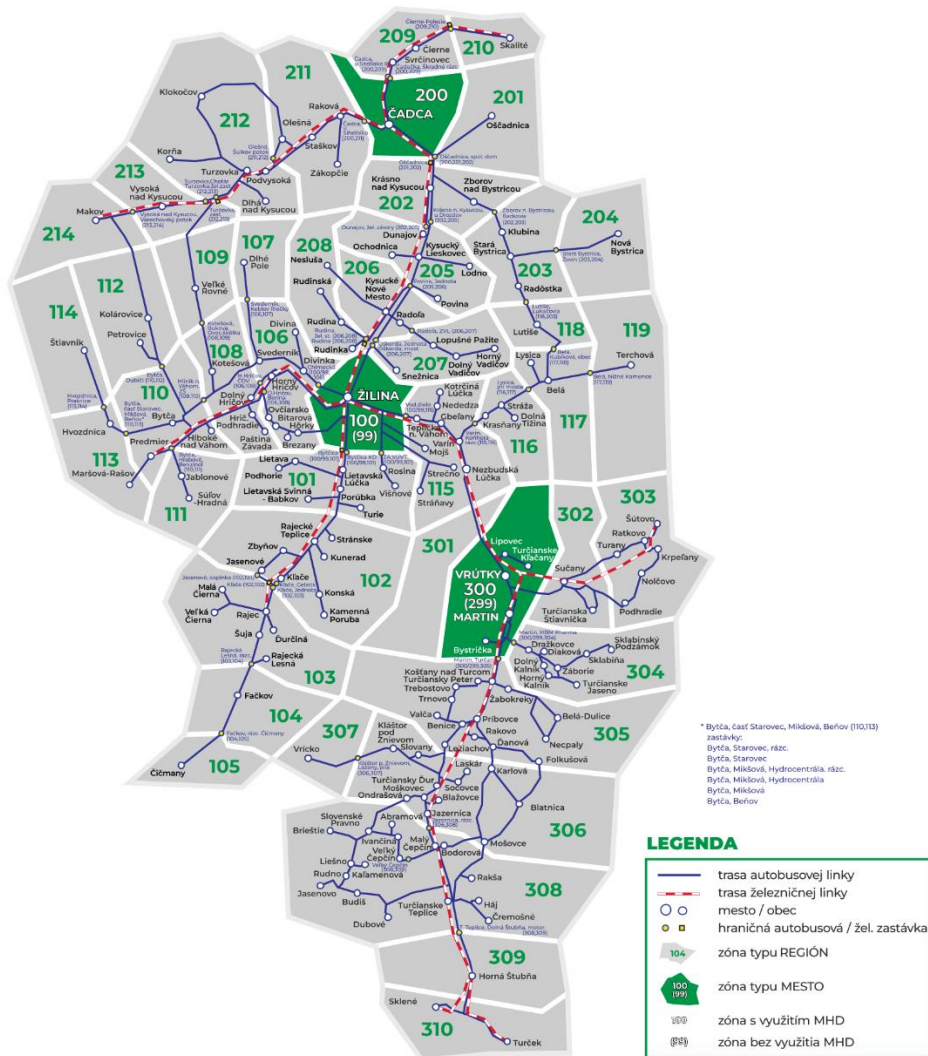
- **Marketingová podpora a realizácia marketingových aktivít**

- **Spustenie ostrej prevádzky IDS ŽSK na pilotnom území Žilinského samosprávneho kraja**

- **Zavedenie IDS ŽSK na celé územie definované v I. Etape rozvoja IDS ŽSK**

5 Hlavné ciele pre rok 2024

V záujme spoločnosti IDŽK, s.r.o. je naplnenie hlavných cieľov, ktoré sú určené v nasledujúcich kapitolách.



ORGANIZÁTOR:
Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o.
info@idzk.sk | www.idzk.sk

DOPRAVCOVIA ZAPOJENÍ V IDS ŽSK:



Obr. 8 Návrh schémy tarifných zón pre II. etapu IDS ŽSK



5.1 Spustenie a prevádzka II. etapy IDS ŽSK

Po úspešnom zavedení integrovaného dopravného systému na celé územie Kysúc, Horného Považia a mesta Žiliny, ktoré predstavovalo zavŕšenie I. Etapy rozvoja IDS ŽSK, prichádza zo strany IDŽK realizácia potrebných krokov na integráciu II. Etapy IDS ŽSK.

II. Etapa IDS ŽSK, ktorej realizácia bude prebiehať v roku 2024, predstavuje zavedenie integrovaného systému na celé územie Turca. V praxi to bude znamenať úplnú prevádzkovú a tarifnú integráciu tohto územia.

Dôležitou úlohou pre rok 2024 bude naďalej efektívne prevádzkovať a dohliadať nad plynulým prevádzkovaním integrovanej dopravy už na zaintegrovanom území (okresy Žilina, Bytča, Čadca, Kysucké Nové Mesto) a zároveň pripraviť všetky podklady súvisiace s rozšírením IDS ŽSK na územie regiónu Turiec.

Rozšírenie územia IDS ŽSK do regiónu Turiec prinesie do systému nové dopravcu Dopravný podnik mesta Martin, s.r.o., a taktiež nového objednávateľa v podobe mesta Martin. IDŽK ako organizátor IDS ŽSK bude s jednotlivými zmluvnými stranami postupne uzatvárať zmluvy a dodatky k zmluvám v nadväznosti na uzatvorené zmluvné vzťahy nevyhnutné k prevádzke integrovaného dopravného systému.

Povinné zmluvné vzťahy:

- *Dohoda o spolupráci pri realizácii Integrovaného dopravného systému v Žilinskom kraji a príľahlých záujmových regiónoch medzi jednotlivými objednávateľmi*
- *Zmluva o spolupráci pri prevádzke Integrovaného dopravného systému v Žilinskom kraji uzatvorená medzi organizátorom a jednotlivými dopravcami*
- *Zmluva o finančnom vyrovnaní medzi dopravcami spolupracujúcimi s Organizátorom pri prevádzke Integrovaného dopravného systému v Žilinskom kraji*

Nevyhnutnosťou pre plynulé spustenie II. etapy IDS ŽSK bude aktualizácia strategických dokumentov, ktorých podoba bude postupne finalizovaná na základe rokovaní založenej pracovnej skupiny pre koordináciu verejnej dopravy v Žilinskom samosprávnom kraji, za účasti všetkých zapojených dopravcov a ich objednávateľov.



Príprava a aktualizácia dokumentov potrebných k spusteniu II. Etapy IDS ŽSK:

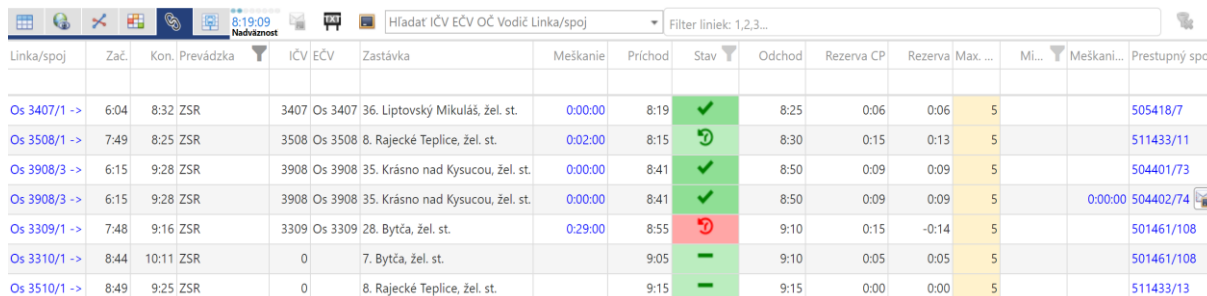
- Prepravný poriadok IDS ŽSK, ktorého súčasťou je Tarifa IDS ŽSK
- Metodika del'by tržieb medzi dopravcov v IDS ŽSK,
- Štandard dátových a finančných tokov v IDS ŽSK,
- Kartové štandardy (IDZK_Procesy_Dopravcovia, IDZK_Procesy_Karta),
- Modelová del'ba tržieb, Opis modelového výpočtu del'by tržieb – výpočet dopadov,
- Zaradenie zastávok PAD, MHD a železničných staníc do tarifných zón a tarifných oblastí + mapy zón pre pilotné územie.

5.2 Optimalizácia cestovných poriadkov v rámci II. etapy IDS ŽSK

So zavedením IDS ŽSK na územie regiónu Turiec dochádza aj k optimalizácii cestovných poriadkov. V tejto súvislosti prebehlo zo strany IDŽK riadne informovanie všetkých starostov dotknutých obcí s možnosťou diskusie a predkladania pripomienok k predloženým cestovným poriadkom. CP vychádzajú z VO na zmluvných dopravcov v rámci prímestskej autobusovej dopravy ŽSK. Prvá optimalizácia cestovných poriadkov na území regiónu Turiec vstúpila do platnosti 10.12.2023. Nastavenie nových cestovných poriadkov nadväzuje na napĺňanie stanovených štandardov dopravnej obslužnosti v rámci PDO ŽSK (Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja), resp. k zabezpečeniu štandardov v podobe prvého ranného či posledného večerného spoja, z tej ktorej obce, či časti kraja. Po úplnom tarifnom zaintegrovaní celého územia regiónu Turiec bude opätovne prebiehať optimalizácia CP s cieľom plnohodnotného poskytnutia nie len časových ale aj finančných benefitov zavedeného IDS ŽSK pre cestujúcu verejnosť. V súlade so stratégiou IDS bude optimalizácia cestovných poriadkov prebiehať s nadväznosťou v prestupných uzloch. V prípade existencie železničnej infraštruktúry budú nadväznosti zabezpečované na železničnú dopravu, resp. do doby navýšenia kapacity železničnej dopravy na nevyhnutnú úroveň na doplnujúce nosné linky autobusovej dopravy. Ušetrené dopravné výkony z celodenných súbežných spojov budú použité na zlepšenie dopravnej obslužnosti v podobe vyššej frekvencie spojov.

5.3 Kontrola dodržiavania nadväzností a prerozdelenie tržieb

V súvislosti s prevádzkou a postupným rozširovaním IDS ŽSK, ako aj s nastavovaním nových cestovných poriadkov, ktorých podstata je v nadväznosti v prestupných uzloch, musia byť zabezpečené a dodržiavané pravidlá nadväznosti. Dodržiavanie stanových garantovaných nadväzností je zabezpečované prostredníctvom dispečerov dopravcu a pravidelnú kontrolu a vyhodnotenie vykonania určených nadväzností zabezpečuje IDŽK prostredníctvom svojho dispečersko-clearingového systému (DCS). IDŽK prostredníctvom DCS zabezpečuje plnohodnotné fungovania IDS ŽSK s ohľadom na monitoring dopravy a s tým súvisiace parametre, ktoré sú kontrolované dispečerskou časťou softvérového vybavenia. Clearingová časť DCS plní nemenej dôležitú úlohu zberu dát o predaných cestovných lístkoch a správneho prerozdelenia tržieb pre každého z dopravcov zapojených do DCS. Plnenie dát do systému DCS je zabezpečované na základe zmluvných vzťahov IDŽK a zapojených dopravcov.



Linka/spoj	Zač.	Kon.	Prevádzka	IČV	EČV	Zastávka	Meškanie	Príchod	Stav	Odchod	Rezerva CP	Rezerva	Max. ...	Mi...	Meškani...	Prestupný spoj
Os 3407/1 ->	6:04	8:32	ZSR	3407	Os 3407	36. Liptovský Mikuláš, žel. st.	0:00:00	8:19	✓	8:25	0:06	0:06	5			505418/7
Os 3508/1 ->	7:49	8:25	ZSR	3508	Os 3508	8. Rajecké Teplice, žel. st.	0:02:00	8:15	🔄	8:30	0:15	0:13	5			511433/11
Os 3908/3 ->	6:15	9:28	ZSR	3908	Os 3908	35. Krásno nad Kysucou, žel. st.	0:00:00	8:41	✓	8:50	0:09	0:09	5			504401/73
Os 3908/3 ->	6:15	9:28	ZSR	3908	Os 3908	35. Krásno nad Kysucou, žel. st.	0:00:00	8:41	✓	8:50	0:09	0:09	5	0:00:00		504402/74
Os 3309/1 ->	7:48	9:16	ZSR	3309	Os 3309	28. Bytča, žel. st.	0:29:00	8:55	🔄	9:10	0:15	-0:14	5			501461/108
Os 3310/1 ->	8:44	10:11	ZSR	0		7. Bytča, žel. st.		9:05	—	9:10	0:05	0:05	5			501461/108
Os 3510/1 ->	8:49	9:25	ZSR	0		8. Rajecké Teplice, žel. st.		9:15	—	9:15	0:00	0:00	5			511433/13

Obr. 9 Náhľad sledovania nadväzností prostredníctvom DCS

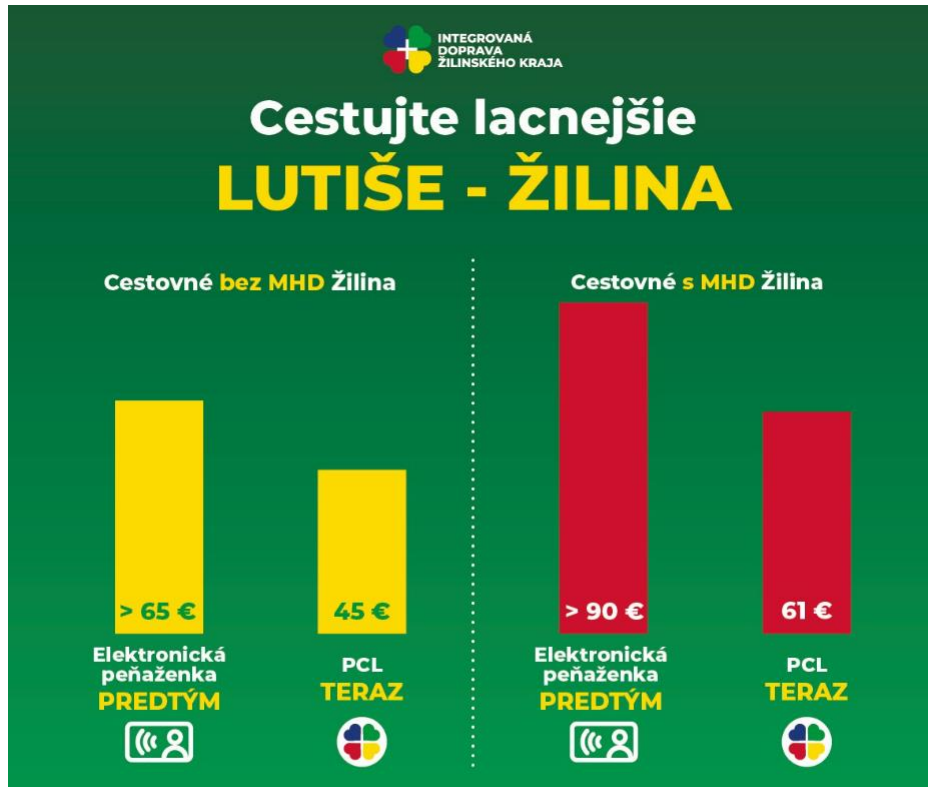
5.4 Marketingová podpora a komunikácia

Úlohou spoločnosti bude naďalej prostredníctvom marketingových aktivít zvyšovať povedomie o IDS ŽSK a prezentovať benefity, ktoré využívaním IDS cestujúcej verejnosti plynú. Dôležitou udalosťou v roku 2024, na ktorú sa bude IDŽK v rámci marketingovej podpory zvlášť zameriavať bude zavedenie II. etapy IDS ŽSK. Dôležitým prvkom pre zabezpečenie informácií smerom k cestujúcim bude aj pokračovanie v marketingovej spolupráci so zapojenými dopravcami a ich objednávateľmi.



Pripravované aktivity a komunikačné oblasti:

- Komunikácia s verejnosťou
 - web sídlo IDŽK
 - sociálne siete
 - mailová a telefonická podpora
 - zapojení dopravcovia a ich objednávateľia
 - tlačová forma (noviny, letáky)
 - účasť na verejných podujatiach
 - informácie poskytnuté prostredníctvom médií
- Edukácia a prezentovanie prínosov IDS ŽSK
 - prezentačné videá na podporu využívania IDS
 - prezentácia cenových porovnaní
 - komunikácia špecifik a najčastejších otázok
- Komunikácia aktuálneho stavu vo VOD
 - vyjadrenie sa aktuálnym témam vo VOD z pohľadu IDŽK
 - prezentácia dôležitých udalostí a zmien vo VOD
- Komunikácia pripravovaných krokov v IDS ŽSK
 - príprava a realizácia kampane v súvislosti so zavedením II. etapy IDS ŽSK
 - informácie o pripravovaných zmenách a aktivitách v IDS ŽSK



Obr. 10 Príklad prezentovaného cenového zvýhodnenia IDS ŽSK

5.5 Modernizácia prestupných uzlov

V rámci spolupráce s krajskou, resp. obecnou samosprávou sa očakáva postupné vybudovanie a modernizácia prestupných terminálov v rámci verejnej osobnej dopravy. Spoločnosť má pripravené štúdie realizovateľnosti prestupných miest Kysucké Nové Mesto a Rajec. Cieľom je hľadať spoločné riešenia pre spolufinancovanie uvedených aktivít v rámci fondov EÚ.

5.6 Ďalšie aktivity pre rok 2024:

- Mobilná aplikácia – zabezpečenie procesov smerujúcich k vyhláseniu VO

Cestujúci si budú môcť zakúpiť celý sortiment cestovných lístkov IDS ŽSK prostredníctvom svojho mobilného zariadenia.



Obr. 11 Zobrazenie mobilnej aplikácie v smartfóne

- **Predaj cestovného lístka (CL) bez zápisu do čipu bezkontaktnéj čipovej karty (BČK)**

V prípade pripravenosti zapojených dopravcov budú všetky elektronické jednorazové lístky a predplatné cestovné lístky iba priradené k SNR číslu BČK a nebudú zapísané priamo do čipu BČK

- **Zvýhodnenie cestujúcich z tarifnej oblasti REGIÓN do tarifnej oblasti MESTO Žilina pri využití jednorazových elektronických cestovných lístkov**

Zvýhodnený prestup pre cesty medzi tarifnými oblasťami REGIÓN a MESTO Žilina bude znamenať zníženie ceny cestovného o určitú sadzbu v ďalšom spoji, ak sa prestup uskutoční do 30 min.

- **Zavedenie jednorazového cestovného v rámci celého regiónu**

- **Rokovanie so zástupcami miest a obcí v súvislosti s definovaním kompetencií pri zabezpečovaní VOD**

6 Základné údaje o spoločnosti

V zmysle naplnenia stratégie tvorby integrácie verejnej osobnej dopravy deklarovanej v Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, ktorého súčasťou je aj Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020 (prijaté uznesenie vlády SR č. 311 z 25. júna 2014), Žilinský samosprávny kraj a Mesto Žilina založili obchodnú spoločnosť, a to podpísaním Spoločenskej zmluvy o založení spoločnosti s ručením obmedzeným Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o., so sídlom Pri Rajčianke 2900/43, 010 01 Žilina, na účel prevádzkovania integrovaného dopravného systému vo verejnom záujme na území Žilinského kraja a na území príľahlých záujmových regiónov.

Základné údaje IDŽK:

- Obchodné meno: Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o.
- Právna forma: spoločnosť s ručením obmedzeným
- Sídlo: Pri Rajčianke 2900/43, 010 01 Žilina
- IČO: 51110369
- DIČ: 2120590252
- IČ DPH: SK2120590252
- Bankové spojenie: SK78 5600 000 0049 2762 4001
- OR: Okresný súd Žilina, oddiel: Sro, vložka č. 68560/L

Spoločnosť IDŽK, s.r.o. bola zapísaná do obchodného registra 15.09.2017, platcom DPH je od 1.12.2017.



7 Predmet činnosti spoločnosti

Prioritným predmetom činnosti spoločnosti je prevádzkovanie integrovaného dopravného systému vo verejnom záujme na území Žilinského samosprávneho kraja a na území príslušných záujmových regiónov. Nasledujú predmety činnosti, rozdelené do kategórií podľa vzťahu k určitým subjektom, ktoré sú priamo nadväzujúce na hlavný predmet:

- Kooperácia pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti na území ŽSK a na území príslušných záujmových regiónov v rámci IDS, a to na základe spoločného verejného záujmu pri riešení otázok VOD a za účelom zabezpečenia najvýhodnejších dopravných a ekonomických podmienok;
- Vzťah IDS ku kraju a obciam, ktorých úlohou je zabezpečenie dopravnej obslužnosti na ich záujmovom území:
 - organizačné zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia formou IDS,
 - sledovanie a vyhodnocovanie vývoja prepravných potrieb, podľa vývoja dopytu spracovanie návrhov a optimalizácia spôsobu zaistenia prepravných potrieb po stránke dopravných technológií, linkového vedenia spojov a cestovných poriadkov,
 - optimalizácia a riadenie finančných tokov vo vnútri systému IDS,
 - navrhovanie a koordinácia zavádzania jednotného prepravného-tarifného a odbavovacieho systému IDS vrátane jeho bezpečnostnej správy,
 - príprava a uskutočňovanie ďalších vývojových krokov IDS,
 - rokovania s novými záujemcami o vstup do IDS a ich začlenenie do IDS,
 - definovanie technicko-prevádzkových štandardov pre verejnú osobnú dopravu v rámci IDS.
- Vzťah IDS k cestujúcim:
 - udržiavanie a zvyšovanie atraktivity verejnej hromadnej dopravy oproti doprave individuálnej,
 - tvorba a prevádzkovanie informačného systému IDS, koordinácia existujúcich informačných systémov.



- Vzťah IDS k dopravcom:
 - definovanie dopravnej zákazky pre bežný rok a zabezpečovanie jej pokrytia dopravcami na základe zmluvných vzťahov medzi dopravcami, spoločnosťou a krajom alebo obcou,
 - koordinácia linkového vedenia spojov a cestovných poriadkov,
 - podávanie návrhov a spolupráca s dopravcami na plánoch dlhodobého investičného rozvoja ich vozového parku, dopravnej infraštruktúry a ďalších nevyhnutných prevádzkových zariadení, ako aj na plánoch ich financovania,
 - spracovanie a uplatnenie modelu pre deľbu prepravných tržieb,
 - formulácia kvalitatívnych a technických štandardov ponúkaných služieb,
 - kontrola dodržiavania dohodnutých výkonov a činností,
 - definovanie, správa a garancia technicko-prevádzkových štandardov pre odbavovacie a predajné zariadenia v rámci verejnej osobnej dopravy v IDS.

7.1 Predmet podnikania spoločnosti

- sprostredkovateľská činnosť v oblasti obchodu, služieb a výroby,
- kúpa tovaru na účely jeho predaja konečnému spotrebiteľovi (maloobchod) alebo iným prevádzkovateľom živnosti (veľkoobchod),
- reklamné a marketingové služby, prieskum trhu a verejnej mienky,
- počítačové služby a služby súvisiace s počítačovým spracovaním údajov,
- administratívne služby,
- prenájom hnutelných vecí,
- informačná činnosť,
- organizovanie športových, kultúrnych a iných spoločenských podujatí,
- vydavateľská činnosť, polygrafická výroba a knižárske práce,
- prenájom nehnuteľností spojený s poskytovaním iných než základných služieb spojených s prenájomom.

7.2 Obchodný podiel

Pod daným pojmom sa predstavujú práva a povinnosti spoločníkov a im zodpovedajúca účasť na spoločnosti. Výška obchodného podielu je určená podľa pomeru



vkladov jednotlivých spoločníkov k základnému imaniu spoločnosti. Obchodný podiel Žilinského samosprávneho kraja je vo výške 65 % a obchodný podiel Mesta Žilina je vo výške 35 %.

7.3 Orgány spoločnosti

Orgány spoločnosti tvoria tri subjekty:

- valné zhromaždenie,
- dozorná rada,
- konateľ spoločnosti.

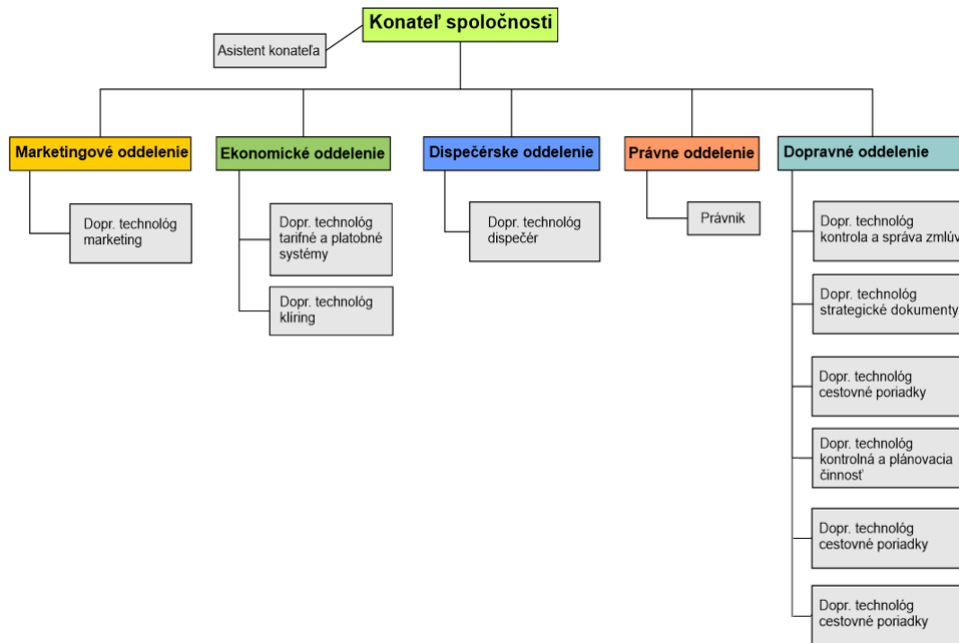
Valné zhromaždenie rozhoduje o veciach v jeho pôsobnosti 2/3 väčšinou všetkých hlasov spoločníkov, resp. o určitých veciach len so súhlasom všetkých spoločníkov. Počet hlasov spoločníka sa odvíja od výšky jeho obchodného podielu (65 hlasov ŽSK, 35 hlasov Mesto Žilina). Okrem rozhodovania o veciach, ktoré patria do pôsobnosti valného zhromaždenia podľa Obchodného zákonníka, rozhoduje aj o schvaľovaní koncepcie rozvoja IDS, schvaľovaní kritérií financovania verejnej osobnej dopravy, schvaľovaní technicko-prevádzkových štandardov pre verejnú osobnú dopravu, o schvaľovaní tarifnej politiky a jednotných prepravných podmienok.

Dozorná rada pôsobí ako kontrolný orgán, pozostáva z dvoch zástupcov ŽSK a jedného zástupcu Mesta Žilina.

Konateľ spoločnosti je štatutárnym a zároveň riadiacim orgánom spoločnosti, vykonáva svoju funkciu ako spoločný zástupca oboch spoločníkov.

Užšia špecifikácia spoločnosti, jednotlivé práva a povinnosti spoločníkov sú stanovené spoločenskou zmluvou, ktorá bola schválená na jednotlivých zastupiteľstvách oboch spoločníkov.

7.4 Organizačná štruktúra zamestnancov



Obr. 12 Grafické znázornenie organizačnej štruktúry spoločnosti

Spoločnosť IDŽK, s.r.o. má aktuálne okrem konateľa jedenásť zamestnancov. Plánom v roku 2024 je prijať do trvalého pracovného pomeru jedného nového zamestnanca na pozíciu dopravného technológa pre oblasť cestovných poriadkov.

V prípade presunu kompetencií z jednotlivých objednávateľov v oblasti správy a kontroly zmlúv o službách vo verejnom záujme bude potrebné rozšírenie organizačnej štruktúry o ďalších zamestnancov nevyhnutných na vykonávanie tejto činnosti.

Konateľ a zároveň **riaditeľ spoločnosti** zodpovedá za celkový chod spoločnosti, zastupuje ju navonok v súlade so schválenou spoločenskou zmluvou. Plánom do budúcnosti je postupné vybudovanie spoločnosti, ktorá by plnohodnotne vykonávala funkciu organizátora verejnej dopravy na území Žilinského kraja.

Asistent konateľa – administratívny pracovník – zodpovedá za administratívu, úhradu faktúr, evidenciu pošty, správu dochádzky a miezd zamestnancov, prípravu podkladov pre účtovníctvo.

Dopravný technológ (10 pracovníci) zodpovedajúci za zverenú oblasť:



Pre strategické dokumenty – zodpovedá za vypracovanie strategických dokumentov, realizuje analýzy, postupne vytvára štandardy kvality, zodpovedá za vytvorenie spoločného Prepravného poriadku IDS ŽSK a ďalších pridelených dokumentov.

Pre cestovné poriadky – zodpovedá za koordináciu činnosti a nadväznosti liniek a spojov zapojených dopravcov, vytváranie cestovných poriadkov, zodpovedá za posilnenie spojov v ranej a poobednej špičke podľa potrieb cestujúcich.

Pre tarifné a platobné systémy – zodpovedá za vytvorenie Tarify IDS ŽSK a s tým súvisiacich dokumentov, realizuje prerozdelenie tržieb pomocou softvérového systému, vytvára analýzy a cenové porovnania a pod.

Pre klíring – zodpovedá za kontrolu dát a správne prerozdelenie tržieb pre všetkých zapojených dopravcov v systéme.

Pre oblasť marketingu – zodpovedá za reprezentáciu spoločnosti mediálnou formou, dohliada na tvorbu webového sídla spoločnosti, aktualizácie a pridávanie noviniek, zaujímavostí, obmedzení a zmien v rámci IDS ŽSK, realizuje marketingovú propagáciu.

Pre oblasť dispečingu – zodpovedá za postupné budovanie a rozširovanie dispečingu IDS ŽSK a kontrolu dodržiavania nadväzností v systéme

Pre oblasť kontroly a správy zmlúv vo VZ – zodpovedá za plnenie zmluvných povinností dopravných spoločností, ktoré realizujú výkony vo verejnom záujme na území Žilinského kraja na základe zverených kompetencií zo strany jednotlivých objednávateľov.

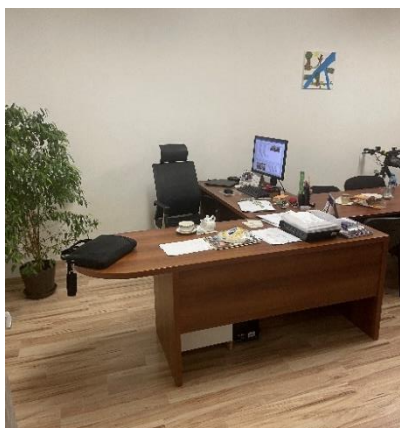
Pre oblasť kontrolnej a plánovacej činnosti – zodpovedá za kontrolu a dodržiavanie štandardov a zmluvných povinností zo strany zapojených dopravcov.

Právnik spoločnosti zodpovedá za právnu oblasť spoločnosti ako je príprava zmluvných vzťahov s dopravcami, dodávateľmi, príprava podkladov pre verejné obstarávanie, interné poradenstvo v spoločnosti, príprava legislatívnych úprav ako aj koncepčných materiálov súvisiacich so zabezpečením verejnej dopravy a samotného systému IDS v záujmovom území, riešenie vzniknutých sporov a pod. Je zodpovedný za finančnú kontrolu v rámci vnútorných procesov spoločnosti a povinností vyplývajúce z platnej legislatívy v oblasti povinného zverejňovania dokumentov (zmluvy, faktúry, objednávky,...).

7.5 Prevádzkové priestory spoločnosti

Spoločnosť IDŽK, s.r.o. má sídlo v prenajatých priestoroch Bábkového divadla Žilina. Ide o administratívne priestory pod vlastníctvom Žilinského samosprávneho kraja. Na základe uzatvorenej nájomnej zmluvy si spoločnosť prenajíma kancelárske priestory o výmere cca 300 m² a časti parkoviska o výmere 25 m². Výška nájomného, vrátane energií je 1940,30 €/mesiac.

Na základe zámeru ŽSK ako vlastníka predmetnej nehnuteľnosti prebehla rekonštrukcia strechy, sociálnych zariadení a výmena okien. Do budúca sa počíta aj s kompletnou rekonštrukciou administratívnej budovy. V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že rekonštrukcia budovy (kúrenie, zateplenie, el. rozvody) je nevyhnutná, nakoľko stav administratívnych priestorov sa pomaly stáva nevyhovujúci pre každodennú pracovnú činnosť.



Obr. 13 Vnútorne priestory kancelárii IDŽK



Obr. 14 Zasadacia miestnosť IDŽK



Obr. 15 Vonkajšie priestory IDŽK

8 Špecifikácia trhu

Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020 (prijaté uznesenie vlády SR č. 311 z 25. júna 2014) v zásade pomenúva hlavne nedostatky v rámci zabezpečovania verejnej dopravy na území Slovenskej republiky.

Na zabezpečenie ďalšieho rozvoja verejnej osobnej dopravy je potrebné zabezpečiť elimináciu identifikovaných negatívnych stránok, úzkych miest a obmedzení. Tie sa týkajú organizácie, prevádzky a infraštruktúry.

8.1 Organizačná

Založenie prvej asociácie na Slovensku, ktorej cieľom je vzájomná spolupráca a výmena informácií v oblasti organizácie verejnej osobnej dopravy, najmä v oblasti integrovaných dopravných systémov. Ide o záujmové združenie právnických osôb s názvom Slovenská asociácia organizátorov verejnej dopravy (SAOVD) so sídlom v Žiline. Zakladajúcimi členmi sa stali Bratislavská integrovaná doprava, a.s., Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o. a IDS Východ, s.r.o. – organizátor Integrovanej dopravy Košického a Prešovského kraja. V júli 2022 sa SAOVD rozrástlo o nového člena organizátora integrovaného dopravného systému v Banskobystrickom samosprávnom kraji s názvom Organizátor IDS BBSK, a.s. Integrované dopravné systémy slúžia k zabezpečeniu vzájomnej previazanosti a koordinácii jednotlivých dopravných módov, z dôvodu rozdielnych objednávateľov dopravných výkonov na území Slovenskej republiky.

8.2 Prevádzková

Železničná doprava ponúka v súčasnosti na mnohých regionálnych traťových úsekoch nedostatočnú kapacitu na uspokojenie zvýšených prepravných nárokov na zabezpečenie, resp. prevzatie nosnej úlohy v rámci dopravnej obslužnosti ŽSK. Je potrebné navýšenie dopravných výkonov v oblasti regionálnej prímestskej osobnej železničnej dopravy.

Prímestská autobusová doprava prevádzkovaná na objednávku samosprávnych krajov trpí úbytkom cestujúcich v minulých rokoch z dôvodu nízkej miery konkurencieschopnosti voči individuálnej automobilovej doprave.



Mestské dopravy v rámci jednotlivých miest ŽSK nie sú dostatočne prepojené s regionálnou ani diaľkovou dopravou a to ani po tarifnej ani po dopravnej stránke.

Pre koordináciu železničnej, autobusovej prímestskej dopravy a mestskej hromadnej dopravy chýbajú prestupné body medzi jednotlivými druhmi dopravy, moderné komunikačné zariadenia medzi vozidlami a dispečingami a prvky integrácie dopravných systémov.

Výrazný podiel na úbytku cestujúcich vo verejnej osobnej doprave mala pandémia koronavírusu, kedy boli štátom nariadené opatrenia k obmedzeniu pohybu a cestujúca verejnosť už nemala svoj každodenný cieľ cesty do zamestnania.

8.3 Infraštruktúra

Identifikovanými infraštruktúrnymi problémami železničnej regionálnej dopravy sú vo vzťahu k železničnej osobnej doprave najmä nedostatočne udržiavaný a zanedbaný charakter železničných staníc a zastávok v ich verejnosti prístupných častiach, nie vždy optimálne rozmiestnenie tarifných bodov, neprispôsobené vývoju osídlenia v ostatnom čase, nízke rýchlosti na perspektívnych tratiach, vhodných na prevzatie líniovej obsluhy svojho územia (obmedzená traťová rýchlosť, jej prechodné a bodové obmedzenia). Taktiež nepostačujúca kvalita vozového parku. Veľkým nedostatkom sú chýbajúce dopravné výkony, aby regionálna železničná doprava na seba mohla v plnej miere prevziať svoju nosnú úlohu v rámci zabezpečenia dopravnej obslužnosti regiónu ŽSK.

V autobusovej doprave je nedostatkom nízka úroveň zastávok a staníc ako aj nízky rozsah doplnkových služieb. Taktiež začína byť problémom cestovná rýchlosť, a to vzhľadom na priepustnosť cestných komunikácií.

V mestskej hromadnej doprave je najväčším problémom chýbajúca alebo nedostatočná infraštruktúra pre zvýhodnenie verejnej dopravy, ako napr. samostatné jazdné pruhy pre vozidla VOD. Mestské komunikácie sú hlavne v období dopravnej špičky veľmi preťažené a vozidlá MHD sú súčasťou kongescií spoločne s vozidlami IAD.

Vo všeobecnosti VOD neprospieva nízka úroveň preferencie vozidiel, nedostatočná informovanosť cestujúcej verejnosti a zastaraná infraštruktúra zázemia cestujúcej verejnosti a jeho vybavenia – chýbajú parkoviská pre osobné vozidlá a taxíky a odstavné plochy pre



bicykle a motocykle, úschovne batožiny v blízkosti zastávok a staníc verejnej osobnej dopravy, chýba infraštruktúra pre ekologické systémy dopravy – cyklotrasy, cyklistické chodníky.

Vo viacerých prípadoch jednotlivé druhy dopráv na seba nenadväzujú, neexistuje jednotný spoločný doklad a môžeme pozorovať rozdielny prístup k základným štandardom poskytovaných služieb (rozdielne prepravné a tarifné podmienky, rozdielne štandardy kvality a pod...). Preto je nevyhnutné, aby sa prešlo na účelnú spoluprácu všetkých systémov verejnej dopravy, pri ktorých bude v jednej línii použitý a financovaný len ten dopravný mód, ktorý je na danom území efektívnejší.

9 Webové sídlo spoločnosti

Spoločnosť IDŽK spravuje funkčnú, prehľadnú a bezpečnú webovú stránku pre všetkých návštevníkov. Webové sídlo spoločnosti www.idzk.sk poskytuje informácie týkajúce sa samotnej prevádzky integrovaného dopravného systému na území Žilinského kraja, informácie o spojeniach, aktualitách, ako aj o fungovaní spoločnosti z pozície organizátora. Informácie uverejnené na danom odkaze musia byť zrozumiteľné, aby návštevník webovej stránky vyhľadal všetky požadované informácie rýchlo a jednoducho.



Obr. 16 Náhľad webového sídla spoločnosti IDŽK

9.1 Logo spoločnosti

Logo spoločnosti IDŽK odráža filozofiu a ciele spoločnosti. Logo bolo navrhnuté v tvare štvorlístka, kde bol uprednostnený jednoduchý motív loga s prehľadnými líniami. Dobré logo si vyžaduje dobrý nápad, tak ako v našom prípade a to zobrazením symboliky štvorlístka, ktorý sa používa v prípadoch, keď niekomu chceme popriať šťastie, čo znamená pranie šťastnej cesty cestujúcim, ktorí využijú pre cestovanie služby integrovaného dopravného systému v Žilinskom samosprávnom kraji. K logu sa viaže aj motto „Šťastnú cestu Vám praje Integrovaná doprava Žilinského kraja“.

Filozofia loga je postavená na princípoch služieb IDŽK - spájanie regiónov, spolupráca medzi dopravcami, spokojnosť zákazníkov. Základný tvar loga je zložený z názvu firmy, grafických symbolov štvorlístka a znamienka plus. Farebnosť je inšpirovaná erbom Žilinského samosprávneho kraja.

IDŽK, s.r.o. pracuje na zabezpečení a fungovaní kvalitného a spoľahlivého dopravného systému. Z daného vyplýva jeden z pilierov, o ktoré sa spoločnosť opiera, a tým je spoľahlivosť pri zabezpečovaní a koordinovaní integrovaného dopravného systému. Druhým pilierom spoločnosti je spolupráca, ktorá je pri zabezpečení dopravnej obslužnosti na území Žilinského kraja nevyhnutná. Ide o spoluprácu spoločnosti vo vzťahu ku krajom a k obciam, k cestujúcim a v neposlednom rade k dopravcom. Takúto filozofiu má zohľadňovať aj samotné logo spoločnosti, ktoré bude slúžiť na propagáciu spoločnosti a integrovaného dopravného systému Žilinského kraja.



Obr. 17 Logo spoločnosti

10 Konkurenčné prostredie

Spoločnosť IDŽK je založená pre účely rozvoja verejného záujmu v rámci verejnej osobnej dopravy. Z tohto titulu spoločnosť nemá konkurenciu na svojom území, vzhľadom na povahu a hlavný predmet činnosti spoločnosti.

11 Silné a slabé stránky v rámci VOD ako hlavného predmetu činnosti spoločnosti

Analýza silných a slabých stránok v rámci VOD ako hlavného predmetu činnosti spoločnosti, ako aj príležitosti z vonkajšieho prostredia, na ktoré sa spoločnosť môže orientovať a taktiež hrozby z okolia, ktoré môžu mať negatívny dopad na spoločnosť.

11.1 SWOT analýza - zhrnutie

1. Silné stránky – vnútorné prvky, ktoré môžu napomôcť k dosiahnutiu cieľa.
2. Slabé stránky – vnútorné prvky, ktoré sťažujú dosiahnutie cieľa.
3. Príležitosti – vonkajšie podmienky, ktoré môžu pomôcť k dosiahnutiu cieľa.
4. Hrozby – vonkajšie podmienky, ktoré môžu sťažiť dosiahnutie cieľa.

Celkovo možno ŽSK v rámci SWOT analýzy špecifikovať ako vysoko potenciálny z pohľadu rozvoja dopravy vplyvom cestovného ruchu (atraktivita prírodného prostredia, predpoklady pre zimné športy, zimnú a letnú turistiku a kúpeľníctvo). Vzhľadom na prírodné a kultúrne danosti a vytvorené podmienky pre rozvoj je možné považovať ŽSK za jednu z najkrajších a najperspektívnejších oblastí Slovenska.

11.2 SWOT analýza organizácie dopravy v ŽSK

S (silné stránky)	W (slabé stránky)
<ul style="list-style-type: none"> • Ustálená koncepcia • Rozdelenie kompetencií 	<ul style="list-style-type: none"> • Celkový nedostatok a odborná kvalita personálnych kapacít • Nedostatok financií • Nedostatočná legislatívna a kontrolná činnosť
O (príležitosti)	T (ohrozenia)
<ul style="list-style-type: none"> • Existencia letiska Žilina • Dostupnosť odborníkov a zriadený organizátor IDS ŽSK 	<ul style="list-style-type: none"> • Individuálny motorizmus (rast životnej úrovne obyvateľstva) • Ekonomická neurčitnosť



11.3 SWOT analýza prevádzky dopravy v ŽSK

S (silné stránky)	W (slabé stránky)
<ul style="list-style-type: none"> • Plánovaná infraštruktúra multimodálnych koridorov • Ustálená demografia • Narastajúca kvalita dopravných prostriedkov VOD 	<ul style="list-style-type: none"> • Nevhodná deľba prepravnej práce v neprospech VOD • Nedostatok financií • Zlá kvalita infraštruktúry s negatívnym vplyvom na prevádzku • Absencia MHD v niektorých mestách • Nedostatočné prepojenie cestnej VOD a železničnej dopravy
O (príležitosti)	T (ohrozenia)
<ul style="list-style-type: none"> • Existencia fungujúceho IDS ŽSK • Dostatok kvalitných dodávateľov • Rozšírenie letiska Žilina • Možnosť financovania zo zdrojov EÚ 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedostatok vodičov VOD a rušnovodičov • Nepriaznivý obraz o železničnej prevádzke • Ťažko predvídateľné zmeny suburbanizácie

11.4 SWOT analýza dopravnej infraštruktúry dopravy v ŽSK

S (silné stránky)	W (slabé stránky)
<ul style="list-style-type: none"> • Hustota cestnej siete • Kvalitné napojenie na medzinárodné koridory • Postupná modernizácia železníc 	<ul style="list-style-type: none"> • Demografický vývoj • Kvalita infraštruktúry • Nedostatok financií • Prestupové body a terminály VOD • Priestorové problémy pre preferenciu VOD
O (príležitosti)	T (ohrozenia)
<ul style="list-style-type: none"> • Letisko Žilina • Postupné rozšírenie IDS ŽSK do celého kraja 	<ul style="list-style-type: none"> • Meškajúca výstavba diaľnic, rýchlostných ciest a modernizácia železničných tratí • Nedostatok financií • Ťažko predvídateľné zmeny suburbanizácie



11.5 SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK – bližšia špecifikácia

➤ Silné stránky

- Pomerne hustá sieť regionálnych železničných tratí na území Žilinského kraja.
- Zabezpečenie obsluhy území Žilinského kraja, kde nie je vybudovaná železničná infraštruktúra a nie je tam možné viesť železničnú dopravu.
- Postupná (plánovaná) obnova a modernizácia mobilných prostriedkov železničnej a cestnej verejnej osobnej dopravy vrátane mestskej hromadnej dopravy.
- Dobrý stav vozidlového parku - priemerný vek autobusov v prímestskej autobusovej doprave (PAD) v ŽSK je v súčasnosti približne 8 rokov.
- Dobrá dostupnosť, kde sú výhodne situované zastávky a stanice v blízkosti obydľí cestujúcich, široká sieť autobusových liniek, široká ponuka autobusových spojov, široká sieť autobusových zastávok a staníc vrátane prepojenia s pohraničnými oblasťami ČR a PL.
- Rápídna obnova vozidlového parku ako aj odbavovacích zariadení v rámci MHD Žilina.
- Projekt preferencie vozidiel v rámci územia mesta Žilina.
- Bezpečnosť a ekologickosť – menší podiel na exhalátoch a obsahu emisií v ovzduší ako má individuálna automobilová doprava, nižšie kongescie, a to aj vďaka využívaniu ekologických vozidiel, nižší hluk, vyššia bezpečnosť prepravy, ktorá vyplýva aj z dobrého stavu autobusového parku.
- Existencia strategického dokumentu Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému ŽSK.
- Existencia moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov, hlavne čo sa týka prímestskej a mestskej autobusovej dopravy.



➤ Slabé stránky

- Nízka miera konkurencieschopnosti VOD voči individuálnej automobilovej doprave a s tým súvisiaci úbytok cestujúcich.
- Obmedzená kapacita cestnej siete – preplnená cestná sieť, vznik kongescií, meškanie spojov.
- Absencia harmonizácie a integrácie v rámci VOD vrátane individuálnej a ekologickej dopravy a v mnohých prípadoch absencia prestupných bodov medzi jednotlivými druhmi dopravy.
- Nízka úroveň zastávok a staníc VOD, nízky rozsah doplnkových služieb, absencia infraštruktúry – chýbajú parkoviská pre osobné vozidlá a taxíky a odstavné plochy pre bicykle a motocykle, úschovne batožiny v blízkosti zastávok a staníc verejnej osobnej dopravy, chýba infraštruktúra pre ekologické systémy dopravy – cyklotrasy, cyklistické chodníky, lyžiarske a bežecké magistrály a pod..
- Nedostatočne udržiavaný a zanedbaný charakter železničných staníc a zastávok v ich verejnosti prístupných častiach.
- Nie vždy optimálne rozmiestnenie tarifných bodov, neprispôsobené vývoju osídlenia v ostatnom čase, nízke rýchlosti na perspektívnych tratiach, vhodných na prevzatie líniovej obsluhy svojho územia (obmedzená traťová rýchlosť, jej prechodné a bodové obmedzenia).
- Taktiež nepostačujúca kvalita vozového parku železničného dopravcu v rámci regionálnej osobnej dopravy.
- Chýbajúce dopravné výkony v rámci regionálnej železničnej a mestskej dopravy.

➤ Príležitosti

- Zvyšovanie konkurencieschopnosti VOD voči individuálnej automobilovej doprave:
 - Budovanie koordinovaného a nadväzného systému verejnej osobnej dopravy s prepojením na individuálnu automobilovú dopravu a ekologickú dopravu a zavádzanie doplnkových služieb vo verejnej osobnej doprave.



- Zlepšenie komunikácie a skvalitnenie informačného a oznamovacieho systému v rámci prímestskej autobusovej dopravy a v rámci verejnej osobnej dopravy ako celku vrátane zabezpečenia kompatibility týchto systémov.
 - Budovanie a rozšírenie integrovaného dopravného systému do celého kraja ako nástroj získania a udržania si cestujúcich a podpora nástrojov na uľahčenie cestovania v systéme verejnej osobnej dopravy vrátane potrebnej infraštruktúry.
 - Zvyšovanie kvality VOD aj s ohľadom na cestujúcich s obmedzenou mobilitou a sluchovo a zrakovo postihnutých cestujúcich.
 - Pravidelná obnova vozidlového parku vrátane ekologických a bezbariérových vozidiel.
- Zvyšovanie kvality cestnej siete:
 - Budovanie prestupných bodov – terminálov verejnej osobnej dopravy medzi jednotlivými druhmi dopravy vrátane potrebnej infraštruktúry.
 - Zlepšenie súčasného stavu nadradenej dopravnej siete vrátane regionálnej dopravnej siete – ciest II. a III. triedy.
 - Eliminácia kolíznych bodov a úzkych problematických miest v dopravnej sieti – eliminácia kongescií.
 - Budovanie cestnej siete osobitne pre verejnú osobnú dopravu.
- Ekologizácia verejnej osobnej dopravy:
 - Využívanie ekologických dopravných prostriedkov s čo najmenším dopadom na životné prostredie.
 - Zavádzanie nízkouhlíkových foriem dopravy a využívanie alternatívnych zdrojov energie.
 - Prepojenie verejnej osobnej dopravy s ostatnými ekologickými prepravnými systémami.
 - Budovanie infraštruktúry pre ekologickú dopravu - cyklistické cesty, cyklotrasy, lyžiarske a bežecké magistrály, náučné chodníky, korčuliarske



dráhy, parkoviská na bicykle na staniách a zastávkach verejnej osobnej dopravy.

- Podpora z národnej úrovne:

- Podpora VOD z celoštátnej úrovne a eliminácia rozmachu individuálnej automobilovej dopravy.
- Podpora VOD prostredníctvom daňového systému, legislatívy, internalizácie externých nákladov, zavedením emisných kvót, spoplatnením tvorby emisií.
- Obmedzovanie parkovania v mestách, budovanie záchytných parkovísk na okrajoch miest, určenie emisných zón v mestách a stanovovanie poplatkov za ich používanie.
- Modernizácia nadradenej železničnej infraštruktúry v línii siete TEN – T (Považská Teplá – ZA, Krásno n/Kysucou – št. hranica SR/ČR, Liptovský Hrádok - Tatry).

- **Hrozby**

- Neustály pokles cestujúcich PAD a neustály nárast výšky úhrady straty.
- Dopady fiškálnej, dopravnej a sociálnej politiky štátu v neprospech PAD, nárast nákladov VOD dôsledkom inflácie, dôsledkom zavedenia mýta dopad na PAD, pokles cien osobných automobilov, riziko rastu cien PHM, rastúce mzdové nároky odborových zväzov.
- Nedostatok verejných zdrojov a zmena legislatívy v neprospech VOD.
- Nedostatok finančných prostriedkov na zabezpečenie obnovy vozidlového parku, odbavovacej a informačnej techniky, infraštruktúrne opatrenia a pod.

12 Harmonogram jednotlivých potrebných procesov v rámci tvorby a budovania IDS v ŽSK

Na úvod tohto bodu je potrebné zdôrazniť, že harmonogram a jeho postupnosť bol zostavený na základe strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK.“ Postupnosť zavádzania jednotlivých etáp rozvoja IDS ŽSK nie je striktno stanovená, etapovitnosť môže byť prispôbená podľa aktuálneho stavu pripravenosti konkrétneho územia, resp. podľa aktuálneho vývoja v rámci dopravnej situácie v danom regióne.

Dodržanie stanovených termínov a postupnosti zavádzania, resp. realizácie IDS ŽSK je však závislé od viacerých vonkajších faktorov. Záväzné termíny spustenia ďalších etáp IDS ŽSK je možné stanoviť vzhľadom na pripravenosť jednotlivých subjektov a to napr. z pohľadu technického vybavenia odbavovacích systémov dopravcov, finančných možností objednávateľov, finančných možností potrebných pre financovanie a postupne rozširovanie organizátora. Taktiež sú z časového hľadiska dôležité schvaľovacie procesy v štatutárnych orgánoch zainteresovaných subjektov (samospráv, ministerstva, dopravných spoločností).

V prípade, že nastane problém v rámci technických možností jednotlivých dopravcov alebo v prípade nedostatku finančných prostriedkov potrebných na realizáciu jednotlivých naplánovaných krokov - etáp zavádzania integrovaného dopravného systému, musia byť prijaté rozhodnutia či dôjde k spusteniu čiastočnej integrácie jednotlivých subsystémov (napr. prímestskej autobusovej dopravy a regionálnej železničnej dopravy, prípadne MHD a prímestskej dopravy), alebo sa bude čakať na pripravenosť všetkých zainteresovaných dopravných subsystémov.

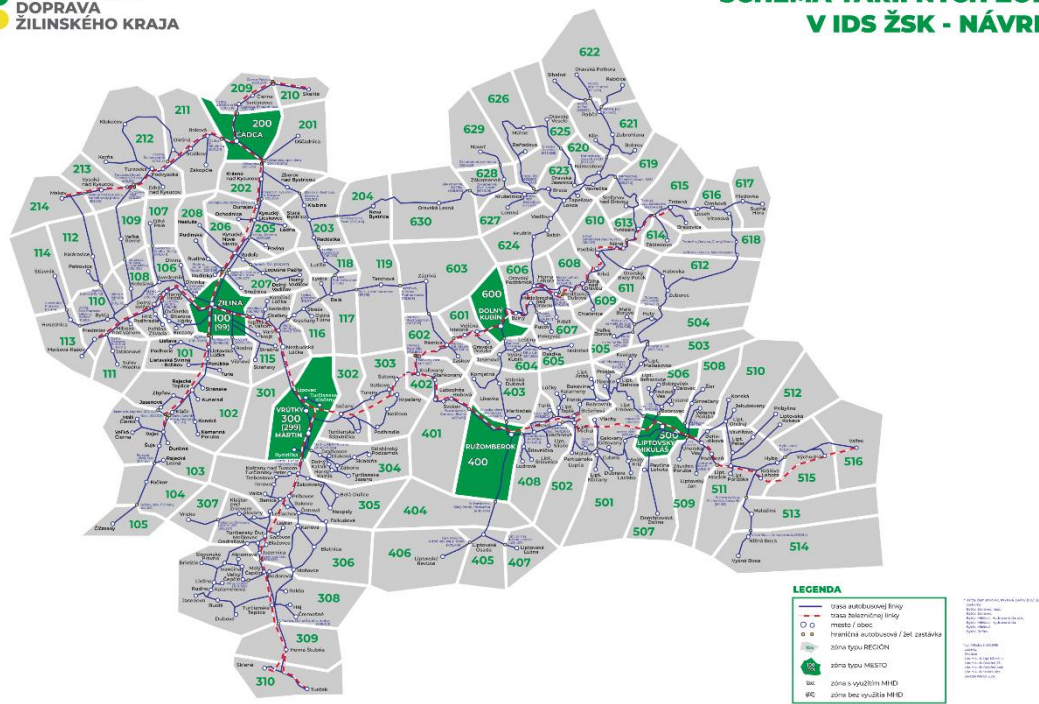
12.1 Rozvojová stratégia – Etapy rozvoja IDS ŽSK

Stratégia rozvoja IDS ŽSK sa skladá zo šiestich častí. Prvú časť predstavovala prípravná etapa, v rámci ktorej došlo k založeniu organizátora. Ďalšie časti predstavujú jednotlivé etapy postupnosti integrácie záujmového územia:



Prípravná etapa	Založenie koordinátora a s tým súvisiace sprievodné procesy
I. Etapa	Zahŕňa územie Horné Považie a Kysuce
II. Etapa	Zahŕňa územie Turiec
III. Etapa	Zahŕňa územie Liptov
IV. Etapa	Zahŕňa územie Orava
V. Etapa	Zahŕňa vzájomné prepojenie IDS ŽSK a IDS TSK do jedného funkčného regiónu

Tab.1 Etapy rozvoja IDS ŽSK



Obr. 18 Návrh zonácie celého územia ŽSK

Stratégia v oblasti tarifných a prepravných podmienok:

- **Organizácia** – vznik organizátora, vznik zmluvných väzieb v systéme
- **Technológia** – tvorby zón, taríf, číslovania liniek, prepravných pravidiel, cestovných dokladov
- **Ekonomika** – spôsob kompenzácie, účasť obcí na financovaní, ekonomické toky v systéme, del'ba tržieb



- **Technické a prevádzkové aspekty** – štandard vozidiel, zastávok, cestovných dokladov, cestovných poriadkov, prevádzkovej kontroly, kontroingu, prevádzkových záloh, garancie nadväzností, dopravných výkonov, atď.
- **Marketing** – logo systému, formáty písomností, formát informačných kampaní, komunikácia s cestujúcou verejnosťou, marketingová podpora systému

Z hľadiska témy tejto časti musí byť kladený dôraz na:

- Jednotnú tarifu v systéme IDS ŽSK
- Jednotné prepravné podmienky

Spoločnosť IDŽK, s.r.o. v roku 2018 začala s realizáciou všetkých potrebných činností a prípravou podmienok pre realizáciu pilotného projektu k spusteniu I. fázy plánovanej integrácie pilotného územia Horné Považie + Kysuce.

V prípravnej etape bolo potrebné zrealizovať založenie obchodnej spoločnosti s ručením obmedzeným a definovať presný názov. Následne zabezpečiť personálne obsadenie na pozíciu „Organizátora“ a vytvoriť základné legislatívne dokumenty, napr. zmluvy, štandardy, atď. Bolo potrebné pripraviť samotný pilot na realizáciu a zabezpečiť technické vybavenie. Daná prípravná etapa bola náročná najmä z hľadiska dĺžky tzv. sprievodných procesov, kde je nevyhnutná schvaľovacia procedúra v štatutárnych orgánoch miest a obcí.

I. Etapa bola rozdelená na 3 podetapy:

Prevádzková a tarifná integrácia úseku Žilina – Čadca:

- hlavná kostra: železničný traťový úsek Žilina – Čadca,
- zapojenie vybraných liniek verejnej autobusovej dopravy,
- zapojenie MHD Žilina,
- zapojenie MHD Čadca.

Prevádzková a tarifná integrácia úseku Žilina – Rajec:

- hlavná kostra železničný traťový úsek Žilina – Rajec
- zapojenie vybraných liniek verejnej autobusovej dopravy

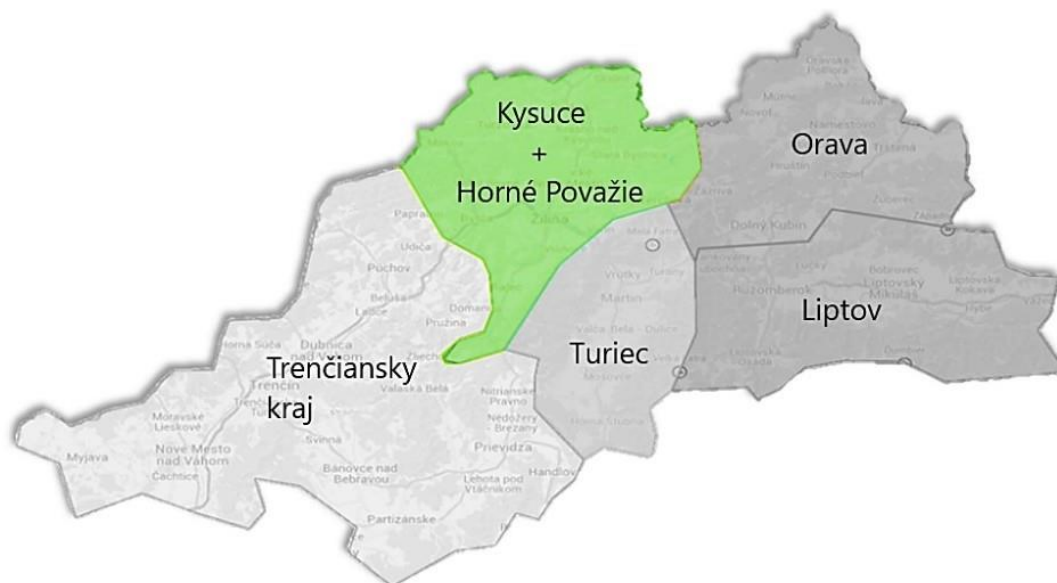
Prevádzková a tarifná integrácia celého územia regiónov Horného Považia a Kysúc:

- zapojenie nezaintegrovaných úsekov železníc na území Horného Považia,
- ostatné linky verejnej autobusovej dopravy na území Horného Považia,
- železničné trate zaústené do uzla Čadca (úseky Čadca – Makov a Čadca – Skalité),
- ostatné linky verejnej autobusovej dopravy na území Kysúc.

Spustenie I. etapy IDS ŽSK na území Horného Považia a Kysúc bolo realizované v dvoch fázach:

Spustenie I. fázy IDS ŽSK (pilotný projekt): 10.7.2022

Spustenie II. fázy - zavedenie IDS ŽSK na celé územie I. etapy: 30.7. 2023



Obr. 19 Oblasť I. Etapy rozvoja IDS ŽSK

V druhej etape IDS, ktorej realizácia bude prebiehať v roku 2024, dôjde k zavedeniu integrovaného systému na celé územie Turca. V praxi to bude znamenať úplnú prevádzkovú a tarifnú integráciu tohto územia.

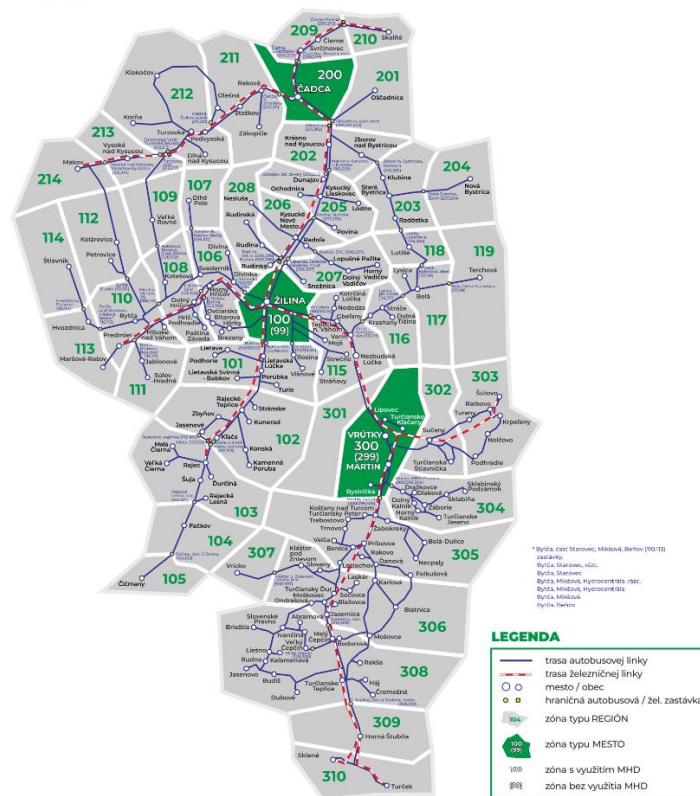
V aktuálnej fáze prebieha aktualizácia strategických dokumentov, ako aj nastavenie tarifných a prepravných podmienok pre úspešné zavedenie IDS na tomto území. Všetky dokumenty budú postupne prerokované so všetkými zapojenými subjektmi.

Predpokladaný termín realizácie: 1.7.2024



Obr. 20 Oblasť II. Etapy rozvoja IDS ŽSK

**SCHÉMA TARIFNÝCH ZÓN
V IDS ŽSK - NÁVRH**



Obr. 21 Schéma tarifných zón IDS ŽSK pre II. etapu IDS ŽSK

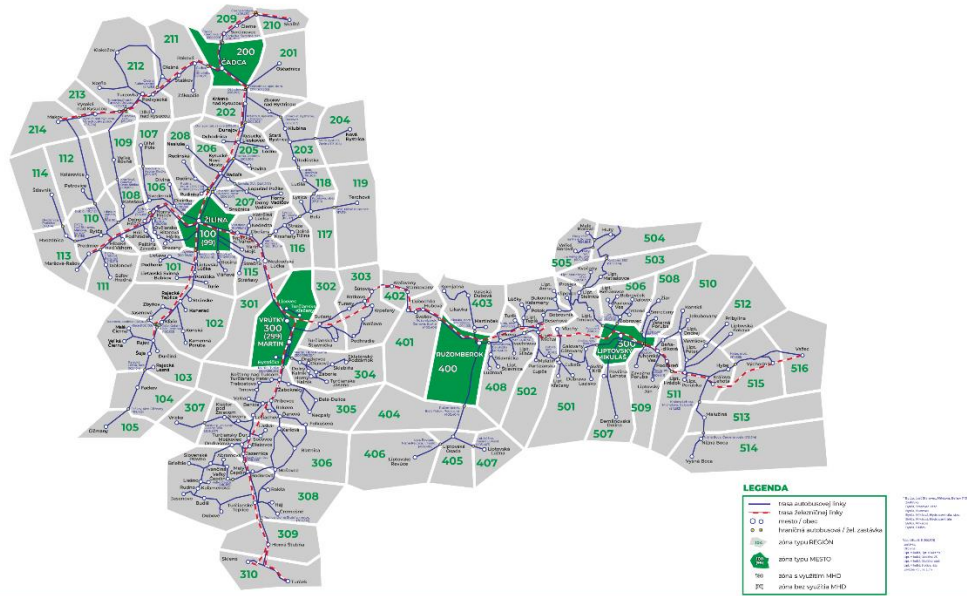
V **tretej etape** bude uskutočnená úplná prevádzková a tarifná integrácia regiónu Liptov:

- všetky železničné linky na prevádzkovaných železničných tratiach
- všetky linky verejnej autobusovej dopravy.
- linky MHD v Ružomberku a Liptovskom Mikuláši.

Predpokladaný termín realizácie: 1.7.2025



Obr. 22 Oblasť III. Etapy rozvoja IDS ŽSK



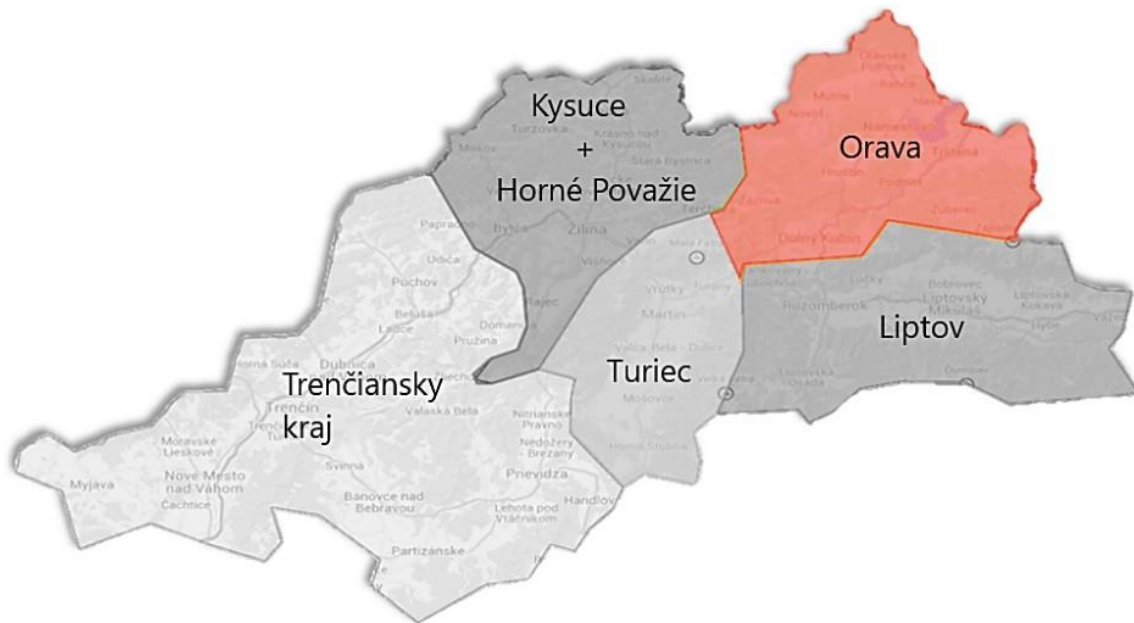
Obr. 23 Schéma tarifných zón IDS ŽSK pre III. etapu IDS ŽSK

V štvrtej etape bude uskutočnená úplná prevádzková a tarifná integrácia na území Oravy:

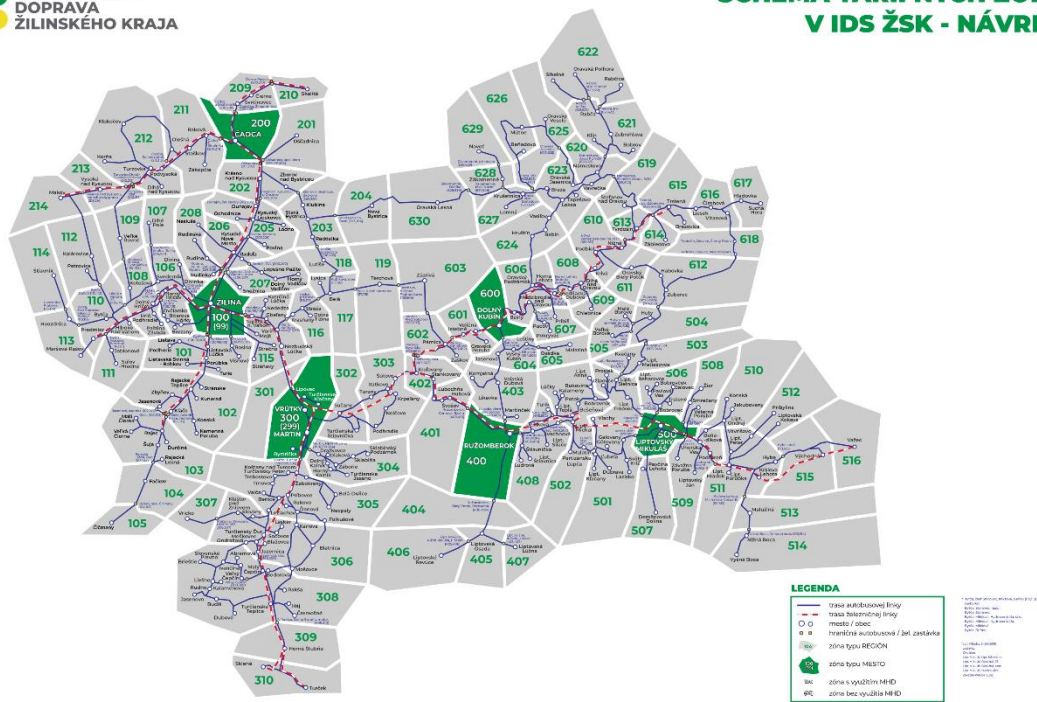
- všetky železničné linky na prevádzkovaných železničných tratiach,
- všetky linky verejnej autobusovej dopravy,
- prípadné linky MHD mestách.

S ohľadom na výsledky VO na služby vo verejnom záujme, kde od 1.6.2023 nastúpil na výkon služby v tomto regióne rovnaký zmluvný dopravca ako v regióne Liptov a s ohľadom na jeho pripravenosť pre integráciu z technickej aj právnej stránky (súčasťou nových zmlúv sú kompletné technické aj tarifné podmienky pre zapojenie sa do IDS) je možné spojiť uvedené dva regióny do jednej etapy, resp. je možné etapu III. realizovať zároveň s etapou IV.

Predpokladaný termín realizácie: 1.7.2025



Obr. 24 Oblasť IV. Etapy rozvoja IDS ŽSK



Obr. 25 Schéma tarifných zón IDS ŽSK pre celé územie ŽSK

Piata etapa zahŕňa vzájomné prepojenie IDS ŽSK a IDS TSK do jedného funkčného regiónu. V zmysle naplňovania stratégie tvorby integrácie verejnej osobnej dopravy deklarovanej v Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

(premietnuté aj do Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030), ktorého súčasťou je aj Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020, prijatom uznesením vlády SR č. 311 z 25. júna 2014, by mala byť hlavnou úlohou v rámci budúceho fungovania IDS spoločná dohoda na úrovni TSK a ŽSK ako spoločného funkčného regiónu. Na základe uvedeného bolo podpísané aj spoločné memorandum. ŽSK v tejto súvislosti dal spracovať strategický dokument „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“, kde boli jednoznačne definované ďalšie ciele v tejto oblasti. Predpokladá sa, že sú už vyriešené základné integračné atribúty, preto pozornosť musí byť zameraná na prípravu:

- Tarifnej integrácie
- Prevádzkovej integrácie
- Prevádzkových pravidiel

Predpokladaný termín realizácie: 15.06.2026



Obr. 26 Oblasť V. Etapy rozvoja IDS ŽSK

12.2 Zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS

Ak má byť integrovaný systém verejnej dopravy funkčný a má vystupovať vo vzťahu k cestujúcemu jednotne, musia byť definované jednotné technické a prevádzkové štandardy pre všetkých dopravcov zapojených v systéme. Technické a prevádzkové štandardy riešia



predovšetkým technické požiadavky a pravidlá pre prevádzku integrovaného systému.

Štandardy určujú požiadavky a pravidlá pre nasledujúce oblasti prevádzky:

- technické a prevádzkové štandardy vozidiel VOD / súčasť, napr. aj štandard podielu výkonu zaisťovanými bezbariérovými vozidlami, emisné čistými vozidlami a pod.../
- technické a prevádzkové štandardy odbavovacích zariadení pre cestujúcich vo VOD /technické prostriedky elektronického platobného systému IDS ŽSK/
- štandard vybavenia zastávok a označníkov /starostlivosť o ne/
- štandard jednotného vizuálneho štýlu a propagácie IDS v ŽSK
- štandard podoby cestovných poriadkov
- štandard zastávkového informačného systému
- štandard vybavenia a čistoty vozidiel
- štandard prevádzkovej zálohy
- štandard kvality prestupu /štandard dodržiavania nadväzností spojov, doba čakania.../
- štandard výluk a obmedzení dopravy
- štandard cestovných dokladov
- štandard predaja cestovných dokladov, informačných a zákazníckych centier, vybavenia a kontroly cestujúcich
- štandard poskytovania reklamného priestoru
- štandard dopravných výkonov
 - štandard jednotnej kvality dopravnej obslužnosti /napr. štandard obslužnosti zastávok, štandardy hustoty spojov../
 - štandard plnenia cestovného poriadku/grafikonu (štandard presnosti prepravy)
 - štandard dodržiavania kapacity vozidla
 - štandard minimálnej frekvencie spojov do obce
 - štandard dostupnosti verejnej osobnej dopravy/štandard dostupnosti staníc, zástaviek vo VOD/
 - štandard dostupnosti vybraných zariadení verejnej osobnej dopravy
 - teplotné štandardy vo vozidlách VOD /požívanie klimatizácie, kúrenie/
- štandard dispečerského riadenia
- štandard finančných tokov v systéme IDS



Požiadavky na normy kvality a bezpečnosti pravidelnej dopravy vo verejnom záujme ako súčasť zmluvy s dopravcami stanovuje tiež Zákon o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z., § 21, ods. 9. Štandardy musia zahŕňať aj technické normy vzťahujúce sa na prepravu cestujúcich so zdravotným postihnutím a so zníženou pohyblivosťou, požiadavky na vek, vybavenie a technickú úroveň autobusov.

13 Financovanie spoločnosti

Financovanie spoločnosti je zabezpečené prostredníctvom dotačných zmlúv zo strany svojich spoločníkov, t.j. Žilinský samosprávny kraj a Mesto Žilina.

Spoločnosť ako prijímateľ dotácie je povinná a zaväzuje sa viesť účtovnú evidenciu v súlade so zákonom č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov. Spoločnosť je povinná a zaväzuje sa pri použití dotácie dodržiavať pravidlá rozpočtového hospodárenia podľa zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa zákona č. 583/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách územnej samosprávy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

13.1 Návrh rozpočtu spoločnosti pre rok 2024 na zabezpečenie stanovených cieľov - financovanie spoločnosti

Predpoklady:

- Počet zamestnancov v roku 2024 (plán): 13
 - Konateľ a zároveň riaditeľ spoločnosti
 - Právnik (zodpovedný za VO, zmluvy, kontroly za finančné operácie)
 - Dopravný technológ – 10 zamestnancov
 - Asistent konateľa – administratívno – ekonomický pracovník - 1 zamestnanec (administratíva, úhrada faktúr, evidencia pošty, správa dochádzky a miezd zamestnancov, príprava podkladov pre účtovníctvo...)
- Počet kancelárii: 5 +1 (zasadacia miestnosť)
- Auto: operatívny lízing
- Zvýšené požiadavky na rok 2024 sa budú riešiť v prípade potreby úpravou rozpočtu.



Na zabezpečenie stanovených cieľov spoločnosti pre rok 2024 je potrebné zabezpečiť jej financovanie:

- *Osobné náklady*
(mzdové náklady, stravné lístky na zamestnancov, DSS)445 506,00 €
- *Nájomné za tovary a služby*
(nájomné za kancelárske priestory a operatívny lízing za auto).....25 200,00 €
- *Náklady za poskytované tovary a služby*
(účtovné, mzdové a daňové služby, služby BOZP, GDPR....)47 308,00 €
- *Povinné poplatky*.....2 200,00 €
- *Ostatné prevádzkové náklady + réžia*.....69 700,00 €

Prevádzkové náklady celkom589 914,00 €

Projekt DCS ŽSK /dispečersko -kliringové centrum ŽSK/.....28 656,00 €

Náklady na propagáciu IDS v nových regiónoch (Turiec + Orava, Liptov).....20 000,00 €

Celkové predpokladané výnosy spoločnosti.....175 580,00 €

Rozdelenie výdavkov medzi zakladateľov: podľa podielu na základnom imaní:

- Podiel pre spoločníka Žilinský samosprávny kraj: 65%.....**317 973 €**
- Podiel pre spoločníka Mesto Žilina: 35%..... **145 017 €**

Prevádzka – formou dotácie podľa zák. 583/2004, dotácia bude zúčtovaná v zmysle uzatvorených dotačných zmlúv.

Ďalšie výdavky súvisiace s rozvojom IDS v ŽSK - budú riešené samostatne podľa aktuálnej potreby:

- Vývoj, správa a zavedenie mobilnej aplikácie + e-shop na kúpu lístkov IDS
- Marketingové aktivity súvisiace so zavedením nových etáp IDS ŽSK
- Ďalšie činnosti vyplývajúce z príkazných zmlúv (príprava, správa a kontrola zmlúv vo verejnom záujme, odborné dozory.....)

13.2 Predpoklad financovania spoločnosti na ďalšie obdobie

Spustením ostrej prevádzky IDS v ŽSK bol do praxe zavedený alternatívny spôsob financovania spoločnosti. Ide o zviazanie zmluvných dopravcov v rámci verejnej dopravy, ktorí budú zapojení do integrácie, konkrétne sadzbou za ubehnutý kilometer. Prístupovými zmluvami sa dopravné spoločnosti, ktoré sú súčasťou prvej etapy pilotného územia IDS ŽSK, zaviazali financovať Organizátora prostredníctvom príspevkov, t. j. 1 cent za ubehnutý kilometre v rámci IDS ŽSK.

Ide o stabilnejší spôsob financovania, pri ktorom je možné kontinuálne zabezpečiť plnenie stanovených cieľov spoločnosti v oblasti integrácie verejnej dopravy v zmysle rozvojovej stratégie zavádzania IDS ŽSK.

Sadzba na ubehnutý kilometer ako zmluvná podmienka v rámci poskytovania služieb vo verejnom záujme (napr. 0,01 €/km, či tkm). Tento spôsob financovania chodu spoločnosti je potrebné kombinovať s dotáciou z rozpočtu objednávateľov, resp. spoločníkov spoločnosti minimálne do doby zaintegrovaného celého územia ŽSK, prípadne TSK ako funkčného regiónu.

V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že bolo nevyhnutné upraviť spôsob financovania spoločnosti. Nakoľko príjmy spoločnosti boli tvorené len prijatými dotáciami od svojich spoločníkov, nie je možné plánovať a zabezpečiť kontinuálnejšie rozvoj a plánovanie toku financií v dlhodobom horizonte. Takýto spôsob financovania je navyše vzhľadom na zákonnú potrebu každoročného vyúčtovania a vrátenia nevyčerpanej časti dotácie jednotlivým spoločníkom administratívne a byrokraticky veľmi zaťažujúci. Taktiež tento spôsob financovania má na svedomí vytváranie účtovnej straty (rozdiel medzi potrebou vrátenia nevyčerpaných finančných prostriedkov na účty spoločníkov k 31.12. príslušného roka a neuhradenými záväzkami presahujúcimi toto obdobie (napr. tel. služby, nájomné...)). Nakoľko ide o spoločnosť založenú pre účely výkonu verejného záujmu v oblasti verejnej dopravy, spoločnosť nedokáže takýmto spôsobom vytvárať vlastne rezervy na preklopenie obdobia, kedy dochádza k opätovnému schvaľovaniu finančných prostriedkov na ďalší kalendárny rok a ich samotné poskytnutie formou uzatvorenia dotačných zmlúv na účet spoločnosti. Preto je vždy problematické preklopenie jedného či dvoch prvých mesiacov



nového roka v rámci zabezpečenia a garantovania základných záväzkov spoločnosti, napr. v oblasti miezd, nájmu priestorov spoločnosti či zabezpečenie poskytovania služieb bez porušenia finančnej disciplíny. Ďalším problematickým okruhom financovania spoločnosti len formou dotačných zmlúv je skutočnosť, že spoločnosť je registrovaná ako platca DPH v zmysle platnej legislatívy a teda spoločnosť ako taká by mala vytvárať zdaniteľné plnenia, t.j. poskytovať služby podliehajúce zdaneniu (tzn. vykazovať ekonomickú činnosť).

14 Ekonomické zhodnotenie podnikateľského plánu

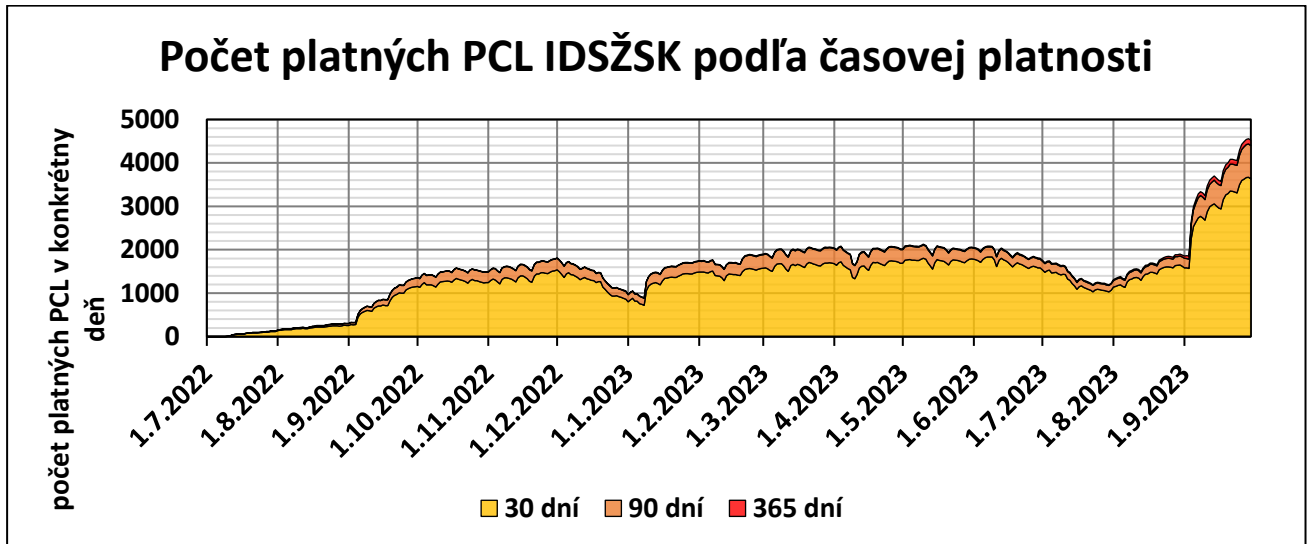
Zavedenie a prevádzkovanie integrovaného dopravného systému má vo všeobecnosti poskytnúť cestujúcemu komplexné služby v oblasti verejnej osobnej dopravy. Na základe zahraničných skúseností je možné konštatovať, že kvalitný a fungujúci integrovaný dopravný systém stabilizuje počet prepravených osôb v rámci integrovaného územia. Naopak v niektorých prípadoch postupne narastá počet cestujúcich, ktorí využívajú verejnú dopravu.

V rámci územia Žilinského kraja a krajského mesta Žilina existuje značný potenciál v rámci poskytovania služieb v oblasti verejnej dopravy.

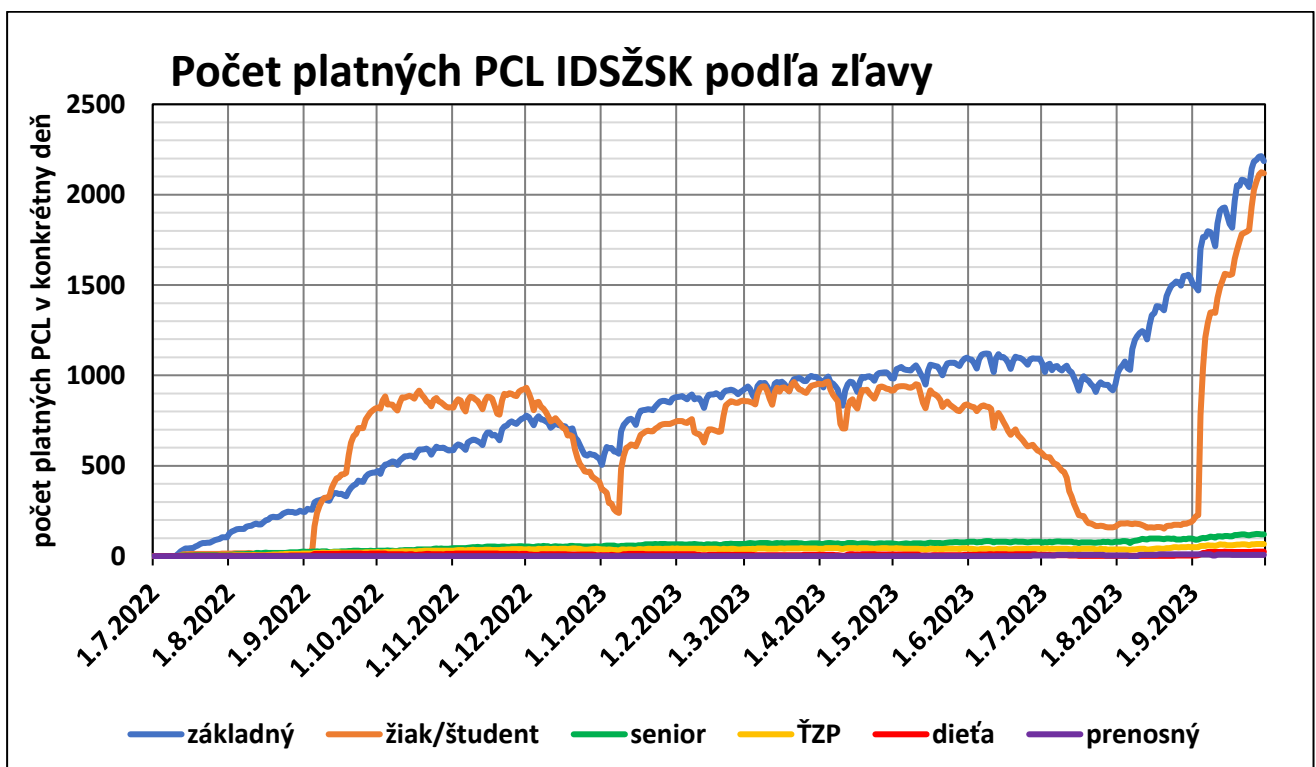
Na základe uvedeného existuje potenciál prírastku cestujúcich na spoločný cestovný doklad, čím v rámci prerozdelenia tržieb v systéme integrovanej dopravy je predpoklad, pri väčšom využití dopravných prostriedkov, zvýšenia výnosovej časti. V konečnom dôsledku prilákaním nových cestujúcich, resp. min. stabilizovaním tých súčasných, zachováme tržby v systéme verejnej dopravy. Takýmto spôsobom by sa mala postupne stabilizovať aj dotačná politika jednotlivých objednávateľov.

Na druhej strane je potrebné konštatovať, že vybudovanie a prevádzka daného systému verejnej dopravy bude potrebovať svoje investície. Návravnosť investícií v rámci budovania integrovaného dopravného systému ma dlhodobý charakter. V tejto súvislosti je však potrebné rešpektovať aj spoločenský prínos, znižovanie dopravných kongescií, dopady na životné prostredie a podobné výhody.

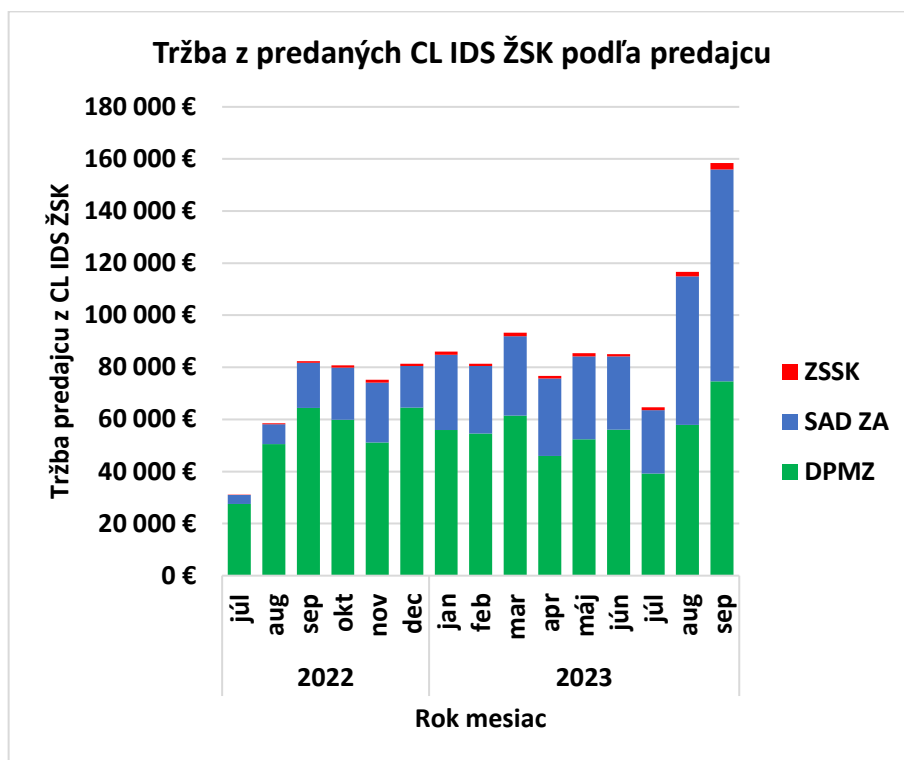
Hlavným benefitom a prínosom integrácie verejnej dopravy je zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy v Žilinskom kraji. Cieľom je udržať a získať cestujúcich verejnej osobnej dopravy a vytvoriť fungujúci a udržateľný systém verejnej osobnej dopravy, ktorý by dokázal konkurovať individuálnej automobilovej doprave. Tento systém prispeje k lepšej harmonizácii jednotlivých druhov verejnej dopravy prostredníctvom integrácie jednotlivých dopravných systémov a ich lepšej organizácie a tým vytvorí podmienky pre trvalo udržateľnú regionálnu a mestskú mobilitu.



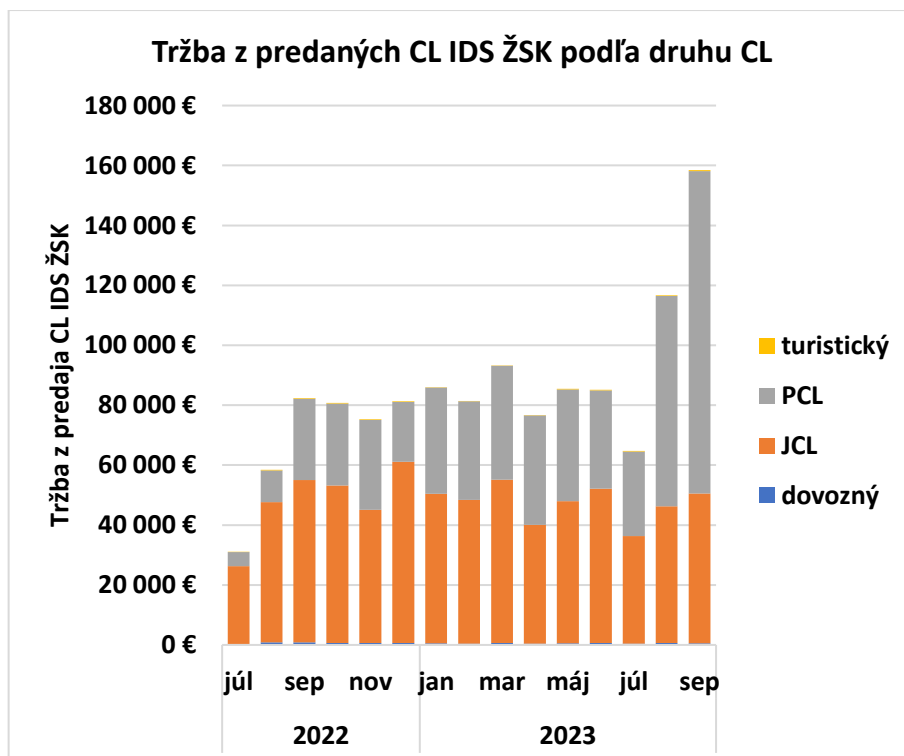
Obr. 27 Počet platných PCL v IDS ŽSK



Obr. 28 Počet platných PCL v IDS ŽSK podľa zľavy



Obr. 29 Tržba z predplatných PCL v IDS ŽSK podľa predajcu



Obr. 30 Tržba z predplatných PCL v IDS ŽSK podľa druhu lístka



**INTEGROVANÁ
DOPRAVA
ŽILINSKÉHO KRAJA**

Integrovaná doprava Žilinského, kraja s.r.o.

Pri Rajčianke 2900/43
010 01 Žilina

IČO: 511 103 69

DIČ: 212 059 0252

IČ DPH: SK 212 059 0252

