



PODNIKATEĽSKÝ A FINANČNÝ PLÁN NA ROK 2025

Vypracoval: Ing. Michal Lipka

Schválil: Ing. Richard Staškovan

Schválilo valné zhromaždenie spoločnosti dňa: 07.04.2025

Obsah

1	Základné informácie	4
2	Manažérske zhrnutie	6
2.1	Prínosy IDS pre cestujúcu verejnosť	7
3	Realizované kroky v roku 2024	10
3.1	Schéma tarifných zón v II. etape IDS ŽSK	11
3.2	Nová tarifa IDS ŽSK	13
3.3	Úpravy cestovných poriadkov	15
3.4	Integračné testy	16
3.5	Marketing pre II. etapu IDS ŽSK	17
4	Realizované kroky a úlohy od vzniku spoločnosti	20
5	Hlavné ciele pre rok 2025	24
5.1	Spojenie s Trenčianskym samosprávnym krajom a mestom Trenčín	24
5.2	Integrácia celého územia ŽSK	25
5.3	Mobilná aplikácia	27
5.4	Tarifa	28
5.5	Pripravované zmeny CP	28
5.6	Kontrola dodržiavania nadväzností a prerozdelenie tržieb	29
5.7	Marketingová podpora a komunikácia	30
5.8	Ďalšie aktivity pre rok 2025	31
6	Základné údaje o spoločnosti	35
7	Predmet činnosti spoločnosti	36
7.1	Predmet podnikania spoločnosti	37
7.2	Obchodný podiel	37
7.3	Orgány spoločnosti	38
7.4	Organizačná štruktúra zamestnancov	39
7.5	Prevádzkové priestory spoločnosti	41
8	Špecifikácia trhu	44
8.1	Organizačná	44
8.2	Prevádzková	44
8.3	Infraštruktúrna	45
9	Webové sídlo spoločnosti	47

9.1	Logo spoločnosti	47
10	Konkurenčné prostredie	48
11	Silné a slabé stránky v rámci VOD ako hlavného predmetu činnosti spoločnosti	49
11.1	SWOT analýza - zhrnutie	49
11.2	SWOT analýza organizácie dopravy v ŽSK a TSK	49
11.3	SWOT analýza prevádzky dopravy v ŽSK a TSK	50
11.4	SWOT analýza dopravnej infraštruktúry dopravy v ŽSK a TSK	50
11.5	SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK a TSK – bližšia špecifikácia	51
12	Harmonogram jednotlivých potrebných procesov v rámci tvorby a budovania IDS v ŽSK	55
12.1	Rozvojová stratégia – Etapy rozvoja IDS ŽSK	55
12.2	Zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS	61
13	Financovanie spoločnosti	63
13.1	Návrh rozpočtu spoločnosti pre rok 2025 na zabezpečenie stanovených cieľov - financovanie spoločnosti	63
13.2	Predpoklad financovania spoločnosti na ďalšie obdobie	65
14	Ekonomické zhodnotenie podnikateľského plánu	67

1 Základné informácie

Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o. (ďalej v texte IDŽTK) je obchodná spoločnosť s ručením obmedzeným so sídlom Pri Rajčianke 2900/43, 010 01 Žilina, zápisom do obchodného registra dňa 15.09.2017. Od 1.1.2025 došlo k rozšíreniu aj na územie Trenčianskeho kraja a vstupu nových spoločníkov do spoločnosti, so zápisom do obchodného registra dňa 5.2.2025. Účelom spoločnosti je prevádzkovanie integrovaného dopravného systému vo verejnom záujme na území Žilinského a Trenčianskeho samosprávneho kraja a na území príľahlých záujmových regiónov.

Základné imanie spoločnosti v hodnote 100 000 EUR je tvorené peňažnými vkladmi štyroch spoločníkov, ktorými sú Žilinský samosprávny kraj, Trenčiansky samosprávny kraj, Mesto Žilina a Mesto Trenčín. Výška peňažných vkladov je rozdelená na základe obchodného podielu spoločníkov:

- Žilinský samosprávny kraj 35%, tzn. vo výške 35 000 €,
- Trenčiansky samosprávny kraj 35%, tzn. vo výške 35 000 €,
- Mesto Žilina 15%, tzn. vo výške 15 000 €,
- Mesto Trenčín 15%, tzn. vo výške 15 000 €.

Spoločnosť má dvoch konateľov spoločnosti. V mene spoločnosti koná každý z konateľov samostatne. Pri právnych úkonoch vykonaných v písomnej forme pripojí k obchodnému menu spoločnosti svoj podpis.

Úlohou IDŽTK 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 a Trenčianskeho kraja ide o systémové prepojenie medzi linkami a spojmí jednotlivých dopravcov železníc, prímestskej autobusovej dopravy a systémov mestskej hromadnej dopravy krajských miest Žilina, Trenčín 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.

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 a Trenčianskom samosprávnom kraji.



Obr. 1 Výhodné cestovanie v IDS aj pre rodiny

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

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 krajských miest 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.
- **Spoločnosť a bezpečnosť** - kvalitatívny ukazovateľ verejnej dopravy. Garancia dodržiavania 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.
- **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.



V prípade aktuálneho stavu IDS ŽSK je jedným z najväčších benefitov pre cestujúci verejnosť existencia mimoriadne výhodných integrovaných cestovných lístkov, ktoré je možné používať u všetkých zapojených dopravcov, to znamená, že v rámci integrovaného regiónu môžu cestujúci s jedným cestovným lístkom cestovať osobnými vlakmi, regionálnymi autobusmi SAD Žilina alebo ARRIVA Liorbus, ako aj MHD v Kysuckom Novom Meste, Čadci, Žiline alebo Martine.

3 Realizované kroky v roku 2024

V roku 2024 prebiehala realizácia spustenia II. etapy IDS ŽSK a s ňou spojené všetky potrebné úkony. Spustenie II. etapy IDS ŽSK bolo stanovené na 1.8.2024. Týmto dňom sa k už zaintegrovaným územiám Horného Považia a Kysúc pripojil aj región Turiec. Z pohľadu dopravcov do systému pribudol už piaty dopravca, a to Dopravný podnik mesta Martin, s.r.o.

K úspešnej realizácii II. etapy IDS ŽSK bolo zo strany organizátora potrebné zabezpečiť nevyhnutné procesy a prípravu strategických dokumentov. Spoločnosť v rámci svojej činnosti pripravila strategické dokumenty, ktoré popisovali princípy fungovania IDS ŽSK, ktoré boli nevyhnutné na správnu implementáciu do vybavovacích zariadení. Dokumenty boli postupne finalizované na základe rokovaní pracovnej skupiny pre koordináciu verejnej dopravy v Žilinskom samosprávnom kraji

V II. etape bolo do integrácie zapojené územie regiónu Turiec. Toto zapojenie zároveň predstavovalo aj prístupenie nového objednávateľa do IDS, a to v podobe mesta Martin, ako aj nového dopravcu Dopravný podnik mesta Martin, s.r.o.

Strategické dokumenty potrebné k realizácii 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
- 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
- Trasovanie zón v IDS ŽSK
- Číselník taríf
- Linky zapojené do IDS ŽSK
- Schéma tarifných zón v IDS ŽSK

3.1 Schéma tarifných zón v II. etape IDS ŽSK

Súčasťou rozšírenia IDS v II. etape bola aj nová schéma tarifných zón. K zapojeným okresom z predchádzajúcich fáz integrácie: Žilina, Bytča, Čadca a Kysucké Nové Mesto, pribudol región Turiec. Schéma pre druhú etapu integrácie zahŕňa okrem regionálnych zón územia Turca aj novú mestskú zónu zahŕňajúcu mesto Martin, Vrútky a obce Lipovec, Bystrička a Turčianske Kľačany.



3.2 Nová tarifa IDS ŽSK

Rozšírenie IDS ŽSK v II. etape o región Turiec prinieslo aj zavedenie novej tarify a nových druhov cestovných lístkov. Základom IDS ŽSK naďalej zostávajú 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. Súčasťou ponuky sortimentu cestovných lístkov sú aj 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. V rámci zapojenia nového územia do IDS tarify pribudla nová mestská zóna Martin (zóna 300), do ktorej sú okrem mesta Martin zaradené aj mesto Vrútky a obce Lipovec, Bystrička a Turčianske Kľačany. V mestskej zóne Martin platí rovnaký princíp ako v zóne Žilina. Ak cestujúci prichádza do zóny Martin z regiónu, môže si zakúpiť zónu 300, ktorá zahŕňa aj MHD Martin a v prípade ak nepotrebuje využívať MHD Martin, môže si zakúpiť zónu 299, zóna 299 sa však nedá zakúpiť samostatne. V rámci mestskej zóny Martin sú okrem PCL na 30, 90, 365 dní, denných a dovozných CL, integrované aj 60 min. cestovné lístky.

Okrem PCL ponúka IDS ŽSK aj denné cestovné lístky na 24 hodín platné pre tarifnú oblasť MESTO Žilina a MESTO Martin, 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 platných pre tarifnú oblasť MESTO Žilina a MESTO Martin s možnosťou využitia CL u všetkých zapojených dopravcov v zóne 100, resp. 300. Jednorazové CL sa predávajú vo forme elektronických cestovných lístkov alebo papierových cestovných lístkov. Posledným druhom cestovného lístka je dovozný sieťový cestovný lístok (batožina/pes) 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 regionálnej autobusovej dopravy na území celého kraja, tzn. cestujúci v rámci regionálnej 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, BEZ MHD MARTIN)	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 REGIÓN zóna	34 €	26 €	52 €	89 €	67 €	136 €	317 €	219 €	476 €
	100 + 2 REGIÓN zóny	43 €	32 €	64 €	113 €	82 €	168 €	403 €	272 €	587 €
	100 + 3 REGIÓN zóny	52 €	38 €	76 €	137 €	97 €	200 €	489 €	325 €	698 €
	100 + 4 REGIÓN zóny	61 €	44 €	88 €	161 €	112 €	232 €	575 €	378 €	809 €
	100 + 5 REGIÓN zón	70 €	50 €	100 €	185 €	127 €	264 €	661 €	431 €	920 €
ZÓNY S MHD MARTIN	300	25 €	17 €	40 €	65 €	44 €	104 €	231 €	166 €	365 €
	300 + 1 REGIÓN zóna	34 €	23 €	52 €	89 €	59 €	136 €	317 €	219 €	476 €
	300 + 2 REGIÓN zóny	43 €	29 €	64 €	113 €	74 €	168 €	403 €	272 €	587 €
	300 + 3 REGIÓN zóny	52 €	35 €	76 €	137 €	89 €	200 €	489 €	325 €	698 €
	300 + 4 REGIÓN zóny	61 €	41 €	88 €	161 €	104 €	232 €	575 €	378 €	809 €
	300 + 5 REGIÓN zón	70 €	47 €	100 €	185 €	119 €	264 €	661 €	431 €	920 €
5 MHD ŽILINA A MHD MARTIN	100 + 300 + 2 REGIÓN zóny	68 €	49 €	104 €	178 €	126 €	272 €	634 €	438 €	952 €
SIEŤOVÝ PCL (všetky zóny)		79 €	54 €	106 €	199 €	133 €	277 €	700 €	450 €	955 €

Obr. 4 Cenník predplatných cestovných lístkov IDS ŽSK

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 €	-

Jednorazové cestovné lístky pre tarifnú oblasť MESTO Martin, Vrútky, vrátane obcí Lipovec, Bystrica, Turčianske Kľačany (zóna 300)			
Druh cestovného lístka	Časová platnosť	základný	zľavnený
Elektronický jednorazový CL (dopravná karta)	60 min.	0,75 €	0,45 €
Papierový jednorazový CL (doplnkový predaj u vodiča v hotovosti)	60 min.	2,00 €	1,50 €
Platba bankovou kartou	60 min.	1,20 €	1,20 €

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 cestovný lístok s platnosťou pre tarifnú oblasť MESTO Martin (zóna 300)	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 €

Obr. 5 Cenník jednorazových, denných a dovozných CL v IDS ŽSK

3.3 Úpravy cestovných poriadkov

Počas roku 2024 sa pristúpilo k dôležitým úpravám cestovných poriadkov verejnej osobnej dopravy v Žilinskom kraji s cieľom zlepšiť dostupnosť a kvalitu poskytovanej služby v regionálnej autobusovej doprave, ako aj reagovať na aktuálne potreby cestujúcich. Zvýšila sa frekvencia spojov, v rámci optimalizácie cestovných poriadkov bol v mnohých oblastiach Žilinského kraja zvýšený počet autobusových a vlakových spojov, najmä v regiónoch s vysokým dopytom. Tieto zmeny sa týkali predovšetkým regiónu Turiec v súvislosti so zapojením do Integrovaného dopravného systému Žilinského samosprávneho kraja (IDS ŽSK).

Vybrané cestovné poriadky autobusových liniek boli upravené tak, aby lepšie nadväzovali na vlakové spoje, čím sa zlepšila dostupnosť medzi mestami a obcami v regióne, resp. kraji.

Vykonalé úpravy cestovných poriadkov v Žilinskom kraji sa ukázali ako efektívne opatrenia na zlepšenie kvality a dostupnosti verejnej osobnej dopravy pre samotných obyvateľov, ako aj návštevníkov regiónu. Plánuje sa pokračovať v optimalizácii verejnej osobnej dopravy a prispôsobovaní k požiadavkám cestujúcich.

V celom Žilinskom samosprávnom kraji sa pristúpilo 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 spoje 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 voľné dni (víkendy + sviatky).



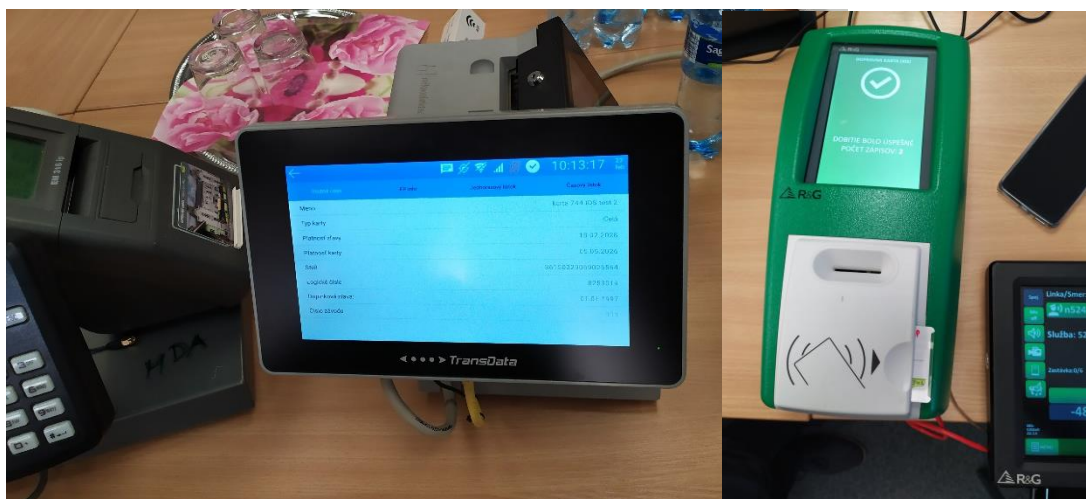
Obr. 6 Grafika k mimoriadnej zmene CP z dôvodu dlhodobej výluky

3.4 Integračné testy

Nevyhnutnosťou pre úspešné fungovanie IDS je implementácia všetkých technických a tarifných podmienok do vybavovacích systémov zapojených dopravcov. V prípade druhej

etapy išlo najmä o implementáciu nových zón a s tým súvisiacimi aj novými cenami vybraných typov CL.

Správnosť fungovania jednotlivých vybavovacích zariadení z vozidiel, predajných miest a eshopov dopravcov boli testované počas troch kôl tzv. integračných testov. Organizátor pripravil na každé kolo integračných testov akceptačný protokol s rôznymi kombináciami cestovných lístkov, ktorých správnosť predaja a kontroly na všetkých zariadeniach dopravcov boli testované v rámci integračných testov.



Obr. 7 Vybavovacie zariadenia počas integračných testov

Spustenie ostrej prevádzky IDS v II. etape v termíne 1.8.2024 mohlo byť definitívne potvrdené až po absolvovaní komplexných integračných testov.

3.5 Marketing pre II. etapu IDS ŽSK

Počas roku 2024 kontinuálne prebiehala marketingová komunikácia a prezentácia IDS ŽSK. Najvýznamnejšou udalosťou bolo rozšírenie integrovaného územia o región Turiec. V rámci komunikácie boli v roku 2024 zavedené aj nové prvky, akými sú vonkajšie polepy regionálnych autobusov vo vybraných územiach. V rámci komunikácie rozšírenia územia integrácie a povedomia o IDS ŽSK boli v priebehu roka vytvorené aj propagačné videá so známym slovenským hercom Jurajom „Šokom“ Tabačkom. Marketingová komunikácia prebiehala na pravidelnej báze aj prostredníctvom sociálnych sietí organizátora, ako aj sociálnych sietí objednávateľov a zapojených dopravcov. Na komunikáciu boli vytvorené aj materiály pre verejnosť dostupné okrem online priestoru aj vo vozidlách, na predajných

miestach a zastávkach. Okrem cielených marketingových aktivít prebiehala aj pravidelná komunikácia s verejnosťou prostredníctvom mailovej a telefonической komunikácie, kde zamestnanci organizátora odpovedali na všetky podnety a otázky verejnosti. Popri uvedených činnostiach sa zamestnanci organizátora zúčastňovali aj na verejných podujatiach a konferenciách kde prezentovali služby IDS ŽSK.

Zrealizované marketingové aktivity v roku 2024:

- Prezentácia cenových zvýhodnení pri zakúpení PCL v rôznych oblastiach kraja prostredníctvom sociálnych sietí,
- Úprava webovej stránky s cieľom zjednodušenie dostupnosti informácií pre cestujúcich,
- Propagácia cyklobusov a výroba nových bannerov na cyklovozíky,
- Účasť na rôznych verejných podujatiach a konferenciách spojená s prezentáciou služieb IDS ŽSK,
- Príprava a realizácia kampane k rozšíreniu IDS ŽSK v II. etape:
 - komunikácia prostredníctvom sociálnych sietí a webových stránok organizátora a zapojených dopravcov a objednávateľov,
 - realizácia marketingových videí s hercom Jurajom „Šokom“ Tabačkom
 - koordinovaná komunikácia kampane s dopravcami a objednávateľmi,
 - zabezpečenie informačných materiálov (letáky, info karty, plagáty) na predajných miestach, zastávkach a vo vozidlách,
 - výroba grafiky a polep autobusov RAD,
 - informácie vo vozidlách zapojených dopravcov v elektronickej podobe.
- Zabezpečenie informačného servisu k dlhodobej výluke na trati Žilina – Rajec,
- Pravidelná aktualizácia webového sídla spoločnosti IDŽTK – www.idzk.sk,
- Aktívna komunikácia na sociálnych sieťach FB, Instagram, Youtube,
- Pravidelná mailová a telefonická komunikácia s verejnosťou.



Obr. 8 Grafika k zapojeniu regiónu Turiec do IDS ŽSK



Obr. 9 Ukážka z natáčania propagačných videí

4 Realizované kroky a úlohy od vzniku spoločnosti

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

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

- Štúdia: Komplexná technicko-technologická špecifikácia a dopravno-prepravná 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 IDŽTK**
 - 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 IDŽTK 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**

▪ **Prevádzkovanie reklamy na autobusoch regionálnej autobusovej dopravy**

▪ **Realizácia nového verejného obstarávania na dispečersko-clearingový systém s mobilnou aplikáciou a vyhľadávačom dopravných spojení**

▪ **Zavedenie IDS ŽSK na celé územie definované v II. Etape rozvoja IDS ŽSK – t.j. okresy Žilina, Bytča, Čadca, Kysucké Nové Mesto, Martin a Turčianske Teplice**

▪ **Získanie prostriedkov z fondov EÚ prostredníctvom Zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku v zmysle rozhodnutia o schválení žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku č. NFP401203A645 zo dňa 30.09.2024:**

- **Názov projektu: Rozvoj dispečerského riadenia VOD – vytvorenie potrebných modulov a rozhraní DCS IDŽK umožňujúcich pripojenie moderných foriem dopravy do procesov v IDS ŽSK**
- **Kód projektu: 401203A645**
- **Výzva - kód Výzvy: PSK-MD-002-2024-ITI-EFRR**
- **Program: Program Slovensko 2021 - 2027**
- **Spolufinancovaný fondom: Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR)**
- **Rozpočet projektu: 554 tis. €**
- **Stav: v realizácii**

5 Hlavné ciele pre rok 2025

Úlohou organizátora je naplnenie hlavných cieľov pre nasledujúce obdobie, ktoré sú popísané v nasledujúcich kapitolách. Významnými krokmi plánovanými na rok 2025 je vstup Trenčianskeho samosprávneho kraja a mesta Trenčín do organizačnej štruktúry spoločnosti organizátora.

Z dopravného hľadiska sú najvýznamnejšími cieľmi integrácia regiónov Liptov a Orava, čím dôjde k integrácii celého územia ŽSK, ako aj spustenie mobilnej aplikácie na predaj integrovaných cestovných lístkov.

5.1 Spojenie s Trenčianskym samosprávnym krajom a mestom Trenčín

Novým Zákonom č. 332/2023 o verejnej osobnej doprave sa definovalo postavenie Organizátorov IDS (ďalej len „Organizátor“), ktorého môže samosprávny kraj a mesto (ďalej len „Objednávateľ“) poveriť plnením jednotlivých úloh v rámci IDS. Objednávateľ je povinný podporovať vznik a prevádzkovanie integrovaného dopravného systému a mestského dopravného systému. Na ten účel môže Objednávateľ samostatne alebo spoločne s iným Objednávateľom založiť organizátora. Majetkovú účasť v organizátorovi môže mať iba Objednávateľ. Organizátor nesmie prevádzkovať pravidelnú dopravu.

Zámerom bolo vytvorenie spoločného Organizátora integrovaného dopravného systému TSK a ŽSK s pracovným názvom „IDS Sever“ a to pripojením sa do už fungujúcej spoločnosti Integrovaná doprava Žilinského kraja s. r. o., so sídlom Pri Rajčianke 2900/43, 010 01 Žilina, IČO: 51 110 369 (ďalej len „IDŽK“). Pripojenie sa do existujúcej IDŽK je efektívnejšie ako vytvorenie samostatného IDS, keďže IDŽK má dlhodobo nastavené procesy pri vytváraní a riadení integrovanej dopravy.

K 1.1.2025 dochádza k vstupu Trenčianskeho samosprávneho kraja a mesta Trenčín do organizačnej štruktúry spoločnosti. Na základe Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR bolo podpísané aj spoločné Memorandum o spolupráci medzi

Trenčianskym samosprávnym krajom (ďalej len „TSK“) a Žilinským samosprávnym krajom (ďalej len „ŽSK“) so zámerom vytvoriť spoločné IDS.

5.2 Integrácia celého územia ŽSK

Jedným z hlavných cieľov v roku 2025 je tarifná a dopravná integrácia celého územia Žilinského kraja. V priebehu roka preto dôjde k realizácii III. etapy IDS, ktorá bude zahŕňať začlenenie do integrácie aj pre regióny Liptov a Orava. Pôvodne bolo zamýšľané rozdelenie integrácie týchto území do dvoch etáp, ale vzhľadom na postup v integrácii a pripravenosť regiónov, dôjde k zapojeniu týchto území v jednej etape.

Rozšírenie územia v III. etape o regióny Liptov a Orava prinesie do systému nových objednávateľov výkonov v podobe miest Ružomberok, Liptovský Mikuláš a Dolný Kubín a tiež dopravcov prevádzkujúcich MHD na území uvedených miest. V tejto súvislosti bude organizátor IDS ŽSK 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 príslušných 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*

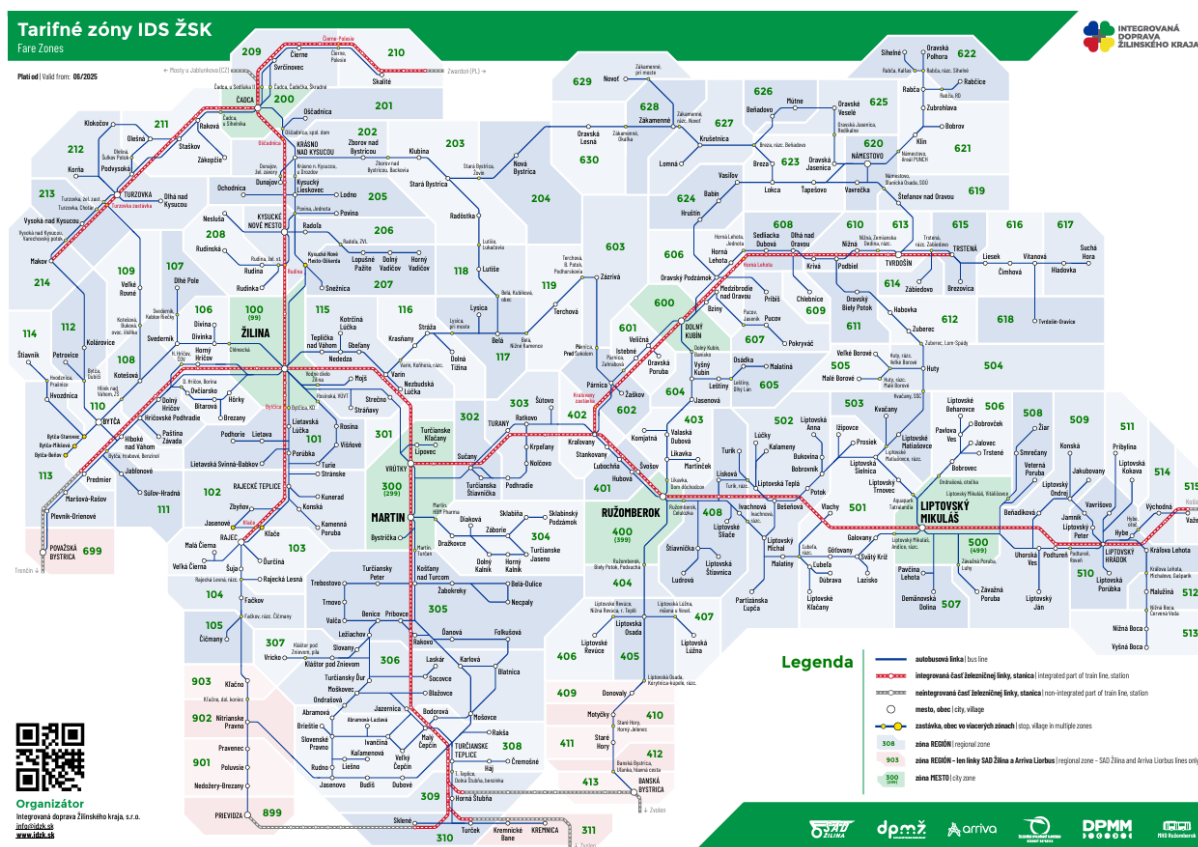
V súvislosti s rozšírením územia IDS v III. etape bude potrebná aktualizácia strategických dokumentov, ktorých podoba bude postupne finalizovaná na základe rokovaní založenej pracovnej skupiny pre koordináciu verejnej dopravy v Žilinskom samosprávnom kraji, za účasti všetkých zapojených dopravcov a objednávateľov, ktorých sa III. etapa týka.

Príprava a aktualizácia dokumentov potrebných k spusteniu III. 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,
- 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
- Trasovanie zón v IDS ŽSK
- Číselník taríf
- Linky zapojené do IDS ŽSK
- Schéma tarifných zón v IDS ŽSK

Popri príprave integrácie celého územia ŽSK bude naďalej prebiehať prevádzkovanie a dohľad nad plynulým chodom integrovanej dopravy na doteraz zaintegrovanom území (okresy Žilina, Bytča, Čadca, Kysucké Nové Mesto, Martin a Turčianske Teplice).

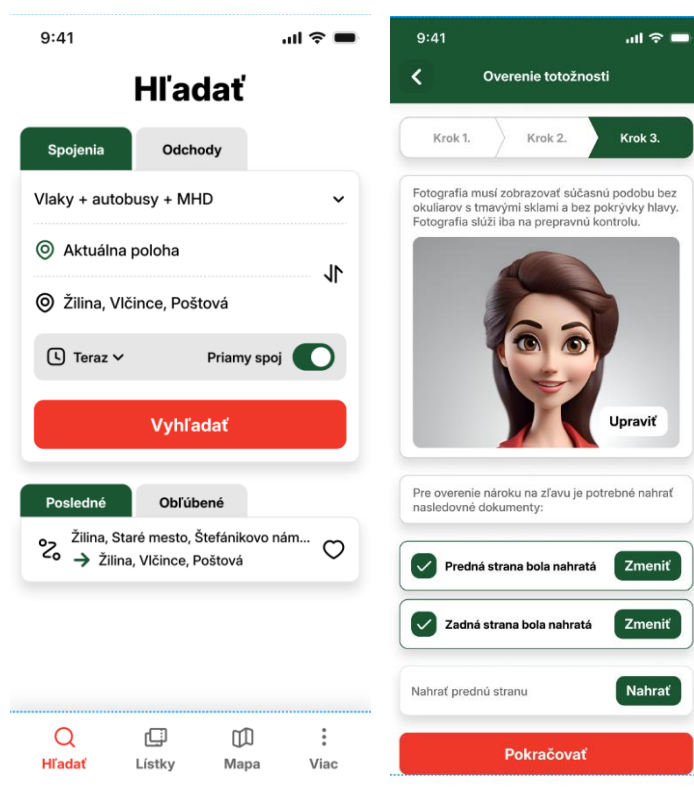


Obr. 10 Vizualizácia novej pripravovanej schémy tarifných zón pre III. etapu IDS ŽSK

5.3 Mobilná aplikácia

V priebehu roka 2024 Organizátor zrealizoval nové verejné obstarávanie na dispečersko-clearingový systém, ktorého súčasťou bude aj mobilná aplikácia a vyhľadávač dopravných spojení.

Mobilná aplikácia má zabezpečiť jednoduchý a moderný nákup cestovných lístkov platných v IDS, spoločne aj s možnosťou vyhľadania jednotlivých dopravných spojení. Cestujúci budú mať po registrácii v aplikácii k dispozícii svoje konto, prostredníctvom ktorého môžu aplikáciu využívať plnohodnotne a jednoducho zakupovať cestovné lístky. Aplikácia ponúkne okrem predaja predplatných a denných cestovných lístkov aj nákup jednorazových integrovaných lístkov, ktoré budú novinkou v systéme a v roku 2025 budú dostupné výhradne prostredníctvom mobilnej aplikácie.



Obr. 11 Návrh vizuálu pripravovanej mobilnej aplikácie

5.4 Tarifa

Od leta 2025 plánuje IDŽTK zaintegrovať oblasť Oravy a Liptova. Do IDS ŽSK pribudnú ďalšie 3 mestské zóny: Ružomberok (400), Liptovský Mikuláš (500) a Dolný Kubín (600). Pripojením tohto územia bude do IDS ŽSK zahrnuté už územie celého ŽSK. Cestujúci si budú môcť zakúpiť PCL na 30, 90 alebo 365 dní, denné CL, dovozné CL a 60 min. CL vo vybraných mestských zónach. Novinkou pre cestujúcich bude mobilná aplikácia v ktorej budú okrem aktuálneho sortimentu cestovných lístkov predávané aj jednorazové zónové cestovné lístky. Princíp zakupovania jednorazových zónových cestovných lístkov bude rovnaký ako pri PCL.

5.5 Pripravované zmeny CP

Spoločnosť IDŽTK aktuálne pripravuje úpravu cestovných poriadkov podľa vopred schváleného konceptu, aby príprava na zavedenie integrovaného dopravného systému do ďalších regiónov v ŽSK bola systematická a plynulá. V roku 2025 bude prebiehať realizácia zavedenia III. Etapy IDS ŽSK a to zapojením regiónov Liptov a Orava do integrovaného dopravného systému v Žilinskom samosprávnom kraji.

S tým úzko súvisia zmeny cestovných poriadkov v daných regiónoch, tak aby boli zabezpečené prestupy v prestupných uzloch či už autobus – autobus alebo autobus – vlak a naopak. Zapojením regiónov Liptov a Orava do integrovaného dopravného systému bude celé územie Žilinského kraja dopravne prepojené a cestovanie v ŽSK bude jednoduchšie a hlavne pre obyvateľov lacnejšie.

Dôležitou úlohou v roku 2025 bude zaviesť cestovné poriadky v regiónoch Orava a Liptov v zmysle schváleného Plánu dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja (PDO ŽSK) a zapojiť do ich realizácie jednotlivé samosprávy prostredníctvom starostov/ky alebo primátorov/ky z uvedených regiónov tak, aby bola zosúladená ponuka dopravných služieb s prepravnými potrebami obyvateľstva v daných regiónoch. Dopravná obslužnosť by mala byť efektívna a hospodárna zároveň.

Zároveň v priebehu roka 2025 je potrebné odstrániť nedostatky v cestovných poriadkoch na už zaintegrovanom území Žilinského kraja, konkrétne regióny Turiec, Horné Považie a Kysuce.

Prioritou je eliminovať vzniknuté meškania na jednotlivých autobusových spojoch úpravou jazdných dôb ako aj optimalizácia času odchodov pri garantovaných nadväznostiach.

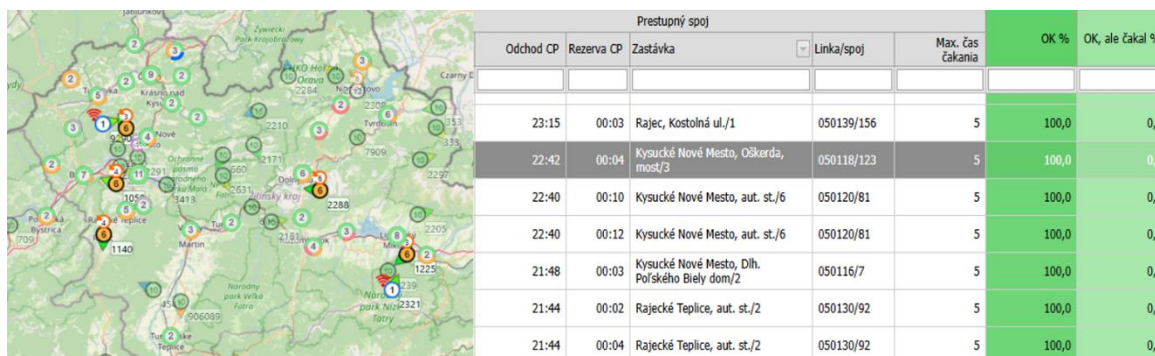
V nasledujúcej tabuľke sú uvedené termíny zmien cestovných poriadkov autobusovej dopravy v roku 2025, ktoré boli určené ŽSK ako objednávatel'om verejnej osobnej dopravy v rámci kraja.

Plánované termíny zmien cestovných poriadkov v rámci ŽSK pre rok 2025:

Dátum zmeny	Dôvod plánovanej zmeny cestovných poriadkov v rámci ŽSK
2.3.2025	súbežne s 1. zmenou grafikonu ŽSR
15.6.2025	súbežne s 2. zmenou grafikonu ŽSR
14.12.2025	hlavné zmeny CP, súbežne so začiatkom nového grafikonu ŽSR

5.6 Kontrola dodržiavania nadväzností a prerozdelenie tržieb

Jednou z kľúčových úloh v systéme z pohľadu kvality dopravy je dodržiavanie nadväzností, stanovených v cestovných poriadkoch. Dodržiavanie stanových garantovaných nadväzností je zabezpečované prostredníctvom dispečerov dopravcu a pravidelnú kontrolu a vyhodnotenie vykonania určených nadväzností zabezpečuje IDŽTK, prostredníctvom svojho dispečersko-clearingového systému (DCS). IDŽTK 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 IDŽTK a zapojených dopravcov.



Obr. 12 Náhľad sledovania prevádzky a nadväzností v DCS

V priebehu roka 2024 došlo k zavedeniu, tzv. semaforu, ktorý zefektívňuje dodržiavanie nadväzností a vďaka ktorému vodiči v prestupných bodoch dostávajú na vybavovacie zariadenie informáciu, či je potrebné čakať na nadväzujúci spoj alebo môže prestupný bod vodič už opustiť. Zavedením tohto nástroja dochádza k eliminácii predčasných odchodov z prestupných miest.

5.7 Marketingová podpora a komunikácia

Pripravované aktivity a komunikačné oblasti:

- Komunikácia s verejnosťou
 - web sídlo IDŽTK
 - 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 IDŽTK
- prezentácia dôležitých udalostí a zmien vo VOD
- Komunikácia pripravovaných krokov v IDS ŽSK
 - príprava a realizácia kampane v súvislosti so zavedením III. etapy IDS ŽSK
 - informácie o pripravovaných zmenách a aktivitách v IDS ŽSK



Obr. 13 Ukážka polepu regionálneho autobusu reklamou na IDS

5.8 Ďalšie aktivity pre rok 2025

- Dohľad nad správnym fungovaním a udržiavanie systému
- Zavedenie jednorazového cestovného v rámci celého regiónu
- Rokovanie so zástupcami miest a obcí v súvislosti s definovaním kompetencií pri zabezpečovaní VOD
- Príprava na tarifnú a dopravnú integráciu Trenčianskeho kraja
- 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.

- **Nové marketingové kampane**
- **Prípravy na predaj jednorazových CL aj do iných predajných kanálov (predajné automaty)**
- **Spolupráca na projekte obnova zastávok a ich modernizácia a zlepšenie informovanosti cestujúcej verejnosti v mikroregióne „bytčiansko“.**
- **Rokovania s Ministerstvom dopravy SR ako objednávateľom výkonov v železničnej osobnej doprave v rámci zlepšenia aktuálneho stavu a zvýšenia štandardu obslužnosti v podobe nosného módu verejnej dopravy na území IDS ŽSK**
- **Realizácia prípravnej etapy v rámci územia Trenčianskeho kraja:**
 - **Vytvoriť základné legislatívne dokumenty (príkazné zmluvy, štandardy, zmluvy o spolupráci s dopravcami, vyriešiť spôsob financovania - dotačné zmluvy, atď...).**
 - **Zabezpečiť personálne obsadenie spoločností pre rozšírené územie Trenčianskeho kraja.**
 - **Zabezpečiť aktualizáciu loga spoločnosti, propagácie a marketingu pre IDŽTK, resp. IDS Sever.**
 - **Zabezpečiť technické vybavenie (programové vybavenie, kancelárske vybavenie, propagačný materiál a pod.)**
 - **Príprava rozvojovej stratégie IDS pre nové územie,**
 - **Vytvorenie základných technických, ekonomických a prevádzkových štandardov rozhrania systému IDS aj pre územie TSK:**
 - *Technické a prevádzkové štandardy vozidiel verejnej osobnej dopravy (ďalej len „VOD“),*
 - *Technické a prevádzkové štandardy vybavovacích zariadení pre cestujúcich vo VOD /technické prostriedky elektronického platobného systému IDS,*
 - *Štandard vybavenia zastávok a označníkov /starostlivosť o ne,*



- *Štandard jednotného vizuálneho štýlu a propagácie IDS,*
- *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 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, zastávok vo VOD,*
 - *Štandard dostupnosti vybraných zariadení verejnej osobnej dopravy,*
 - *Teplotné štandardy vo vozidlách VOD /požívanie klimatizácie, vykurovanie,*
- *Štandard dispečerského riadenia,*
- *Štandard finančných tokov v systéme IDS,*
- *Zosúladenie dispečerského riadenia IDS vrátane informačného systému pre cestujúcich.*
- *Rozbor možnosti riešenia dispečingu z hľadiska osobných nákladov,*
- *Analýza o možnom rozšírení technických prostriedkov pre ďalších dopravcov,*

- *Spracovanie a uplatnenie modelu pre deľbu prepravných tržieb, formulácia kvalitatívnych a technických štandardov ponúkaných služieb v oblasti verejnej dopravy na území Trenčianskeho kraja,*
- *Vykonávanie kontroly činnosti a dodržiavanie dohodnutých výkonov dopravcami,*

6 Základné údaje o spoločnosti

V zmysle napĺňania 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 priľahlých záujmových regiónov. Od 1.1.2025 došlo k rozšíreniu aj na územie Trenčianskeho kraja a vstupu nových spoločníkov do spoločnosti, so zápisom do obchodného registra dňa 5.2.2025. Základné imanie spoločnosti v hodnote 100 000 EUR je tvorené peňažnými vkladmi štyroch spoločníkov, ktorými sú Žilinský samosprávny kraj, Trenčiansky samosprávny kraj, Mesto Žilina a Mesto Trenčín. Výška peňažných vkladov je rozdelená na základe obchodného podielu spoločníkov:

- Žilinský samosprávny kraj 35%, tzn. vo výške 35 000 €,
- Trenčiansky samosprávny kraj 35%, tzn. vo výške 35 000 €,
- Mesto Žilina 15%, tzn. vo výške 15 000 €,
- Mesto Trenčín 15%, tzn. vo výške 15 000 €.

Základné údaje IDŽTK:

▪ Obchodné meno:	Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho 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 IDŽTK 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 a Trenčianskeho samosprávneho kraja a na území príľahlých záujmových regiónov. Nižšie sú uvedené predmety činností, rozdelené do kategórií podľa vzťahu k určitým subjektom, ktoré sú priamo nadväzujúce na hlavný predmet:

- Kooperácia pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti na území ŽSK a TSK na území príľahlých 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 prepravo-tarifného a vybavovacieho 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 osobnej 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 vybavovacie 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 hnutel'ných 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 35 %, Trenčianskeho samosprávneho kraja je vo výške 35 %, podiel mesta Žilina je vo výške 15 % a obchodný podiel mesta Trenčín je vo výške 15 %

7.3 Orgány spoločnosti

Orgány spoločnosti tvoria tri subjekty:

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

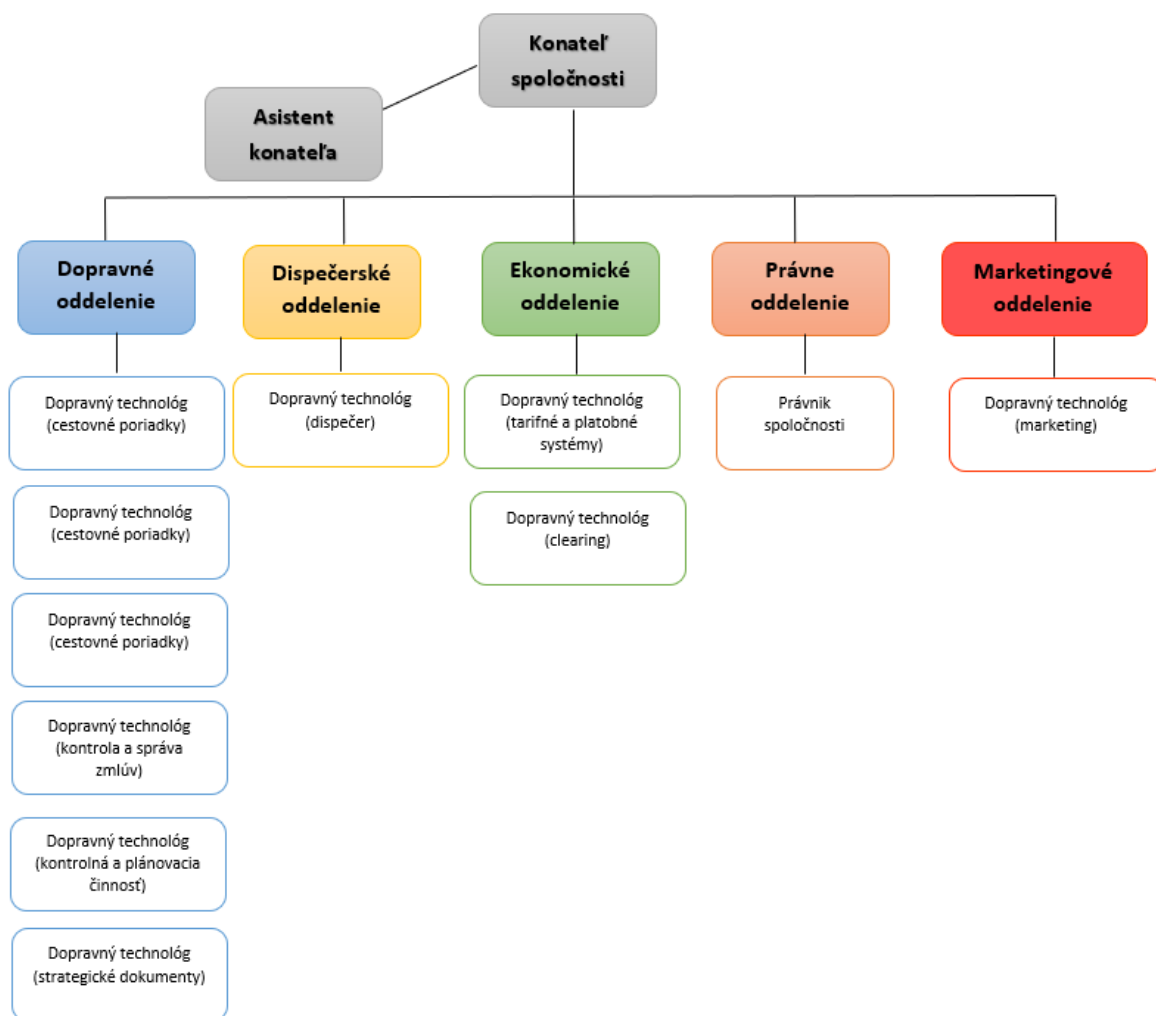
Valné zhromaždenie rozhoduje o veciach v jeho pôsobnosti 3/4 väčšinou všetkých hlasov spoločníkov, resp. o určitých veciach len so súhlasom všetkých spoločníkov. Počet hlasov spoločníka sa odvíja od výšky jeho obchodného podielu (35 hlasov ŽSK, 35 hlasov TSK, 15 hlasov mesto Žilina a 15 hlasov mesto Trenčín). 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 piatich zástupcov jednotlivých spoločníkov.

Spoločnosť má dvoch konateľov spoločnosti. V mene spoločnosti koná každý z konateľov samostatne. Pri právnych úkonoch vykonaných v písomnej forme pripojí k obchodnému menu spoločnosti svoj podpis.

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

7.4 Organizačná štruktúra zamestnancov



Obr. 14 Grafické znázornenie organizačnej štruktúry spoločnosti

Spoločnosť IDŽTK má aktuálne okrem konateľa dvanásť zamestnancov (11 v stálom pracovnom pomere, 1 zamestnanec materská dovolenka). Plánom v roku 2025 je personálne zabezpečiť obsadenie funkcie druhého konateľa a min. dvoch technologov pre nové záujmové územie Trenčianskeho kraja.

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.

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

Dopravný technolog - pracovníci zodpovedajúci za zverenú oblasť:

Pre strategické dokumenty – zodpovedá za vypracovanie strategických dokumentov, realizuje analýzy, 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 rannej a poobednej špičke podľa potrieb cestujúcich.

Pre tarifné a platobné systémy – zodpovedá za vytvorenie Tarify IDS ŽSK a s tým súvisiacich dokumentov, realizuje modelové del'by tržieb.

Pre clearing – zodpovedá za kontrolu dát a správne prerozdelenie tržieb pre všetkých zapojených dopravcov v systéme, realizuje prerozdeľovanie tržieb pomocou softvérového systému, vytvára analýzy a cenové porovnania a pod.

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.

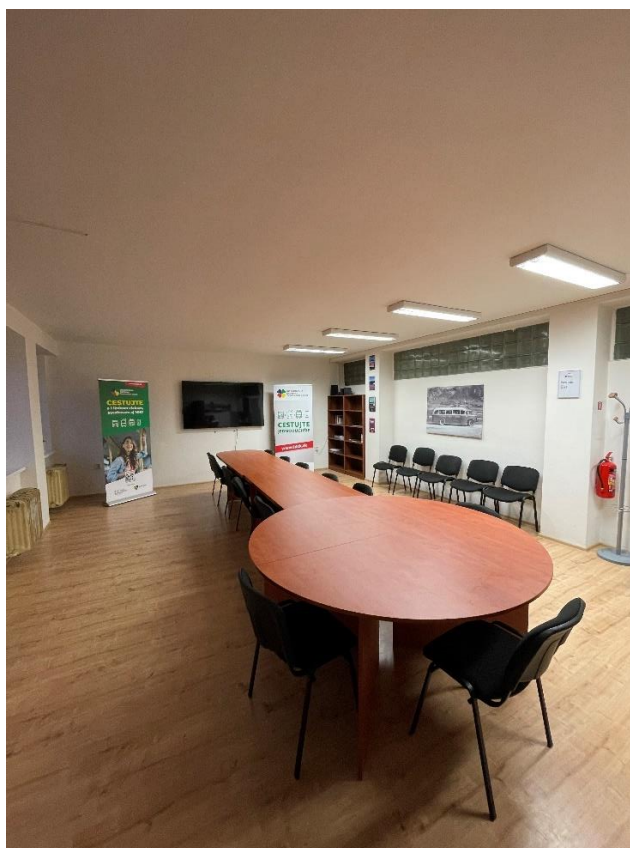
Pre oblasť kontrolnej a plánovacej činnosti – zodpovedá za kontrolu a dodržiavanie štandardov a zmluvných povinností zo strany zapojených dopravcov.

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,...).

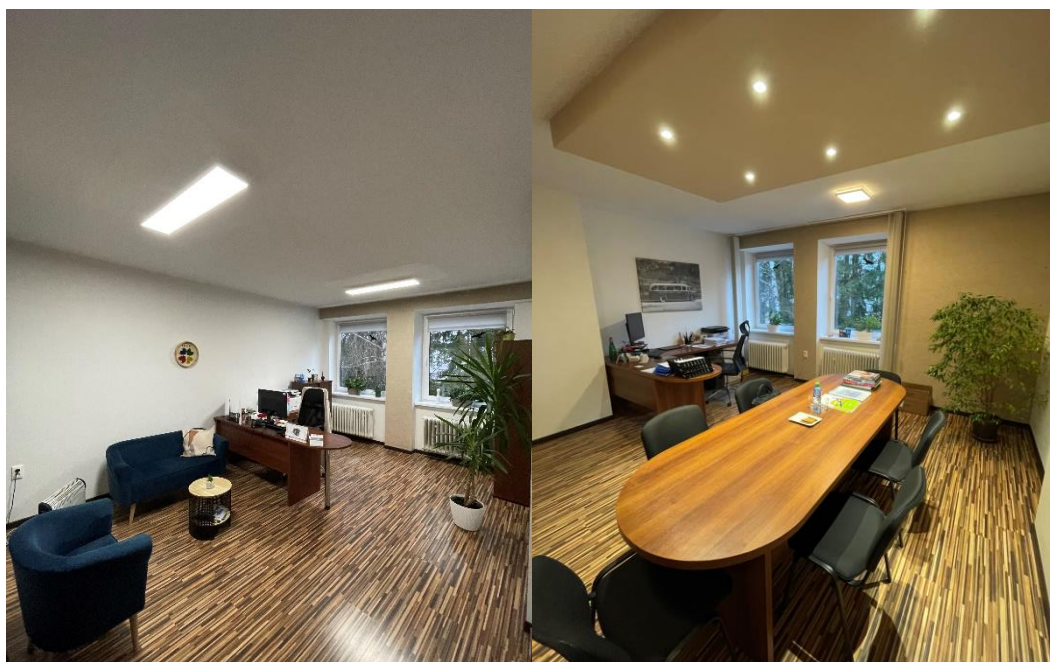
7.5 Prevádzkové priestory spoločnosti

Spoločnosť IDŽTK 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 1960 €/mesiac.

Na základe zámeru ŽSK ako vlastníka predmetnej nehnuteľnosti prebehla rekonštrukcia strechy, sociálnych zariadení a výmena okien. V priebehu roka 2025 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. 15 Zasadacia miestnosť spoločnosti



Obr. 16 Kancelárske priestory spoločnosti



Obr. 17 Priestory spoločnosti - pohľad zvonku

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

V rámci SR existuje v priestore verejnej dopravy Slovenská asociácia organizátorov verejnej dopravy (SAOVD), 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 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

Z prevádzkového pohľadu je v prípade železničnej dopravy v súčasnosti na mnohých regionálnych traťových úsekoch nedostatočná kapacita na uspokojenie zvýšených prepravných nárokov na zabezpečenie, resp. prevzatie nosnej úlohy v rámci dopravnej obslužnosti ŽSK. Z toho pohľadu je potrebné navyšovanie dopravných výkonov v oblasti regionálnej osobnej železničnej dopravy.

V prípade regionálnej autobusovej dopravy, ktorá je prevádzkovaná na objednávku samosprávnych krajov je úlohou IDS zastaviť úbytok cestujúcich, ktorý bolo možné sledovať

v posledných rokoch najmä z dôvodu nízkej miery konkurencieschopnosti voči individuálnej automobilovej doprave.

V prípade mestských dopráv je potrebné zabezpečiť dostatočne kvalitné prepojenie s regionálnou dopravou, či už po dopravnej alebo tarifnej stránke, ktoré bude pre cestujúcich atraktívne.

8.3 Infraštruktúra

Identifikovanými infraštruktúrnymi problémami železničnej regionálnej dopravy sú 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.

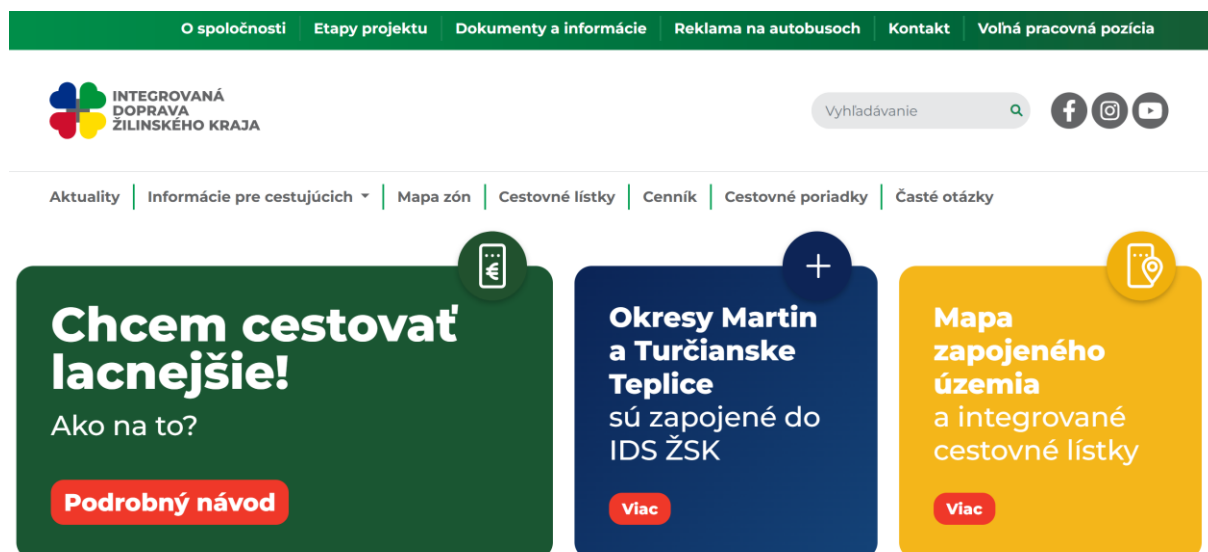
V mestskej hromadnej doprave je najväčším problémom chýbajúca alebo nedostatočná infraštruktúra pre zvýhodnenie verejnej dopravy, ako napr. samostatné jazdné pruhy pre vozidlá VOD. Mestské komunikácie sú hlavne v období dopravnej špičky veľmi preťažené a vozidlá MHD sú súčasťou kongescií spoločne s vozidlami 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 dopravy 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 IDŽTK 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 tarifách, 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. Aj z tohto dôvodu bola v priebehu roka 2024 webová stránka upravená do súčasnej podoby. Aktuálne web dáva návštevníkom rýchle informácie o lacnejšom cestovaní prostredníctvom IDS, ako aj jednoducho dostupné všetky informácie cenách a zapojených územiach s možnosťou rýchleho prekliku na eshopy zapojených dopravcov, kde je možné vykonať nákup cestovných lístkov.



Obr. 18 Náhľad webového sídla idzk.sk

9.1 Logo spoločnosti

Logo spoločnosti IDŽTK 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 IDŽTK - 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.

IDŽTK 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. 19 Logo spoločnosti

V súvislosti so vstupom nových spoločníkov a premenovaním samotnej spoločnosti, je nevyhnutné v najbližšom období vykonať aktualizáciu loga. V zmysle naplnení spoločných stratégií na úrovni SR bol pre spoločné IDS použitý pracovný názov „IDS Sever“.

10 Konkurenčné prostredie

Spoločnosť IDŽTK 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 a TSK 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 a vysoko rozvinutý cykloturistický potenciál oboch krajov). Vzhľadom na prírodné a kultúrne danosti a vytvorené podmienky pre rozvoj je možné považovať ŽSK a TSK za jednu z najkrajších a najperspektívnejších oblastí Slovenska.

11.2 SWOT analýza organizácie dopravy v ŽSK a TSK

S (silné stránky)	W (slabé stránky)
• Ustálená koncepcia • Rozdelenie kompetencií	• 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 neurčitosť |
|---|--|

11.3 SWOT analýza prevádzky dopravy v ŽSK a TSK

S (silné stránky)	W (slabé stránky)
- Plánovaná infraštruktúra multimodálnych koridorov - Ustálená demografia - Narastajúca kvalita dopravných prostriedkov VOD	- 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)
- Existencia fungujúceho IDS ŽSK - Dostatok kvalitných dodávateľov - Rozšírenie letiska Žilina - Možnosť financovania zo zdrojov EÚ	- Nedostatok vodičov VOD a rušňovodičov - Nepriaznivý obraz o železničnej prevádzke - Ťažko predvídateľné zmeny suburbanizácie

11.4 SWOT analýza dopravnej infraštruktúry dopravy v ŽSK a TSK

S (silné stránky)	W (slabé stránky)
- Hustota cestnej siete - Kvalitné napojenie na medzinárodné koridory - Postupná modernizácia železníc	- 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 ŽSK a TSK | <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 a TSK – 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.
- Rápidna 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).
- 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 staniciach 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 striktné stanovená, etapovitosť môže byť prispôbena 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 pôvodne skladala zo šiestich častí. Aktuálne rozvojová stratégia však už spája integráciu regiónov Liptov a Orava do jednej etapy.

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 a Orava
IV. Etapa	Zahŕňa vzájomné prepojenie Žilinského a Trenčianskeho kraja do jedného funkčného regiónu

Tab.1 Etapy rozvoja IDS 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, deľba tržieb
- **Technické a prevádzkové aspekty** – štandard vozidiel, zastávok, cestovných dokladov, cestovných poriadkov, prevádzkovej kontroly, 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 IDŽTK 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.

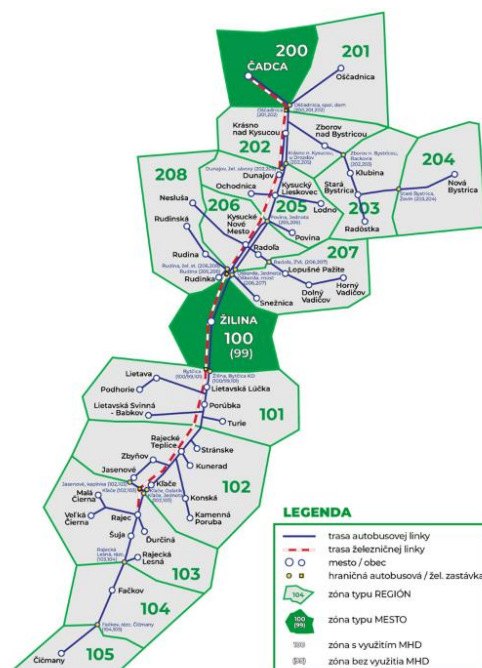
V prípravnej etape bolo potrebné zrealizovať založenie obchodnej spoločnosti s ručením obmedzeným a definovať presný názov. Následne zabezpečiť personálne obsadenie

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.

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

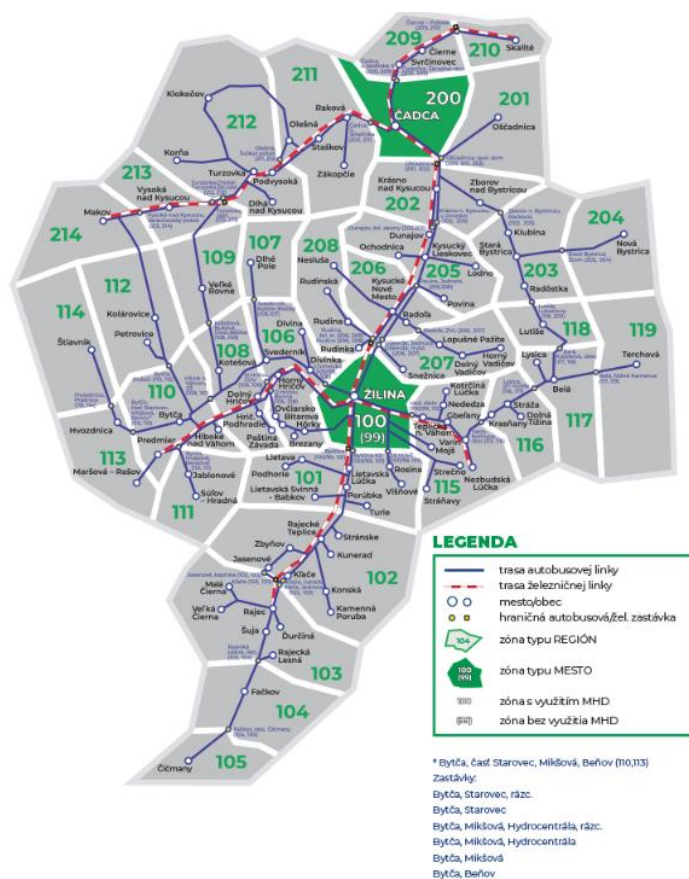
- zapojenie nezaintegrovaných úsekov železníc na území Horného Považia,
- ostatné linky verejnej autobusovej dopravy na území Horného Považia,
- železničné trate zaústené do uzla Čadca (úseky Čadca – Makov a Čadca – Skalité),
- ostatné linky verejnej autobusovej dopravy na území Kysúc.

Spustenie I. etapy IDS ŽSK na území Horného Považia a Kysúc bolo realizované v dvoch fázach. Prvá fáza predstavovala prevádzkovú a tarifnú integráciu traťových úsekov Žilina – Čadca a Žilina – Rajec, zapojenie vybraných liniek verejnej autobusovej dopravy na týchto úsekoch, ako aj zapojenie MHD Žilina, Čadca Kysucké Nové Mesto. Spustenie I. fázy IDS ŽSK (pilotný projekt) sa uskutočnilo 10.7.2022.



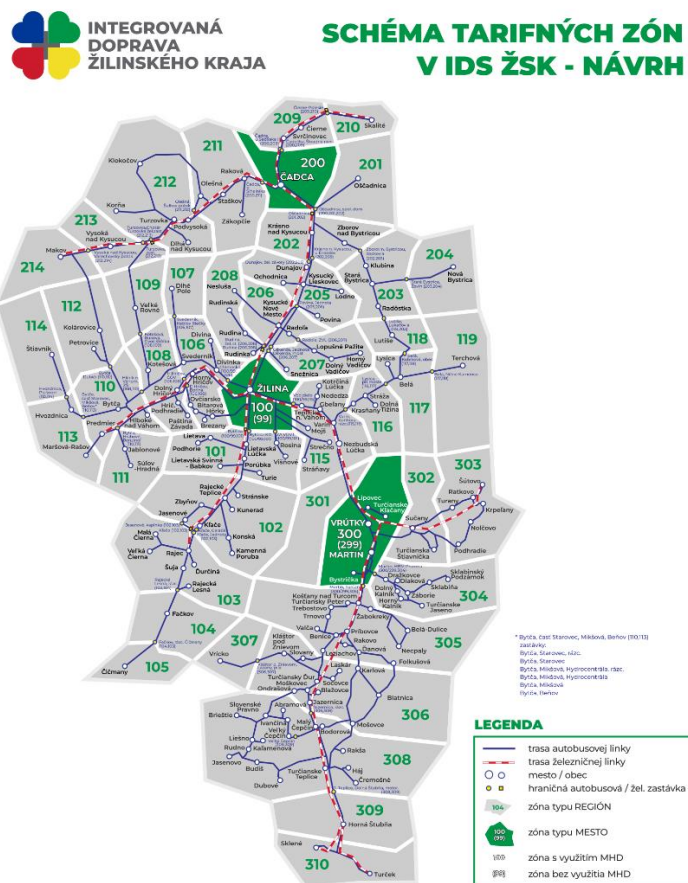
Obr. 20 Mapa zapojeného územia v pilotnej fáze IDS ŽSK

V druhej fáze I.etapy boli do integrácie zapojené celé územie Horného Považia a Kysúc.
Spustenie II. fázy - zavedenie IDS ŽSK na celé územie I. etapy: 30.7. 2023



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

Realizácia II. etapy IDS ŽSK prebehla v roku 2024. Do systému bolo pripojené celé územie regiónu Turiec.

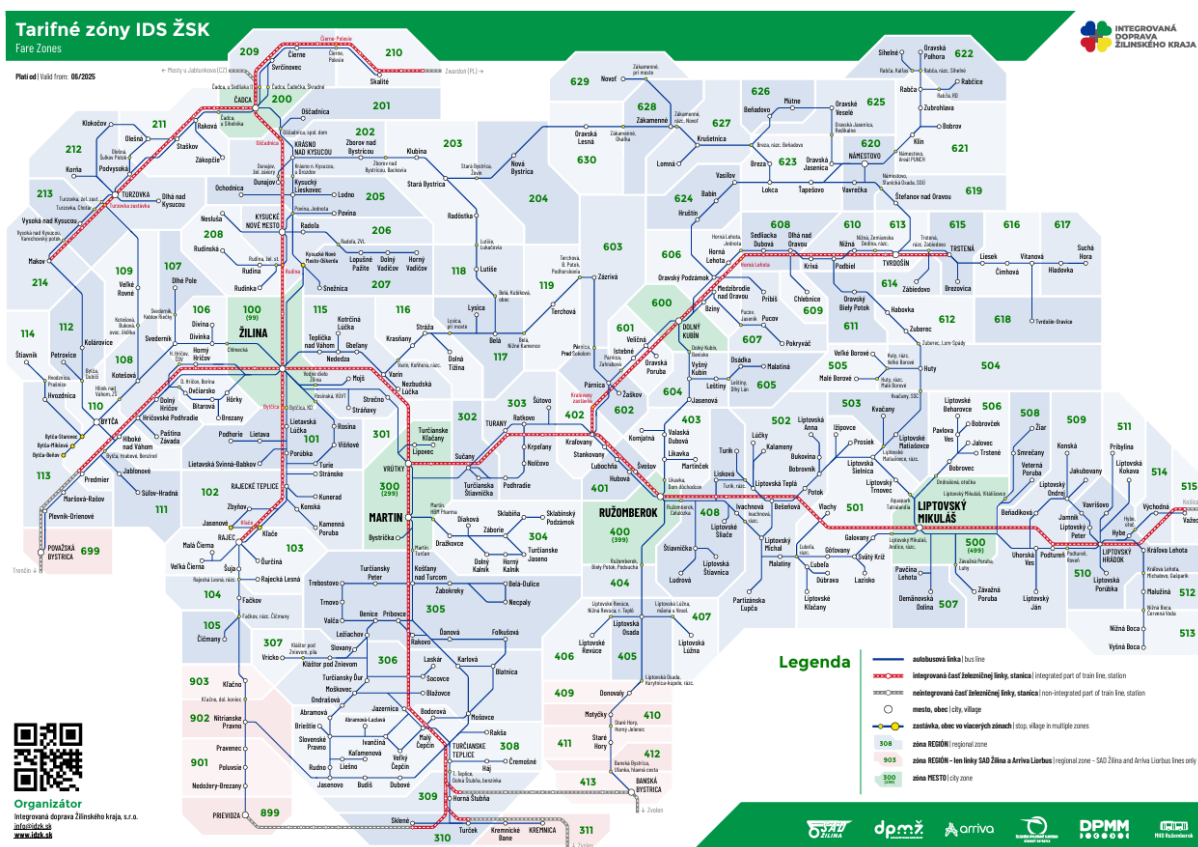


Obr. 22 Schéma tarifných zón IDS ŽSK pre II. etapu IDS ŽSK

V **tretej etape**, bude uskutočnená úplná prevádzková a tarifná integrácia regiónov Liptov a Orava:

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

Integráciou uvedených regiónov do systému bude zabezpečená integrácia celého územia ŽSK. Predpokladaný termín realizácie je 1.8.2025.



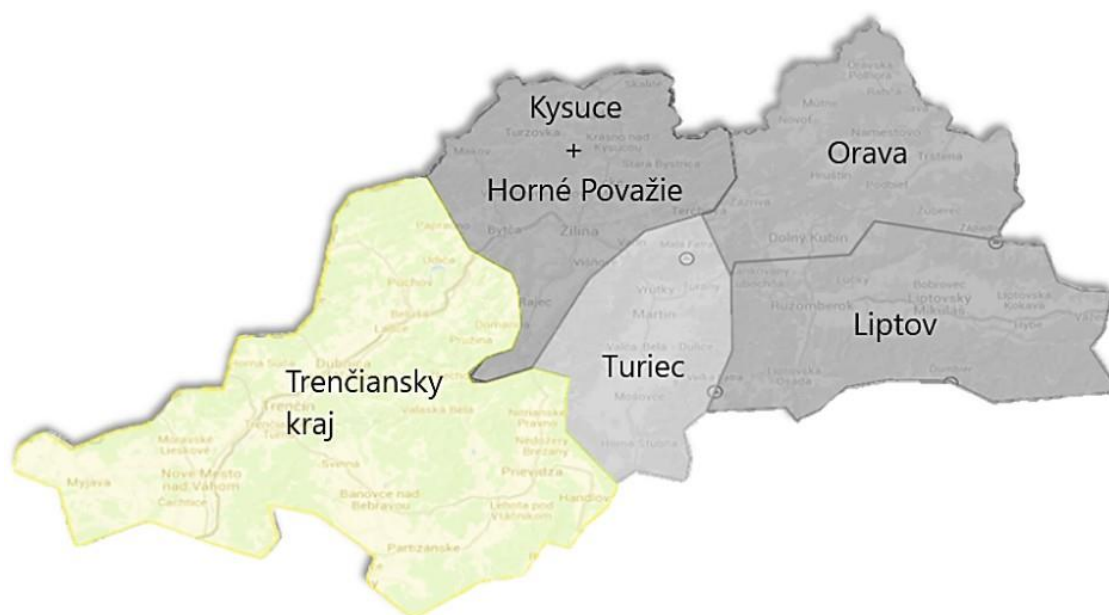
Obr. 23 Vizualizácia schémy tarifných zón pre celé územie ŽSK

Štvrtá 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, prijatým 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. 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: 15.08.2026



Obr. 24 Oblasť IV. 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 a Trenčiansky samosprávny kraj a Mesto Žilina a Trenčín.

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 2025 na zabezpečenie stanovených cieľov - financovanie spoločnosti

Predpoklady:

- Počet zamestnancov v roku 2025 (plán): 17
 - Konateľ a zároveň riaditeľ spoločnosti, 2. konateľ spoločnosti
 - Právnik (zodpovedný za VO, zmluvy, kontroly za finančné operácie)
 - Dopravný technológ – 13 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), kancelária v Trenčíne (pobočka)
- Auto: operatívny lízing
- Zvýšené požiadavky na rok 2025 sa budú riešiť v prípade potreby úpravou rozpočtu.

Na zabezpečenie stanovených cieľov spoločnosti pre rok 2025 je potrebné zabezpečiť jej financovanie:

- *Osobné náklady*
(mzdové náklady, stravné lístky na zamestnancov, DSS) 658 228,00 €
- *Nájomné za tovary a služby*
(nájomné za kancelárske priestory a operatívny lízing za auto)..... 36 400,00 €
- *Náklady za poskytované tovary a služby*
(účtovné, mzdové a daňové služby, služby BOZP, GDPR....)58 928,00 €
- *Povinné poplatky*.....2 700,00 €
- *Ostatné prevádzkové náklady + réžia*.....188 430,00 €

Prevádzkové náklady celkom944 686 ,00 €

Celkové predpokladané výnosy spoločnosti.....229 580,00 €

Rozdelenie výdavkov medzi zakladateľov: podľa podielu na základnom imaní:

- Podiel pre spoločníka Žilinský samosprávny kraj: 35%.....250 287 €
- Podiel pre spoločníka Trenčiansky samosprávny kraj: 35%.....250 287 €
- Podiel pre spoločníka Mesto Žilina: 15%..... 107 266 €
- Podiel pre spoločníka Mesto Trenčín: 15%..... 107 266 €

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 a TSK (mimo plánovaného rozpočtu)
- 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 zaviazanie 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 byrokratický 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.

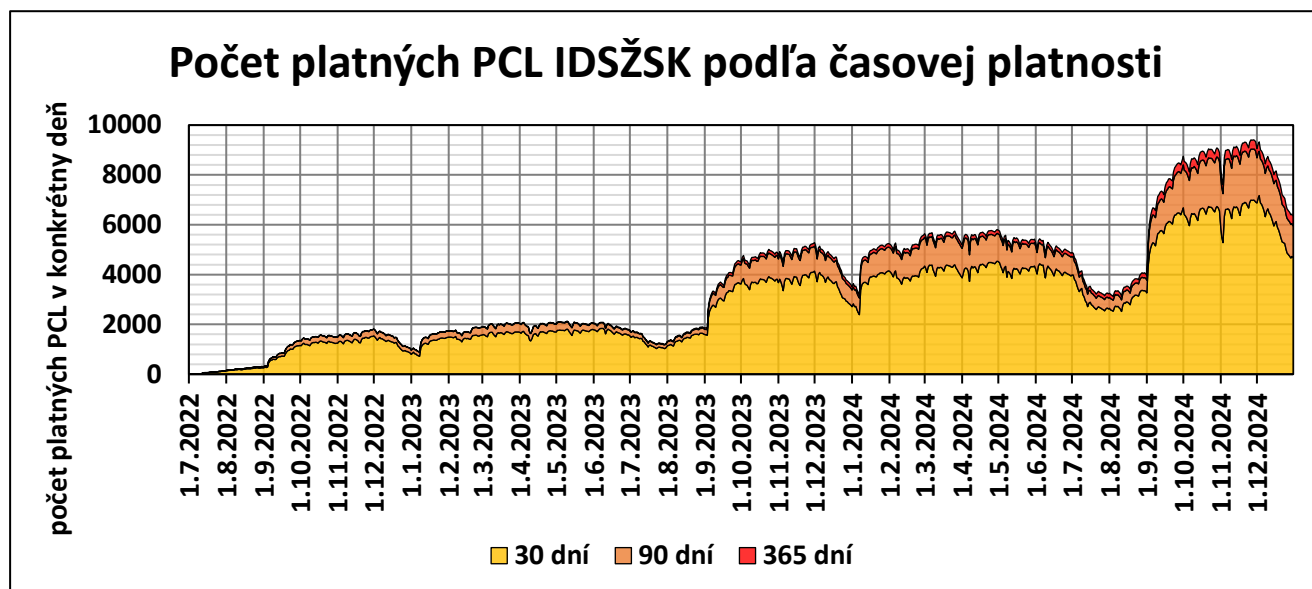
V rámci územia Žilinského a Trenčianskeho kraja a krajských miest Žilina a Trenčín existuje značný potenciál v rámci poskytovania služieb v oblasti verejnej dopravy.

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.

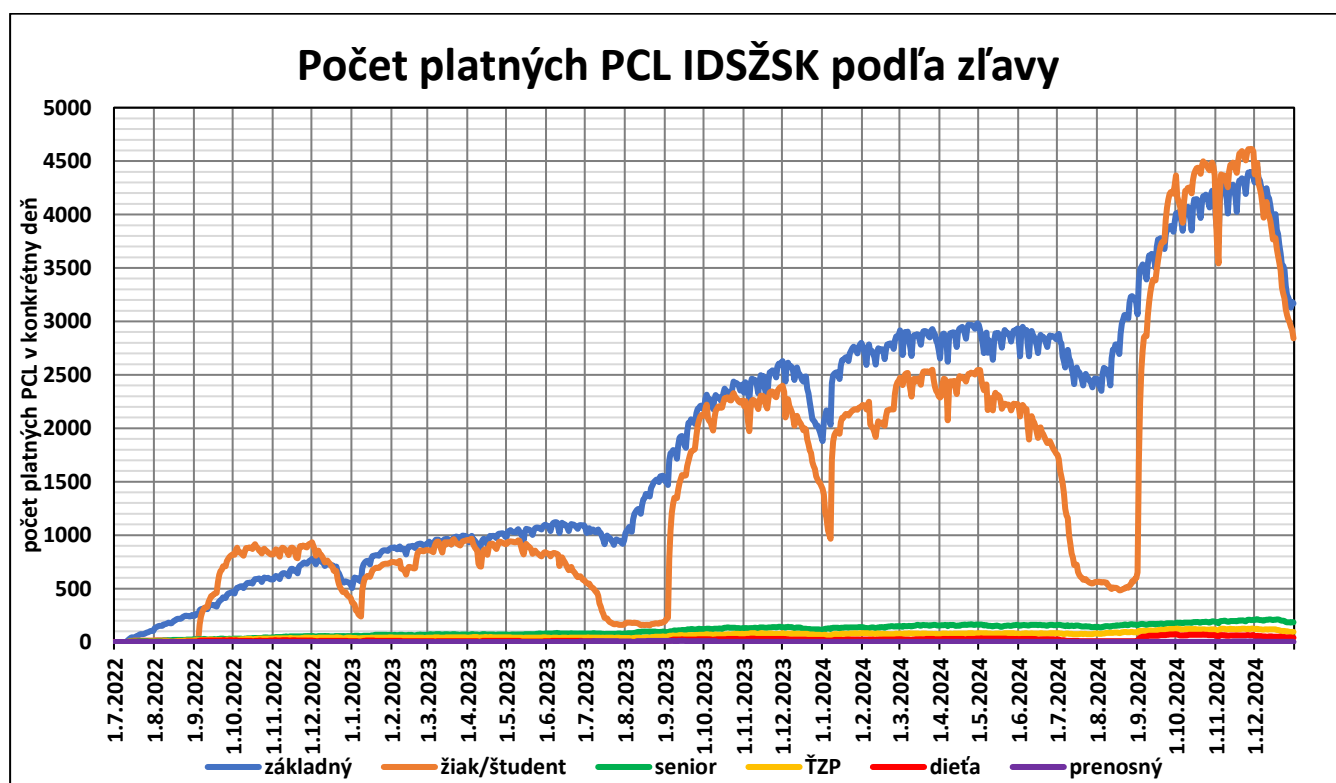
Na druhej strane je potrebné konštatovať, že vybudovanie a prevádzka daného systému verejnej dopravy bude potrebovať svoje investície. Návratnosť investícií v rámci budovania integrovaného dopravného systému má dlhodobý charakter. V tejto súvislosti je však potrebné rešpektovať aj spoločenský prínos, 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 a Trenčianskom 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

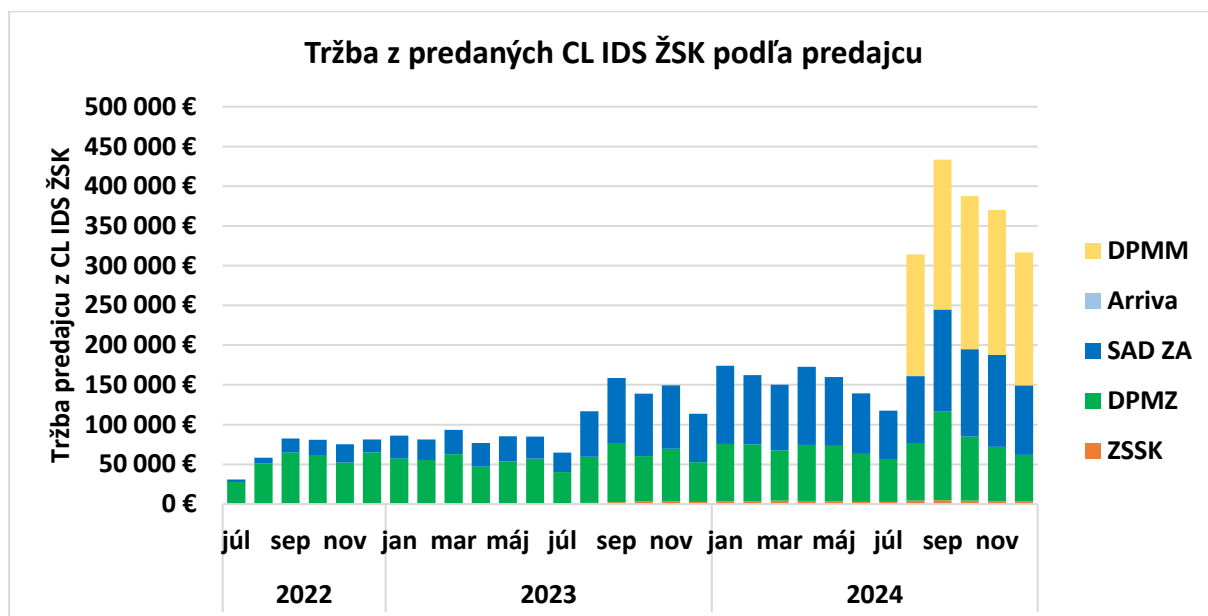
prostredníctvom integrácie jednotlivých dopravných systémov a ich lepšej organizácie a tým vytvorí podmienky pre trvalo udržateľnú regionálnu a mestskú mobilitu.



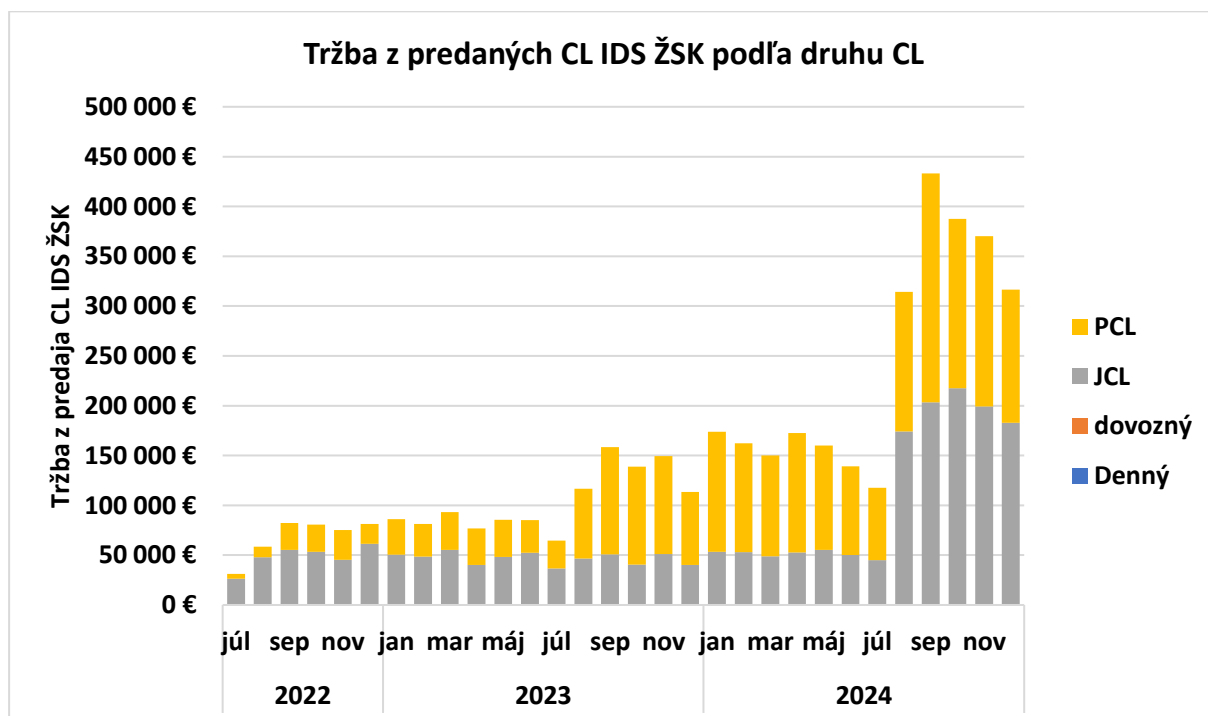
Graf 1 Počet platných PCL v IDS ŽSK



Graf 2 Počet platných PCL v IDS ŽSK podľa zľavy



Graf 3 Tržba z predaných CL v IDS ŽSK podľa predajcu



Graf 4 Tržba z predaných CL v IDS ŽSK podľa druhu cestovného lístka



Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho 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

