

Na rokovanie Mestského zastupiteľstva mesta Piešťany dňa 19.05.2017

Názov materiálu: MESTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA NA ÚZEMÍ MESTA PIEŠŤANY.

Obsah materiálu: dôvodová správa
príloha č.1 – Návrh na zoptimalizovanie MAD v meste Piešťany
(ARRIVA Trnava a.s.)

Návrh na uznesenie: Mestské zastupiteľstvo mesta Piešťany po prerokovaní

Berie na vedomie

„Informáciu o mestskej autobusovej doprave na území
mesta Piešťany“

Spracovateľ: Beáta Palkechová, referent pre dopravu a technickú infraštruktúru

Predkladateľ: Ing. Eduard Strapatý – prednosta MsÚ

D ô v o d o v á s p r á v a

Mestskú autobusovú dopravu na území mesta Piešťany zabezpečuje dopravca ARRIVA Trnava a.s. (SAD a.s. Trnava) na základe Rámcovej zmluvy č. 2480803 zo dňa 22.07.2008 a dodatku č.1 o službách vo verejnom záujme na pravidelné autobusové linky uzatvorenej podľa § 21 a § 44 písm. h) zákona NR SR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a udelenej dopravnej licencii na vykonávanie pravidelnej mestskej autobusovej dopravy.

Mesto zo svojho rozpočtu poskytuje dopravcovi príspevok na úhradu preukázanej straty za dohodnutý prepravný výkon v rozsahu schválených cestovných poriadkov a v zmysle vyššie citovaného zákona. Preukázanou stratou sa rozumie rozdiel medzi ekonomickou cenou za poskytovanie výkonov vo verejnom záujme a tržbami z regulovaného cestovného vrátane ďalších výnosov dosiahnutých plnením povinnosti poskytovať výkony vo verejnom záujme.

Úhrada preukázanej straty je mesačne realizovaná na základe predloženej kalkulácie nákladov a tržieb za mestskú autobusovú dopravu v nasledovnej štruktúre:

Mesačný výkaz nákladov a výnosov za verejnú mestskú hromadnú dopravu za obdobie mesiac 2017	
Podľa položiek kalkulačného vzorca	
a	b
1. PRIAMY MATERIÁL	
V tom: 1.1 Pohonné hmoty	
1.2 Pneumatiky	
1.3 Ostatný priamy materiál	
2. PRIAME MZDY	
3. OSTATNÉ PRIAME NÁKLADY	
V tom: 3.1. Odpisy dlhodobého majetku	
3.2. Opravy a údržba dlhodobého majetku	
3.3. Stravné	
3.4. Odvody poisťného	
3.5. Zmluvné zákonné poistenie motorových vozidiel	
3.6. Ostatné priame náklady	
4. PREVÁDZKOVÁ RÉŽIA	
5. SPRÁVNA RÉŽIA	
6. ÚPLNÉ VLASTNÉ NÁKLADY	
7. EKON.CENA PREPR.VÝKONU (UVN + 2,5%)	
8. TRŽBY Z PRAVIDELNEJ DOPRAVY	
9. POTREBA NÁHRADY STRATY	
10. OSTATNÉ TRŽBY	
11. VÝNOSY SPOLU	
12. POČET KILOMETROV /tis.km	

Náklady a výnosy za verejnú mestskú hromadnú dopravu za rok 2016 a pre porovnanie aj za roky 2014 a 2015 sú nasledovné:

**Výkaz nákladov a výnosov
za verejnú mestskú autobusovú dopravu**

Podľa položiek kalkulačného vzorca	rok 2014	rok 2015	rok 2016
1. Priamy materiál	114 692,15	102 378,05	81 383,49
v tom: 1.1 Pohonné hmoty	97 855,34	81 339,39	73 364,07
1.2 Pneumatiky	2 756,17	2 411,54	1 991,80
1.3 Ostatný priamy materiál	14 080,64	18 627,12	6 027,62
2. Priame mzdy	128 436,85	135 422,48	140 683,78
3. Ostatné priame náklady	267 716,10	286 391,28	329 217,90
v tom: 3.1 Odpisy dlhodobého majetku	170 003,79	169 107,62	169 354,61
3.2 Opravy a údržba dlhodobého majetku	18 054,83	26 675,55	74 734,70
3.3 Stravné	9 932,13	10 360,80	10 291,73
3.4 Odvody poisťného	44 467,24	47 037,15	48 807,97
3.5 Zmluvné zákonné poistenie vozidiel	1 637,18	1 589,76	1 200,00
3.6 Ostatné priame náklady	23 620,93	31 620,40	24 827,97
4. Prevádzková réžia	26 956,26	23 099,33	20 763,17
5. Správna réžia	15 828,49	16 814,49	14 945,98
6. Úplné vlastné náklady	553 629,85	564 105,63	586 994,32
7. Ekon.cena preprav.výkonu (UVN+ 2,5%)	567 470,58	578 208,27	601 669,17
8. Tržby z pravidelnej dopravy	192 455,42	195 005,78	191 420,84
9. Potreba príspevku	369 578,94	377 892,30	403 072,35
11. Ostatné tržby	5 436,39	5 310,61	7 175,98
12. Výnosy spolu	567 470,58	578 208,27	601 669,17
13. Počet kilometrov /tis.km	334 835,00	334 023,00	334 423,00

Podľa vyššie uvedených nákladov na prevádzku MAD je cena nákladov (úhrada straty) na 1 km je 1,20€.

V súčasnosti mestská autobusová doprava (MAD) v meste Piešťany je zabezpečovaná 8 autobusmi (1 autobus je záložný) na 11 linkách s celkovým objemom najazdených kilometrov ročne cca 334 000 km. Súčasný vozový park je nasledovný, t.j. autobusy boli zakúpené v nasledovných rokoch:

v roku 2007 1 autobus

v roku 2008 3 autobusy

v roku 2009 3 autobusy

v roku 2014 1 autobus

Odpisy autobusov sú premietnuté do celkových nákladov na MAD (položka 3.1). V súčasnosti odpisy 1 autobusu sú ukončené, k 31.12.2017 budú ukončené odpisy ďalších troch autobusov, v roku 2019 budú ukončené odpisy ďalších 3 autobusov. Pri znížení odpisov od 01.01.2018 na 3 autobusy náklady v položke 3.1 budú znížené o sumu cca 72 000 €.

Vzhľadom na prestárlosť autobusov MAD, ktoré pre zabezpečenie prevádzky mestskej autobusovej dopravy sú využívané denne bol v roku 2016 nárast položky na opravy dlhodobého majetku oproti predchádzajúcim rokom.

Náklady na opravy autobusov sú Mestu Piešťany mesačne preukazované faktúrami za jednotlivé opravy autobusov.

Mestské autobusy, ktoré zabezpečujú MAD sú typu SOR BN12 (7 autobusov) a 1 autobus SOR 9,5. Všetky autobusy sú nízkopodlažné s možnosťou prepravy imobilných občanov na invalidných vozíkoch. Dva autobusy typu SOR BN12 prepravujú 4 invalidné vozíky, alebo kočiare, 4 autobusy typu SOR BN12 má priestor pre prepravu 2-3 invalidných vozíkov, alebo kočiarov a autobus SOR 9,5 má možnosť prepravy len 1 invalidného vozíka.

V rámci MAD sú poskytované nasledovné zľavy:

B) Osobitné cestovné na jednu cestu podľa bodu 3.1)	0,30 €
Čipová karta	0,29 €
Prestup len na kartu do 30 minút od nástupu	0,00 €
C) Osobitné cestovné na jednu cestu pre občana nad 70 rokov	0,20 €
Čipová karta	0,19 €
Prestup len na kartu do 30 minút od nástupu	0,00 €
D) Osobitné cestovné na jednu cestu pre ťažko zdravotne postihnuté osoby, ktoré sú držiteľmi preukazov ŤZP a ŤZP-S ich sprievodca alebo vodiaci pes, invalidný vozík alebo detský kočík	0,10 €
Čipová karta	0,09 €
Prestup len na kartu do 30 minút od nástupu	0,00 €
E) Osobitné cestovné na jednu cestu pre deti do dovŕšenia 6.roku veku v sprievode cestujúceho	0,10 €
Čipová karta	0,07 €
Prestup len na kartu do 30 minút od nástupu	0,00 €

3.1. Za osobitné cestovné podľa písmena B) sa prepravujú:

3.1.1 Deti po dovŕšení 6.roku veku do dovŕšenia 15. roku veku

3.1.2 Žiaci a študenti do 26.roku veku študujúci

- na základných a stredných školách podľa osobitného predpisu v dennej forme štúdia

- na vysokých školách a fakultách podľa osobitného predpisu v dennej forme štúdia

- v zahraničí, ktorých štúdium sa považuje za rovnocenné so štúdiom na školách zriadených v Slovenskej republike

3.1.3 Príjemcovia starobných dôchodkov, invalidných dôchodkov a im na roveň postavených dôchodkov (s výnimkou čiastočne invalidných dôchodcov)

Pre informovanosť uvádzame údaje o počte prepravených za obyčajné cestovné, prepravených za osobitné cestovné podľa jednotlivých kategórií, údaje o tržbách a výške dotácie.

	hotovosť			čipová karta		
	počet cestuj.	tržby	dotácia	počet cestuj.	tržby	dotácia
obyčajné cestovné	209617,00	87 340,40		74349,00	30 359,19	
zľava 50%	77732,00	19 433,00	12 955,33	97628,00	23 593,44	16 271,32
nad 70 rokov	56618,00	9 436,32	14 154,50	51006,00	8 075,96	12 751,50
ZŤP	62978,00	5 248,17	20 992,67	67867,00	5 090,05	22 622,35
deti do 6 rokov	14104,00	1 175,34	4 701,34	3081,00	179,73	1 078,35

Podľa vyššie uvedených údajov je za osobitné cestovné spolu prepravených 431 014 cestujúcich a dotácia na zľavnené cestovné je 105 526 €.

Optimalizácia MAD:

Návrh podmienok pre spracovanie optimalizácie mestskej autobusovej dopravy v meste Piešťany:

- Systém mestskej hromadnej dopravy je neoddeliteľnou súčasťou dopravného systému mesta, ktorý spolu s celkovou infraštruktúrou významne ovplyvňuje kvalitu života v meste. V tejto súvislosti dôležitou podmienkou rozvoja mesta a spokojnosti občanov je ekonomická a ekologická funkčnosť mestskej autobusovej dopravy. V súčasnosti je prevádzka MAD v mestách podmienená výškou príspevkov na úhradu preukázanej straty za dohodnutý prepravný výkon, čo často vedie k redukcii liniek, a tým k zhoršeniu obsluhy územia a k zníženiu spokojnosti občanov.
- Záujmom mesta Piešťany je zadaním spracovania návrhu optimalizácie MAD dosiahnuť optimálnu prevádzku MAD, t.j. zabezpečiť obsluhu územia, potreby obyvateľov a návštevníkov mesta, pri zvýšení kvality vedenia liniek a dopravnej obsluhy a pri súčasnom znížení nákladov, ako výsledku procesu optimalizácie. Súčasný stav MAD v meste si vyžaduje prehodnotenie a výraznú kvantitatívnu i kvalitatívnu zmenu.

II. Vymedzenie riešeného územia:

- Jedná sa o územie mesta Piešťany s Kúpeľným ostrovom a prímestskú časť Kocurice. Okresné mesto Piešťany, známe i v zahraničí ako kúpeľné a turistické stredisko, s výhodnou polohou na hlavnom dopravnom koridore Považia Bratislava – Žilina, má rozlohu zastavaného územia 3042,8 ha s počtom 28 365 obyvateľov. Prímestská časť Kocurice, situovaná asi 4 km západne od Piešťan, má rozlohu zastavanej plochy 384,3 ha a 284 obyvateľov. Mesto je charakteristické, vďaka rovinnatému terénu, frekventovanou cyklistickou dopravou a značnou intenzitou pešej dopravy.
- V roku 2002 - 2003 bol zabezpečený projekt optimalizácie MAD, ktorý bol zrealizovaný a súčasný systém MAD funguje v rozsahu spracovanej optimalizácie s niektorými úpravami a zmenami.
- Súčasný systém MAD v Piešťanoch je zabezpečovaný počas pracovných dní 8 linkami a 7 autobusmi a počas víkendových dní 5 linkami a 4 autobusmi a dvomi samostatnými linkami (školské autobusy) - linka č.20 a linka x - N.Teslu – Holubyho ulica. Celkovo je ročne realizovaných cca 334 402 km

s počtom prepravených cca 720 000. Vozidlový park MAD bol obnovený, a to kúpou nových autobusov v rokoch 2007 – 2014.

- V rámci mesta je 73 zastávok MAD, z ktorých 16 je spoločných s prímestskou autobusovou dopravou. MAD, ktorá je zabezpečovaná autobusmi spoločnosti ARRIVA Trnava, a.s. realizuje obsluhu samotného mesta a už spomenutej mestskej časti Kocurice, Kúpeľného ostrova a rekreačnej oblasti Sĺňava I. Mestská časť Kocurice je v pracovných dňoch obsluhovaná MAD a počas sobôt zachádzaním niektorých spojov prímestskej autobusovej dopravy. Zachádzanie prímestských spojov je hradené Mestom Piešťany. V súčasnosti je v MAD zavedený systém vybavovania cestujúcich bezkontaktnými čipovými kartami. Okrem cestujúcich, ktorí dochádzajú do zamestnania a návštevníkov kúpeľov a mesta, hlavný podiel na preprave tvoria cestujúci so zľavneným cestovným, t.j. zdravotne ťažko postihnutí občania, dôchodcovia a žiaci.

III. Požiadavky na spracovanie predmetnej úlohy:

- Ako východisko pre spracovanie návrhu optimalizácie systému MAD je potrebné zrealizovať **smerový prieskum MAD** a zhodnotiť súčasný stav prepravy osôb MAD, t.j. smerovanie cestujúcich, intenzitu ich prúdov, a to v priebehu dňa, v letnej i zimnej sezóne. Vyššie spomenutá cyklistická a pešia doprava v Piešťanoch je najintenzívnejšia v mesiacoch máj - október, čoho dôsledkom je znížená miera využívania MAD v tomto období. Otázky realizácie prieskumu a zabezpečenia pomocných pracovníkov je možné riešiť v spolupráci s MsÚ Piešťany. V ponuke požadujeme špecifikovať rozsah prieskumu, dĺžku trvania a položky prieskumu s určením ich ceny.
- Keďže mesto sa postupne rozširuje a mení, ďalšou požiadavkou je návrh nového optimálneho **rozmiestnenia zastávok MAD**, ktoré sa budú obsluhovať na celom zastavanom území mesta.
- Pri návrhu optimálneho linkového vedenia MAD je potrebné zohľadniť výsledky spracovaného prieskumu spolu so situáciou urbanistickej zástavby bývania, s rozmiestnením pracovných príležitostí, škôl a školských zariadení, služieb a pod. Očakávaným výsledkom je teda návrh trás, po ktorých sa bude jazdiť a **návrh liniek MAD**, ich dĺžka a počet. V súvislosti s vyššie uvedeným je nutné klásť dôraz na zabezpečenie spojení so železničnou stanicou, autobusovou stanicou, s centrom mesta a pešou zónou, s Kúpeľným ostrovom, Poliklinikou a nemocnicou, s rekreačnými a kultúrnymi zariadeniami, s prevádzkami v areáli bývalého podniku Tesla, s mestskou časťou Kocurice a s okrajovými sídliskami a obytnými časťami mesta.
- V súvislosti s existujúcou charakteristikou sezónnosti dopravy v meste – nárast cyklistického a pešieho spôsobu premiestňovania za zamestnaním a školou v mesiacoch máj-október – prehodnotiť možnosť vzhľadom na určené linky spracovanie návrhu sezónneho **cestovného poriadku** s určením počtu **spojov** pre jednotlivé linky, v silnej a slabej prevádzke, so zabezpečením návaznosti hlavne na príchody a odchody vlakov (zvlášť zdôraznená požiadavka), na prímestskú a diaľkovú autobusovú dopravu, dopravu do škôl a do zamestnania a dopravu z centra a zo železničnej stanice do okrajových častí mesta vo večerných a nočných hodinách.
- V zmysle návrhu liniek a spojov MAD je potrebné riešiť otázku **veľkosti vozidiel MAD** do budúcnosti, t.j. je potrebné určiť počet a kapacity autobusov MAD v alternatíve so súčasným vozidlovým parkom a v alternatíve navrhujúcej zmenu

parku, uvažujúcu s malými autobusmi, v oboch s ohľadom na intenzity cestujúcich v priebehu dňa i celého roku, t.j. v letnej a zimnej sezóne.

- Keďže v návrhu optimalizácie MAD sa jedná o návrh zmeny súčasného stavu s predpokladom úspor a zlepšenia, požadujeme pre výsledok riešenia spracovať **ekonomické vyhodnotenie** ako dôkaz efektívnosti nového navrhovaného riešenia. Vyhodnotenie je potrebné spracovať porovnaním naturálnych ukazovateľov spolu s vyhodnotením prevádzkových a investičných nákladov s určením úspory. Záujmom mesta Piešťany je dosiahnuť redukcii systému MAD pri zachovaní jej optimálnej funkčnosti a pri zabezpečení obsluhy územia mesta.
- Návrh optimalizácie MAD v Piešťanoch je potrebné spracovať pre výhľadové obdobie minimálne 10 rokov.

IV. Predmet ponuky:

- analýza súčasného stavu,
- návrh umiestnenia zastávok MAD,
- návrh trás a liniek MAD pri zohľadnení vyššie uvedených požiadaviek,
- návrh cestovného poriadku a spojov,
- návrh skladby vozidlového parku a vhodnej veľkosti vozidiel do budúcnosti,
- ekonomické vyhodnotenie navrhovaného systému MAD,
- návrh postupnosti zavádzania zmien.

Harmonogram spracovania optimalizácie a jej následnej realizácie bude spracovaný v rámci materiálu, ktorý bude predkladaný na ďalšie zasadnutie MsZ.

Rámcová zmluva o výkonoch vo verejnom záujme na pravidelné autobusové linky.

Mestskú autobusovú dopravu na území mesta Piešťany zabezpečuje dopravca ARRIVA Trnava a.s. (SAD a.s. Trnava) na základe Rámcovej zmluvy č. 2480803 zo dňa 22.07.2008 a dodatku č.1 o službách vo verejnom záujme na pravidelné autobusové linky uzatvorenej podľa § 21 a § 44 písm. h) zákona NR SR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, a udelenej dopravnej licencii na vykonávanie pravidelnej mestskej autobusovej dopravy.

Rámcová zmluva bola uzatvorená na obdobie od : 01.09.2008 – 31.07.2017. V zmysle príslušných ustanovení Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č.1370/2007 zo dňa 23. 10. 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú Nariadenia Rady (ES) č. 1191/69 a (EHS) č. 110 článok 4 ods.4 „ V prípade potreby sa vzhľadom na podmienky odpisovania aktív môže doba platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme predĺžiť najviac o 50% ak poskytovateľ služieb vo verejnom záujme poskytuje aktíva významné z hľadiska celkových aktív potrebných na výkon služieb osobnej dopravy, ktoré sú predmetom zmluvy o službách vo verejnom záujme, a ak sú tieto aktíva spojené prevažne so službami osobnej dopravy, ktoré sú predmetom zmluvy.“

V súvislosti s vyššie uvedeným navrhujeme predĺženie platnosti zmluvy min. na 3 roky z nasledovných dôvodov:

- obstaranie novej optimalizácie MAD na základe verejného obstarania (cca 3 mesiace)
- spracovanie optimalizácie MAD (cca 6 – 8 mesiacov)
- zavedenie skúšobnej prevádzky, vyhodnotenie skúšobnej prevádzky a následne zapracovanie zmien do konečného návrhu cestovných poriadkov (cca 3 – 4 mesiace)
- obstaranie nového dopravcu MAD na základe verejného obstarania (cca 1 rok)

Problematika optimalizácie MAD bola prerokovaná v pracovnej skupine MAD, kde boli predložené vyššie uvedené podmienky pre spracovanie optimalizácie mestskej autobusovej dopravy v meste Piešťany. V rámci zasadnutia komisie bol v súvislosti s optimalizáciou MAD prerokovaný za účasti zástupcu dopravcu ARRIVA Trnava a.s. návrh na zoptimalizovanie MAD, ktorý predložil dopravca (viď príloha č.1). Predložený návrh okrem návrhu nových technologických prvkov na zefektívnenie fungovania mestskej dopravy (LED informačné panely, cestovný poriadok priamo v mobilnom zariadení a pod.) rieši úsporu kilometrov, a to úspora km/rok (cez víkend) 3 704,492km a úspora km/rok (počas pracovných dní) 9 267,005km, spolu predstavuje úsporu km/rok 12 971,497 km. Finančná úspora by pri (cene náklady závislé od kilometrov = priamy materiál, opravy a údržba dlhodobého majetku : km/rok) cena úspory na 1 km by predstavovala cca 0,45 € pri úspore 12 971,497km finančná úspora by bola cca 5 837,173 €.

Návrh pracovnej skupiny MAD na riešenie problematiky zníženia nákladov na prevádzku MAD do doby zavedenia novej optimalizácie MAD:

Zníženie nákladov na prevádzku MAD v rámci súčasného systému znížením počtu najazdených kilometrov. Takéto riešenie bolo predložené na rokovaní MsZ dňa 26.mája 2016.

Pre informovanosť opätovne predkladáme návrh riešenia:

V súvislosti s uvedeným na základe dostupných údajov od dopravcu o počte prepravených osôb po jednotlivých linkách a spojoch bolo vyhodnotenú zrušenie niektorých spojov pri zachovaní súčasného systému MAD.

Konkrétne sa jedná o zrušenie nasledovných spojov:

A/ počas pracovných dní

linka	spoj č.	počet prep./deň	km/deň	trasa linky
linka č.4	1	11,24	10,6	Poliklinika-A.Trajan-N.Teslu-centrum-Floreát-A.Trajan
	13	0	2	zrušenie zachádzanie TAVOS
linka č. 3	3	0	2	zrušenie zachádzanie TAVOS
	17	20,33	10,5	Poliklinika-Floreát-centrum-N-Teslu-A.Trajan
	11		3,6	zrušenie zachádzanie Školský majetok
	15		0,8	zrušenie zachádzanie na Rybnú ulicu
linka č.20	1		8	zrušenie zachádzanie do m.č. Kocurice
	2		8	zrušenie zachádzanie do m.č. Kocurice
	3	16,79	9	N.Teslu - Hoštáky školský spoj
	4	6,7	6	Hoštáky - N.Teslu školský spoj
linka č.2	37	7,02	4,7	A.Trajan-centrum - aut.stanica
	38	11,9	4,7	A.Trajan-centrum - aut.astanica
linka č.11	12	1,43	3	Kúpeľ.ostrov - autob.stanica
linka č.14	21	10,15	10,8	Kúpeľ.ostrov - autob.stanica
	23	5,67	10,8	Autob.stanica- kúpeľ.ostrov
	17		0,8	zrušiť zachádzanie Rybná ulica
linka č.8	23	5,96	10,6	N.Teslu-centrum-Valová-centrum- N-Teslu
linka č.1	21	10,5	7,9	Kúpeľ.ostrov - autob.stanica

	20		2,6	zrušiť zachádzanie na A.Trajan
linka č. 13	19	17,93	11,3	A.Trajan-Floreát-centrum-N.Teslu-A.Trajan
linka č. 18	21	0,33	3,7	Kláštorská-Jánošíkova-centrum-aut.stanica-Kláštorská
	3	4	5,4	Kláštorská-Jánošíkova-centrum-aut.stanica-Kláštorská
	19	6,08	10	Kláštorská-Jánošíkova-centrum-aut.stanica-Kláštorská
spolu			146,8	

pri 250 pracovných dňoch 250 x 115,80 (okrem linky č.20) = 28 950km

linka č.20 31 km x 189 dní = 5 859 km + 28 950 km = 34 809 km/rok

Zrušením uvedených spojov by v rámci MAD bolo zrušených cca 34 809 km počas pracovných dní.

B/ Obmedzenie objemu najazdených kilometrov počas sobôt a nediel' o cca 15 000 km (1/4 v súčasnosti najazdených kilometrov) pričom obsluha by bola zabezpečovaná len 3 autobusmi, pri zachovaní nevyhnutnej obslužnosti mesta.

Konkrétne sa jedná o zrušenie nasledovných spojov:

linka	spoj č.	počet prep./deň	km/deň	trasa linky
linka č.13	21	2,7	5,1	Autobusová stanica - A.Trajan
linka č. 8	111	0,39	2,7	N.Teslu - A.Trajan
	77	1,19	2,7	A.Trajan - N.Teslu
	79	15,48	10,6	N.Teslu - centrum-Valová-N.Teslu
	89	0,2	2,7	A.Trajan - N.Teslu
	91	17,25	10,6	N.Teslu-centrum-Valová-N.Teslu
linka č.14	15	11,06	10,8	A.Trajan - N.Teslu-centrum-Floreát
	23	5,67	10,8	A.Trajan
linka č.2	39	5,96	4,7	A.Trajan-centrum - autobusová stanica
	21	9,31	4,7	A.Trajan - centrum- autobusová stanica
	22	5,58	4,7	A.Trajan – cestrum –autobusová stanica
linka č.11	5	8,38	5,1	Autobusová stanica - kúpeľný ostrov
	22	6,48	5,1	Kúpeľný ostrov – autobusová stanica
	27	9,21	5,1	Autobusová stanica- kúpeľný ostrov
	8	9,89	5,1	Kúpeľný ostrov – autobusová stanica
	13	5,96	5,1	Autobusová stanica- kúpeľný ostrov
	16	1,67	5,1	Kúpeľný ostrov – autobusová stanica
	15	8,61	5,1	Autobusová stanica - kúpeľný ostrov
	2	5,74	5,1	Kúpeľný ostrov – autobusová stanica
	9	4,32	5,1	Autobusová stanica- kúpeľný ostrov
	32	4,42	5,1	Kúpeľný ostrov – autobusová stanica
	29	6,03	5,1	Autobusová stanica - kúpeľný ostrov
	10	9,42	5,1	Kúpeľný ostrov – autobusová stanica
spolu			131,3	

pri 116 sobotách, nedeliach a sviatkoch 116 x 131,3 = 15 230,80km

Celkovo by v rámci MAD bolo ročne pri uvedenom zrušení spojov znížený objem kilometrov cca 50 039,8 km, čo by predstavovalo cca 22 518 € finančných prostriedkov ročne a je predpoklad úspory mzdy 1 vodiča. K uvedenému je potrebné poznamenať, že zrušením spojov dôjde aj k zníženiu tržieb z cestovného.

K navrhovanému riešeniu je potrebné uviesť, že neboli navrhnuté na zrušenie všetky spoje, ktorých obsadenosť je minimálna, nakoľko je predpoklad, že pri súčasnom systéme by takéto riešenie bolo neefektívne. Zrušením týchto spojov by došlo k úspore len priamych prevádzkových nákladov (PHM). Nedošlo by k úspore v položkách na prevádzku autobusov ako aj mzdy vodičov, čo predstavuje najväčšie položky v prevádzke MAD.