

Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o.

Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja

Návrhová časť

Spracovateľ: Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o. v spolupráci
so Žilinskou univerzitou v Žiline



Obsah

3.	NÁVRH DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI.....	9
3.1	Integrácia dopravy v ŽSK.....	9
3.2	Rozdelenie dopravnej obsluhy na základe vymedzenia spádových centier alebo prestupných bodov.....	9
3.3	Štandardy dopravnej obslužnosti verejnou osobnou dopravou	11
3.3.1	Rozdelenie obcí do jednotlivých kategórií podľa odporúčaného rozsahu dopravnej obslužnosti	12
3.3.2	Stanovenie základného prevádzkového času a času prepravnej špičky a sedla .	14
3.3.3	Stanovenie minimálneho a optimálneho rozsahu dopravnej obslužnosti jednotlivých kategórií obcí v jednotlivých prevádzkových režimoch	15
3.3.4	Štandardy dostupnosti autobusových zastávok	53
3.3.5	Štandard časovej dostupnosti cieľa cesty (štandard maximálneho času prestupu a štandard maximálneho počtu prestupov)	57
3.3.6	Stanovenie ďalších štandardov rozsahu dopravnej obslužnosti	59
3.4	Prognóza vývoja dopravných a prepravných výkonov.....	60
3.5	Návrh dopravného riešenia.....	68
3.5.1	Stanovenie systému chrbticových a obslužných liniek	70
3.5.2	Stanovenie režimov prevádzky spojov pre jednotlivé obce a mestá v ŽSK	81
3.5.3	Koncepcia dopravného riešenia železničnej dopravy	101
3.5.3.1	Rozvoj a modernizácia železničnej dopravy v regióne ŽSK	101
3.5.3.2	Návrh dopravného riešenia	102
3.5.4	Koncepcia dopravného riešenia prímestskej autobusovej dopravy a MHD v ŽSK	105
3.6	Návrh riešenia statickej dopravy	107
4.	EKONOMICKÉ ZHODNOTENIE VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY V ŽSK	117
4.1	Analýza vývoja nákladov a tržieb	117
4.2	Návrh tarify IDS ŽSK.....	125
4.3	Spôsob výpočtu a poskytovania príspevku z verejného rozpočtu	131

ZOZNAM PRÍLOH

1. Počty párov spojov navyiac pre dochádzku do základných škôl
2. Počty párov spojov navyiac pre dochádzku do stredných škôl
3. Počty párov spojov navyiac pre dochádzku do zdravotníckych zariadení
4. Stanovenie režimov prevádzky spojov pre jednotlivé obce a mestá v ŽSK
5. Investície na sieti ŽSR v ŽSK
6. Zoznam lokalít na sieti ŽSR v rámci ŽSK vhodných na riešenie podpory VOD

ZOZNAM TABULIEK

Tab. 1	Návrh intervalov obsluhy pre autobusovú dopravu.....	15
Tab. 2	Návrh intervalov obsluhy pre železničnú dopravu	15
Tab. 3	Základný (minimálny) štandard pravidelnosti PAD.....	16
Tab. 4	Kritéria navýšenia počtu spojov pre prepravu žiakov ZŠ v obciach ŽSK – variant 45 miest v spoji	17
Tab. 5	Kritéria navýšenia počtu spojov pre prepravu žiakov ZŠ v obciach ŽSK – variant 60 miest v spoji	18
Tab. 6	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Bytča.....	20
Tab. 7	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Čadca.....	20
Tab. 8	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Dolný Kubín.....	21
Tab. 9	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Kysucké Nové Mesto ..	22
Tab. 10	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Liptovský Mikuláš	22
Tab. 11	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Martin	24
Tab. 12	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Námestovo	25
Tab. 13	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Ružomberok.....	25
Tab. 14	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Turčianske Teplice	26
Tab. 15	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Tvrdošín.....	27
Tab. 16	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Žilina.....	28
Tab. 17	Kritéria navýšenia počtu spojov pre prepravu žiakov SŠ v obciach ŽSK – variant 45 miest v spoji	30
Tab. 18	Kritéria navýšenia počtu spojov pre prepravu žiakov SŠ v obciach ŽSK – variant 60 miest v spoji	31
Tab. 19	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Bytča	32
Tab. 20	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Čadca	32
Tab. 21	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Dolný Kubín	33
Tab. 22	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Kysucké Nové Mesto..	34
Tab. 23	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Liptovský Mikuláš	34
Tab. 24	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Martin.....	36
Tab. 25	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Námestovo	37
Tab. 26	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Ružomberok.....	38
Tab. 27	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Turčianske Teplice.....	38
Tab. 28	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Tvrdošín.....	39
Tab. 29	Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Žilina.....	40
Tab. 30	Kritéria navýšenia počtu spojov pre zabezpečenie dostupnosti zdravotníckych zariadení – variant 45 miest v spoji.....	42
Tab. 31	Kritéria navýšenia počtu spojov pre zabezpečenie dostupnosti zdravotníckych zariadení – variant 60 miest v spoji.....	42
Tab. 32	Počty párov spojov naviac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Bytča	43
Tab. 33	Počty párov spojov naviac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Čadca.....	44

Tab. 34 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Dolný Kubín.....	44
Tab. 35 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Kysucké Nové Mesto	45
Tab. 36 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Liptovský Mikuláš	46
Tab. 37 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Martin	47
Tab. 38 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Námestovo.....	48
Tab. 39 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Ružomberok	49
Tab. 40 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Turčianske Teplice	50
Tab. 41 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Tvrdošín	51
Tab. 42 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Žilina	51
Tab. 43 Základný (minimálny) štandard pravidelnosti železničnej dopravy	53
Tab. 44 Minimálne vybavenie zastávok skupiny A	54
Tab. 45 Doplnkové vybavenie zastávok skupiny A	55
Tab. 46 Minimálne vybavenie zastávok skupiny B	55
Tab. 47 Doplnkové vybavenie zastávok skupiny B	55
Tab. 48 Minimálne vybavenie zastávok skupiny C	56
Tab. 49 Štandardy dochádzkovej vzdialenosti na zastávku verejnej dopravy	57
Tab. 50 Štandard časovej dostupnosti cieľa cesty	58
Tab. 51 Štandard maximálnej obsaditeľnosti spoja	59
Tab. 52 Počty spojov kategórií Os a REX na traťových úsekoch v ŽSK v pracovný deň.....	60
Tab. 53 Počty spojov kategórií Os a REX na traťových úsekoch v ŽSK v sobotu.....	61
Tab. 54 Počty spojov kategórií Os a REX na traťových úsekoch v ŽSK v nedeľu	61
Tab. 55 Počty spojov kategórií R, RR, EX na traťových úsekoch v ŽSK	62
Tab. 56 Výkony v mkm na jednotlivých traťových úsekoch v ŽSK za rok 2018.....	62
Tab. 57 Dopravné výkony realizované v rámci výkonov vo verejnom záujme za obdobie rokov 2006 až 2018 za ŽSK.....	64
Tab. 58 Saldo dochádzka–odchádzka z okresov ŽSK, [osoby], Index dochádzky, 2011	66
Tab. 59 Stanovenie režimov prevádzky spojov na základe frekvencií cestujúcich	82
Tab. 60 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Bytča	83
Tab. 61 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Čadca	84
Tab. 62 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Dolný Kubín	85
Tab. 63 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Kysucké Nové Mesto.....	87
Tab. 64 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Liptovský Mikuláš	88
Tab. 65 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Martin.....	90
Tab. 66 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Námestovo	92
Tab. 67 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Ružomberok.....	94

Tab. 68 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Tvrdošín	95
Tab. 69 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Turčianske Teplice.....	97
Tab. 70 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Žilina	98
Tab. 71 Porovnanie nákladov dopravných spoločností v rámci výkonov vo verejnom záujme za obdobie rokov 2005 – 2018 za ŽSK	118
Tab. 72 Porovnanie tržieb a ďalších ukazovateľov ZSSK, a.s. za obdobie rokov 2014 - 2019	120
Tab. 73 Porovnanie výšky nákladov a výnosov ZSSK, a.s. za obdobie rokov 2014 - 2018..	121
Tab. 74 Porovnanie vývoja kompenzácie zo Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (ZSSK).....	121
Tab. 75 Porovnanie vybraných ukazovateľov spoločnosti DPMŽ, s.r.o.....	122
Tab. 76 Vývoj nákladových položiek v roku 2018 a 2017	123
Tab. 77 Vývoj tržieb z MHD v roku 2018 a 2017	124
Tab. 78 Návrh cenníka 30-dňových predplatných cestovných lístkov v IDS ŽSK	127
Tab. 79 Návrh cenníka 90-dňových predplatných cestovných lístkov v IDS ŽSK	128
Tab. 80 Návrh cenníka 365-dňových predplatných cestovných lístkov v IDS ŽSK	128
Tab. 81 Návrh cenníka jednorazových cestovných lístkov pre tarifnú oblasť MESTO Žilina	128
Tab. 82 Návrh cenníka turistických cestovných lístkov v IDS ŽSK	129
Tab. 83 Návrh cenníka dovozných cestovných lístkov v IDS ŽSK.....	130

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obr. 1 Zobrazenie prepravných vzťahov v ŽSK.....	10
Obr. 2 Počet prepravených cestujúcich počas pracovného dňa v ŽSK	14
Obr. 3 Dopravné výkony realizované v rámci výkonov vo verejnom záujme za ŽSK.....	64
Obr. 4 Miesto na vybudovanie nového prestupného uzla (znázornené v zelenom rámečku)	108
Obr. 5 Návrh dispozičného usporiadania intermodálneho prestupného bodu Rajec	109
Obr. 6 Vizualizácia Intermodálneho prestupného bodu Rajec 1	110
Obr. 7 Vizualizácia Intermodálneho prestupného bodu Rajec 2.....	110
Obr. 8 Železničná zastávka Kanská pri Rajci	112
Obr. 9 Voľná plocha pred železničnou stanicou Kanská pri Rajci	112
Obr. 10 Vyznačenie územia vo vlastníctve Železníc Slovenskej republiky	113
Obr. 11 Návrh umiestnenia parkoviska P+R.....	113
Obr. 12 Náčrt návrhu parkoviska pred železničnou stanicou Kanská pri Rajci	114
Obr. 13 Parkovisko pri železničnej stanici Čadca.....	115
Obr. 14 Tržby za prepravnú činnosť v období 2006 – 2018 za ŽSK.....	117
Obr. 15 Ročné porovnanie celkových nákladov dopravcov v ŽSK.....	119
Obr. 16 Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v rámci SR v porovnaní s dopravnými spoločnosťami v ŽSK za obdobie rokov 2005 – 2018.....	119
Obr. 17 Závislosť výnosov, počtu prepravených osôb a úhrady straty za obdobie rokov 2005 – 2018 za ŽSK.....	120
Obr. 18 Vývoj výnosov a nákladov spoločnosti DPMŽ za obdobie rokov 2009 – 2018.....	123
Obr. 19 Vývoj tržieb z MHD za obdobie rokov 2009 – 2018.....	124
Obr. 20 Vývoj výšky príspevku mesta Žilina na poskytované dopravné výkony vo verejnom záujme za obdobie rokov 2009 – 2018.....	125
Obr. 21 Schéma zónového členenia IDS ŽSK – zóny pre pilotné územie.....	126
Obr. 22 Zobrazenie vzťahu samosprávneho kraja a dopravcu	132

ZOZNAM SKRATIEK A POJMOV

BČK	bezkontaktná čipová karta
BP	bezplatná preprava
B+R	Bike and Ride – koordinácia medzi hromadnou a cyklistickou dopravou
CL	cestovný lístok
CP	cestovný poriadok
DPMŽ	Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o.
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie
EP	elektronická pokladňa
GVD	Cestovný poriadok železničnej osobnej dopravy
HDP	hrubý domáci produkt
IAD	individuálna automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravný systém
IDŽK	Integrovaná doprava Žilinského kraja
ITCP	integrovaný taktový cestovný poriadok
JCL	jednorazové cestovné lístky
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MHD	mestská hromadná doprava
mkm	miestový kilometer
vlkm	vlakový kilometer
PAD	prímestská autobusová doprava
PCL	predplatné cestovné lístky
PDO	Plán dopravnej obslužnosti
POP	prenosná osobná pokladňa
P+R	Park and Ride – koordinácia medzi hromadnou a individuálnou dopravou
S_{km}	sadzba za tarifný kilometer
SŠ	stredná škola
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť
TIOP	terminál integrovanej osobnej prepravy
VOD	verejná osobná doprava
ZO	zdravotné obvody
ZS	základná sadzba
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ZŠ	základná škola
ŽD	železničná doprava
ŽRIDS	Žilinský regionálny integrovaný dopravný systém
ŽSK	Žilinský samosprávny kraj
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

3. NÁVRH DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI

3.1 Integrácia dopravy v ŽSK

Integrovaný dopravný systém (IDS) je výsledkom realizácie postupných etáp, ktoré na seba tesne nadväzujú a sú rozložené do reálnych časových rastrov, ktoré vznikajú niekedy aj viac rokov.

Poslaním integrovaného dopravného systému je vytvorenie takého systému, ktorý pri daných ekonomických možnostiach uspokojí optimálnym spôsobom prepravné potreby obyvateľov a návštevníkov daného regiónu, t.j. poskytne dostatočne kvalitnú a cenovo prístupnú ponuku potenciálnym zákazníkom. Všeobecne to znamená použitie spoločného cestovného dokladu (prestupných cestovných lístkov) bez ohľadu na konkrétneho prevádzkovateľa dopravy a vzájomnú časovú a priestorovú koordináciu dopravných prostriedkov jednotlivých druhov dopravy participujúcich na IDS, teda optimalizáciu dopravného procesu. Rozhodujúcim kritériom by totiž mala byť dostupnosť cieľov ciest, a to čo najefektívnejším spôsobom.

V Žilinskom kraji je od 15.09.2017 zriadený organizátor IDS a to Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o. (IDŽK, s.r.o.), ktorej spoločníkmi sú Žilinský samosprávny kraj s obchodným podielom 65 % a Mesto Žilina s obchodným podielom 35%.

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

- I. Etapa - zahŕňa územie – Horné Považie + Kysuce,
- II. Etapa - zahŕňa územie – Turiec,
- III. Etapa - zahŕňa územie – Liptov,
- IV. Etapa - zahŕňa územie – Orava,
- V. Etapa - zahŕňa napojenie IDS ŽSK na IDS TSK do jedného funkčného regiónu.

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

3.2 Rozdelenie dopravnej obsluhy na základe vymedzenia spádových centier alebo prestupných bodov

Na stanovenie počtu spojov základnej dopravnej obslužnosti pôsobí princíp priestorový, časový a kapacitný. Stanovenie základnej dopravnej obslužnosti musí minimálne rešpektovať veľkosť obce a štruktúru jej obyvateľov, polohu a vzdialenosť obce vo vzťahu k spádovej obci, rozsah občianskej vybavenosti, rozsah pracovných príležitostí a počet prepravených osôb.

Cieľom štandardov je garancia dostupnosti verejnej dopravy pre obyvateľov obce, resp. cestujúcich v Žilinskom kraji. Návrhy vychádzajú z existujúcich štandardov dopravnej

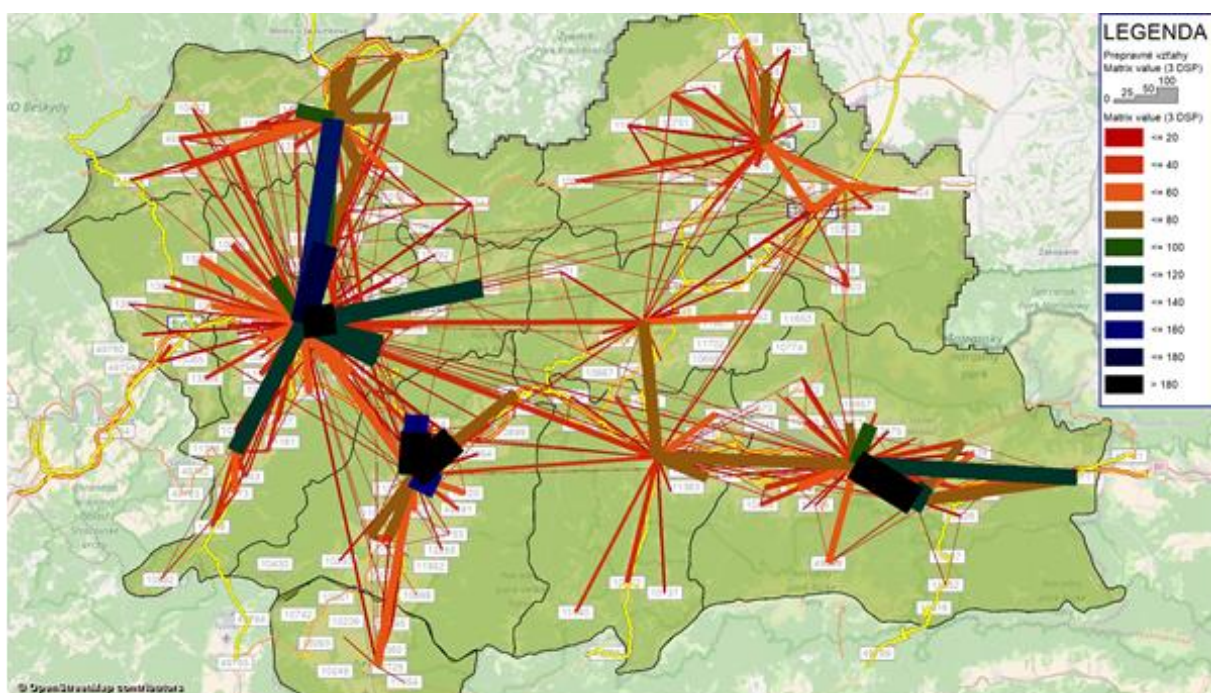
obslužnosti v jednotlivých krajoch v ČR resp. SR, kde sú už prevádzkované integrované dopravné systémy.

Dopravná obslužnosť ŽSK je tvorená v zmysle základných princípov a zásad dopravnej obslužnosti.

Zásada viacúrovňového prístupu pri zabezpečení dopravnej obslužnosti:

- **prvú úroveň** predstavuje doprava medzi spádovými centrami a obcami, ktoré tvoria atraktívny obvod spádového centra,
- **druhú úroveň** predstavuje spojenie spádových centier s centrom samosprávneho kraja a spojenie medzi jednotlivými spádovými centrami.

Nasledujúci obrázok zobrazuje grafické vyjadrenie prepravných vzťahov v rámci ŽSK.



Obr. 1 Zobrazenie prepravných vzťahov v ŽSK [2]

Prvá úroveň

Doprava je prevažne realizovaná autobusovou dopravou do spádového centra. Počet, časová poloha a frekvencia spojov musí rešpektovať zabezpečenie dopravy (mobility) do zamestnania, škôl, úradov, zdravotníckych zariadení, vrátane prepravy späť. Ide o tzv. obslužné linky v rámci koncepcie dopravnej obslužnosti.

Druhá úroveň

Druhá úroveň spája spádové centrá s krajským mestom a samotné centrá navzájom. Výkony vo verejnom záujme zabezpečuje spravidla železničná doprava. Ide o tzv. chrbticové-nosné linky v rámci koncepcie dopravnej obslužnosti.

- Počty spojov sa určujú na základe výsledkov analýzy dopytu tak, aby nedochádzalo k súbehom. Prednosť zabezpečovania dopravnej obslužnosti na danom úseku by mal mať taký druh dopravy, ktorý dokáže splniť prepravné požiadavky cestujúcich vzhľadom na kapacitu, cestovnú rýchlosť a na ekonomickú a environmentálnu efektívnosť.
- Maximálna dochádzková vzdialenosť na zastávku verejnej dopravy v pracovný deň v čase prepravnej špičky sa odporúča stanoviť na max. 1,5 km, čo zodpovedá 20 min. chôdze. Táto dochádzková vzdialenosť má pokryť minimálne 95% obyvateľov v danom území. V čase prepravného sedla, v deň pracovného voľna a pracovného pokoja je stanovená na max. 2 km, t. j. 30 min. chôdze.
- Ak zistený priemerný počet cestujúcich z koncovej obce je menší ako päť v priemere na jeden párový spoj za sledované obdobie (min. 3 mesiace), objednávateľ zabezpečí "skrátene spoje", t. j. prepravu z koncovej obce na nácestnú zastávku (a späť), ktorá je súčasne zastávkou štandardných liniek. Tieto skrátené spoje je možné zabezpečovať nasledovnými postupmi:
 - zavedením spojov na zavolanie (autobus na zavolanie),
 - dohodou objednávateľa/integrátora a obce o zmluvnom príspevku na dopravu vo výške zohľadňujúcej náklady na vykonanie spoja v oboch smeroch po nácestnú zastávku; v prípade ciest do zamestnania sa nevylučuje aj účasť zamestnávateľov na dofinancovaní takýchto spojov.

3.3 Štandardy dopravnej obslužnosti verejnou osobnou dopravou

Štandardy dopravnej obslužnosti sú vypracované v intenciách Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, pričom sa budú naplňať definované vízie:

- Vízia VD1 Udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na deľbe prepravnej práce,
- Vízia VD2 Dostupná, spoľahlivá a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie,
- Vízia VD3 Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy.

Spracovanie Plánu dopravnej obslužnosti riešeného územia s preferenciou verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy a s cieľom nezvyšovať kapacitu komunikácií privádzajúcich automobilovú dopravu do miest je v súlade s opatreniami Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020.

Štandardy kvality regionálnej osobnej dopravy majú za cieľ stanoviť jednotnú úroveň kvality poskytovaných služieb, pričom vychádzajú zo STN EN 13 816 „Preprava. Logistika a služby. Verejná osobná doprava. Definícia, ciele a meranie kvality služby“. Stanovené štandardy kvality umožnia sledovať, vyhodnocovať a porovnávať jednotlivé kritériá poskytovanej služby. Z tohto dôvodu navrhnuté štandardy je potrebné vnímať komplexne a systémovo. Štandardy kvality regionálnej železničnej osobnej dopravy musia byť záväzné pre všetky železničné podniky poskytujúce služby v železničnej osobnej doprave. Zároveň na naplňaní týchto štandardov sa musí spolupodieľať aj manažér železničnej infraštruktúry.

Základná dopravná obslužnosť je definovaná v zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave a v zákone č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov. Definícia je však všeobecná a je orientovaná na zabezpečenie primeranej dopravy počas všetkých dní v týždni z dôvodu verejného záujmu, predovšetkým do zamestnania, škôl, úradov,

zdravotníckych zariadení poskytujúcich základnú zdravotnú starostlivosť, vrátane dopravy a späť. Má charakter služby obyvateľstvu, ktorej ťažisková úloha spočíva v uspokojovaní jeho každodenných požiadaviek na prepravu a uspokojovanie jeho ďalších osobných a spoločenských potrieb.

Dopravnou obslužnosťou sa rozumie vytvorenie ponuky primeraného rozsahu dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave na zabezpečenie pravidelnej dopravy na území kraja alebo obce. Primeraným rozsahom sa rozumie počet spojov za deň, presnosť a pravidelnosť jednotlivých spojov na jednotlivých linkách na uspokojenie dopytu verejnosti počas jednotlivých dní v týždni pri zohľadnení možností súbežných prepráv a prestupu, vzdialenosti k zastávkam, priepustnosti ciest v priebehu dňa, bezpečnosti prepráv, výbavy a kapacity vozidiel a cestovného pre vybrané skupiny cestujúcich.

Na stanovenie počtu spojov základnej dopravnej obslužnosti pôsobí princíp priestorový, časový a kapacitný. Stanovenie základnej dopravnej obslužnosti musí rešpektovať veľkosť obce a štruktúru jej obyvateľov, polohu a vzdialenosť obce vo vzťahu k spádovej obci, rozsah občianskej vybavenosti, rozsah pracovných príležitostí a počet prepravených osôb.

Cieľom minimálnych štandardov je garancia dostupnosti verejnej dopravy pre obce, resp. cestujúcich v Žilinskom kraji. V nasledujúcich podkapitolách sú tieto garancie uvedené pre dochádzkovú vzdialenosť (maximálna dochádzková vzdialenosť) a ponuku spojenia (minimálny garantovaný rozsah spojenia). Návrhy boli inšpirované existujúcimi štandardami dopravnej obslužnosti v jednotlivých krajoch v ČR, kde väčšinou sú už prevádzkované integrované dopravné systémy.

Dopravná obslužnosť je charakterizovaná troma kategóriami navrhnutých štandardov:

- technologické:
 - počet spojov (stanovenie minimálneho rozsahu dopravnej obslužnosti jednotlivých kategórií obcí),
 - čas prevádzky,
 - dostupnosť cieľa cesty (bezprestupovosť),
 - pravidelnosť,
- technické:
 - vybavenie zastávok,
 - dostupnosť zastávok,
- prepravné:
 - kapacita linky,
 - využitie kapacity vozidiel vo zvolenom profile trate,
 - štandardy spoľahlivosti.

3.3.1 Rozdelenie obcí do jednotlivých kategórií podľa odporúčaného rozsahu dopravnej obslužnosti

Kategorizácia obcí vo vzťahu k zabezpečeniu dopravnej obslužnosti je realizovaná na základe:

- veľkosti a kategórie obce podľa počtu obyvateľov:

Kategória obce	Kritérium počtu obyvateľov	Označenie	Rozsah dopravného štandardu
Malé sídlo	Do 399	MS	Minimálny štandard + alternatívne formy dopravnej obsluhy
Stredné sídlo	Od 400 do 1 999	SS	Minimálny štandard
Veľké sídlo	Od 2 000 do 3 999	VS	Minimálny štandard + 1 pár spojov pre každý časový úsek
Významné sídlo	Od 4 000 do 5 999	VZS	Minimálny štandard + 2 páry spojov pre každý časový úsek
Regionálne centrum	Od 6 000 do 19 999	RC	Minimálny štandard + 3 páry spojov pre každý časový úsek alebo vlastná MHD
Veľké regionálne centrum	Od 20 000 do 59 999	VRC	Vlastná MHD
Krajské centrum	Viac ako 60 000	KC	Vlastná MHD

- **existencie ZŠ v obci:**
 - ZŠ I - obec so ZŠ,
 - ZŠ II - obec len so ZŠ 1. stupeň,
 - ZŠ III - obec bez ZŠ.

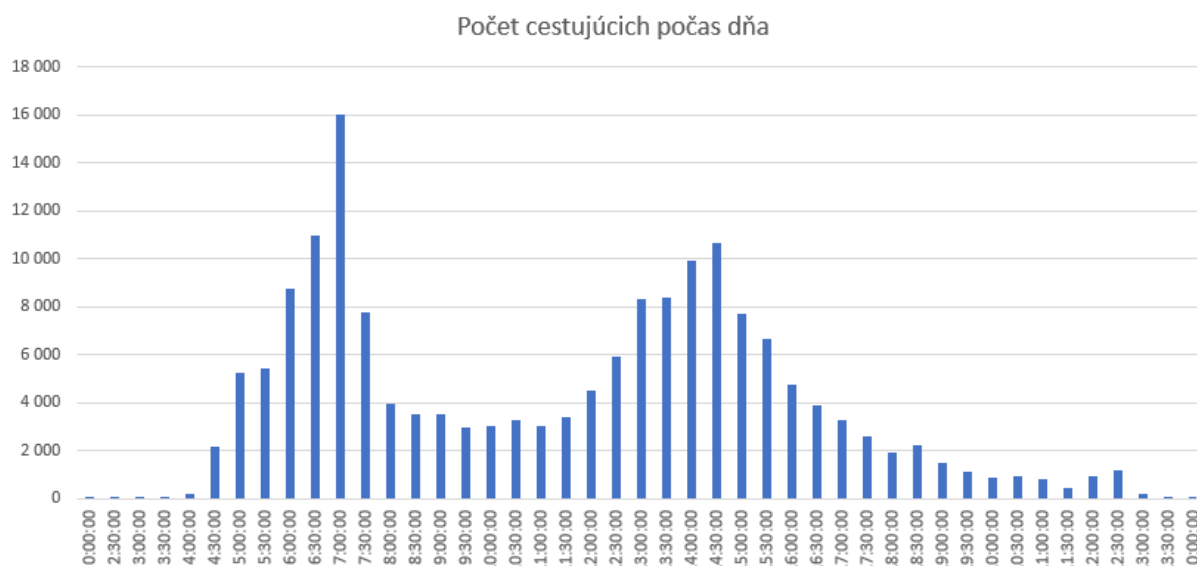
- **existencie všeobecných a špecializovaných ambulancií v obci a zdravotných obvodov v obci:**
 - ZO I - obec so všetkými druhmi zdravotných obvodov (4 zo 4 – všeobecný lekár pre dospelých, všeobecný lekár pre deti a dorast, stomatológ, gynekológ) pre jej obyvateľov,
 - ZO II - obec s 3 zo 4 druhov zdravotných obvodov pre jej obyvateľov,
 - ZO III - obec s 2 zo 4 druhov zdravotných obvodov pre jej obyvateľov,
 - ZO IV - obec s 1 zo 4 druhov zdravotných obvodov pre jej obyvateľov,
 - ZO V - obec bez zdravotných obvodov pre jej obyvateľov.

- **charakteru vo väzbe na ostatné obce, ich vybavenosť a využívanie služieb:**
 - obec
 - spádová obec - ide o centrum pre viac okolitých obcí najmä vzhľadom na:
 - dochádzku žiakov ZŠ,
 - zdravotné obvody a dochádzku za zdravotnou starostlivosťou,
 - okresné centrum - ide o centrum pre väčšinu obcí okresu najmä vzhľadom na:
 - dochádzku žiakov ZŠ,
 - dochádzku žiakov SŠ,
 - zdravotné obvody a dochádzku za zdravotnou starostlivosťou,
 - krajské centrum.

Vyššie uvedené faktory budú zohľadnené v rámci stanovenia štandardov dopravnej obslužnosti územia ŽSK a budú akceptované pri tvorbe dopravnej koncepcie. To znamená, že na základe vyššie uvedených faktorov, budú adekvátne tej ktorej obci navýšené minimálne štandardy dopravnej obslužnosti.

3.3.2 Stanovenie základného prevádzkového času a času prepravnej špičky a sedla

Ide o štandard, ktorý určuje časový rozsah dopravnej obslužnosti územia ŽSK, s rozdelením na obdobie odkedy resp. dokedy trvá ranná, poobedná špička, doobedné a poobedné sedlo.



Obr. 2 Počet prepravených cestujúcich počas pracovného dňa v ŽSK [7]

Na základe detailnej analýzy obsahujúcej počty cestujúcich v ŽSK v jednotlivých časových polohách bolo stanovené:

Štandardný čas prevádzky verejnej osobnej dopravy v priebehu pracovného dňa, ako aj v priebehu dňa pracovného voľna a dňa pracovného pokoja je určený od 4.00 h do 23.30 h:

- ranná špička od 5:00 do 7:59 (kritická časová poloha trvá od 6:00 do 7:30),
- doobedné sedlo od 8:00 do 11:59,
- poobedná špička od 12:00 do 16:29 (kritická časová poloha trvá od 13:00 do 15:00),
- poobedné sedlo od 16:30 do 22:30.

Poobedná špička je širšia a zároveň nižšia, pretože žiaci a študenti v porovnaní s pracujúcimi obyvateľmi končia v rôznych časoch a tým sa dopyt po doprave natiahne na dlhší čas.

3.3.3 Stanovenie minimálneho a optimálneho rozsahu dopravnej obslužnosti jednotlivých kategórií obcí v jednotlivých prevádzkových režimoch

Hlavným cieľom tohto štandardu je objektívne zaistiť rozsah spojov vzhľadom na skutočné prepravné prúdy cestujúcich. Dôležitým aspektom poskytovanej prepravnej služby je prevádzkový interval linky. Návrh intervalov obsluhy je závislý od typovej štruktúry prepravných vzťahov. Pre prevládajúce prepravné vzťahy v území, ktoré predstavujú typický dennú dochádzku za prácou a do škôl je potrebné zásadne rozlišovať medzi špičkou a sedlom pracovného dňa, ako aj pracovným dňom a dňom pracovného pokoja všeobecne.

Tab. 1 Návrh intervalov obsluhy pre autobusovú dopravu

Denný počet cestujúcich v oboch smeroch	Autobusová doprava – min. interval spojov
Viac než 100 os/deň	90 min. interval v dopravnej špičke 120 min. interval počas dopravného sedla
Viac než 300 os/deň	60 min. interval v dopravnej špičke 120 min. interval počas dopravného sedla
Viac než 600 os/deň	30 min. interval v dopravnej špičke 120 min. interval počas dopravného sedla
Viac než 2 000 os/deň	20 min. interval v dopravnej špičke 60 min. interval počas dopravného sedla
Viac než 6 000 os/deň	15 min. interval v dopravnej špičke 60 min. interval počas dopravného sedla

Zdroj: [7]

Tab. 2 Návrh intervalov obsluhy pre železničnú dopravu

Denný počet cestujúcich v oboch smeroch	Železničná doprava – min. interval spojov
Viac než 250 os/deň	120 min. interval
Viac než 500 os/deň	60 min. interval v dopravnej špičke 120 min. interval počas dopravného sedla
Viac než 1 000 os/deň	30 min. interval v dopravnej špičke 60 min. interval počas dopravného sedla
Viac než 3 000 os/deň	15 min. interval v dopravnej špičke 60 min. interval počas dopravného sedla

Zdroj: [7]

Pre IDS ŽSK je na základe požiadaviek pravidelnosti a tvorby integrovaného taktového cestovného poriadku stanovené odporúčané rozloženie spojov v jednotlivých prevádzkových režimoch. Na celom území IDS sa bude uplatňovať štandard minimálneho počtu spojov do obcí, čím sa dosiahne rovnaká kvalita dopravnej obslužnosti.

Základný štandard stanovuje **6 párov spojov v pracovných dňoch a 3 páry spojov v dňoch pracovného voľna a pracovného pokoja** (Tab. 3). K tomu sa pripočítajú ďalšie páry

spojov, ktoré sú odvodené od ďalších definovaných premenných, ako je školská dochádzka či dostupnosť zdravotnej starostlivosti.

Tab. 3 Základný (minimálny) štandard pravidelnosti PAD

Deň	Pracovný deň				Deň pracovného voľna a pracovného pokoja
Časový úsek	Ranná špička 5:00– 7:59	Doobedné sedlo 8:00– 11:59	Popoludňajšia špička 12:00– 16:29	Popoludňajšie sedlo 16:30– 22:30	Celý deň
Počet párov spojov	3/2* (z toho v kritickom čase 2/1*)	0/1*	2 (z toho v kritickom čase 1)	1	3
Spolu	6				3

*alternatívne usporiadanie, resp. rozloženie spojov počas dňa

Zdroj: [7]

Ide o počet párov spojov určený len pre obyvateľov danej obce, ktorým je pri jednotlivých spojoch ponúknutá celá navrhovaná kapacita vozidla vyjadrená počtom miest. Skutočný počet spojov pri obci, ktorá nie je koncová, cez ktorú vedú viaceré linky autobusovej dopravy resp. vlaky železničnej dopravy, je vždy vyšší.

a) Štandard počtu spojov pre prepravu žiakov ŽŠ v obciach ŽSK

K základnému štandardu uplatňovanému na celom území ŽSK je potrebné pripočítať navýšenie spojov na základe ďalších definovaných premenných. V rámci tohto bodu sú posúdené prepravné požiadavky žiakov základných škôl v Žilinskom samosprávnom kraji, na základe ktorých je určené potrebné navýšenie spojov pre dané obce v ŽSK.

Počet navýšenia spojov pre obce v ŽSK vychádza z kritérií uvedených v Tab. 4 a v Tab. 5. Potreba navýšenia počtu spojov je posudzovaná pre dva varianty. Prvý variant uvažuje s obsaditeľnosťou 45 miest v spoji a druhý variant s obsaditeľnosťou 60 miest v spoji. Pre cestujúceho predstavuje vzhľadom na menšiu obsadenosť vozidla vyšší komfort variant so 45 miestami v spoji. Navýšenie počtu spojov nad štandardnú dopravnú obslužnosť prislúchajúcu danej obci bude zabezpečené pri dosiahnutí počtu 45/60 cestujúcich žiakov. V kontexte spracovaného dokumentu je uvedená potreba navýšenia o 1 pár spojov na každých 45/60 žiakov, čo znamená 1 spoj pre odvoz žiakov do školy a 1 spoj pre odvoz žiakov zo školy.

Tab. 4 Kritéria navýšenia počtu spojov pre prepravu žiakov ZŠ v obciach ŽSK – variant 45 miest v spoji

Kritérium	Doplňujúce kritérium	Variant 45 miest v spoji	
		Pracovný deň	Deň pracovného voľna a pracovného pokoja
Ak má obec základnú školu iba pre 1. – 4. ročník	<p>Kapacita ZŠ \geq Počet obyvateľov vo veku 7 – 10 rokov</p> <p>Zistí sa počet obyvateľov obce vo veku 11 až 15 rokov (2. stupeň ZŠ)</p>	<p>Ak je počet obyvateľov obce vo veku 11 až 15 rokov < 45, nie sú potrebné spoje navyše</p> <p>Ak je počet obyvateľov obce vo veku 11 až 15 rokov ≥ 45, na každých 45 žiakov je potrebný 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania</p>	nie sú potrebné spoje navyše
	<p>Kapacita ZŠ $<$ Počet obyvateľov vo veku 7 – 10 rokov, zistí sa rozdiel medzi počtom obyvateľov vo veku 7 až 10 rokov a počtom miest ZŠ</p> <p>Zistí sa počet obyvateľov obce vo veku 11 až 15 rokov (2. stupeň ZŠ)</p> <p>Vykoná sa súčet chýbajúcich miest na 1. stupni ZŠ v obci a počtu obyvateľov obce vo veku 11 až 15 rokov</p>	<p>Ak je súčet < 45, nie sú potrebné spoje navyše</p> <p>Ak je súčet ≥ 45, na každých 45 žiakov je potrebný 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania</p>	nie sú potrebné spoje navyše
Ak má obec základnú školu pre 1. – 9. ročník	<p>Kapacita ZŠ \geq Počet obyvateľov vo veku 7 – 15 rokov</p>	nie sú potrebné spoje navyše	nie sú potrebné spoje navyše
	<p>Kapacita ZŠ $<$ Počet obyvateľov vo veku 7 – 15 rokov, zistí sa rozdiel medzi počtom obyvateľov vo veku 7</p>	Ak je hodnota < 45 , nie sú potrebné spoje navyše	nie sú potrebné spoje navyše

	až 15 rokov a počtom miest ZŠ	Ak je hodnota ≥ 45 , na každých 45 žiakov je potrebný 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania	
Ak nemá obec žiadnu základnú školu	Zistí sa počet obyvateľov obce vo veku 7 – 15 rokov	<p>Ak je hodnota < 45, nie sú potrebné spoje navyše</p> <p>Ak je hodnota ≥ 45, na každých 45 žiakov je potrebný 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania</p>	nie sú potrebné spoje navyše

Zdroj: autori

Tab. 5 Kritéria navýšenia počtu spojov pre prepravu žiakov ZŠ v obciach ŽSK – variant 60 miest v spoji

Kritérium	Doplňujúce kritérium	Variant 60 miest v spoji	
		Pracovný deň	Deň pracovného voľna a pracovného pokoja
Ak má obec základnú školu iba pre 1. – 4. ročník	<p>Kapacita ZŠ \geq Počet obyvateľov vo veku 7 – 10 rokov</p> <p>Zistí sa počet obyvateľov obce vo veku 11 až 15 rokov (2. stupeň ZŠ)</p>	<p>Ak je počet obyvateľov obce vo veku 11 až 15 rokov < 60, nie sú potrebné spoje navyše</p> <p>Ak je počet obyvateľov obce vo veku 11 až 15 rokov ≥ 60, na každých 60 žiakov je potrebný 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania</p>	nie sú potrebné spoje navyše
	Kapacita ZŠ $<$ Počet obyvateľov vo veku 7 – 10 rokov, zistí sa rozdiel medzi počtom obyvateľov vo veku 7 až 10 rokov a počtom miest ZŠ	<p>Ak je súčet < 60, nie sú potrebné spoje navyše</p> <p>Ak je súčet ≥ 60, na každých 60 žiakov je potrebný 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania</p>	nie sú potrebné spoje navyše

	<p>Zistí sa počet obyvateľov obce vo veku 11 až 15 rokov (2. stupeň ZŠ)</p> <p>Vykoná sa súčet chýbajúcich miest na 1. stupni ZŠ v obci a počtu obyvateľov obce vo veku 11 až 15 rokov</p>		
Ak má obec základnú školu pre 1. – 9. ročník	Kapacita ZŠ \geq Počet obyvateľov vo veku 7 – 15 rokov	nie sú potrebné spoje navyše	nie sú potrebné spoje navyše
	Kapacita ZŠ $<$ Počet obyvateľov vo veku 7 – 15 rokov, zistí sa rozdiel medzi počtom obyvateľov vo veku 7 až 15 rokov a počtom miest ZŠ	<p>Ak je hodnota < 60, nie sú potrebné spoje navyše</p> <p>Ak je hodnota ≥ 60, na každých 60 žiakov je potrebný 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania</p>	nie sú potrebné spoje navyše
Ak nemá obec žiadnu základnú školu	Zistí sa počet obyvateľov obce vo veku 7 – 15 rokov	<p>Ak je hodnota < 60, nie sú potrebné spoje navyše</p> <p>Ak je hodnota ≥ 60, na každých 60 žiakov je potrebný 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania</p>	nie sú potrebné spoje navyše

Zdroj: autori

Detailné vyjadrenie všetkých zisťovaných hodnôt, na základe ktorých je posúdené navýšenie počtu spojov pre prepravu žiakov ZŠ v ŽSK je uvedené v Prílohe 1. Pre jednotlivé obce boli zistené počty obyvateľov vo veku od 7-15 rokov, ako aj informácia, či sa v danej obci nachádza ZŠ. Informácie o ZŠ v jednotlivých obciach a o počtoch tried a žiakov boli zistené z údajov, ktoré sleduje a zhromažďuje Centrum vedecko-technických informácií SR. V prípade, že sa v obci nachádza ZŠ, na základe normatívo bola stanovaná kapacita ZŠ. Normatívy boli stanovené na základe Zákona č. 245/2008 Z. z. o výchove a vzdelávaní (školský zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Na základe § 29 Základná škola a odseku 5, ktorý určuje najvyšší počet žiakov v triede základnej školy, je stanovená hodnota normatívo 24,25 žiakov na triedu pre prvý až štvrtý ročník, resp. 29 žiakov na triedu pre piaty až deviaty ročník. Výsledná hodnota, ktorá bola smerodajná pre navýšenie, resp. nenavýšenie počtu spojov v obci vzišla z rozdielu kapacity ZŠ a počtu obyvateľov obce v žiackom veku.

Na základe jednotlivých kritérií bol stanovený počet navýšenia spojov pre jednotlivé obce, ktorý je uvedený v nasledujúcich tabuľkách.

Tab. 6 Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Bytča

Okres Bytča	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Bytča	0	0
Hlboké nad Váhom	1	0
Hvozdnica	2	1
Jablonové	1	1
Kolárovice	0	0
Kotešová	0	0
Maršová-Rašov	2	1
Petrovice	1	1
Predmier	0	0
Súľov-Hradná	0	0
Štiavnik	0	0
Veľké Rovné	0	0

Zdroj: autori

Tab. 7 Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Čadca

Okres Čadca	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Čadca	0	0
Čierne	0	0
Dlhá nad Kysucou	0	0
Dunajov	1	1
Klokočov	0	0
Klubina	0	0
Korňa	0	0
Krásno nad Kysucou	0	0
Makov	0	0
Nová Bystrica	0	0
Olešná	0	0
Oščadnica	0	0
Podvysoká	0	0
Radôstka	1	1
Raková	0	0
Skalité	0	0
Stará Bystrica	0	0

Staškov	0	0
Svrčinovec	0	0
Turzovka	0	0
Vysoká nad Kysucou	0	0
Zákopčie	0	0
Zborov nad Bystricou	0	0

Zdroj: autori

Tab. 8 Počty párov spojov navyše pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Dolný Kubín

Okres Dolný Kubín	Počet párov spojov v pracovný deň navyše	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Dolný Kubín	0	0
Bziny	1	1
Dlhá nad Oravou	0	0
Horná Lehota	1	0
Chlebnice	0	0
Istebné	0	0
Jasenová	0	0
Kraľovany	0	0
Krivá	0	0
Leštiny	0	0
Malatiná	0	0
Medzibrodie nad Oravou	1	1
Oravská Poruba	2	1
Oravský Podzámok	0	0
Osádka	0	0
Párnica	2	1
Pokryvác	0	0
Pribiš	1	0
Pucov	1	0
Sedliacka Dubová	1	0
Veličná	3	2
Vyšný Kubín	1	1
Zázrivá	0	0
Žaškov	0	0

Zdroj: autori

Tab. 9 Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Kysucké Nové Mesto

Okres Kysucké Nové Mesto	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Kysucké Nové Mesto	0	0
Dolný Vadičov	0	0
Horný Vadičov	0	0
Kysucký Lieskovec	0	0
Lodno	1	0
Lopušné Pažite	0	0
Nesluša	0	0
Ochodnica	0	0
Povina	0	0
Radol'a	0	0
Rudina	0	0
Rudinka	0	0
Rudinská	0	0
Snežnica	0	0

Zdroj: autori

Tab. 10 Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Liptovský Mikuláš

Okres Liptovský Mikuláš	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Liptovský Mikuláš	0	0
Beňadiková	1	0
Bobrovček	0	0
Bobrovec	0	0
Bobrovník	0	0
Bukovina	0	0
Demänovská Dolina	0	0
Dúbrava	1	0
Galovany	0	0
Gôtovany	1	0
Huty	0	0
Hybe	0	0
Ižipovce	0	0
Jakubovany	0	0
Jalovec	0	0
Jamník	1	0
Konská	0	0

Kráľova Lehota	1	0
Kvačany	0	0
Lazisko	0	0
Liptovská Anna	0	0
Liptovská Kokava	0	0
Liptovská Porúbka	2	1
Liptovská Sielnica	1	0
Liptovské Beharovce	0	0
Liptovské Kľačany	1	0
Liptovské Matiašovce	0	0
Liptovský Hrádok	0	0
Liptovský Ján	0	0
Liptovský Ondrej	1	0
Liptovský Peter	1	1
Liptovský Trnovec	1	0
Ľubelňa	0	0
Malatíny	0	0
Malé Borové	0	0
Malužiná	0	0
Nížná Boca	0	0
Partizánska Ľupča	0	0
Pavčina Lehota	0	0
Pavlova Ves	0	0
Podtureň	2	1
Pribylina	0	0
Prosiek	0	0
Smrečany	1	0
Svätý Kríž	0	0
Trstené	0	0
Uhorská Ves	1	1
Vavrišovo	1	1
Vážec	0	0
Veľké Borové	0	0
Veterná Poruba	0	0
Vlachy	0	0
Východná	0	0
Vyšná Boca	0	0
Závažná Poruba	1	0
Žiar	1	0

Zdroj: autori

Tab. 11 Počty párov spojov navyiac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Martin

Okres Martin	Počet párov spojov v pracovný deň navyiac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Martin	0	0
Belá-Dulice	0	0
Benice	0	0
Blatnica	1	0
Bystrička	1	1
Ďanová	1	0
Diaková	1	0
Dolný Kalník	1	0
Dražkovce	1	1
Folkušová	0	0
Horný Kalník	0	0
Karlová	0	0
Kláštorec pod Znievom	0	0
Košťany nad Turcom	0	0
Krpeľany	0	0
Laskár	0	0
Ležiachov	0	0
Lipovec	1	1
Necpaly	0	0
Nolčovo	0	0
Podhradie	1	0
Príbovce	2	1
Rakovo	0	0
Ratkovo	0	0
Sklabiňa	0	0
Sklabinský Podzámok	0	0
Slovany	0	0
Socovce	0	0
Sučany	0	0
Šútovo	0	0
Trebostovo	1	1
Trnovo	0	0
Turany	0	0
Turčianska Štiavnička	1	0
Turčianske Jaseno	0	0
Turčianske Kľačany	1	1

Turčiansky Ďur	0	0
Turčiansky Peter	1	0
Valča	1	1
Vrícko	0	0
Vrútky	0	0
Záborie	0	0
Žabokreky	1	1

Zdroj: autori

Tab. 12 Počty párov spojov navyiac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Námestovo

Okres Námestovo	Počet párov spojov v pracovný deň navyiac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Námestovo	0	0
Babín	0	0
Beňadovo	0	0
Bobrov	0	0
Breza	0	0
Hruštín	0	0
Klin	0	0
Krušetnica	0	0
Lokca	0	0
Lomná	1	1
Mútne	0	0
Novoť	0	0
Oravská Jasenica	0	0
Oravská Lesná	0	0
Oravská Polhora	0	0
Oravské Veselé	0	0
Rabča	0	0
Rabčice	0	0
Sihelné	0	0
Ťapešovo	1	0
Vasíľov	1	0
Vavrečka	2	1
Zákamenné	0	0
Zubrohlava	0	0

Zdroj: autori

Tab. 13 Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Ružomberok

Okres Ružomberok	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Ružomberok	0	0
Bešeňová	1	1
Hubová	1	0
Ivachnová	1	1
Kalameny	0	0
Komjatná	0	0
Likavka	0	0
Liptovská Lúžna	0	0
Liptovská Osada	0	0
Liptovská Štiavnica	1	1
Liptovská Teplá	0	0
Liptovské Revúce	0	0
Liptovské Sliače	0	0
Liptovský Michal	0	0
Lisková	0	0
Ľubochňa	0	0
Lúčky	0	0
Ludrová	1	0
Martinček	0	0
Potok	0	0
Stankovany	1	0
Štiavnička	2	1
Švošov	0	0
Turík	0	0
Valaská Dubová	1	1

Zdroj: autori

Tab. 14 Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Turčianske Teplice

Okres Turčianske Teplice	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Turčianske Teplice	0	0
Abramová	0	0
Blažovce	0	0
Bodorová	0	0
Borcová	0	0

Brieštie	0	0
Budiš	0	0
Čremošné	0	0
Dubové	0	0
Háj	0	0
Horná Štubňa	0	0
Ivančiná	0	0
Jasenovo	0	0
Jazernica	0	0
Kaľamenová	0	0
Liešno	0	0
Malý Čepčín	0	0
Moškovec	0	0
Mošovce	0	0
Ondrašová	0	0
Rakša	0	0
Rudno	0	0
Sklené	0	0
Slovenské Pravno	0	0
Turček	1	0
Veľký Čepčín	0	0

Zdroj: autori

Tab. 15 Počty párov spojov navyše pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Tvrdošín

Okres Tvrdošín	Počet párov spojov v pracovný deň navyše	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Tvrdošín	0	0
Brezovica	0	0
Čimhová	0	0
Habovka	0	0
Hladovka	0	0
Liesek	0	0
Nižná	0	0
Oravský Biely Potok	2	1
Podbiel	1	1
Suchá Hora	2	2
Štefanov nad Oravou	1	1
Trstená	0	0
Vitanová	0	0

Zábiedovo	1	0
Zuberec	0	0

Zdroj: autori

Tab. 16 Počty párov spojov navyiac pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Žilina

Okres Žilina	Počet párov spojov v pracovný deň navyiac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Žilina	0	0
Belá	0	0
Bitarová	2	1
Brezany	1	1
Čičmany	0	0
Divina	0	0
Divinka	1	1
Dlhé Pole	0	0
Dolná Tižina	0	0
Dolný Hričov	0	0
Ďurčiná	1	0
Fačkov	0	0
Gbeľany	0	0
Horný Hričov	0	0
Hôrky	0	0
Hričovské Podhradie	0	0
Jasenové	0	0
Kamenná Poruba	0	0
Kľače	0	0
Konská	1	1
Kotrčiná Lúčka	1	1
Krasňany	2	1
Kunerad	1	0
Lietava	0	0
Lietavská Lúčka	0	0
Lietavská Svinná-Babkov	1	1
Lutiše	0	0
Lysica	1	0
Malá Čierna	0	0
Mojš	2	2
Nededza	2	1
Nezbudská Lúčka	0	0

Ovčiarsko	2	1
Paština Závada	0	0
Podhorie	2	1
Porúbka	0	0
Rajec	0	0
Rajecká Lesná	0	0
Rajecké Teplice	0	0
Rosina	0	0
Stráňavy	0	0
Stránske	0	0
Stráža	1	0
Strečno	0	0
Svederník	3	2
Šuja	0	0
Teplička nad Váhom	0	0
Terchová	0	0
Turie	0	0
Varín	0	0
Veľká Čierna	0	0
Višňové	0	0
Zbyňov	1	1

Zdroj: autori

b) Štandard počtu spojov pre prepravu žiakov SŠ v obciach ŽSK

V rámci Štandardu počtu spojov pre prepravu žiakov SŠ v obciach ŽSK je posúdená potreba navýšenia základného štandardu o prepravné požiadavky žiakov SŠ. Počet navýšenia spojov pre každú obec v ŽSK vychádza z kritérií uvedených v Tab. 17 a Tab. 18. Rovnako ako v prípade základných škôl, je potreba navýšenia počtu spojov posudzovaná pre dva varianty, a to variant s obsaditeľnosťou 45 miest v spoji a variant s obsaditeľnosťou 60 miest v spoji. Navýšenie počtu spojov nad štandardnú dopravnú obsluhu prislúchajúcu danej obci bude zabezpečené pri dosiahnutí počtu 45/60 odchádzajúcich obyvateľov vo veku 16–19 rokov. V kontexte spracovaného dokumentu je uvedená potreba navýšenia o 1 pár spojov na každých 45/60 žiakov, čo znamená 1 spoj pre odvoz žiakov do školy a 1 spoj pre odvoz žiakov zo školy.

Tab. 17 Kritéria navýšenia počtu spojov pre prepravu žiakov SŠ v obciach ŽSK – variant 45 miest v spoji

Kritérium	Doplňujúce kritérium	Variant 45 miest v spoji	
		Pracovný deň	Deň pracovného voľna a pracovného pokoja
Dochádzka na stredné odborné školy, stredné odborné učilištia, gymnáziá	<p>Ak sa v obci nachádza stredná škola:</p> <p>Zistí sa počet obyvateľov obce vo veku 16 - 19 rokov a zníži sa o počet obyvateľov obce vo veku 16 - 19 rokov navštevujúcich strednú školu v obci</p>	<p>Ak je počet odchádzajúcich obyvateľov vo veku 16 - 19 rokov < 45, nie sú potrebné spoje navyše</p> <p>Ak je počet odchádzajúcich obyvateľov vo veku 16 - 19 rokov \geq 45, na každých 45 obyvateľov je potrebný 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania</p>	nie sú potrebné spoje navyše
	<p>Ak sa v obci nenachádza stredná škola:</p> <p>Zistí sa počet obyvateľov obce vo veku 16 - 19 rokov</p>	<p>Ak je počet odchádzajúcich obyvateľov vo veku 16 - 19 rokov < 45, nie sú potrebné spoje navyše</p> <p>Ak je počet odchádzajúcich obyvateľov vo veku 16 - 19 rokov \geq 45, na každých 45 obyvateľov je potrebný 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania</p>	nie sú potrebné spoje navyše

Zdroj: autori

Tab. 18 Kritéria navýšenia počtu spojov pre prepravu žiakov SŠ v obciach ŽSK – variant 60 miest v spoji

Kritérium	Doplňujúce kritérium	Variant 60 miest v spoji	
		Pracovný deň	Deň pracovného voľna a pracovného pokoja
Dochádzka na stredné odborné školy, stredné odborné učilištia, gymnáziá	<p>Ak sa v obci nachádza stredná škola:</p> <p>Zistí sa počet obyvateľov obce vo veku 16 - 19 rokov a zníži sa o počet obyvateľov obce vo veku 16 - 19 rokov navštevujúcich strednú školu v obci</p>	<p>Ak je počet odchádzajúcich obyvateľov vo veku 16 - 19 rokov < 60, nie sú potrebné spoje navyše</p> <p>Ak je počet odchádzajúcich obyvateľov vo veku 16 - 19 rokov \geq 60, na každých 60 obyvateľov je potrebný 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania</p>	nie sú potrebné spoje navyše
	<p>Ak sa v obci nenachádza stredná škola:</p> <p>Zistí sa počet obyvateľov obce vo veku 16 - 19 rokov</p>	<p>Ak je počet odchádzajúcich obyvateľov vo veku 16 - 19 rokov < 60, nie sú potrebné spoje navyše</p> <p>Ak je počet odchádzajúcich obyvateľov vo veku 16 - 19 rokov \geq 60, na každých 60 obyvateľov je potrebný 1 pár spojov navyše v dňoch školského vyučovania</p>	nie sú potrebné spoje navyše

Zdroj: autori

Detailný prehľad informácií slúžiacich na posúdenie potrebného navýšenia počtu spojov pre prepravu žiakov SŠ je uvedený v Prílohe č. 2. Pre jednotlivé obce boli zistené počty obyvateľov vo veku od 16-19 rokov. Počet odchádzajúcich obyvateľov vo veku 16-19 rokov predstavuje smerodajný údaj, na základe ktorého je stanovený počet navýšenia spojov. V prípade, že sa v obci SŠ nenachádza, bol počet obyvateľov vo veku od 16-19 rokov považovaný aj za počet odchádzajúcich obyvateľov z obce. V prípade, že sa v obci SŠ nachádza, bol počet odchádzajúcich obyvateľov z obce vo veku od 16-19 rokov znížený o počet obyvateľov navštevujúcich SŠ v obci. Údaje o počte obyvateľov obce navštevujúcich SŠ v danej obci boli stanovené na základe údajov poskytnutých strednými školami v ŽSK.

Na základe posúdenia zistených údajov bolo možné stanoviť potrebný počet navýšenia spojov pre prepravu žiakov SŠ pre jednotlivé obce, ktorý je uvedený v nasledujúcich tabuľkách.

Tab. 19 Počty párov spojov navyiac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Bytča

Okres Bytča	Počet párov spojov v pracovný deň navyiac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Bytča	8	6
Hlboké nad Váhom	0	0
Hvozdnica	1	0
Jablonové	0	0
Kolárovice	1	1
Kotešová	1	1
Maršová-Rašov	0	0
Petrovice	2	1
Predmier	1	0
Súľov-Hradná	0	0
Štiavnik	4	3
Veľké Rovné	3	2

Zdroj: autori

Tab. 20 Počty párov spojov navyiac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Čadca

Okres Čadca	Počet párov spojov v pracovný deň navyiac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Čadca	13	10
Čierne	5	3
Dlhá nad Kysucou	0	0
Dunajov	1	0
Klokočov	2	1
Klubina	0	0
Korňa	1	1
Krásno nad Kysucou	6	4
Makov	1	1

Nová Bystrica	2	1
Olešná	2	1
Oščadnica	6	4
Podvysoká	1	0
Radôstka	0	0
Raková	5	4
Skalité	5	4
Stará Bystrica	3	2
Staškov	3	2
Svrčinovec	3	2
Turzovka	6	4
Vysoká nad Kysucou	2	2
Zákopčie	1	1
Zborov nad Bystricou	2	1

Zdroj: autori

Tab. 21 Počty párov spojov navyše pre prepravu žiakov SŠ v okrese Dolný Kubín

Okres Dolný Kubín	Počet párov spojov v pracovný deň navyše	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Dolný Kubín	4	3
Bziny	0	0
Dlhá nad Oravou	1	1
Horná Lehota	0	0
Chlebnice	2	1
Istebné	1	0
Jasenová	0	0
Kraľovany	0	0
Krivá	1	0
Leštiny	0	0
Malatiná	1	0
Medzibrodie nad Oravou	0	0
Oravská Poruba	1	0
Oravský Podzámok	1	0
Osádka	0	0
Párnica	0	0
Pokryvác	0	0
Pribiš	0	0
Pucov	1	0
Sedliacka Dubová	0	0
Veličná	1	1

Vyšný Kubín	0	0
Zázrivá	2	1
Žaškov	1	1

Zdroj: autori

Tab. 22 Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Kysucké Nové Mesto

Okres Kysucké Nové Mesto	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Kysucké Nové Mesto	8	6
Dolný Vadičov	0	0
Horný Vadičov	1	1
Kysucký Lieskovec	2	1
Lodno	1	0
Lopušné Pažite	0	0
Nesluša	3	2
Ochodnica	1	1
Povina	1	0
Radoľa	1	0
Rudina	1	1
Rudinka	0	0
Rudinská	1	0
Snežnica	1	0

Zdroj: autori

Tab. 23 Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Liptovský Mikuláš

Okres Liptovský Mikuláš	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Liptovský Mikuláš	11	8
Beňadiková	0	0
Bobrovček	0	0
Bobrovec	1	1
Bobrovník	0	0
Bukovina	0	0
Demänovská Dolina	0	0
Dúbrava	0	0
Galovany	0	0
Gôtovany	0	0
Huty	0	0

Hybe	1	0
Ižipovce	0	0
Jakubovany	0	0
Jalovec	0	0
Jamník	0	0
Konská	0	0
Kráľova Lehota	0	0
Kvačany	0	0
Lazisko	0	0
Liptovská Anna	0	0
Liptovská Kokava	0	0
Liptovská Porúbka	1	0
Liptovská Sielnica	0	0
Liptovské Beharovce	0	0
Liptovské Kľačany	0	0
Liptovské Matiašovce	0	0
Liptovský Hrádok	3	2
Liptovský Ján	0	0
Liptovský Ondrej	0	0
Liptovský Peter	0	0
Liptovský Trnovec	0	0
Ľubel'a	0	0
Malatíny	0	0
Malé Borové	0	0
Malužiná	0	0
Nižná Boca	0	0
Partizánska Ľupča	0	0
Pavčina Lehota	0	0
Pavlova Ves	0	0
Podtureň	0	0
Pribylina	1	1
Prosiek	0	0
Smrečany	0	0
Svätý Kríž	1	0
Trstené	0	0
Uhorská Ves	0	0
Vavrišovo	0	0
Vážec	2	1
Veľké Borové	0	0
Veterná Poruba	0	0

Vlchy	0	0
Východná	2	1
Vyšná Boca	0	0
Závažná Poruba	1	0
Žiar	0	0

Zdroj: autori

Tab. 24 Počty párov spojov navyše pre prepravu žiakov SŠ v okrese Martin

Okres Martin	Počet párov spojov v pracovný deň navyše	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Martin	21	16
Belá-Dulice	1	0
Benice	0	0
Blatnica	0	0
Bystrička	1	1
Ďanová	0	0
Diaková	0	0
Dolný Kalník	0	0
Dražkovce	1	0
Folkušová	0	0
Horný Kalník	0	0
Karlova	0	0
Kláštôr pod Znievom	0	0
Košťany nad Turcom	1	0
Krpeľany	0	0
Laskár	0	0
Ležiachov	0	0
Lipovec	0	0
Necpaly	0	0
Nolčovo	0	0
Podhradie	0	0
Príbovce	1	0
Rakovo	0	0
Ratkovo	0	0
Sklabiňa	0	0
Sklabinský Podzámok	0	0
Slovany	0	0
Socovce	0	0
Sučany	4	3
Šútovo	0	0

Trebostovo	0	0
Trnovo	0	0
Turany	2	2
Turčianska Štiavnička	0	0
Turčianske Jaseno	0	0
Turčianske Kľačany	0	0
Turčiansky Ďur	0	0
Turčiansky Peter	0	0
Valča	1	1
Vrícko	0	0
Vrútky	7	5
Záborie	0	0
Žabokreky	0	0

Zdroj: autori

Tab. 25 Počty párov spojov navyše pre prepravu žiakov SŠ v okrese Námestovo

Okres Námestovo	Počet párov spojov v pracovný deň navyše	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Námestovo	0	0
Babín	1	1
Beňadovo	1	1
Bobrov	1	1
Breza	2	2
Hruštín	3	2
Klin	3	2
Krušetnica	1	1
Lokca	2	2
Lomná	1	1
Mútne	4	3
Novoť	5	3
Oravská Jasenica	2	1
Oravská Lesná	4	3
Oravská Polhora	5	4
Oravské Veselé	4	3
Rabča	6	4
Rabčice	2	2
Sihelné	3	2
Ťapešovo	0	0
Vasíľov	0	0
Vavrečka	1	1

Zákamenné	7	5
Zubrohlava	3	2

Zdroj: autori

Tab. 26 Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Ružomberok

Okres Ružomberok	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Ružomberok	12	9
Bešeňová	0	0
Hubová	1	0
Ivachnová	0	0
Kalameny	0	0
Komjatná	1	1
Likavka	3	2
Liptovská Lúžna	2	1
Liptovská Osada	1	1
Liptovská Štiavnica	1	0
Liptovská Teplá	1	0
Liptovské Revúce	1	1
Liptovské Sliače	3	1
Liptovský Michal	0	0
Lisková	1	1
Ľubochňa	0	0
Lúčky	2	1
Ludrová	0	0
Martinček	0	0
Potok	0	0
Stankovany	0	0
Štiavnička	0	0
Švošov	0	0
Turík	0	0
Valaská Dubová	0	0

Zdroj: autori

Tab. 27 Počty párov spojov naviac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Turčianske Teplice

Okres Turčianske Teplice	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Turčianske Teplice	3	2
Abramová	0	0

Blažovce	0	0
Bodorová	0	0
Borcová	0	0
Brieštie	0	0
Budiš	0	0
Čremošné	0	0
Dubové	0	0
Háj	0	0
Horná Štubňa	1	1
Ivančiná	0	0
Jasenovo	0	0
Jazernica	0	0
Kaľamenová	0	0
Liešno	0	0
Malý Čepčín	0	0
Moškovec	0	0
Mošovce	1	0
Ondrašová	0	0
Rakša	0	0
Rudno	0	0
Sklené	0	0
Slovenské Pravno	0	0
Turček	0	0
Veľký Čepčín	0	0

Zdroj: autori

Tab. 28 Počty párov spojov navyše pre prepravu žiakov SŠ v okrese Tvrdošín

Okres Tvrdošín	Počet párov spojov v pracovný deň navyše	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Tvrdošín	5	4
Brezovica	1	1
Čimhová	0	0
Habovka	1	1
Hladovka	1	1
Liesek	4	3
Nižná	2	2
Oravský Biely Potok	0	0
Podbiel	1	0
Suchá Hora	1	1

Štefanov nad Oravou	0	0
Trstená	4	3
Vitanová	1	1
Zábiedovo	1	0
Zuberec	2	1

Zdroj: autori

Tab. 29 Počty párov spojov navyiac pre prepravu žiakov SŠ v okrese Žilina

Okres Žilina	Počet párov spojov v pracovný deň navyiac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Žilina	14	10
Belá	3	2
Bitarová	0	0
Brezany	0	0
Čičmany	0	0
Divina	2	1
Divinka	0	0
Dlhé Pole	1	1
Dolná Tižina	1	1
Dolný Hričov	1	1
Ďurčiná	1	0
Fačkov	0	0
Gbeľany	1	1
Horný Hričov	0	0
Hôrky	0	0
Hričovské Podhradie	0	0
Jasenové	0	0
Kamenná Poruba	1	1
Kľače	0	0
Konská	1	1
Kotrčiná Lúčka	0	0
Krasňany	1	1
Kunerad	0	0
Lietava	1	0
Lietavská Lúčka	1	1
Lietavská Svinná-Babkov	1	1
Lutiše	0	0
Lysica	0	0
Malá Čierna	0	0
Mojš	0	0

Nededza	1	0
Nezbudská Lúčka	0	0
Ovčiarsko	0	0
Paština Závada	0	0
Podhorie	0	0
Porúbka	0	0
Rajec	0	0
Rajecká Lesná	1	0
Rajecké Teplice	2	2
Rosina	2	1
Stráňavy	1	1
Stránske	0	0
Stráža	0	0
Strečno	2	1
Svederník	1	1
Šuja	0	0
Teplička nad Váhom	3	2
Terchová	3	2
Turie	2	1
Varín	3	2
Veľká Čierna	0	0
Višňové	2	1
Zbyňov	0	0

Zdroj: autori

c) Štandard počtu spojov pre zabezpečenie dostupnosti zdravotnej starostlivosti v obciach ŽSK

Pre jednotlivé obce a mestá v ŽSK je posúdená potreba navýšenia základného štandardu dopravnej obslužnosti pre potrebu zabezpečenia dochádzky obyvateľov do zdravotníckych zariadení. Návrh navýšenia základného štandardu vychádza z analýzy počtu a lokalizácie všeobecných a špecializovaných ambulancií a lekární v jednotlivých obciach a mestách v ŽSK a analýzy zdravotných obvodov. Potreba navýšenia počtu spojov je posudzovaná na základe kritérií uvedených v nasledujúcich tabuľkách pre dva varianty. V prvom variante sa uvažuje so 45 miestami v spoji a v druhom so 60 miestami v spoji. Prvý variant so 45 miestami v spoji predstavuje pre cestujúceho vyšší komfort, vzhľadom na menšiu obsadenosť vozidla. Navýšenie počtu spojov nad štandardnú dopravnú obslužnosť prislúchajúcu danej obci bude zabezpečené pri dosiahnutí stanovenej hranice obyvateľov podľa počtu zdravotných obvodov v obci. V kontexte spracovaného dokumentu je uvedená potreba navýšenia o 1 pár spojov nad stanovenú hranicu obyvateľov, čo znamená 1 spoj pre odvoz obyvateľov do zdravotníckeho zariadenia a 1 spoj pre odvoz obyvateľov zo zdravotníckeho zariadenia.

Tab. 30 Kritéria navýšenia počtu spojov pre zabezpečenie dostupnosti zdravotníckych zariadení – variant 45 miest v spoji

Kritérium	Variant 45 miest v spoji	
	Pracovný deň	Deň pracovného voľna a pracovného pokoja
V obci sú 4 druhy zdravotných obvodov: všeobecný lekár pre dospelých, všeobecný lekár pre deti a dorast, stomatológ a gynekológ, v obci je lekárň	nie sú potrebné spoje navyše	nie sú potrebné spoje navyše
V obci sú 2 alebo 3 druhy zdravotných obvodov všeobecného lekára pre dospelých, všeobecného lekára pre deti a dorast, stomatológa alebo gynekológa, v obci je lekárň (v obci sú 4 druhy zdravotných obvodov bez lekárne)	na každých 1 500 obyvateľov navyše 1 pár spojov	nie sú potrebné spoje navyše
V obci nie je žiaden alebo je len 1 druh zdravotného obvodu všeobecného lekára pre dospelých, všeobecného lekára pre deti a dorast, stomatológa alebo gynekológa, v obci je alebo nie je lekárň (v obci sú 2 alebo 3 druhy zdravotných obvodov bez lekárne)	na každých 750 obyvateľov navyše 1 pár spojov	nie sú potrebné spoje navyše

Zdroj: autori

Tab. 31 Kritéria navýšenia počtu spojov pre zabezpečenie dostupnosti zdravotníckych zariadení – variant 60 miest v spoji

Kritérium	Variant 60 miest v spoji	
	Pracovný deň	Deň pracovného voľna a pracovného pokoja
V obci sú 4 druhy zdravotných obvodov: všeobecný lekár pre dospelých, všeobecný lekár pre deti a dorast, stomatológ a gynekológ, v obci je lekárň	nie sú potrebné spoje navyše	nie sú potrebné spoje navyše
V obci sú 2 alebo 3 druhy zdravotných obvodov všeobecného lekára pre dospelých, všeobecného lekára pre deti a dorast, stomatológa alebo gynekológa, v obci je lekárň (v obci sú 4 druhy zdravotných obvodov bez lekárne)	na každých 2 000 obyvateľov navyše 1 pár spojov	nie sú potrebné spoje navyše

V obci nie je žiaden alebo je len 1 druh zdravotného obvodu všeobecného lekára pre dospelých, všeobecného lekára pre deti a dorast, stomatológa alebo gynekológa, v obci je alebo nie je lekárne (v obci sú 2 alebo 3 druhy zdravotných obvodov bez lekárne)	na každých 1 000 obyvateľov navyše 1 pár spojov	nie sú potrebné spoje navyše
--	---	------------------------------

Zdroj: autori

Podrobný prehľad počtu zdravotníckych zariadení v jednotlivých obciach a mestách, s návrhom počtu navýšenia spojov pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení je spracovaný v Prílohe 3. Obce a mestá sú rozdelené podľa jednotlivých okresov. Pre každú obec a mesto bol zistený počet všeobecných a špecializovaných ambulancií, počet lekární a výdajní liekov, počet nemocníc a polikliník a počet zdravotných obvodov. Analyzované boli všetky 4 druhy zdravotných obvodov:

- všeobecný lekár pre dospelých,
- všeobecný lekár pre deti a dorast,
- stomatológ,
- gynekológ.

Pre každú obec alebo mesto je pre každý druh zdravotného obvodu uvedený konkrétny údaj, kde sa zdravotný obvod nachádza. Na základe stanovených kritérií je pre každú obec navrhnutá potreba navýšenia počtu spojov. Návrh počtu spojov pre zabezpečenie dostupnosti zdravotnej starostlivosti v jednotlivých obciach a mestách v ŽSK podľa okresov, je uvedený v nasledujúcich tabuľkách.

Tab. 32 Počty párov spojov navyše pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Bytča

Obec/mesto	Počet párov spojov v pracovný deň navyše	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Bytča	0	0
Štiavnik	2	2
Veľké Rovné	2	1
Kotešová	2	2
Kolárovice	2	1
Petrovice	2	1
Predmier	1	1
Hvozdnica	1	1
Maršová-Rašov	1	0
Súľov-Hradná	1	0
Hlboké nad Váhom	1	0
Jablonové	1	0

Zdroj: autori

Tab. 33 Počty párov spojov naviac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Čadca

Obec/mesto	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Čadca	0	0
Turzovka	0	0
Krásno nad Kysucou	0	0
Oščadnica	0	0
Raková	3	2
Skalité	3	2
Čierne	0	0
Svrčinovec	4	3
Staškov	1	1
Stará Bystrica	1	1
Nová Bystrica	1	1
Vysoká nad Kysucou	1	1
Klokočov	3	2
Zborov nad Bystricou	1	1
Korňa	2	1
Olešná	2	1
Zákopčie	2	1
Makov	2	1
Podvysoká	1	1
Dunajov	1	1
Radôstka	1	0
Dlhá nad Kysucou	0	0
Klubina	0	0

Zdroj: autori

Tab. 34 Počty párov spojov naviac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Dolný Kubín

Obec/mesto	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Dolný Kubín	0	0
Zázrivá	1	1
Chlebnice	2	1
Žaškov	2	1
Dlhá nad Oravou	0	0
Oravský Podzámok	0	0
Istebné	1	1

Veličná	1	1
Oravská Poruba	1	1
Párnica	0	0
Pucov	1	0
Malatiná	1	0
Krivá	1	0
Vyšný Kubín	1	0
Bziny	0	0
Horná Lehota	0	0
Medzibrodie nad Oravou	0	0
Sedliacka Dubová	0	0
Pribiš	0	0
Kraľovany	0	0
Jasenová	0	0
Leštiny	0	0
Osádka	0	0
Pokryváč	0	0

Zdroj: autori

Tab. 35 Počty párov spojov navyše pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Kysucké Nové Mesto

Obec/mesto	Počet párov spojov v pracovný deň navyše	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Kysucké Nové Mesto	0	0
Nesluša	4	3
Kysucký Lieskovec	1	1
Ochodnica	2	1
Rudina	1	0
Horný Vadičov	2	1
Radol'a	2	1
Povina	1	1
Snežnica	1	1
Rudinská	1	1
Lodno	1	0
Dolný Vadičov	0	0
Lopušné Pažite	0	0
Rudinka	0	0

Zdroj: autori

Tab. 36 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Liptovský Mikuláš

Obec/mesto	Počet párov spojov v pracovný deň navyiac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Liptovský Mikuláš	0	0
Liptovský Hrádok	0	0
Vážec	1	1
Východná	1	1
Bobrovec	2	1
Hybe	1	1
Pribylina	1	1
Liptovský Peter	1	1
Závažná Poruba	1	1
Partizánska Ľupča	1	1
Dúbrava	1	1
Liptovská Porúbka	1	1
Ľubľa	0	0
Podtureň	1	1
Liptovský Ján	1	1
Liptovská Kokava	1	0
Svätý Kríž	1	0
Vavrišovo	0	0
Smrečany	0	0
Liptovský Ondrej	0	0
Liptovská Sielnica	0	0
Vlachy	0	0
Kráľova Lehota	0	0
Liptovský Trnovec	0	0
Kvačany	0	0
Beňadiková	0	0
Uhorská Ves	0	0
Gôtovany	0	0
Žiar	0	0
Jamník	0	0
Pavčina Lehota	0	0
Lazisko	0	0
Veterná Poruba	0	0
Liptovské Kľačany	0	0
Jakubovany	0	0
Liptovské Matiašovce	0	0
Demänovská Dolina	0	0

Galovany	0	0
Jalovec	0	0
Pavlova Ves	0	0
Malatíny	0	0
Malužiná	0	0
Konská	0	0
Trstené	0	0
Prosiek	0	0
Bobrovček	0	0
Nižná Boca	0	0
Huty	0	0
Bobrovník	0	0
Malé Borové	0	0
Vyšná Boca	0	0
Bukovina	0	0
Ižipovce	0	0
Liptovská Anna	0	0
Liptovské Beharovce	0	0
Veľké Borové	0	0

Zdroj: autori

Tab. 37 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Martin

Obec/mesto	Počet párov spojov v pracovný deň navyiac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Martin	0	0
Vrútky	0	0
Sučany	3	2
Turany	2	2
Valča	2	1
Kláštor pod Znievom	1	0
Bystrička	1	1
Košťany nad Turcom	0	0
Belá-Dulice	1	1
Žabokreky	1	1
Príbovce	1	1
Krpeľany	1	1
Dražkovce	1	1
Necpaly	1	0
Turčianske Kľačany	1	0
Blatnica	1	0
Turčianska Štiavnička	1	0

Lipovec	1	0
Podhradie	0	0
Sklabiňa	0	0
Trebostovo	0	0
Ďanová	0	0
Šútovo	0	0
Turčiansky Peter	0	0
Diaková	0	0
Vricko	0	0
Slovany	0	0
Turčianske Jaseno	0	0
Rakovo	0	0
Benice	0	0
Dolný Kalník	0	0
Trnovo	0	0
Nolčovo	0	0
Socovce	0	0
Ratkovo	0	0
Horný Kalník	0	0
Sklabinský Podzámok	0	0
Turčiansky Ďur	0	0
Záborie	0	0
Ležiachov	0	0
Folkušová	0	0
Laskár	0	0
Karlová	0	0

Zdroj: autori

Tab. 38 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Námestovo

Obec/mesto	Počet párov spojov v pracovný deň navyiac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Námestovo	0	0
Zákamenné	0	0
Rabča	0	0
Oravská Polhora	5	4
Novoť	0	0
Oravská Lesná	2	1
Hruštín	2	1
Mútne	2	1

Oravské Veselé	1	1
Klin	3	2
Lokca	0	0
Zubrohľava	3	2
Sihelné	2	2
Rabčice	2	2
Oravská Jasenica	2	1
Bobrov	2	1
Breza	2	1
Vavrečka	2	1
Babín	1	1
Krušetnica	1	0
Lomná	1	0
Beňadovo	1	0
Vasíľov	1	0
Ťapešovo	1	0

Zdroj: autori

Tab. 39 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Ružomberok

Obec/mesto	Počet párov spojov v pracovný deň navyiac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Ružomberok	0	0
Liptovské Sľiače	0	0
Likavka	0	0
Liptovská Lúžna	2	2
Lisková	2	2
Lúčky	0	0
Liptovská Osada	1	0
Komjatná	2	1
Liptovské Revúce	2	1
Liptovská Štiavnica	1	1
Stankovany	1	1
Hubová	1	1
Ľubochňa	0	0
Ludrová	1	1
Liptovská Teplá	0	0
Štiavnička	1	0
Švošov	1	0
Valaská Dubová	1	0
Bešeňová	1	0

Ivachnová	0	0
Kalameny	0	0
Martinček	0	0
Liptovský Michal	0	0
Turík	0	0
Potok	0	0

Zdroj: autori

Tab. 40 Počty párov spojov navyiac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Turčianske Teplice

Obec/mesto	Počet párov spojov v pracovný deň navyiac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Turčianske Teplice	0	0
Horná Štubňa	2	1
Mošovce	0	0
Slovenské Pravno	0	0
Sklené	0	0
Dubové	0	0
Turček	0	0
Malý Čepčín	0	0
Háj	0	0
Jazernica	0	0
Veľký Čepčín	0	0
Bodorová	0	0
Rakša	0	0
Budiš	0	0
Rudno	0	0
Abramová	0	0
Blažovce	0	0
Borcová	0	0
Brieštie	0	0
Jasenovo	0	0
Kaľamenová	0	0
Ondrašová	0	0
Čremošné	0	0
Ivančiná	0	0
Moškovec	0	0
Liešno	0	0

Zdroj: autori

Tab. 41 Počty párov spojov naviac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Tvrdošín

Obec/mesto	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Tvrdošín	0	0
Trstená	0	0
Nižná	0	0
Liesek	3	2
Zuberec	1	0
Suchá Hora	1	1
Habovka	1	1
Vitanová	1	1
Brezovica	1	1
Podbiel	1	1
Hladovka	1	1
Zábiedovo	1	0
Oravský Biely Potok	0	0
Štefanov nad Oravou	0	0
Čimhová	0	0

Zdroj: autori

Tab. 42 Počty párov spojov naviac pre zabezpečenie dochádzky do zdravotníckych zariadení pre obce v okrese Žilina

Obec/mesto	Počet párov spojov v pracovný deň naviac	
	Variant 45 miest v spoji	Variant 60 miest v spoji
Žilina	0	0
Rajec	0	0
Teplička nad Váhom	2	2
Terchová	2	2
Varín	2	1
Belá	0	0
Rosina	2	1
Rajecké Teplice	2	1
Višňové	3	2
Strečno	3	2
Divina	3	2
Turie	2	2
Dlhé Pole	1	0
Stráňavy	2	1
Kamenná Poruba	2	1

Lietavská Lúčka	1	0
Lietavská Svinná-Babkov	2	1
Krasňany	2	1
Dolný Hričov	2	1
Konská	2	1
Lietava	2	1
Dolná Tižina	1	1
Gbeľany	1	1
Svederník	1	1
Mojš	1	1
Rajecká Lesná	1	1
Ďurčiná	1	1
Nededza	1	1
Kunerad	1	1
Divinka	1	1
Podhorie	1	0
Zbyňov	1	0
Stránske	1	0
Lysica	1	0
Hôrky	1	0
Horný Hričov	1	0
Bitarová	1	0
Lutiše	0	0
Ovčiarsko	0	0
Stráža	0	0
Brezany	0	0
Fačkov	0	0
Jasenové	0	0
Kotrčiná Lúčka	0	0
Porúbka	0	0
Kľače	0	0
Nezbudská Lúčka	0	0
Veľká Čierna	0	0
Hričovské Podhradie	0	0
Malá Čierna	0	0
Šuja	0	0
Paština Závada	0	0
Čičmany	0	0

Zdroj: autori

Minimálny základný štandard pre železničnú dopravu v IDS ŽSK je uvedený v Tab. 43.

Tab. 43 Základný (minimálny) štandard pravidelnosti železničnej dopravy

	Počet párov spojov				
Deň	Pracovný deň – časové úseky				Deň pracovného voľna a pracovného pokoja
Trat'ový úsek	Ranná špička 5:00 – 7:59	Doobedné sedlo 8:00– 11:59	Popoludňajšia špička 12:00– 16:29	Popolud- ňajšie sedlo 16:30– 22:30	Celý deň
120 Žilina - Považská Bystrica (mimo)	8	4	6	4	10
126 Žilina - Rajec	6	4	6	3	10
127 Žilina - Čadca	8	4	12	6	19
128 Čadca - Makov	6	4	6	3	10
129 Čadca - Zwardoň	6	4	6	3	10
145 Horná Štubňa - Sklené	6	4	6	3	10
170/171 Vrútky - Horná Štubňa	8	4	6	3	10
180 Žilina - Liptovský Mikuláš	8	4	6	3	10
181 Kraľovany - Trstená	8	4	6	3	10

Zdroj: [7]

3.3.4 Štandardy dostupnosti autobusových zastávok

V rámci štandardov určených pre zastávky verejnej osobnej dopravy je potrebné stanoviť okrem štandardov dostupnosti aj štandardy týkajúce sa priamo vybavenia jednotlivých zastávok.

Štandard vybavenia zastávok

Štandard vybavenia zastávok stanovuje minimálne jednotné pravidlá pre označenie a vybavenie zastávok zahrnutých do IDS ŽSK. Cesta verejnou osobnou dopravou nezačína nástupom do vozidla, ale už príchodom na zastávku, na ktorej sa cestujúci musí cítiť bezpečne a príjemne.

Zastávky na území IDS ŽSK je dôležité rozdeliť do určitých skupín a pre jednotlivé skupiny zastávok stanoviť minimálne kritéria, ktoré musia spĺňať:

- **skupina A** – zastávky, na ktorých zastavuje aspoň jedna linka s licenciou pre mestskú hromadnú dopravu, (pre prímestskú dopravu sú to aj zastávky umiestnené na cestách I. triedy a na frekventovaných cestách II. triedy);
- **skupina B** – zastávky, na ktorých nezastavuje žiadna linka s licenciou pre mestskú hromadnú dopravu, (pre prímestskú dopravu sú to aj zastávky umiestnené na menej frekventovaných cestách II. triedy, na cestách III. triedy a na miestnych komunikáciách);
- **skupina C** – železničné stanice a železničné zastávky.

Zastávky skupín A a B sú ďalej kategorizované do tried podľa ich dopravného významu:

- **zastávky I. triedy** - významné prestupné uzly, zastávky v centrách miest a obcí, významné zastávky v rámci obsluhovaného územia, v ktorých sa stretáva viacero druhov dopravy,
- **zastávky II. triedy** - významné prestupné zastávky v centrách a v zastavaných častiach obcí a miest,
- **zastávky III. triedy** - menej významné zastávky v mestách a zastávky na okrajoch obcí,
- **zastávka IV. triedy** - málo významné zastávky, zastávky mimo zastavanej časti obcí a miest, resp. zastávky na okrajoch obcí a miest (napr. rázcestia a pod.).

Pre ľahšie definovanie zastávok vo vzťahu k cestujúcim sú zastávky kategorizované aj slovné:

- prestupný uzol - len zastávky I. triedy,
- prestupná zastávka - vybrané zastávky II. triedy,
- zastávka - ostatné zastávky.

Prehľad minimálneho a doplnkového vybavenia pre jednotlivé skupiny zastávok je uvedený v nasledujúcich tabuľkách, pričom značka X predstavuje povinné vybavenie a značka (X) odporúčané vybavenie zastávky.

Tab. 44 Minimálne vybavenie zastávok skupiny A

Trieda zastávky	I.	II.	III.	IV.
Označník	X	X	X	X
Vyvýšený ostrovček	X	X	(X)	
Cestovný poriadok všetkých zastavujúcich liniek	X	X	X	X
Výňatok z Tarify IDS ŽSK vrátane schémy liniek	X	X	(X)	
Výňatok z Prepravného poriadku IDS ŽSK	X	X	(X)	
Automat na predaj cestovných lístkov	X	X	(X)	
Prístrešok	X	X	X	
Lavička	X	X	(X)	
Odpadkový kôš	X	X	X	X
Osvetlenie priestorov	X	X	X	(X)
Elektronický informačný systém	X	(X)	(X)	
Informačné a predajné centrum	(X)			

Zdroj: autori

Tab. 45 Doplnkové vybavenie zastávok skupiny A

Trieda zastávky	I.	II.	III.	IV.
Bezbariérový prístup pre osoby PRM	X	X	(X)	
Bezdrôtové pripojenie na internet (WiFi)	X	(X)		
Zábradlie	X	X	(X)	
Sociálne zariadenie	(X)			
Stojany na bicykle	X	(X)		
Parkovacie miesta pre automobily	(X)			
Samostatné stanovište pre autobus	(X)			
Hodiny	X	(X)		
Informačné zariadenie pre nevidiacich a slabozrakých	(X)	(X)		
Ostatné navigačné prvky	(X)			

Zdroj: autori

Tab. 46 Minimálne vybavenie zastávok skupiny B

Trieda zastávky	I.	II.	III.	IV.
Označník	X	X	X	X
Vyvýšený ostrovček	X	X	(X)	
Cestovný poriadok všetkých zastavujúcich liniek	X	X	X	X
Výňatok z Tarify IDS ŽSK vrátane schémy liniek	X	X	(X)	
Výňatok z Prepravného poriadku IDS ŽSK	X	X	(X)	
Prístrešok	X	X	(X)	
Lavička	X	X	(X)	
Odpadkový kôš	X	X	X	(X)
Osvetlenie priestorov	X	X	X	(X)
Elektronický informačný systém	X	(X)		
Informačné centrum	(X)			

Zdroj: autori

Tab. 47 Doplnkové vybavenie zastávok skupiny B

Trieda zastávky	I.	II.	III.	IV.
Bezbariérový prístup pre osoby PRM	X	X	(X)	
Bezdrôtové pripojenie na internet (WiFi)	X	(X)		
Zábradlie	X	(X)		
Sociálne zariadenie	(X)			
Stojany na bicykle	X	(X)		
Parkovacie miesta pre automobily	(X)			
Samostatné stanovište pre autobus	(X)			
Hodiny	X	(X)		
Informačné zariadenie pre nevidiacich a slabozrakých	(X)			
Ostatné navigačné prvky	(X)			

Zdroj: autori

Tab. 48 Minimálne vybavenie zastávok skupiny C

Vybavenosť železničných zastávok	
Lavičky	X
Smetné koše	X
WC + zavedená úžitková alebo pitná voda	(X)
V zimných mesiacoch vykurovanie	(X)
Osvetlenie	X
Stojiská na bicykle	(X)
Informačné vitríny	(X)
Odchody spojov	X
Prepravný poriadok	(X)
Osobná pokladnica	(X)
Nadštandardné vybavenie	
Rozhlasové zariadenie	(X)
El. zariad. informujúce o príchodoch a odchodoch	(X)
Hodiny	(X)
Vzhľad a funkčnosť budov a zariadení	
Čistota (odpadky, prach)	X
Čistota (skiel okien z oboch strán)	X
Iné viditeľné nečistoty	X
Bezpečnosť a funkčnosť budov a zariadení	
Zastávka bez viditeľných nedostatkov	X
Stav zastávky (vzhľad) a pod..	
Grafity (nie sú prípustné)	
Exteriér (zaburinenie, ozdobné kríky nie väčšie ako 20 cm)	

Zdroj: autori

Označenie zastávok

Systém označovania zastávok a označníkov musí byť jednotný vo všetkých informačných materiáloch IDS ŽSK a musí cestujúcemu napomáhať už pri príprave na cestovanie i po celý čas trvania cesty. Zastávky sa označujú v súlade s požiadavkami STN 73 6425, Zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, Vyhlášky č. 9/2009 v znení neskorších predpisov. Jednotlivé prvky zastávok, označníkov a prestupného bodu je potrebné umiestňovať predovšetkým s ohľadom na prehľadnosť, použiteľnosť a bezpečnosť cestnej premávky. Taktiež je potrebné pri ich umiestňovaní zohľadniť miestne podmienky a význam zastávky a označníkov. Okrem významnosti týchto prvkov je dôležitá aj ich vzájomná poloha.

Združené zastávky pre viac druhov dopravy (MHD a prímestská) sa odporúča označovať jedným označníkom. Zastávky skupiny A a B sa označujú a vybavujú označníkom umiestneným spravidla na zastávkovom stĺpiku. Ak to podmienky neumožňujú alebo z rôznych dôvodov je umiestnenie stĺpika nevhodné, je možné umiestniť označník zastávky na inom

vhodnom mieste (konštrukcia zastávkového prístrešku, stĺp verejného osvetlenia a pod.) a to tak, aby bolo možné zastaviť čelom vozidla na úrovni označníka, pokiaľ nie je stavebnou úpravou alebo dopravným značením stanovené iné miesto pre zastavenie vozidla. Zastávky skupiny C sa označníkom neoznačujú. Vzhľad a vybavenie označníkov bude jednotný pre celý IDS ŽSK.

Štandard dostupnosti autobusových zastávok

Maximálna dochádzková vzdialenosť na zastávku verejnej dopravy v pracovný deň, v čase prepravnej špičky je max. 1,5 km, čo zodpovedá 20 min chôdze. Táto dochádzková vzdialenosť má pokryť minimálne 95% obyvateľov v danom území. V čase prepravného sedla, v deň pracovného voľna a pracovného pokoja je stanovená na max. 2 km, t. j. 30 min chôdze. Bližšie špecifikované štandardy dochádzkovej vzdialenosti sú uvedené v Tab. 49.

Tab. 49 Štandardy dochádzkovej vzdialenosti na zastávku verejnej dopravy

Kategória obce		Označenie	Dochádzková vzdialenosť max. (m)	Dochádzkový čas max. (min.)
Malé sídlo		MS	1500	20
Stredné sídlo		SS	1500	20
Veľké sídlo		VS	1200	15
Významné sídlo		VZS	1200	12
Regionálne centrum		RC	1000	12
Veľké regionálne centrum	centrum mesta	VRC	500	6
	okrajová časť		1000	12
Krajské centrum	centrum mesta	KC	500	6
	širšie centrum		750	9
	okrajová časť		1000	12

Zdroj: [7]

3.3.5 Štandard časovej dostupnosti cieľa cesty (štandard maximálneho času prestupu a štandard maximálneho počtu prestupov)

V prvom rade je nutné vymedziť väzbu medzi preferenciou cestovného času, prestupu a intervalu. Teoreticky je možné vychádzať z predpokladu, že pri pravidelných cestách v dennej regionálnej doprave má cestovný čas absolútne najvyššiu váhu pri voľbe dopravného prostriedku. Predpokladáme však, že prestup, ktorý povedie k skráteniu celkového cestovného času medzi zdrojom a cieľom cesty, je akceptovateľný. Z tohto dôvodu musí byť uplatňovaný odlišný prístup vo vnímaní nosných liniek v závislosti od veľkosti aglomerácie. Vychádzame z toho, že vo väčších sídelných aglomeráciách sa posúva "okamih výhodnosti prestupu" bližšie k centru regiónu, ako v sídelných oblastiach so všeobecne väčšou kapacitou a priepustnosťou cestných komunikácií a zároveň s nižšou pravdepodobnosťou kongescií. V tomto zmysle bolo zadefinované, že pre pravidelné dochádzanie sú cestujúcimi všeobecne akceptovateľné

maximálne dva prestupy (pričom platí, že druhý z nich je spravidla v rámci MHD). Vyšší počet prestupov znižuje príťažlivosť systému verejnej dopravy, a to z dôvodu spoľahlivosti. Samozrejmým predpokladom týchto úvah je tarifná integrácia. Pri návrhu linkových intervalov treba vychádzať z toho, že ranná špička pracovného dňa je výrazne kratšia (ale intenzívnejšia) ako popoludňajšia špička.

Pre stanovenie maximálnej časovej dostupnosti, t. j. stanovenie štandardu časovej dostupnosti verejnou dopravou cieľa cesty je v prvom rade potrebné určiť dva základné atribúty, resp. podštandardy a tým je stanovenie maximálneho času prestupu a maximálneho počtu prestupov:

- štandard maximálneho času prestupu (vrátane chôdze medzi dvoma tarifnými bodmi, resp. v rámci garantovaného prestupného miesta): max. 10 min,
- štandard maximálneho počtu prestupov:
 - pri ceste z ktoréhokolvek miesta kraja do krajského centra: max. 2 prestupy,
 - medzi dvoma ľubovoľnými miestami v kraji: max. 4 prestupy.

Tab. 50 Štandard časovej dostupnosti cieľa cesty

Vzdialenosť	Čas premiestnenia (min)		
	V špičke pracovného dňa	V sedle pracovného dňa	Počas víkendu a dní pracovného pokoja
Do 10 km	30	40	50
Do 20 km	50	60	75
Do 30 km	70	80	100
Do 50 km	90	100	120
Nad 50 km	Nešpecifikované – požiadavka na cestovnú rýchlosť viac ako 40 km/hod.		

Zdroj: [7]

Súčasne je potrebné, aby dopravná obslužnosť bola zabezpečená vzájomným prepojením regionálnej železničnej osobnej a prímestskej autobusovej dopravy (prestupné miesta musia vyhovovať Štandardom vybavenia zastávok a označiek IDŽK) a dbať na to, aby sa zamedzilo vykonávaniu súbežnej verejnej osobnej dopravy.

Vzhľadom na zabezpečenie eliminácie súbežných spojov sa **bezprestupové spojenia garantujú** len v prípade, že:

- súčasná obsadenosť existujúcich spojov v rámci kritickej časovej polohy dosahuje hodnotu väčšiu ako 20 cestujúcich,
- by bola prekročená maximálna obsaditeľnosť spoja na nosnej (chrbticovej) linke,
- čas premiestnenia s prestupom by sa cestujúcemu navýšil oproti času premiestnenia bez prestupu spravidla o viac ako 20 min.

3.3.6 Stanovenie ďalších štandardov rozsahu dopravnej obslužnosti

Štandard maximálnej obsaditeľnosti spojov

Hlavným cieľom tohto štandardu je stanoviť dostatočnú kapacitu dopravných prostriedkov. Ide o štandard, ktorým sa bude naplňovať požiadavka na zabezpečenie dostatočnej kvality poskytovaných služieb v oblasti verejnej dopravy. V prípade, že bude pravidelne dochádzať k porušovaniu stanovených kritérií a indikátorov, bude potrebné v spolupráci koordinátora, objednávateľa a dopravcu zabezpečiť dostatočnú kapacitu a to buď nasadením vozidla s vyššou kapacitou alebo posilovým spojom, prípadne zahustením prevádzkového intervalu spojov.

Tab. 51 Štandard maximálnej obsaditeľnosti spoja

Dopravný prostriedok	Železničná doprava (vlak)		Autobusová doprava (autobus)	
	Max. obsaditeľnosť miest na sedenie (%)	Max. obsaditeľnosť miest na státie (%)	Max. obsaditeľnosť miest na sedenie (%)	Max. obsaditeľnosť miest na státie (%)
1-10 min.	100	100	100	100
11-20 min.	100	50	100	50
21 – 30 min.	100	10	100	10
Nad 30 min.	100	--	100	--

Zdroj: [7]

Štandard spoľahlivosti

Vo všetkých zmluvách s dopravcami bude zakotvené dodržiavanie cestovných poriadkov v pravidelnej osobnej doprave. Meradlom záväzku je plnenie cestovného poriadku, pričom sa stanoví, aké meškanie bude sankcionované.

- Za spoj idúci načas sa bude považovať spoj idúci s odchýlkou 0:00 – 2:59 (min:sec) v rámci spojov MHD. Dodržiavanie cestovného poriadku je potrebné posudzovať individuálne, v závislosti od dopravnej situácie.
- Za spoj idúci načas sa bude považovať spoj idúci s odchýlkou 0:00 – 4:59 (min:sec) v rámci spojov regionálnej železničnej dopravy a prímestskej autobusovej dopravy. Dodržiavanie cestovného poriadku je potrebné posudzovať individuálne, v závislosti od dopravnej situácie,
 - odchod z konečnej vždy v rozsahu 0:00 – 0:59 (min:sec),
 - nadbiehanie oproti CP nie je povolené.

Pri meškaní do stanoveného počtu minút bude spoj považovaný za jazdiaci načas, akákoľvek vyššia hodnota meškania bude evidovaná percentom plnenia cestovného poriadku.

/Sankcie sú stanovené za nesplnenie percenta plnenia alebo za každý spoj osobitne pri prekročení určitej hranice meškania (stanovené individuálne v zmluve s dopravcom). Zmluvne bude ošetrená taktiež kapacita dopravných prostriedkov, ktorá bude aktuálne prispôbovaná frekvencií prúdov cestujúcich./

3.4 Prognóza vývoja dopravných a prepravných výkonov

Za účelom hodnotenia výkonov verejnej osobnej dopravy z hľadiska jej technológie sa zisťujú nasledovné naturálne ukazovatele:

- dopravný výkon,
- prepravný výkon,
- počet prepravených osôb.

V prímestskej a regionálnej železničnej doprave realizujú výkony vlaky kategórií Os a REX. V Tab. 52, Tab. 53 a Tab. 54 je uvedená analýza počtu spojov a dopravných výkonov vlakových spojov na jednotlivých traťových úsekoch v ŽSK z grafikonu vlakovej osobnej dopravy 2019/2020. V tabuľkách sú analyzované počty spojov vlakov kategórií Os a REX v pracovný deň, sobotu a nedeľu. Dopravný výkon vlakov regionálnej dopravy na území ŽSK je na úrovni 9 142 vlkm cez pracovný deň, 6 214 vlkm v sobotu a 6 219 vlkm v nedeľu. Vlaky kategórií Os a REX budú zaradené do IDS ŽSK.

ŽSK spájajú so susednými krajinami a ČR vlaky diaľkovej dopravy kategórií R, RR, EX, IC, SC, EN. Na niektorých traťových úsekoch budú vybrané vlaky kategórií R, RR, Ex vedené na území integrovaného dopravného systému ako vlaky kategórie REX a budú zaradené do IDS.

Tab. 52 Počty spojov kategórií Os a REX na traťových úsekoch v ŽSK v pracovný deň

Úsek	Dĺžka úseku (km)	Pracovný deň					
		Počet vlakov				Počet vlkm	
		párny smer		nepárny smer		párny smer	nepárny smer
		Os	REX	Os	REX		
Žilina – Bytča - Predmier	17	15	1	16	1	272	289
Žilina – Čadca	30	21	0	19	2	630	630
Čadca - Svrčinovec	4	7	0	7	0	28	28
Čadca - Skalité	14	7	0	6	2	98	112
Skalité - Skalité-Serafinov	6	5	0	5	2	30	42
Čadca - Makov	26	11	0	13	0	286	338
Žilina – Vrútky	21	16	2	18	1	378	399
Vrútky - Kraľovany	18	16	2	17	1	324	324
Kraľovany - Ružomberok	18	15	2	16	1	306	306
Ružomberok - Liptovský Mikuláš	26	15	2	16	1	442	442
Liptovský Mikuláš - Východná	26	8	1	9	0	234	234
Žilina - Rajec	21	11	0	12	0	231	252
Vrútky - Diviaky	29	15	0	14	0	435	406
Diviaky - Horná Štubňa	10	16	0	14	0	160	140
Horná Štubňa - Turček	5	5	0	5	0	25	25
Diviaky - Čremošné	7	0	0	0	0	0	0
Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej	6	9	0	9	0	54	54
Kraľovany - Dolný Kubín	17	13	0	11	0	221	187
Dolný Kubín - Trstená	39	11	0	9	0	429	351
Spolu	340	216	10	216	11	4 583	4 559

Zdroj: [GVD 2019/2020]

Tab. 53 Počty spojov kategórií Os a REX na traťových úsekoch v ŽSK v sobotu

Úsek	Dĺžka úseku (km)	Sobota					
		Počet vlakov				Počet vlkm	
		párny smer		nepárny smer		párny smer	nepárny smer
		Os	REX	Os	REX		
Žilina – Bytča - Predmier	17	10	1	10	1	187	187
Žilina – Čadca	30	14	0	14	0	420	420
Čadca - Svrčinovec	4	6	0	6	0	24	24
Čadca - Skalité	14	6	0	7	0	84	98
Skalité - Skalité-Serafinov	6	4	0	5	0	24	30
Čadca - Makov	26	8	0	9	0	208	234
Žilina – Vrútky	21	11	0	11	0	231	231
Vrútky - Kľačany	18	11	0	11	0	198	198
Kľačany - Ružomberok	18	11	0	11	0	198	198
Ružomberok - Liptovský Mikuláš	26	11	0	11	0	286	286
Liptovský Mikuláš - Východná	26	5	0	5	0	130	130
Žilina - Rajec	21	8	0	9	0	168	189
Vrútky - Diviaky	29	10	0	9	0	290	261
Diviaky - Horná Štubňa	10	10	0	9	0	100	90
Horná Štubňa - Turček	5	3	0	3	0	15	15
Diviaky - Čremošné	7	0	0	0	0	0	0
Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej	6	9	0	9	0	54	54
Kľačany - Dolný Kubín	17	9	0	8	0	153	136
Dolný Kubín - Trstená	39	9	0	8	0	351	312
Spolu	340	155	1	155	1	3 121	3 093

Zdroj: [GVD 2019/2020]

Tab. 54 Počty spojov kategórií Os a REX na traťových úsekoch v ŽSK v nedeľu

Úsek	Dĺžka úseku (km)	Nedeľa					
		Počet vlakov				Počet vlkm	
		párny smer		nepárny smer		párny smer	nepárny smer
		Os	REX	Os	REX		
Žilina – Bytča - Predmier	17	10	0	10	1	170	187
Žilina – Čadca	30	14	0	14	0	420	420
Čadca - Svrčinovec	4	6	0	6	0	24	24
Čadca - Skalité	14	6	0	7	0	84	98
Skalité - Skalité-Serafinov	6	4	0	5	0	24	30
Čadca - Makov	26	8	0	9	0	208	234
Žilina – Vrútky	21	11	0	11	0	231	231
Vrútky - Kľačany	18	11	0	11	0	198	198
Kľačany - Ružomberok	18	11	0	11	0	198	198
Ružomberok - Liptovský Mikuláš	26	11	0	11	0	286	286

Liptovský Mikuláš - Východná	26	5	0	5	0	130	130
Žilina - Rajec	21	8	0	9	0	168	189
Vrútky - Diviaky	29	9	0	9	0	261	261
Diviaky - Horná Štubňa	10	9	0	9	0	90	90
Horná Štubňa - Turček	5	4	0	3	0	20	15
Diviaky - Čremošné	7	0	0	0	0	0	0
Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej	6	9	0	9	0	54	54
Kraľovany - Dolný Kubín	17	9	0	9	0	153	153
Dolný Kubín - Trstená	39	9	0	9	0	351	351
Spolu	340	154	0	157	1	3 070	3 149

Zdroj: [GVD 2019/2020]

Tab. 55 Počty spojov kategórií R, RR, EX na traťových úsekoch v ŽSK

Úsek	Pracovný deň				Sobota				Nedeľa			
	Počet vlakov R, RR, EX		Počet vlkm		Počet vlakov R, RR, EX		Počet vlkm		Počet vlakov R, RR, EX		Počet vlkm	
	párny smer	nepárny smer	párny smer	nepárny smer	párny smer	nepárny smer	párny smer	nepárny smer	párny smer	nepárny smer	párny smer	nepárny smer
Žilina – Čadca	8	8	240	240	8	7	240	210	7	8	210	240
Žilina – Vrútky	18	18	378	378	17	17	357	357	17	19	357	399
Vrútky - Kraľovany	9	9	162	162	9	9	162	162	9	11	162	198
Kraľovany - Ružomberok	9	9	162	162	9	9	162	162	9	11	162	198
Ružomberok - Liptovský Mikuláš	9	9	234	234	9	9	234	234	9	11	234	286
Spolu	53	53	1 176	1 176	52	51	1 155	1 125	51	60	1 125	1 321

Zdroj: [GVD 2019/2020]

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené výkony v miestokilometroch na jednotlivých traťových úsekoch v Žilinskom kraji za rok 2018. Výkony sú rozdelené podľa kategórií vlakov. Celkový realizovaný výkon za rok 2018 je na úrovni 1 859 407 295 mkm, z toho 717 928 171 mkm bolo realizovaných vlakmi kategórií Os a REX.

Tab. 56 Výkony v mkm na jednotlivých traťových úsekoch v ŽSK za rok 2018

Traťový segment		Ponúknuté mkm za rok 2018			
		Vlaky OS, REX	Vlaky R, RR, Ex	Vlaky IC, EC, EN, SC	Spolu
120M	Plevník-Drieňové - Žilina	72 111 253	188 143 901	22 494 472	282 749 627
126	Žilina - Rajec	13 979 888			13 979 888
127A	Žilina - Kysucké Nové Mesto	41 292 678	15 423 713	5 981 347	62 697 737
127B	Kysucké Nové Mesto - Čadca	78 721 232	29 403 693	11 396 549	119 521 473

127C	Čadca - Čadca št. hr.	2 494 719	10 020 249	3 876 686	16 391 654
128	Čadca - Makov	22 048 460	-	-	22 048 460
129A	Čadca - Skalité	24 796 530	-	-	24 796 530
129B	Skalité - Skalité št. hr.	8 823 334	-	-	8 823 334
145B	Sklené pri Handlovej - Horná Štubňa	4 193 734	1 152	-	4 194 886
170A	Vrútky - Turčianske Teplice	51 262 957	61 754 920	-	113 017 876
170B	Turčianske Teplice - Čremošné	-	23 476 115	-	23 476 115
171A	Turčianske Teplice - Horná Štubňa	14 259 607	7 291	-	14 266 898
171B	Horná Štubňa - Turček	2 655 175	5 659	-	2 660 834
180A	Žilina - Vrútky	68 702 475	133 626 590	32 373 390	234 702 455
180B	Vrútky - Kraľovany	58 916 220	79 070 131	28 036 286	166 022 635
180C	Kraľovany - Ružomberok	61 063 938	79 511 941	28 191 182	168 767 061
180D	Ružomberok - Liptovský Mikuláš	83 579 818	115 279 469	40 892 702	239 751 989
180E	Liptovský Mikuláš - Liptovský Hrádok	22 157 102	48 040 982	17 038 626	87 236 710
180F	Liptovský Hrádok - Štrba	47 308 714	123 596 345	43 835 738	214 740 796
181A	Kraľovany - Oravský Podzámok	20 962 848	-	-	20 962 848
181B	Oravský Podzámok - Trstená	18 597 489	-	-	18 597 489
Spolu		717 928 171	907 362 151	234 116 978	1 859 407 295

Zdroj:[8]

Súčasná frekvencia vlakov nie je pri väčšej integrácii (odstránení súbežnosti s autobusovou dopravou) výhľadovo dostatočne atraktívna. Priestor pre radikálne zvýšenie frekvencie je po optimalizácii železničnej siete v režime zníženia prestojov dopravných prostriedkov a ich plnohodnotné využitie počas celého dňa. V tomto prípade totiž rovnakým pomerom rastú len náklady za dopravnú cestu a energie, avšak náklady na ostatnú prevádzku sú vo väčšine prípadov v porovnaní s nárastom výkonov zanedbateľné, nakoľko vznikajú už za súčasného stavu (napr. prestoje vlakového personálu, ktoré sú už hrazené v plnej výške).

Regionálna železničná doprava je na veľkej časti siete mimo dopravnej špičky prevádzkovaná v takte 2 hodiny, čo nezodpovedá chrbticovej úlohe železnice a neponúka atraktívnu voľbu pre dochádzanie.

Z hľadiska atraktivity dopravnej služby je dôležité, aby čas premiestnenia bol čo najmenej závislý na okamihu rozhodnutia cestujúceho, že cestu uskutoční. V prípade, že je napríklad prímestská alebo regionálna linka prevádzkovaná v intervale 120 minút, je pravdepodobnosť dlhého času čakania na najbližší vhodný spoj veľmi vysoká. Tento stav vedie cestujúcich k uprednostneniu iného operatívnejšieho druhu dopravy. Aj keď dopyt po železničnom spojení existuje, je "odradený" nedostatočnou frekvenciou spojov. Naplniť spoj idúci v intervale 120 minút cestujúcimi je preto veľmi ťažké (s výnimkou obdobia dopravnej špičky), čo často vedie k chybnému presvedčeniu, že z dôvodu nezáujmu cestujúcich možno interval ešte viac predĺžiť.

V Žilinskom samosprávnom kraji prevádzkuje pravidelnú autobusovú dopravu celkovo 15 dopravcov. V rámci realizácie cestovných poriadkov vykonajú v priemere za rok cca 1,42 mil. spojov, t. j. cca 3 890 spojov v priemere za deň v roku, cca 4 846 spojov za pracovný deň a 1 846 spojov za deň pracovného pokoja (sobota, nedeľa a sviatky).

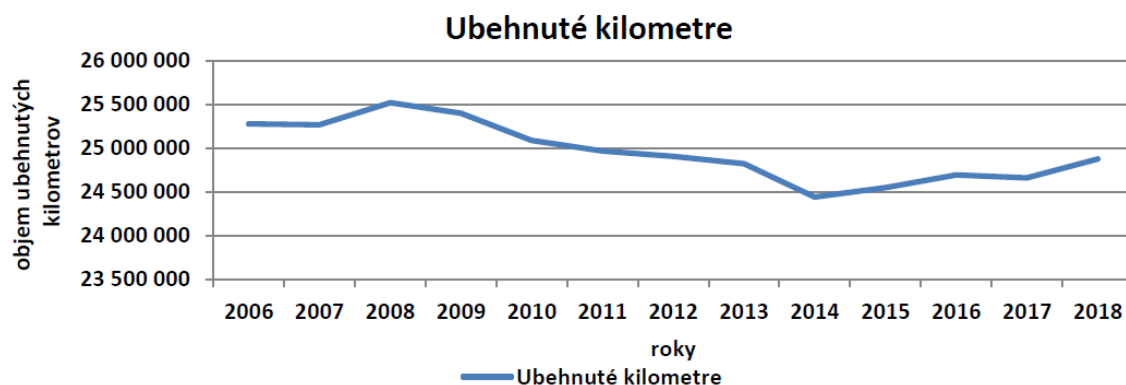
Dopravcami vo verejnom záujme sú v Žilinskom samosprávnom kraji - ARRIVA LIORBUS, a. s. a SAD ŽILINA, a. s., ktorí zabezpečujú dopravnú obslužnosť prostredníctvom 210 autobusových liniek. SAD Žilina, a. s. zabezpečuje dopravnú obslužnosť v okresoch Žilina, Bytča, Čadca, Kysucké Nové Mesto, Martin a Turčianske Teplice. SAD LIORBUS, a. s. zabezpečuje dopravnú obslužnosť v okresoch Dolný Kubín, Liptovský Mikuláš, Námestovo, Ružomberok a Tvrdošín.

Dopravné výkony realizované v Žilinskom samosprávnom kraji v rámci výkonov vo verejnom záujme za obdobie rokov 2006 až 2018 sú uvedené v Tab. 57.

Tab. 57 Dopravné výkony realizované v rámci výkonov vo verejnom záujme za obdobie rokov 2006 až 2018 za ŽSK

Obdobie (rok)	Ubehnuté kilometre	Index rastu
2006	25 275 000	
2007	25 265 000	1,00
2008	25 517 000	1,01
2009	25 395 473	1,00
2010	25 087 489	0,99
2011	24 965 573	1,00
2012	24 905 880	1,00
2013	24 821 771	1,00
2014	24 439 844	0,98
2015	24 545 508	1,00
2016	24 693 644	1,01
2017	24 659 053	1,00
2018	24 872 367	1,01
Celkový nárast/pokles za sledované obdobie		0,98

Zdroj:[14]



Obr. 3 Dopravné výkony realizované v rámci výkonov vo verejnom záujme za ŽSK [14]

Po zohľadnení aktuálnych výkonov regionálnej železničnej osobnej dopravy a prímestskej autobusovej dopravy možno odhadnúť aktuálne denné prepravné prúdy prostriedkami regionálnej verejnej osobnej dopravy (regionálnymi vlakmi a PAD) nasledovne: Najsilnejším prepravným smerom v ŽSK sa javí línia Čadca – Žilina s denným prúdom cestujúcich v jednom smere jazdy väčším ako 3 500. Nasleduje línia Považská Bystrica – Bytča – Žilina po ľavom brehu Váhu, kde na vjazde do Žiliny prekračuje celodenný úhrn cestujúcich v jednom smere jazdy 2 000 osôb, pričom v paralelnom smere po pravom brehu Váhu je tento úhrn približne polovičný. Podobný súhrnný prúd cestujúcich (teda cca 3 000) možno identifikovať na vjazde do Žiliny aj v smere od Ružomberka a Martina. Nasleduje smer od Rajca, v ktorom je identifikovaný súhrnný celodenný prúd vyše 2 500 osôb v jednom smere jazdy. Ďalší významný prúd prepravy, cca 2 500 cestujúcich, smeruje od Makova a Turzovky do Čadce. Významné sú ešte smery z obce Skalité do Čadce (viac ako 1 500 cestujúcich) a z Oravskej Polhory do Námestova (viac ako 1 000 cestujúcich). Dôležité sú aj prepravné prúdy ústiace do ďalších okresných miest kraja.

Pri vytváraní ponuky dopravných a prepravných výkonov je potrebné zobrať do úvahy aj predpokladaný vývoj prepravného dopytu. Prepravný dopyt po verejnej osobnej doprave vo všeobecnosti závisí od viacerých faktorov, ktorými sú najmä:

- a) počet obyvateľstva v regióne, jeho štruktúra, podiel vekových kategórií s rozhodujúcimi požiadavkami na prepravu (predproduktívny vek, poproduktívny vek, osobitne ekonomicky aktívne obyvateľstvo);
- b) úroveň rozvoja hospodárstva kraja (tvorba HDP, pridanej hodnoty), ponuka pracovných príležitostí;
- c) výška priemernej mesačnej mzdy a jej predpokladaný vývoj (jej nárast je spojený s vyššou kúpyschopnosťou obyvateľstva, prejavujúcou sa aj nákupom osobných automobilov a z toho vyplývajúcimi nižšími nárokmi na VOD);
- d) výška cestovného (zvyšovanie úrovne cestovného obvykle znamená úbytok počtu cestujúcich, v dôsledku čoho predpokladaný nárast tržieb z titulu vyššieho cestovného nevyvoláva adekvátny nárast týchto tržieb).

Počet obyvateľstva v ŽSK by mal podľa dostupnej prognózy nepatrne narastať (zo 693 056 obyvateľov v roku 2015 na 695 379 v roku 2030), potom sa predpokladá pokles. V súvislosti s tvorbou PDO je potrebné upozorniť na skutočnosť, že rozdielny vývoj sa predpokladá v kategóriách obyvateľstva, u ktorých vznikajú rozhodujúce požiadavky na prepravu. Očakáva sa, že vývoj obyvateľstva v predproduktívnom veku (t.j. do 14 rokov) sa bude postupne znižovať. A naopak – podiel obyvateľstva vo veku nad 65 rokov sa bude v ŽSK zvyšovať, a to dosť podstatným spôsobom. Tu je potrebné upozorniť na skutočnosť, že v rámci nej sa najviac budú prepravovať obyvatelia vo veku 65 -70 (prípadne až 75 rokov). Staršie vekové kategórie sú už totiž často kvôli obmedzenej pohyblivosti odkázané spravidla na použitie IAD ako spolucestujúci. Z hľadiska riešenia VOD v regióne to bude znamenať nižšie nároky na dopravu žiakov do škôl, vyššie nároky na dopravu s iným účelom cesty (napr. dochádzka k lekárovi, na úrady a pod.).

Najvýznamnejší podiel dopytu na špičkové výkony VOD majú vzťahy bydlisko – pracovisko/škola. Týmto vzťahom generované cesty sú hodnotené ako pravidelné. K štúdiu a spracovaniu vstupov do dopravného modelu boli pre uvedenú problematiku využité aj údaje zo sčítania obyvateľov, domov a bytov za roky 2001 a 2011 o dochádzke a odchádzke do zamestnania a škôl a údaje z Dopravno – sociologických prieskumov vykonaných na území

ŽSK. Saldo dochádzky vyjadruje rozdiel počtu dochádzajúcich a počtu odchádzajúcich v jednotlivých územiach. Index dochádzky $I_d = \text{Dochádzka} / \text{Odchádzka}$ vyjadruje typizáciu územia na základe pracovnej mobility. Tento ukazovateľ dáva do pomeru počet dochádzajúcich a odchádzajúcich v danom území. Hodnoty Indexu dochádzky sú začlenené do nasledujúcich intervalov, ktoré predstavujú typizáciu na základe pracovnej mobility, uvedené v nasledujúcej schéme:

- VP – Výrazne produkčný typ - Index dochádzky $> 1,3$
- P – Produkčný typ - Index dochádzky v intervale 1,1 až 1,3>
- OP – Produkčno-obytný typ - Index dochádzky v intervale 0,9 až 1,1>
- O - Obytný typ - Index dochádzky v intervale 0,7 až 0,9>
- VO – Výrazne obytný typ - Index dochádzky $< 0,7$

Tab. 58 Saldo dochádzka–odchádzka z okresov ŽSK, [osoby], Index dochádzky, 2011

Saldo Dochádzka - Odchádzka	Okres Bytča			Okres Čadca		
	EAO - zamestnanie	Žiaci študenti	Spolu	EAO - zamestnanie	Žiaci študenti	Spolu
Pohyb osoby v rámci okresu	1 757	504	2 261	7 258	2 834	10 092
Saldo osoby do iných okresov SR	-2 885	-1 688	-4 573	-6 061	-2 358	-8 419
z toho okresy ŽSK	-2 332	-1 094	-3 426	-4 437	-1 223	-5 660
z toho mimo ŽSK iné okresy	-553	-594	-1 147	-1 624	-1 135	-2 759
Saldo osoby zahraničie	-654	-73	-727	-5 071	-599	-5 670
Saldo osoby mimo okres spolu	-3 539	-1 761	-5 300	-11 132	-2 957	-14 089
$I_d = \text{Doch} / \text{Odch}$	0,19	0,04	0,15	0,06	0,11	0,07
Saldo Dochádzka - Odchádzka	Okres Dolný Kubín			Okres Kysucké Nové Mesto		
Pohyb osoby v rámci okresu	3 721	1 316	5 037	2 291	725	3 016
Saldo osoby do iných okresov SR	-460	-771	-1 231	-1 093	-696	-1 789
z toho okresy ŽSK	447	43	490	-763	-417	-1 180
z toho mimo ŽSK iné okresy	-907	-814	-1 721	-330	-279	-609
Saldo osoby zahraničie	-1 090	-195	-1 285	-742	-109	-851
Saldo osoby mimo okres spolu	-1 550	-966	-2 516	-1 835	-805	-2 640
$I_d = \text{Doch} / \text{Odch}$	0,55	0,51	0,54	0,60	0,49	0,57
Saldo Dochádzka - Odchádzka	Okres Liptovský Mikuláš			Okres Martin		
Pohyb osoby v rámci okresu	8 889	2 906	11 795	10 726	2 701	13 427
Saldo osoby do iných okresov SR	-1 092	-752	-1 844	-640	-676	-1 316
z toho okresy ŽSK	6	95	101	-152	-141	-293
z toho mimo ŽSK iné okresy	-1 098	-847	-1 945	-488	-535	-1 023
Saldo osoby zahraničie	-1 380	-326	-1 706	-1 620	-427	-2 047
Saldo osoby mimo okres spolu	-2 472	-1 078	-3 550	-2 260	-1 103	-3 363
$I_d = \text{Doch} / \text{Odch}$	0,42	0,50	0,45	0,64	0,62	0,64
Saldo Dochádzka - Odchádzka	Okres Námestovo			Okres Ružomberok		
Pohyb osoby v rámci okresu	4 973	2 208	7 181	5 194	1 701	6 895
Saldo osoby do iných okresov SR	-2 826	-2 813	-5 639	-1 636	249	-1 387
z toho okresy ŽSK	-1 033	-1 627	-2 660	-731	151	-580

z toho mimo ŽSK iné okresy	-1 793	-1 186	-2 979	-905	98	-807
Saldo osoby zahraničie	-1 873	-142	-2 015	-1 355	-140	-1 495
Saldo osoby mimo okres spolu	-4 699	-2 955	-7 654	-2 991	109	-2 882
I _d =Doch/Odch	0,16	0,10	0,14	0,37	1,05	0,59
Saldo Dochádzka - Odchádzka	Okres Turčianske Teplice			Okres Tvrdošín		
Pohyb osoby v rámci okresu	1 011	342	1 353	3 676	1 424	5 100
Saldo osoby do iných okresov SR	-1 767	-413	-2 180	-1 313	-824	-2 137
z toho okresy ŽSK	-1 304	-208	-1 512	-440	-83	-523
z toho mimo ŽSK iné okresy	-463	-205	-668	-873	-741	-1 614
Saldo osoby zahraničie	-264	-43	-307	-1 089	-89	-1 178
Saldo osoby mimo okres spolu	-2 031	-456	-2 487	-2 402	-913	-3 315
I _d =Doch/Odch	0,17	0,51	0,27	0,27	0,50	0,35
Saldo Dochádzka - Odchádzka	Okres Žilina					
Pohyb osoby v rámci okresu	17 188	5 535	22 723			
Saldo osoby do iných okresov SR	11 721	6 075	17 796			
z toho okresy ŽSK	10 738	3 931	14 669			
z toho mimo ŽSK iné okresy	983	2 144	3 127			
Saldo osoby zahraničie	-2 699	-840	-3 539			
Saldo osoby mimo okres spolu	9 022	5 235	14 257			
I _d =Doch/Odch	2,32	2,59	2,41			

Vysvetlivky: I_d – Index dochádzky, EAO – ekonomicky aktívne osoby

Zdroj: ŠÚ SR, SODB 2011

V tabuľke spracované údaje (v členení podľa okresov ŽSK) charakterizujú celé územie kraja v súvislostiach vzťahov bydlisko - pracovisko/škola. Zo všetkých okresov ŽSK len okres Žilina vykazuje kladné saldo dochádzky za prácou a do škôl. Zároveň i pohyb obyvateľstva za prácou a do škôl v rámci okresu vykazuje najvyššie hodnoty v kraji. V hodnotení Indexu dochádzky len Žilinský okres dosahuje hodnoty nad 1,3 čo okres klasifikuje ako VP – výrazne produkčný. Všetky ostatné okresy ŽSK majú záporné saldo dochádzky a Index dochádzky sa nachádza na opačnom póle (VO – výrazne obytný) klasifikácie ako u okresu Žilina. V klasifikácii Indexu dochádzky sa len okres Martin približuje hranici O – obytný typ (0,6). Najvyššiu hodnotu záporného salda dochádzky a Indexu dochádzky dosahuje okres Čadca, pričom vykazuje najvyššiu hodnotou odchádzky do zamestnania v zahraničí. V tomto okrese nastala v porovnaní rokov situácia, kedy počet odchádzajúcich do zahraničia len mierne poklesol, napriek tomu v oboch sledovaných rokoch odchádzalo za prácou do zahraničia z okresu Čadca najviac obyvateľov. Pokles počtu dochádzajúcich za prácou v okrese nahradil nárast počtu odchádzajúcich do susedných okresov Kysucké Nové Mesto a Žilina.

Vo všeobecnosti možno na území ŽSK konštatovať silný rozvojový (urbanizmus, demografia, hospodárstvo, sociálna oblasť, dopravná infraštruktúra) koridor Bratislava – Žilina – Košice. Vzájomná dostupnosť centier FUA situovaných v línii koridoru dosahuje už v súčasnosti pomerne kvalitné parametre, ktoré sú parciálne znehodnocované nedostatočnou kapacitou v kritických úsekoch cestnej siete a neukončenou modernizáciou hlavnej železničnej trate. V dôležitých prípojných líniah sídelného/dopravného koridoru v údolí Váhu sa nachádzajú regióny Kysúc, Turca a Oravy s výraznými sídelnými/ dopravnými koridormi pozdĺž riek Kysuca, Turiec a Orava. Stav existujúcej dopravnej infraštruktúry v prípojných

koridoroch nezodpovedá požadovanej kvalitatívnej a kapacitnej úrovni (pričom v prípade Kysúc ide o najvyššiu úroveň európskej Základnej siete TEN-T).

Zníženie požiadaviek na prepravnú prácu nie je možné očakávať. Napriek stagnácii, resp. poklesu demografickej krivky sa požiadavky budú zvyšovať, na čo poukazuje aj štatistika stupňa automobilizácie, ktorá nesmeruje zatiaľ k saturačnej hranici. Rovnako nie je možné očakávať výraznú zmenu dĺžby prepravnej práce. Pokiaľ VOD nezmení politiku prevádzky a to hlavne v železničnej doprave, kongescie na cestnej sieti budú stále výraznejšie. Ekonomická situácia a jej prognóza pre najbližšie desaťročie neukazuje na výrazný pokles ekonomickej úrovne, ktorý by sa prejavil v zmene dĺžby prepravnej práce.

3.5 Návrh dopravného riešenia

Na základe Štandardov dopravnej obslužnosti je stanovená nasledovná koncepcia dopravnej obslužnosti územia ŽSK:

- nosné linky regionálnej dopravy,
- obslužné linky regionálnej dopravy,
- koordinácia regionálnych liniek na systémy MHD a diaľkové linky verejnej dopravy.

Dopravný systém kraja musí byť efektívne budovaný na princípe nosných liniek a obslužných liniek. Nosnou linkou sa rozumie taká linka ŽD alebo linka PAD, ktorá vedie v smere najsilnejších prepravných vzťahov – prúdov cestujúcich v regióne (spravidla za chrbticovú linku bude považovaná linka s prúdom cestujúcich nad 500 os/deň), obsluhuje najvýznamnejšie sídla v príslušnom smere a ponúka dostatočne atraktívnu cestovnú rýchlosť vo vzťahu k individuálnej automobilovej doprave, a to aj na dlhšie vzdialenosti. Úlohou nosných liniek je získanie vysokého podielu dĺžby prepravnej práce na celkovom prepravnom trhu v najsilnejších prepravných smeroch. Z pravidiel ide o naplnenie princípu druhej úrovne dopravnej obslužnosti.

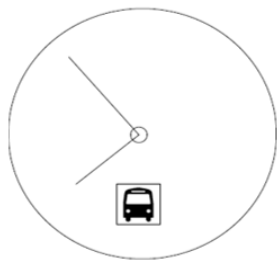
Obslužnou linkou sa rozumie taká linka ŽD alebo linka PAD, ktorá slúži na obsluhu spádového územia mesta (miest). V maximálnej možnej miere slúži na uspokojenie miestnych prepravných vzťahov, má veľmi dobrú dostupnosť zdrojov a cieľov ciest (z hľadiska počtu zastávok a ich dostupnosti) a väčšinou funguje aj ako prípojná linka, prípadne ako doplnkový systém k nosným linkám. Spravidla ide o naplnenie princípu prvej úrovne dopravnej obslužnosti.

V rámci príprav integrácie stanovujeme tzv. kostrové spoje, ktoré sú striktne nadväzné na železničnú dopravu (napr. Krásno nad Kysucou, Rajecké Teplice, Turzovka). V súčasnom režime je veľmi náročné vzhľadom na obeh vozidiel a potreby cestujúcich nadviazať všetky spoje. Taktiež je veľkým problémom neustálený grafikon železničnej dopravy a jeho každoročné výkyvy. Väčšina nadväznosti v ŽSK sú negarantované nadväznosti, teda v prípade meškania sa spoje nečakajú. Garantované nadväznosti zatiaľ existujú v ŽSK len na spojoch, ktoré boli zavedené ako nadväzné spoje od vlakov zo Žiliny z Krásna nad Kysucou, železničnej stanice do Bystrickej doliny (3 spoje) a Oščadníckej doliny (3 spoje). Na dodržiavanie nadväzností týchto spojov dohliada Dispečing dopravcu SAD Žilina, a.s.

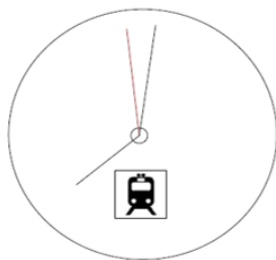
Tvorba cestovného poriadku v PAD musí teda nadväzovať na stanovený cestovný poriadok v železničnej doprave. Túto podmienku treba dodržať hlavne v miestach, kde PAD zabezpečuje nadväznú prepravu cestujúcich k železničnej linke. Z dôvodu minimalizácie

časovej straty cestujúcich pri prestupe medzi železničnou a autobusovou dopravou je vyžadovaná čo najvhodnejšia časová nadväznosť spojov. Štandard maximálneho času prestupu vrátane chôdze medzi dvoma tarifnými bodmi, resp. v rámci garantovaného prestupného miesta je max. 10 minút.

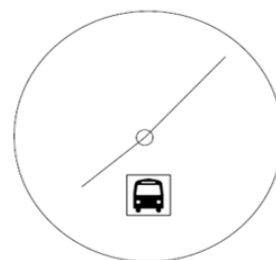
Princíp nadväznosti:



Príchod obslužnej linky z prestupného uzla (spravidla PAD)



Príchod a odchod nosnej linky z prestupného uzla (spravidla ŽD)



Odchod obslužnej linky z prestupného uzla (spravidla PAD)

Časový princíp nadväznosti v prestupných uzloch:

- pri dvojhodinovom takte symetrický čas 00,
- pri hodinovom takte symetrický čas 00 alebo 30,
- pri polhodinovom takte symetrický čas 00, 30 alebo 15, 45.

Základným atribútom navrhovaných liniek ŽD a PAD je **taktový resp. intervalový cestovný poriadok**, čo znamená dobrú zapamätateľnosť a systematickosť vedenia spojov na jednotlivých linkách v pravidelných časových rozstupoch. Nadstavbou taktového cestovného poriadku je integrovaný taktový cestovný poriadok (ITCP). Jeho princíp spočíva v koordinácii taktových cestovných poriadkov v uzlových staniciach danej oblasti vrátane prípojných tratí ŽD a liniek PAD. ITCP spája taktové cestovné poriadky jednotlivých liniek systematickou koordináciou v uzlových staniciach do jedného taktového systému s ponukou spojov v rámci celej oblasti.

Vzhľadom na líniový charakter dopravného procesu a jeho neskladovateľnosť nie je možné, aby bol cestovný poriadok verejnej osobnej dopravy zostavený tak, aby do každého tarifného bodu boli cestujúci prepravení v rovnako primeranom predstihu, napr. 20 minút pred začiatkom školského vyučovania alebo pracovnej zmeny. Preto by bolo účelné, ak by aj zamestnávateľia a verejné inštitúcie spolupracovali pri tvorbe cestovných poriadkov a vyšli v ústrety prispôbením začiatku a konca pracovného času, resp. pracovných zmien, t. j. ich miernym posunutím v čase.

Pri návrhu cestovných poriadkov budú skúmané prepravné prúdy cestujúcich v rámci aktuálneho rozloženia dopravných prúdov, ako aj štatistické údaje o zložení obcí a miest ŽSK.

3.5.1 Stanovenie systému chrbticových a obslužných liniek

Základnou myšlienkou prestavby systému dopravnej obsluhy ŽSK je prechod od dnes obvyklého usporiadania s priamymi autobusovými linkami odkiaľkoľvek kamkoľvek k pevnému systému kombinácie nosných, navzájom previazaných rýchlych chrbticových liniek (železničných i autobusových) so sieťou obslužných liniek, obsluhujúcich predovšetkým odbočné smery. Väzba medzi linkami je prostredníctvom prestupu. Hlavnou prednosťou tohto systému je prehľadný systém obmedzeného počtu liniek s vysokou frekvenciou dopravnej obsluhy; zvýšená potreba prestupov je v ňom kompenzovaná zvýšeným počtom spojov.

Je potrebné si uvedomiť, že umelo vytvárané prestupy, ktoré neprinášajú cestujúcim pridanú hodnotu v skrátení času dostupnosti (skrátenie času premiestnenia) len znižujú atraktivitu verejnej osobnej dopravy ako systému. Z tohto dôvodu je potrebné rozvážne voliť vzdialenosť (cestovný čas), kde je vhodnejšie plánovať prestup na nosnú linku (nutný prestup) voči alternatíve obslužnej linky vedenej už z centra regiónu (mikroregiónu). V tomto zmysle bolo zadefinované, že pre pravidelné dochádzanie sú cestujúcimi všeobecne akceptovateľné maximálne dva prestupy.

Základom konštrukcie dopravnej obslužnosti ŽSK sú chrbticové linky, ktoré majú prepojiť navzájom susediace okresné mestá navzájom, ako aj okresné mestá so Žilinou. Nosným dopravným systémom v rámci ŽSK popri existujúcej železničnej sieti je autobusová doprava. Vlakovými chrbticovými linkami sú regionálne vlaky, idúce v stabilizovanom taktovom režime. Autobusové chrbticové linky budú mať charakter zrýchlených liniek s obmedzeným režimom zastavovania (len v blízkosti centier obcí, resp. pri dlhých obciach sa predpokladajú zastávky vo vzdialenosti min. cca 3 km).

Obslužné linky obsluhujú odbočné smery (prítom v menej frekventovaných smeroch vytvárajú v kontakte s chrbticovou linkou prestupnú väzbu; platí však, že veľmi silné odbočné smery, ktoré by počas špičkových hodín mohli preťažiť chrbticovú linku sú s okresným spádovým centrom spojené vlastnými linkami), alebo zabezpečujú miestnu obsluhu v smere chrbticovej linky; tieto obslužné linky obvykle spájajú okresné spádové centrum s najsilnejším, od tohto centra najvzdialenejším, avšak významným odbočným smerom (napr. Oravská Lesná, Kubínska – Námesťovo, Vychylovka, Šudovci – Čadca).

Základom konštrukcie systému chrbticových a obslužných liniek je:

- štandard dostupnosti nástupných bodov - stanovený na maximálne 1 500 m (v obzvlášť nepriaznivých pomeroch do 2000 m), ktorý musí byť dostupný aspoň 95 % obyvateľstva regiónu;
- štandard počtu prestupov:
 - o okresné mestá nad 20 000 obyvateľov (Martin, Liptovský Mikuláš, Ružomberok a Čadca) majú mať spojenie so Žilinou bezprestupové, spojenie ostatných okresných miest so Žilinou môže mať nanajvýš jeden prestup,
 - o spojenie akéhokoľvek miesta okresu s vlastným okresným mestom môže mať nanajvýš jeden prestup, so Žilinou maximálne dva prestupy.

Na základe tohto pravidla sú identifikované nasledovné **chrbticové linky**:

a.) železničné:

- *Žilina – Kral'ovany – Ružomberok – L. Mikuláš – L. Hrádok,*
- *Liptovský Mikuláš – Liptovský Hrádok* (po zrealizovaní investícií do železničnej infraštruktúry zabezpečujúcej zvýšenie priepustnosti trate),
- *Žilina – Rajec* (po zrealizovaní investícií do železničnej infraštruktúry zabezpečujúcej zvýšenie priepustnosti trate (výhybne) a možnosti zmeny na interval menší ako 60 minút),

- *Žilina – Čadca,*
- *Žilina – Martin – Turčianske Teplice (– H. Štubňa),*
- *Čadca – Makov;*

b.) autobusové:

- *(Trstená) – Námestovo/Nižná – O. Podzámok – D. Kubín – Valaská Dubová – Ružomberok,*
- *Námestovo – Zákamenné – Nová Bystrica – Krásno nad Kysucou (- Žilina),*
- *Trstená – Tvrdošín/Námestovo – D. Kubín – Kral'ovany – Martin,*
- *Liptovský Mikuláš – Liptovský Hrádok (do doby zrealizovania investícií do železničnej infraštruktúry zabezpečujúcej zvýšenie priepustnosti trate),*
- *Žilina – Rajec /do doby zrealizovania investícií do železničnej infraštruktúry zabezpečujúcej zvýšenie priepustnosti trate (výhybne) a možnosti zmeny na interval menší ako 60 minút)/,*
- *Bytča – Žilina.*

Tieto linky premávajú v celodennom takte 1 hodina, pričom autobusové chrbticové linky nadväzujú na železničné v prestupných bodoch **Čadca, Krásno nad Kysucou, Martin, Sučany, Ružomberok a Liptovský Mikuláš**. Autobusové chrbticové linky nadväzujú na seba navzájom v prestupných bodoch **Dolný Kubín žel. st., Oravský Podzámok, námestie, resp. Oravský Podzámok, Široká, OFZ, Lokca, Námestovo, Podbiel, Tvrdošín a Trstená**. Prestupový štandard medzi chrbticovými linkami navzájom je 20 min.

Na uvedené chrbticové linky nadväzujú **obslužné linky**, ktorými musia byť obslužené nasledovné obce:

Oblasť BYTČA

Bytča (*Žilina) - Bytča, Mikšová

- Bytča, Beňov
- Bytča, Pšurnovice
- Divinka
- Dolný Hričov - Dolný Hričov, Peklina
- Hlboké nad Váhom
- Horný Hričov
- Hričovské Podhradie
- Hvozdnica
- Jablonové
- Kolárovice
- Kotešová
- Makov
- Maršová - Rašov
- Ovčiarsko
- Paština Závada
- Petrovice - Petrovice, Pláne
- Petrovice, Setechov
- Plevník - Drienové - Plevník - Drienové, Kremeň
- Považská Bystrica
- Predmier
- Súľov - Hradná

- Svederník
- Štiavnik - Štiavnik, Medvedie
- Veľké Rovné (Turzovka)

*V prípade potreby najmä z dôvodu napĺňania štandardov časovej dostupnosti cieľa budú zachované aj priame spojenia s mestom Žilina.

Oblasť ČADCA

Čadca (*Žilina) - Čierne

- Dunajov
- Klubina
- Krásno nad Kysucou
- Makov
- Nová Bystrica - Nová Bystrica Vychylovka, Šudovci
- Olešná
- Oščadnica - Oščadnica, Dedovka
 - Oščadnica Vreščovka
 - Oščadnica Lalíky
- Podvysoká
- Radôstka
- Raková - Raková, Korchán - Kubriková
- Skalité - Skalité, Serafinov
- Stará Bystrica
- Staškov - Staškov, Mravcov
- Svrčinovec - Svrčinovec, Závrsie
 - Svrčinovec, Zátky
- Turzovka
- Zákopčie - Zákopčie, U Holých
 - Zákopčie, U Polievkov
- Zborov nad Bystricou

*V prípade potreby najmä z dôvodu napĺňania štandardov časovej dostupnosti cieľa budú zachované aj priame spojenia s mestom Žilina.

Turzovka (*Čadca/Žilina) - Turzovka, Hlinené

- Turzovka, Turkov
- Dlhá nad Kysucou
- Klokočov - Klokočov, konečná
 - Klokočov, Klin
 - Klokočov, Riečky
 - Klokočov, Vrchpredmier
- Korňa - Vyšná Korňa, Boháčovci
 - Korňa, Zátoka
- Makov - Makov, Čierne
 - Makov, Kopanice
 - Makov, Bumbálka
- Vysoká nad Kysucou - Nižný Kelčov
 - Vyšný Kelčov

*V prípade potreby najmä z dôvodu naplňania štandardov časovej dostupnosti cieľa budú zachované aj priame spojenia s mestom Čadca a Žilina.

Obslužné železničné linky:

Čadca – Turzovka – Makov

Čadca – Skalité Serafinov

Oblasť KYSUCKÉ NOVÉ MESTO

Kysucké Nové Mesto (*Žilina/Čadca) - Dolný Vadičov

- Horný Vadičov
- Krásno nad Kysucou
- Kysucký Lieskovec
- Lodno
- Lopušné Pažite
- Nesluša
- Nová Bystrica
- Ochodnica
- Oščadnica
- Povina
- Radoľa
- Rudina
- Rudinka
- Rudinská
- Snežnica
- Stará Bystrica

*V prípade potreby najmä z dôvodu naplňania štandardov časovej dostupnosti cieľa budú zachované aj priame spojenia s mestom Žilina a Čadca.

Oblasť ŽILINA

Žilina - Belá

- Bitarová
- Brezany
- Divina - Divina, Parišovia
 - Divina, Lalinok
 - Divina, Lúky
- Divinka
- Dlhé Pole
- Dolná Tižina
- Dolný Hričov
- Gbeľany
- Horný Hričov
- Hôrky
- Hričovské Podhradie
- Kotešová
- Kotrčiná Lúčka
- Krasňany

- Lietava - Lietavská Závadka
- Lietavská Lúčka
- Lietavská Svinná - Babkov
- Lutiše
- Lysica - Lysica, Lazy
 - Lysica, konečná
- Martin
- Mojš
- Nededza
- Nezbudská Lúčka
- Ovčiarsko
- Paština Závada
- Podhorie
- Porúbka
- Radôstka
- Rosina
- Stráňavy
- Stráža
- Strečno
- Svederník
- Teplička nad Váhom
- Terchová - Terchová, H. Tižina, Rusnákovia
 - Terchová, Šípková
 - Terchová, Vrátna
 - Terchová, Biely Potok
- Turie
- Varín
- Veľké Rovné
- Višňové
- Zázrivá

- Rajec (*Žilina) - Čičmany
- Ďurčiná
 - Fačkov
 - Jasenové
 - Kláče
 - Malá Čierna
 - Rajecká Lesná
 - Rajecké Teplice - Poluvsie
 - Šuja
 - Veľká Čierna
 - Zbyňov

*V prípade potreby najmä z dôvodu naplňania štandardov časovej dostupnosti cieľa budú zachované aj priame spojenia s mestom Žilina.

Rajecké Teplice (*Rajec/Žilina) - Jasenové

- Kamenná Poruba
- Kľače
- Kanská
- Kunerad
- Stránske
- Zbyňov

*V prípade potreby najmä z dôvodu naplňania štandardov časovej dostupnosti cieľa budú do doby realizácie investícií do železničnej infraštruktúry zabezpečujúcej zvýšenie priepustnosti trate zachované ako nosný dopravný systém priame spojenia s mestom Rajec a Žilina.

Obslužná železničná linka:
Žilina – Rajec

Oblasť MARTIN

Martin (*Žilina/Dolný Kubín/Ružomberok) - Belá - Dulice

- Benice
- Blatnica
- Ďanová
- Diaková
- Dolný Kalník
- Dražkovce
- Folkušová
- Horný Kalník
- Jasenovo
- Karlová
- Kláštor pod Znievom
- Košťany nad Turcom
- Krpeľany
- Laskár
- Ležiachov
- Mošovce
- Necpaly
- Nolčovo
- Podhradie – Podhradie, Kanské
- Pribovce
- Rakovo
- Ratkovo
- Sklabiňa
- Sklabinský Podzámok
- Slovany
- Socovce

- Strečno
- Sučany
- Šútovo
- Trebostovo
- Trnovo
- Turany
- Turčianska Štiavnička
- Turčianske Jaseno
- Turčianske Teplice
- Turčiansky Ďur
- Turčiansky Peter
- Valča
- Vrícko
- Záborie
- Žabokreky

*V prípade potreby najmä z dôvodu naplňania štandardov časovej dostupnosti cieľa budú zachované aj priame spojenia s mestami Žilina, Dolný Kubín, Ružomberok.

Oblasť TURČIASKE TEPLICE

Turčianske Teplice (*Martin) - Abramová

- Blažovce
- Bodorová
- Brieštie
- Budiš
- Čremošné
- Dubové
- Háj
- Horná Štubňa
- Ivančiná
- Jasenovo
- Jazernica
- Kaľamenová
- Kláštor pod Znievom
- Liešno
- Malý Čepčín
- Moškovec
- Mošovce
- Ondrašová
- Rakša
- Rudno
- Sklené
- Slovenské Pravno
- Turček - Horný Turček

- Veľký Čepčín

*V prípade potreby najmä z dôvodu naplňania štandardov časovej dostupnosti cieľa budú zachované aj priame spojenia s mestom Martin.

Oblasť LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ

- Liptovský Mikuláš (*Ružomberok) - Beňadiková
- Bobrovček
- Bobrovec
- Bobrovník
- Bukovina
- Demänovská Dolina
- Dúbrava
- Galovany
- Gôtovany – Gôtovany, Fiačice
- Huty
- Hybe
- Ižipovce
- Jakubovany
- Jalovec
- Kanská
- Kvačany
- Lazisko
- Liptovská Anna
- Liptovská Sielnica
- Liptovský Teplá
- Liptovské Beharovce
- Liptovské Kľačany
- Liptovské Matiašovce
- Liptovský Hrádok
- Liptovský Ján
- Liptovský Ondrej
- Liptovský Trnovec – Liptovský Trnovec, Beňušovce
- Ľubelňa
- Malatíny
- Malé Borové
- Partizánska Ľupča
- Pavčina Lehota
- Pavlová Ves
- Podtureň
- Prosiek
- Smrečany
- Svätý Kríž
- Trstené
- Uhorská Ves

- Veľké Borové
- Veterná Poruba
- Vlachy
- Závažná Poruba
- Žiar
- Zuberec

*V prípade potreby najmä z dôvodu naplňania štandardov časovej dostupnosti cieľa budú zachované aj priame spojenia s mestom Ružomberok.

Liptovský Hrádok (*Liptovský Mikuláš) - Beňadiková

- Hybe
- Jakubovany
- Jamník
- Kanská
- Kráľova Lehota – Kráľova Lehota, Svarín
- Liptovská Kokava
- Liptovská Porúbka
- Liptovský Ondrej
- Liptovský Peter
- Malužiná
- Nižná Boca
- Podbanské
- Podtureň
- Pribylina
- Uhorská Ves
- Vavrišovo
- Vážec
- Východná
- Vyšná Boca – Vyšná Boca, Čertovica

*V prípade potreby najmä z dôvodu naplňania štandardov časovej dostupnosti cieľa budú zachované aj priame spojenia s mestom Liptovský Mikuláš.

Oblasť RUŽOMBEROK

Ružomberok - Bešeňová

- Bobrovník - Bobrovník, Tvarožná
- Donovaly
- Galovany
- Gôtovany
- Hubová
- Ivachnová
- Kalameny
- Komjatná
- Likavka

- Liptovská Lúžna
- Liptovská Osada
- Liptovská Štiavnica
- Liptovská Teplá
- Liptovské Revúce
- Liptovské Sliače - Liptovské Sliače, Stredný Sliač
- Liptovské Sliače, Vyšný Sliač
- Liptovský Michal
- Lisková
- Lúčky
- Ludrová
- Ľubel'a
- Ľubochňa
- Malatíny
- Martinček
- Partizánska Ľupča
- Potok
- Stankovany
- Svätý Kríž
- Štiavnička
- Turík
- Valaská Dubová
- Zvolen

Oblasť DOLNÝ KUBÍN

- Dolný Kubín (*Žilina/Ružomberok/Liptovský Mikuláš) - Bziny
- Dlhá nad Oravou
 - Horná Lehota
 - Hruštín - Hruštín, Vaňovka
 - Chlebnice
 - Istebné
 - Jasenová
 - Kraľovany
 - Krivá
 - Leštiny
 - Malatiná
 - Medzibrodie nad Oravou
 - Oravská Poruba
 - Oravský Podzámok
 - Osádka
 - Párnica
 - Pokryvác
 - Pribiš
 - Pucov

- Sedliacka Dubová
- Veličná – Veličná, Revišné
- Vyšný Kubín
- Zázrivá - Zázrivá, Havranie
- Zázrivá, Kozinská
- Zázrivá, Dolina
- Zázrivá, Ráztoky
- Žaškov

*V prípade potreby najmä z dôvodu naplňania štandardov časovej dostupnosti cieľa budú zachované aj priame spojenia s mestami Žilina, Ružomberok, Liptovský Mikuláš.

Oblasť NÁMESTOVO

Verejná hromadná doprava je v regióne zastúpená výlučne iba autobusovou dopravou, čo tvorí homogénnu dopravnú sieť.

Námestovo

- (*Žilina/D.Kubín/Ružomberok/T.Teplice/Kraľovany) - Babín
- Beňadovo
 - Bobrov
 - Breza
 - Hruštín
 - Klin
 - Krušetnica
 - Lokca
 - Lomná
 - Mútne
 - Novot'
 - Oravská Jasenica
 - Oravská Lesná – Or. Lesná, Kubínska
 - Oravská Polhora
 - Oravské Veselé
 - Rabča
 - Rabčice
 - Sihelné
 - Ťapešovo
 - Trstená
 - Vasil'ov
 - Vavrečka
 - Zákamenné – Zákamenné, Mrzáčka
 - Zubrohlava

*V prípade potreby najmä z dôvodu naplňania štandardov časovej dostupnosti cieľa budú zachované aj priame spojenia s mestami Žilina, Dolný Kubín, Ružomberok, Turčianske Teplice a obcou Kraľovany.

Oblasť TRSTENÁ

Trstená - Trstená, Ústie nad Priehradou

- Brezovica
- Čimhová
- Habovka
- Hladovka
- Liesek
- Liptovský Mikuláš
- Nižná – Nižná, Zemianska dedina
- Oravsky Biely Potok
- Podbiel
- Suchá Hora
- Štefanov nad Oravou
- Tvrdošín
- Veľké Borové
- Vitanová – Vitanová, Oravice
- Zábiedovo
- Zuberec – Zuberec, Zverovka

Obslužné linky premávajú v režime stanovenom pre rannú špičku, doobedné sedlo, poobednú špičku a večerné sedlo podľa reálnej frekvencie linky. V prípade prestupovej relácie medzi obslužnou linkou a chrbticovou linkou, alebo medzi obslužnými linkami navzájom, platí prestupový štandard 10 min.

Pre zabezpečenie dopravy so susednými regiónmi slúžia **medzikrajové a medzinárodné linky** (tam, kde nie sú k dispozícii železničné trate s diaľkovou dopravou):

Dolný Kubín - Ružomberok – Banská Bystrica - Zvolen,
L. Hrádok – Poprad cez Podbanské,
Žilina AS – Prievidza – Bojnice,
Martin – Slovenské Pravno – Prievidza,
Turčianske Teplice – Turček - Kremnica.

V prípade dostatočného prúdu cestujúcich a verejného záujmu budú v rámci CP riešené spoje individuálne.

3.5.2 Stanovenie režimov prevádzky spojov pre jednotlivé obce a mestá v ŽSK

Režimy prevádzky spojov pre jednotlivé obce a mestá v ŽSK sú navrhnuté na základe priemernej frekvencie cestujúcich za pracovný deň. Pre každú obec bol zistený priemerný počet cestujúcich počas pracovného dňa v jednom smere v spojení so spádovým centrom, na základe ktorého bol obciam priradený zodpovedajúci režim, určujúci štandard počtu spojov pre danú obec. Priradenie jednotlivých režimov na základe frekvencie cestujúcich je vysvetlené v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 59 Stanovenie režimov prevádzky spojov na základe frekvencií cestujúcich

Priemerná frekvencia cestujúcich v jednom smere cez pracovný deň	Režim	Vysvetlenie
0 - 5	-	bez pridelenia režimu z dôvodu nízkej, resp. náhodnej frekvencie
5 - 49	6-3	6 párov spojov cez pracovný deň 3 páry spojov cez víkendový deň
50 - 149	3/10-5	10 párov spojov cez pracovný deň (z toho 3 páry spojov v rannej špičke) 5 párov spojov cez víkendový deň
150 - 299	4/15-5	15 párov spojov cez pracovný deň (z toho 4 páry spojov v rannej špičke) 5 párov spojov cez víkendový deň
300 - 999	7/26-9	26 párov spojov cez pracovný deň (z toho 7 párov spojov v rannej špičke) 9 párov spojov cez víkendový deň
1000 - 2999	13/41-9	41 párov spojov cez pracovný deň (z toho 13 párov spojov v rannej špičke) 9 párov spojov cez víkendový deň
3000 a viac	18/46-9	46 párov spojov cez pracovný deň (z toho 18 párov spojov v rannej špičke) 9 párov spojov cez víkendový deň

Zdroj: autori

Dopravnú obsluhu jednotlivých obcí je potrebné prispôbiť prepravným požiadavkám cestujúcich. V jednotlivých tabuľkách sú vypísané všetky obce, ktoré mali počas vybraného obdobia existujúci prúd cestujúcich so spádovým centrom, či už počas pracovného dňa alebo víkendu. Pre stanovenie režimu prevádzky spojov je však smerodajným údajom denný počet cestujúcich v jednom smere počas pracovného dňa. Podrobnejší prehľad je uvedený v Prílohe 4.

Pri posudzovaní potreby počtu spojov je potrebné zohľadniť špecifickosť niektorých obcí rozdelených na viac oblastí/smerov, ktoré je potrebné obsluhovať samostatne. Celkový počet spojov potrebný na obsluhu takýchto obcí môže byť preto vyšší.

V rámci procesu posudzovania počtu spojov a tvorby cestovných poriadkov, musí byť tiež zohľadnená potreba prepravy obyvateľov v rámci jednotlivých obcí. Vysoké prepravné požiadavky na prepravu v rámci obcí môžu vznikať najmä pri rozľahlejších obciach a to hlavne z dôvodu dochádzky žiakov do ZŠ, prípadne z dôvodu iných prepravných potrieb obyvateľov obcí. Stanovený počet spojov môže byť v konečnom dôsledku navýšený o prepravné požiadavky žiakov ZŠ a SŠ a tiež pre zabezpečenie dostupnosti zdravotnej starostlivosti pre obyvateľov jednotlivých obcí.

Pri obciach, ktoré sú prechodové, je potrebné analyzovať obsadenosť spojov vychádzajúcich zo vzdialenejších obcí na danej trase, na základe ktorej sa posúdi potreba pridania ďalších spojov takým spôsobom, aby bol poskytnutý stanovený režim a voľná kapacita aj obyvateľom prechodovej obce. Taktiež je potrebné posudzovať potrebu pokračovania spojov do vzdialenejších obcí na danej trase. Zároveň je potrebné brať do úvahy aj počet cestujúcich, ktorí cestujú na danej trase medzi jednotlivými obcami.

Pri tvorbe cestovných poriadkov je okrem uvedených záležitostí tiež potrebné zohľadniť jednotlivé špecifické potreby daných regiónov. V rámci tohto procesu je preto nevyhnutné zohľadnenie sezónnej potreby a prepravných prúdov najmä v turistických oblastiach kraja.

Tab. 60 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Bytča

Obec/mesto	Obec/mesto 2	Denný počet cestujúcich v pracovný deň v jednom smere (priemer)	Režim
Bytča	Bitarová	0	-
	Divinka	2	-
	Dolný Hričov	35	6-3
	Hlboké nad Váhom	109	3/10-5
	Horný Hričov	20	6-3
	Hričovské Podhradie	23	6-3
	Hvozdnica	127	3/10-5
	Jablonové	91	3/10-5
	Kolárovice	189	4/15-5
	Kotešová	116	3/10-5
	Makov	28	6-3
	Maršová-Rašov	53	3/10-5
	Ovčiarsko	1	-
	Paština Závada	2	-
	Petrovice	189	4/15-5
	Plevník-Drienové	15	6-3
	Predmier	63	3/10-5
	Považská Bystrica	90	3/10-5
	Súľov - Hradná	98	3/10-5
	Svederník	15	6-3
	Štiavnik	313	7/26-9
	Veľké Rovné	166	4/15-5
	Žilina	944	7/26-9

Zdroj: autori

Tab. 61 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Čadca

Obec/mesto	Obec/mesto 2	Denný počet cestujúcich v pracovný deň v jednom smere (priemer)	Režim
Čadca	Čierne	212	4/15-5
	Dunajov	1	-
	Klokočov	103	3/10-5
	Klubina	36	6-3
	Korňa	45	6-3
	Krásno nad Kysucou	400	7/26-9
	Kysucké Nové Mesto	34	6-3
	Kysucký Lieskovec	22	6-3
	Makov	6	6-3
	Nesluša	0	-
	Nová Bystrica	93	3/10-5
	Olešná	55	3/10-5
	Oščadnica	408	7/26-9
	Podvysoká	61	3/10-5
	Povina	3	-
	Radol'a	1	-
	Radôstka	27	6-3
	Raková	472	7/26-9
	Skalité	217	4/15-5
	Stará Bystrica	146	3/10-5
	Staškov	196	4/15-5
	Svrčinovec	205	4/15-5
	Turzovka	200	4/15-5
	Vysoká nad Kysucou	21	6-3
	Zákopčie	180	4/15-5
	Zborov nad Bystricou	118	3/10-5
	Žilina	16	6-3
Krásno nad Kysucou	Breza	0	-
	Čadca	400	7/26-9
	Čierne	2	-
	Dunajov	22	6-3
	Klubina	12	6-3
	Krušetnica	0	-
	Kysucké Nové Mesto	107	3/10-5
	Kysucký Lieskovec	13	6-3
	Lokca	1	-
	Námestovo	2	-
	Nová Bystrica	35	6-3
	Oravská Lesná	3	-

	Oščadnica	43	6-3
	Podvysoká	1	-
	Povina	3	-
	Radol'a	1	-
	Radôstka	2	-
	Raková	1	-
	Skalité	2	-
	Stará Bystrica	57	3/10-5
	Staškov	1	-
	Svrčinovec	0	-
	Turzovka	0	-
	Vavrečka	0	-
	Zákamenné	1	-
	Zborov nad Bystricou	84	3/10-5
	Žilina	77	3/10-5
Turzovka	Čadca	200	4/15-5
	Dlhá nad Kysucou	54	3/10-5
	Klokočov	87	3/10-5
	Korňa	128	3/10-5
	Krásno nad Kysucou	0	-
	Kysucký Lieskovec	0	-
	Makov	21	6-3
	Olešná	12	6-3
	Podvysoká	39	6-3
	Raková	18	6-3
	Staškov	37	6-3
	Veľké Rovné	3	-
	Vysoká nad Kysucou	97	3/10-5
	Žilina	7	6-3

Zdroj: autori

Tab. 62 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Dolný Kubín

Obec/mesto	Obec/mesto 2	Denný počet cestujúcich v pracovný deň v jednom smere (priemer)	Režim
Dolný Kubín	Babín	42	6-3
	Banská Bystrica	36	6-3
	Belá	0	-
	Beňadovo	20	6-3
	Breza	15	6-3
	Bziny	5	6-3
	Dlhá nad Oravou	63	3/10-5
	Donovaly	0	-
	Horná Lehota	25	6-3

	Hruštín	136	3/10-5
	Chlebnice	67	3/10-5
	Istebné	159	4/15-5
	Jasenová	54	3/10-5
	Kraľovany	17	6-3
	Krivá	12	6-3
	Krpeľany	0	-
	Krušetnica	3	-
	Leštiny	32	6-3
	Likavka	15	6-3
	Lokca	67	3/10-5
	Malatiná	77	3/10-5
	Martin	18	6-3
	Medzibrodie nad Oravou	46	6-3
	Mútne	27	6-3
	Námestovo	144	3/10-5
	Nižná	29	6-3
	Novot'	6	6-3
	Oravská Lesná	21	6-3
	Oravská Poruba	81	3/10-5
	Oravský Podzámok	122	3/10-5
	Osádka	9	6-3
	Párnica	71	3/10-5
	Podbiel	24	6-3
	Pokryvác	20	6-3
	Pribiš	44	6-3
	Pucov	118	3/10-5
	Ružomberok	389	7/26-9
	Sedliacka Dubová	21	6-3
	Sučany	2	-
	Šútovo	1	-
	Ťapešovo	12	6-3
	Trstená	46	6-3
	Turany	0	-
	Turčianske Teplice	1	-
	Tvrdošín	47	6-3
	Valaská Dubová	74	3/10-5
	Vasíľov	16	6-3
	Vavrečka	12	6-3
	Veličná	164	4/15-5
	Vrútky	1	-
	Vyšný Kubín	73	3/10-5
	Zákamenné	33	6-3
	Zázrivá	138	3/10-5
	Zvolen	2	-

Kraľovany	Žaškov	123	3/10-5
	Žilina	21	6-3
	Babín	1	-
	Dlhá nad Oravou	0	-
	Dolný Kubín	17	6-3
	Hruštín	4	-
	Hubová	1	-
	Istebné	1	-
	Krivá	1	-
	Lokca	7	6-3
	Lubochňa	18	6-3
	Martin	3	-
	Námestovo	24	6-3
	Nižná	1	-
	Oravský Podzámok	1	-
	Párnica	3	-
	Podbiel	1	-
	Ružomberok	5	6-3
	Sedliacka Dubová	0	-
	Stankovany	6	6-3
	Sučany	1	-
	Šútovo	1	-
	Ťapešovo	1	-
	Trstená	1	-
	Turany	0	-
	Tvrdošín	1	-
	Vasíľov	1	-
	Vavrečka	2	-
	Veličná	1	-
	Vrútky	1	-
	Žilina	1	-

Zdroj: autori

Tab. 63 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Kysucké Nové Mesto

Obec/mesto	Obec/mesto 2	Denný počet cestujúcich v pracovný deň v jednom smere (priemer)	Režim
Kysucké Nové Mesto	Čadca	34	6-3
	Čierne	5	6-3
	Dolný Vadičov	73	3/10-5
	Horný Vadičov	215	4/15-5
	Klubina	7	6-3
	Krásno nad Kysucou	107	3/10-5
	Krušetnica	1	-

	Kysucký Lieskovec	132	3/10-5
	Lodno	69	3/10-5
	Lopušné Pažite	54	3/10-5
	Námestovo	1	-
	Nesluša	421	7/26-9
	Nová Bystrica	17	6-3
	Ochodnica	42	6-3
	Oravská Lesná	1	-
	Oščadnica	17	6-3
	Povina	128	3/10-5
	Radol'a	15	6-3
	Rudina	103	3/10-5
	Rudinka	10	6-3
	Rudinská	96	3/10-5
	Skalité	3	-
	Snežnica	70	3/10-5
	Stará Bystrica	20	6-3
	Svrčinovec	2	-
	Zborov nad Bystricou	21	6-3
	Žilina	757	7/26-9

Zdroj: autori

Tab. 64 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Liptovský Mikuláš

Obec/mesto	Obec/mesto 2	Denný počet cestujúcich v pracovný deň v jednom smere (priemer)	Režim
Liptovský Mikuláš	Banská Bystrica	9	6-3
	Beňadiková	62	3/10-5
	Bobrovček	17	6-3
	Bobrovec	186	4/15-5
	Bobrovník	8	6-3
	Bukovina	5	6-3
	Demänovská Dolina	130	3/10-5
	Dúbrava	118	3/10-5
	Galovany	33	6-3
	Gôtovany	43	6-3
	Habovka	3	-
	Huty	4	-
	Hybe	69	3/10-5
	Ivachnová	1	-
	Ižipovce	6	6-3
	Jakubovany	66	3/10-5
	Jalovec	25	6-3
	Jamník	12	6-3

	Konská (okres LM)	31	6-3
	Kráľova Lehota	11	6-3
	Kvačany	45	6-3
	Lazisko	32	6-3
	Liptovská Anna	5	6-3
	Liptovská Kokava	19	6-3
	Liptovská Osada	2	-
	Liptovská Sielnica	78	3/10-5
	Liptovské Beharovce	2	-
	Liptovské Kľačany	28	6-3
	Liptovské Matiašovce	21	6-3
	Liptovské Sliache	1	-
	Liptovský Hrádok	806	7/26-9
	Liptovský Ján	155	4/15-5
	Liptovský Michal	2	-
	Liptovský Ondrej	70	3/10-5
	Liptovský Peter	36	6-3
	Liptovský Trnovec	56	3/10-5
	Lisková	0	-
	Lubelňa	112	3/10-5
	Malatíny	10	6-3
	Malé Borové	1	-
	Malužiná	0	-
	Nižná	1	-
	Nižná Boca	2	-
	Oravský Biely Potok	0	-
	Partizánska Ľupča	66	3/10-5
	Pavčina Lehota	31	6-3
	Pavlova Ves	18	6-3
	Podtureň	81	3/10-5
	Pribylina	42	6-3
	Prosiek	16	6-3
	Ružomberok	15	6-3
	Smrečany	108	3/10-5
	Staré Hory	0	-
	Svätý Kríž	111	3/10-5
	Trstená	3	-
	Trstené	13	6-3
	Tvrdošín	1	-
	Uhorská Ves	42	6-3
	Vavrišovo	18	6-3
	Vážec	24	6-3
	Veľké Borové	2	-
	Veterná Poruba	63	3/10-5
	Vlachy	2	-

	Východná	76	3/10-5
	Vyšná Boca	1	-
	Závažná Poruba	185	4/15-5
	Zuberec	2	-
	Žiar	83	3/10-5
Liptovský Hrádok	Banská Bystrica	0	-
	Beňadiková	2	-
	Gôtovany	0	-
	Hybe	95	3/10-5
	Ivachnová	0	-
	Jakubovany	2	-
	Jamník	71	3/10-5
	Kráľova Lehota	43	6-3
	Liptovská Kokava	117	3/10-5
	Liptovská Porúbka	42	6-3
	Liptovský Ján	4	-
	Liptovský Mikuláš	806	7/26-9
	Liptovský Ondrej	2	-
	Liptovský Peter	98	3/10-5
	Malatíny	0	-
	Malužiná	6	6-3
	Nižná Boca	6	6-3
	Podtureň	57	3/10-5
	Pribylina	123	3/10-5
	Ružomberok	1	-
	Uhorská Ves	9	6-3
	Vavrišovo	74	3/10-5
	Vážec	51	3/10-5
	Východná	110	3/10-5
	Vyšná Boca	4	-

Zdroj: autori

Tab. 65 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Martin

Obec/mesto	Obec/mesto 2	Denný počet cestujúcich v pracovný deň v jednom smere (priemer)	Režim
Martin	Abramová	10	6-3
	Babín	1	-
	Belá-Dulice	136	3/10-5
	Benice	38	6-3
	Blatnica	125	3/10-5
	Blažovce	4	-
	Brieštie	0	-
	Budiš	1	-

	Ďanová	50	3/10-5
	Diaková	25	6-3
	Dlhá nad Oravou	0	-
	Dolný Kalník	14	6-3
	Dolný Kubín	18	6-3
	Dražkovce	139	3/10-5
	Folkušová	14	6-3
	Horná Lehota	0	-
	Horná Štubňa	3	-
	Horný Kalník	16	6-3
	Hruštín	1	-
	Hubová	0	-
	Istebné	1	-
	Jasenovo	8	6-3
	Jazernica	3	-
	Karlová	14	6-3
	Kláštor pod Znievom	172	4/15-5
	Košťany nad Turcom	132	3/10-5
	Kraľovany	3	-
	Krivá	0	-
	Krpeľany	57	3/10-5
	Laskár	2	-
	Ležiachov	14	6-3
	Lokca	3	-
	Lubochňa	1	-
	Malý Čepčín	4	-
	Moškovec	5	6-3
	Mošovce	103	3/10-5
	Námestovo	9	6-3
	Necpaly	118	3/10-5
	Nižná	1	-
	Nolčovo	6	6-3
	Ondrašová	8	6-3
	Oravský Podzámok	1	-
	Párnica	2	-
	Podbiel	1	-
	Podhradie	85	3/10-5
	Príbovce	107	3/10-5
	Rakovo	7	6-3
	Rakša	4	-
	Ratkovo	12	6-3
	Rudno	6	6-3
	Ružomberok	4	-
	Sklabiňa	75	3/10-5
	Sklabinský Podzámok	28	6-3

	Slovany	32	6-3
	Slovenské Pravno	73	3/10-5
	Stankovany	0	-
	Strečno	6	6-3
	Sučany	541	7/26-9
	Šútovo	50	3/10-5
	Ťapešovo	1	-
	Trebostovo	55	3/10-5
	Trnovo	34	6-3
	Trstená	2	-
	Turany	233	4/15-5
	Turčianska Štiavnička	100	3/10-5
	Turčianske Jaseno	52	3/10-5
	Turčianske Teplice	125	3/10-5
	Turčiansky Ďur	18	6-3
	Turčiansky Peter	46	6-3
	Tvrdošín	2	-
	Valča	150	4/15-5
	Vasíľov	0	-
	Vavrečka	1	-
	Veličná	1	-
	Vrícko	26	6-3
	Vrútky	0	-
	Záborie	23	6-3
	Žabokreky	105	3/10-5
	Žilina	66	3/10-5
Kláštôr pod Znievom	*Socovce	17	6-3

Zdroj: autori

* Obec Socovce je bez prúdu cestujúcich so spádovým mestom Martin, prúd cestujúcich za vybrané obdobie bol zistený s obcou Kláštôr pod Znievom.

Tab. 66 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Námestovo

Obec/mesto	Obec/mesto 2	Denný počet cestujúcich v pracovný deň v jednom smere (priemer)	Režim
Námestovo	Babín	58	3/10-5
	Beňadovo	21	6-3
	Bobrov	119	3/10-5
	Breza	73	3/10-5
	Čadca	1	-
	Dlhá nad Oravou	0	-
	Dolný Kubín	144	3/10-5

	Hruštín	124	3/10-5
	Istebné	1	-
	Jasenová	0	-
	Klin	143	3/10-5
	Kraľovany	24	6-3
	Krásno nad Kysucou	2	-
	Krušetnica	71	3/10-5
	Kysucké Nové Mesto	1	-
	Kysucký Lieskovec	0	-
	Likavka	1	-
	Lokca	136	3/10-5
	Lomná	38	6-3
	Martin	9	6-3
	Mútne	192	4/15-5
	Nižná	144	3/10-5
	Nová Bystrica	1	-
	Novoť	95	3/10-5
	Oravská Jasenica	142	3/10-5
	Oravská Lesná	88	3/10-5
	Oravská Polhora	199	4/15-5
	Oravské Veselé	231	4/15-5
	Oravský Podzámok	11	6-3
	Párnica	1	-
	Rabča	237	4/15-5
	Rabčice	115	3/10-5
	Ružomberok	11	6-3
	Sihelné	87	3/10-5
	Sučany	1	-
	Štefanov nad Oravou	20	6-3
	Ťapešovo	36	6-3
	Trstená	220	4/15-5
	Turany	0	-
	Turčianske Teplice	2	-
	Tvrdošín	312	7/26-9
	Vasíľov	43	6-3
	Vavrečka	145	3/10-5
	Veličná	0	-
	Vrútky	1	-
	Zákamenné	187	4/15-5
	Zborov nad Bystricou	0	-
	Zubrohlava	120	3/10-5
	Žilina	14	6-3

Zdroj: autori

Tab. 67 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Ružomberok

Obec/mesto	Obec/mesto 2	Denný počet cestujúcich v pracovný deň v jednom smere (priemer)	Režim
Ružomberok	Babín	1	-
	Banská Bystrica	77	3/10-5
	Bešeňová	17	6-3
	Dlhá nad Oravou	2	-
	Dolný Kubín	389	7/26-9
	Donovaly	4	-
	Galovany	1	-
	Gôtovany	0	-
	Horná Lehota	1	-
	Hruštín	2	-
	Hubová	72	3/10-5
	Ivachnová	30	6-3
	Jasenová	6	6-3
	Kalameny	28	6-3
	Komjatná	137	3/10-5
	Kraľovany	5	6-3
	Krivá	1	-
	Likavka	61	3/10-5
	Liptovská Lúžna	251	4/15-5
	Liptovská Osada	127	3/10-5
	Liptovská Štiavnica	129	3/10-5
	Liptovská Teplá	44	6-3
	Liptovské Revúce	138	3/10-5
	Liptovské Sliache	443	7/26-9
	Liptovský Hrádok	1	-
	Liptovský Michal	22	6-3
	Liptovský Mikuláš	15	6-3
	Lisková	94	3/10-5
	Lokca	4	-
	Lubelňa	7	6-3
	Lubochňa	67	3/10-5
	Lúčky	150	4/15-5
	Ludrová	133	3/10-5
	Malatíny	2	-
	Martin	4	-
	Martinček	42	6-3
	Motyčky	0	-
	Námestovo	11	6-3
	Nižná	1	-

	Oravský Podzámok	2	-
	Partizánska Ľupča	56	3/10-5
	Podbiel	2	-
	Potok	4	-
	Ratkovo	1	-
	Stankovany	14	6-3
	Staré Hory	1	-
	Sučany	0	-
	Svätý Kríž	2	-
	Štiavnička	126	3/10-5
	Šútovo	0	-
	Ťapešovo	0	-
	Trstená	4	-
	Turík	14	6-3
	Tvrdošín	2	-
	Valaská Dubová	84	3/10-5
	Vavrečka	1	-
	Vyšný Kubín	4	-
	Zvolen	2	-

Zdroj: autori

Tab. 68 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Tvrdošín

Obec/mesto	Obec/mesto 2	Denný počet cestujúcich v pracovný deň v jednom smere (priemer)	Režim
Tvrdošín	Babín	0	-
	Brezovica	3	-
	Čimhová	2	-
	Dlhá nad Oravou	19	6-3
	Dolný Kubín	47	6-3
	Habovka	25	6-3
	Hladovka	8	6-3
	Horná Lehota	2	-
	Hruštín	0	-
	Huty	1	-
	Kraľovany	1	-
	Krivá	10	6-3
	Liesek	12	6-3
	Likavka	1	-
	Liptovská Sielnica	0	-
	Liptovský Mikuláš	1	-
	Liptovský Trnovec	0	-
	Lokca	1	-
	Malé Borové	1	-

	Martin	2	-
	Námestovo	312	7/26-9
	Nižná	194	4/15-5
	Oravský Biely Potok	12	6-3
	Oravský Podzámok	7	6-3
	Podbiel	24	6-3
	Ružomberok	2	-
	Sedliacka Dubová	3	-
	Sučany	0	-
	Suchá Hora	5	6-3
	Štefanov nad Oravou	74	3/10-5
	Ťapešovo	0	-
	Trstená	301	7/26-9
	Vasíľov	0	-
	Vavrečka	0	-
	Veľké Borové	1	-
	Vitanová	5	6-3
	Vrútky	0	-
	Zábiedovo	2	-
	Zuberec	20	6-3
	Žilina	2	-
Trstená	Babín	0	-
	Brezovica	94	3/10-5
	Čimhová	47	6-3
	Dlhá nad Oravou	11	6-3
	Dolný Kubín	46	6-3
	Habovka	25	6-3
	Hladovka	57	3/10-5
	Horná Lehota	0	-
	Hruštín	1	-
	Huty	1	-
	Kraľovany	1	-
	Krivá	7	6-3
	Liesek	160	4/15-5
	Likavka	0	-
	Liptovský Mikuláš	3	-
	Lokca	1	-
	Malé Borové	1	-
	Martin	2	-
	Námestovo	220	4/15-5
	Nižná	126	3/10-5
	Oravský Biely Potok	21	6-3
	Oravský Podzámok	2	-
	Párnica	0	-
	Podbiel	20	6-3

	Ružomberok	4	-
	Sedliacka Dubová	1	-
	Sučany	0	-
	Suchá Hora	57	3/10-5
	Štefanov nad Oravou	10	6-3
	Tvrdošín	301	7/26-9
	Vavrečka	0	-
	Vitanová	67	3/10-5
	Vrútky	1	-
	Zábiedovo	94	3/10-5
	Zuberec	17	6-3
	Žilina	4	-

Zdroj: autori

Tab. 69 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Turčianske Teplice

Obec/mesto	Obec/mesto 2	Denný počet cestujúcich v pracovný deň v jednom smere (priemer)	Režim
Turčianske Teplice	Abramová	0	-
	Benice	0	-
	Blatnica	0	-
	Blažovce	6	6-3
	Brieštie	1	-
	Budiš	20	6-3
	Čremošné	14	6-3
	Ďanová	3	-
	Dolný Kubín	1	-
	Dubové	71	3/10-5
	Folkušová	0	-
	Háj	48	6-3
	Horná Štubňa	101	3/10-5
	Hruštín	0	-
	Ivančiná	8	6-3
	Jasenovo	3	-
	Jazernica	14	6-3
	Kaľamenová	0	-
	Karlová	4	-
	Kláštôr pod Znievom	7	6-3
	Košťany nad Turcom	2	-
	Laskár	1	-
	Lokca	0	-
	Malý Čepčín	36	6-3
	Martin	125	3/10-5
	Moškovec	3	-

	Mošovce	84	3/10-5
	Námestovo	2	-
	Oravský Podzámok	0	-
	Párnica	0	-
	Príbovce	5	6-3
	Rakovo	2	-
	Rakša	14	6-3
	Rudno	4	-
	Sklené	58	3/10-5
	Slovany	0	-
	Slovenské Pravno	42	6-3
	Turček	41	6-3
	Turčiansky Ďur	2	-
	Veľký Čepčín	12	6-3
	Vrícko	1	-
Mošovce	*Bodorová	12	6-3
Slovenské Pravno	*Liešno	2	-

Zdroj: autori

* Obec Bodorová je bez prúdu cestujúcich so spádovým mestom Turčianske Teplice, prúd cestujúcich za vybrané obdobie bol zistený s obcou Mošovce.

*Obec Liešno je bez prúdu cestujúcich so spádovým mestom Turčianske Teplice, prúd cestujúcich za vybrané obdobie bol zistený s obcou Slovenské Pravno.

Tab. 70 Návrh režimov prevádzky spojov pre okres Žilina

Obec/mesto	Obec/mesto 2	Denný počet cestujúcich v pracovný deň v jednom smere (priemer)	Režim
Žilina	Babín	0	-
	Belá	250	4/15-5
	Bitarová	75	3/10-5
	Breza	2	-
	Brezany	77	3/10-5
	Bytča	944	7/26-9
	Čadca	16	6-3
	Čičmany	6	6-3
	Divina	283	4/15-5
	Divinka	139	3/10-5
	Dlhá nad Oravou	1	-
	Dlhé Pole	263	4/15-5
	Dolná Tižina	74	3/10-5
	Dolný Hričov	108	3/10-5
	Dolný Kubín	21	6-3
	Dolný Vadičov	4	-
	Fačkov	16	6-3

	Gbeľany	149	3/10-5
	Hlboké nad Váhom	34	6-3
	Horná Lehota	1	-
	Horný Hričov	49	6-3
	Horný Vadičov	25	6-3
	Hôrky	100	3/10-5
	Hričovské Podhradie	55	3/10-5
	Hruštín	1	-
	Istebné	1	-
	Jasenové	23	6-3
	Kamenná Poruba	123	3/10-5
	Kľače	20	6-3
	Kľačno	1	-
	Klubina	4	-
	Konská (okres ZA)	79	3/10-5
	Kotešová	165	4/15-5
	Kotrčiná Lúčka	52	3/10-5
	Kraľovany	1	-
	Krasňany	111	3/10-5
	Krásno nad Kysucou	77	3/10-5
	Krivá	1	-
	Krušetnica	1	-
	Kunerad	46	6-3
	Kysucké Nové Mesto	757	7/26-9
	Kysucký Lieskovec	52	3/10-5
	Lietava	176	4/15-5
	Lietavská Lúčka	132	3/10-5
	Lietavská Svinná - Babkov	227	4/15-5
	Lodno	6	6-3
	Lokca	1	-
	Lopušné Pažite	6	6-3
	Lutiše	40	6-3
	Lysica	80	3/10-5
	Martin	66	3/10-5
	Mojš	107	3/10-5
	Námestovo	14	6-3
	Nededza	133	3/10-5
	Nesluša	47	6-3
	Nezbudská Lúčka	8	6-3
	Nitrianske Pravno	1	-
	Nižná	1	-
	Nová Bystrica	15	6-3
	Oravská Lesná	8	6-3
	Oravský Podzámok	1	-
	Oščadnica	4	-
	Ovčiarsko	97	3/10-5
	Párnica	2	-
	Podbiel	1	-

	Podhorie	120	3/10-5
	Porúbka	71	3/10-5
	Povina	15	6-3
	Radol'a	23	6-3
	Radôstka	21	6-3
	Rajec	296	4/15-5
	Rajecká Lesná	46	6-3
	Rajecké Teplice	311	7/26-9
	Raková	0	-
	Rosina	366	7/26-9
	Sedliacka Dubová	0	-
	Snežnica	100	3/10-5
	Stará Bystrica	15	6-3
	Staškov	1	-
	Stráňavy	235	4/15-5
	Stránske	48	6-3
	Stráža	71	3/10-5
	Strečno	324	7/26-9
	Sučany	1	-
	Svederník	172	4/15-5
	Šuja	9	6-3
	Ťapešovo	1	-
	Teplička nad Váhom	471	7/26-9
	Terchová	286	4/15-5
	Trstená	4	-
	Turany	0	-
	Turie	255	4/15-5
	Turzovka	7	6-3
	Tvrdošín	2	-
	Varín	321	7/26-9
	Vasíľov	0	-
	Vavrečka	1	-
	Veličná	1	-
	Veľké Rovné	191	4/15-5
	Višňové	370	7/26-9
	Vrútky	11	6-3
	Vysoká nad Kysucou	1	-
	Zákamenné	6	6-3
	Zázrivá	5	6-3
	Zborov nad Bystricou	10	6-3
	Zbyňov	45	6-3
Rajec	Čičmany	13	6-3
	Ďurčiná	147	3/10-5
	Fačkov	63	3/10-5
	Jasenové	40	6-3
	Kľáče	21	6-3
	Kľáčno	0	-
	Konská (okres ZA)	14	6-3

	Lietavská Lúčka	9	6-3
	Malá Čierna	39	6-3
	Nitrianske Pravno	0	-
	Porúbka	2	-
	Prievidza	2	-
	Rajecká Lesná	63	3/10-5
	Rajecké Teplice	103	3/10-5
	Šuja	23	6-3
	Turie	2	-
	Veľká Čierna	28	6-3
	Zbyňov	48	6-3
	Žilina	296	4/15-5
Rajecké Teplice	Čičmany	1	-
	Fačkov	2	-
	Jasenové	5	6-3
	Kamenná Poruba	52	3/10-5
	Kľače	3	-
	Kľačno	0	-
	Konská (okres ZA)	36	6-3
	Kunerad	99	3/10-5
	Lietavská Lúčka	8	6-3
	Porúbka	1	-
	Pravenec	1	-
	Prievidza	1	-
	Rajec	103	3/10-5
	Rajecká Lesná	3	-
	Stránske	54	3/10-5
	Šuja	2	-
	Turie	1	-
	Zbyňov	9	6-3
	Žilina	311	7/26-9

Zdroj: autori

3.5.3 Konceptia dopravného riešenia železničnej dopravy

3.5.3.1 Rozvoj a modernizácia železničnej dopravy v regióne ŽSK

V oblasti rozvoja železničnej dopravy v regióne ŽSK vidí Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. potenciál najmä v regióne Kysúc, kde je možné už v súčasnosti zabezpečiť, v prípade doriešenia financovania výkonov, denný hodinový takt regionálnych vlakov Os na trati Žilina – Čadca, či pridanie spojení na Makovskú a Skalickú dolinu. Vzrastá aj potreba zahustenia spojení na trati Žilina – Rajec, kde však rozvoju bráni okrem limitov dopravného výkonu (finančných prostriedkov) aj nevyhovujúca infraštruktúra.

ZSSK v nasledujúcom období plánuje zásadnú obnovu vozidlového parku. Od mája 2020 do júna 2022 má byť dodaných celkovo 25 ks nových jednopodlažných elektrických jednotiek, ktoré by mali pokryť v cieľovom stave viac ako 90% prímestských vlakov v oblasti

ŽSK. S príchodom nových vozidiel vzniknú zároveň aj nové možnosti ďalšieho zahustenia vlakov na elektrifikovaných tratiach.

V rámci modernizácie železničnej infraštruktúry plánujú Železnice Slovenskej republiky, pri využití prostriedkov z fondov EÚ, v najbližších rokoch modernizovať:

- uzol Žilina v rámci stavby „Dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplica a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ (výhľadové ukončenie realizačných prác v roku 2023 – v závislosti na výsledku verejného obstarávania na výber zhotoviteľa),
- úsek Krásno nad Kysucou – Čadca št. hr., vrátane vybudovania terminálu osobnej dopravy v Krásne nad Kysucou; závisí na rozhodnutí MDV SR, ktorý variant bude odporučený do ďalšej fázy prípravy stavby (vzhľadom na skutočnosť, že štúdia realizovateľnosti na daný úsek s tunelovým riešením vyšla s negatívnym ekonomickým hodnotením),
- pokračovanie modernizácie od Žiliny smerom na Liptovský Mikuláš (výhľadovo do roku 2030, aktuálne prebiehajú na ŽSR prípravy pre proces EIA Varín – Výh. Paludza).

V rámci trate Žilina – Rajec, pri plánovanom rozsahu dopravy (na základe požiadavky ŽSK) a zavedení taktového grafikonu s 30-minútovým intervalom osobných vlakov v špičke, bude nutné zriadiť z dôvodu križovania vlakov v Konskej pri Rajci výhybňu a budú nutné ďalšie investičné akcie na zaistenie plynulosti dopravy a bezpečnosti cestujúcich.

Investície Železníc Slovenskej republiky do podpory rozvoja verejnej osobnej dopravy, vrátane zavádzania IDS v Žilinskom samosprávnom kraji, sú uvedené v Prílohe 5.

Zoznam lokalít na sieti ŽSR v rámci Žilinského samosprávneho kraja vhodných na riešenie podpory verejnej osobnej dopravy je uvedený v Prílohe 6.

3.5.3.2 Návrh dopravného riešenia

Dopravná integrácia pilotného územia má za cieľ v praxi overiť funkčnosť IDS. Má navrhnúť a realizovať také zmeny v organizácii dopravy, ktorými sa dosiahne preukázateľné zlepšenie dopravnej obsluhy, predovšetkým skrátenie času cestovania a zvýšená ponuka spojov verejnej dopravy. V opačnom prípade by išlo o zhoršenie parametrov verejnej dopravy. Poznatky získané integráciou pilotného územia umožnia zintegrovat' a v rámci možností vyriešiť dopravu v celom kraji.

V predmetnej oblasti pilotného projektu sa pomocou využitia nástrojov IDS sleduje predovšetkým:

1) Možnosť tarifnej väzby medzi železničnou dopravou a MHD v Žiline (príp. v Čadci)

Tu nie sú potrebné žiadne zásadné úpravy, vhodné prestupné body existujú:

- Stanica Žilina a príhlá zastávka MHD Železničná stanica,
- Zastávka Žilina-Záriečie a príhlá zastávka Háľkova,
- Zastávka Žilina-Solinky a príhlá zastávka Žilina, Mliekarne,
- Stanica Čadca a príhlá zastávka MHD Železničná stanica,

- Zastávka Čadca mesto a príľahlá zastávka Čadca, A. Hlinku (prípadne prímestská zastávka Čadca, železničná zastávka mesto).

Len vďaka tarifnej integrácii bude možné dosiahnuť cenovo výhodnejšie cestovanie tam, kde sa to doposiaľ realizuje za nevýhodných tarifných podmienok alebo sa nerealizuje vôbec.

2) *Možnosť tarifnej väzby medzi regionálnou autobusovou dopravou a MHD v Žiline a v Čadci*

Na prestup je možné použiť súčasné zastávky MHD a regionálnej autobusovej dopravy. Len vďaka tarifnej integrácii bude možné dosiahnuť cenovo výhodnejšie cestovanie tam, kde sa to doposiaľ realizuje za nevýhodných tarifných podmienok alebo sa nerealizuje vôbec.

3) *Možnosť tarifnej i dopravnej väzby medzi regionálnou autobusovou dopravou a železničnou dopravou tam, kde možno dosiahnuť efekt zrýchlenia dopravy alebo tam, kde je to so zreteľom na menší dopyt možné a nedôjde k významnejšiemu zhoršeniu dopravy.*

Zrýchlenie dopravy je v rámci pilotného projektu možné v zásade momentálne len v úseku Čadca – Žilina, a to prevedením vybratých prepravných relácií z regionálnej autobusovej na železničnú dopravu s využitím modernizovaného úseku Krásno nad Kysucou – Žilina.

Na prestup možno využiť tieto prestupné body:

- Čadca – železničná stanica a príľahlá autobusová stanica, aktuálny stav nie je príliš uspokojivý, ale pre uvedený zámer použiteľný. Taktiež by bolo vhodné dobudovanie P+R a B+R.
- Krásno nad Kysucou – železničná stanica a príľahlá autobusová zastávka s obratiskom, aktuálny stav je po drobných úpravách čiastočne vyhovujúci, ale bolo by veľmi žiadúce a prospešné premiestniť prestupné miesto bližšie k centru mesta Krásno nad Kysucou. Vybudovaním plánovaného prestupného terminálu sa stane prestupné miesto optimálnym.
- Kysucké Nové Mesto - železničná stanica a príľahlá autobusová stanica, aktuálny stav je uspokojivý, pre uvedený zámer bez ďalších zásahov použiteľný. Do budúcnosti by bolo však vhodné upraviť autobusovú stanicu Kysucké Nové Mesto na moderný prestupný terminál s informačnou technológiou pre cestujúcich. Taktiež by bolo vhodné dobudovanie P+R a B+R.
- Železničná zastávka Ochodnica a príľahlá autobusová zastávka s obratiskom, aktuálny stav je uspokojivý, pre uvedený zámer bez ďalších zásahov použiteľný.
- Železničná zastávka Rudina a príľahlá autobusová zastávka, aktuálny stav je uspokojivý, pre uvedený zámer bez ďalších zásahov použiteľný.

Na trati Žilina – Rajec možno využiť tieto prestupné body:

- Rajec - železničná stanica a príľahlá autobusová stanica/zastávka, aktuálny stav nie je príliš uspokojivý, ale pre uvedený zámer použiteľný. Do budúcnosti by bolo však vhodné upraviť autobusovú stanicu/zastávku Rajec na moderný prestupný terminál s informačnou technológiou pre cestujúcich, ako aj s potrebou dobudovania prístrešku pre cestujúcich, prípadne klientskeho a informačného centra. Taktiež by bolo vhodné dobudovanie P+R a B+R.
- Rajecké Teplice - železničná stanica a príľahlá autobusová stanica, aktuálny stav je uspokojivý, pre uvedený zámer bez ďalších zásahov použiteľný (úpravy realizované prostredníctvom fondov EÚ a zo strany ŽSK).

Bližšie posúdenie predmetných prestupných terminálov či zastávok bude realizované v rámci naplňovania „Štandardu vybavenia zastávok a označníkov IDŽK“.

Koncepcia dopravného riešenia

Na železničnej trati Žilina – Čadca sa predpokladá skrátenie súčasného hodinového intervalu osobných vlakov na polhodinový interval počas rannej a poobednej špičky, vrátane zachovania časov ich príchodov a odjazdov v železničnej stanici Žilina z dôvodov prípojových väzieb na diaľkovú dopravu. Nasadením vhodných súprav na túto reláciu by bolo možné pri súčasnom stave infraštruktúry skrátiť jazdný čas medzi oboma mestami až o 3 až 5 min. V súčasnom hodinovom takte však vlaky jazdia predovšetkým v čase špičky dostatočne vyťažené a prevedenie ďalších cestujúcich zo súčasných autobusových liniek či osobných automobilov teda už nie je takmer možné. Tento systém by bolo vhodné v čo najkratšom čase aspoň v rámci dopravnej špičky doplniť hodinovým taktom zrýchlených vlakov, ktoré by premávali v kombinácii s osobnými vlakmi a medzi Žilinou a Čadcou by zastavovali len v staniciach Kysucké Nové Mesto, Krásno nad Kysucou prípadne aj Čadca mesto. Pri nasadení vhodných súprav by tak došlo ku skráteniu času jazdy medzi Žilinou a Čadcou až o 11 minút oproti dnešnému stavu. K týmto vlakom budú následne vedené vybrané autobusové spoje, dnes vedené až do Žiliny najmä z bystrickej či ošadníckej doliny.

V budúcnosti (nad rámec riešeného pilotného územia) by mohli tieto vlaky pokračovať ďalej do Skalitého, čím by sa zvýšila atraktivita spojenia aj z tejto oblasti horných Kysúc do Žiliny. Bude však nutné znížiť pobyt vlakov v stanici Čadca na minimum.

Na trati Žilina – Rajec je už dnes kapacita trate takmer vyčerpaná. Možnosti zlepšenia bez zásahu do infraštruktúry možno vidieť len v nasadení vhodných jednotiek s dobrou akceleračnou schopnosťou a s vyššou kapacitou, vo zvýšení pravidelnosti intervalov medzi spojmi a v odstránení vyčkávania v nácestných staniciach z dôvodu križovania vozidiel. Potrebnou úpravou infraštruktúry na tomto traťovom úseku by bolo taktiež potrebné zaviesť celodenný pravidelný hodinový takt, zahustený v rannej špičke na 30 minút.

Návrh číslovania železničných liniek IDS ŽSK

Železničné linky zapojené do IDS ŽSK budú číslované bez ohľadu na trate, po ktorých sú vedené písmenom S a číslom linky (pre osobné vlaky), resp. písmenom R a číslom linky (pre zrýchlené vlaky). Hlavné, chrbticové trasy sú označené jednocifernými číslami (napr. S2), odbočné, resp. nadväznú trasy zase číslami dvojcifernými, pričom na mieste desiatok je číslo chrbticovej trasy (napr. S21, S22, ...)

V rámci pilotného projektu sa zavádzajú nasledujúce linky:

Číslo linky IDS ŽSK	Trasa linky	Číslo tratí
S2	Žilina – Čadca	127
R2	Žilina – Čadca (zrýchlené)	127
S4	Žilina – Rajec	126

Cieľový stav predpokladá nasledujúce linkové vedenia:

- S1 Žilina – Predmier (– Púchov)
- S2 Žilina – Čadca
- R2 Žilina – Čadca (zrýchlené)
 - S21 Čadca – Skalité-Serafinov (– Zwardoň)
 - S22 Čadca – Makov

- S23 Čadca – Svrčinovec zast. (– Mosty u Jablunkova)
- S3 Žilina – Vrútky – Kral'ovany – Ružomberok – Liptovský Mikuláš – Važec (– Poprad-Tatry)
- S4 Žilina – Rajec
- S5 Vrútky – Martin – Turčianske Teplice – Horná Štubňa – Turček (– Zvolen)
- R5 Žilina – Vrútky – Martin – Turčianske Teplice (– Banská Bystrica – Zvolen)
 - S51 Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej (– Prievidza)
- S6 Kral'ovany – Dolný Kubín – Trstená.

3.5.4 Konceptia dopravného riešenia prímestskej autobusovej dopravy a MHD v ŽSK

Konečná realizácia dopravného riešenia v rámci prímestskej autobusovej dopravy bude možná až po zavedení uvedených opatrení v železničnej doprave. Do tohto momentu bude musieť suplovať potrebné výkony železničnej dopravy autobusová doprava.

Koncept aktuálneho riešenia autobusovej dopravy predpokladá nasledovné:

- V rámci pilotného územia regiónu Kysúc skrátiť alebo pretrasovať vybrané spoje autobusových liniek tak, aby nadväzovali na vlaky (osobné i zrýchlené) v staniciach Čadca (mimo pilotný projekt), Krásno nad Kysucou (zo smerov Oščadnica a obcí Bystrickej doliny), Kysucké Nové Mesto (prioritne zo smerov Povina, Nesluša) v smeroch do Žiliny i do Čadce. V stanici Rudina musia na vlaky nadväzovať autobusové spoje z obcí Rudinská a Rudina, v stanici Ochodnica autobusové spoje z Ochodnice a Lodna, resp. Kysuckého Lieskovca;
- V rámci rajeckej doliny skrátiť a pretrasovať vybrané spoje autobusových liniek tak, aby nadväzovali na vlaky v stanici Rajec (z obcí Čičmany, Fačkov, Rajecká Lesná, Ďurčiná, Malá a Veľká Čierna) a v stanici Rajecké Teplice (z obcí Kunerad, Kamenná Poruba, Stránske a Kanská).

Pri skracovaní spojov platí pravidlo, že v čase dopravnej špičky by prepravný čas medzi zdrojovou a cieľovou zastávkou (i po započítaní času na prestup) nemal byť vyšší, než je dnešný prepravný čas priamou autobusovou linkou.

Návrh číslovania autobusových a trolejbusových liniek IDS ŽSK

Autobusové a trolejbusové linky budú pre styk s cestujúcou verejnosťou označené jedno-až trojmiestnym číslom, ktoré bude pre každú linku v celom systéme jedinečné. Číslo bude priradované podľa navrhnutej schémy:

Číselný rad	Linky
1 – 99	Linky MHD Žilina
101 – 199	Prímestské autobusové linky v okolí Žiliny
201 – 219	Linky MHD Čadca
221 – 299	Prímestské autobusové linky v okolí Čadce
301 – 349	Linky MHD Martin/Vrútky
351 – 399	Prímestské autobusové linky v okolí Martina/Vrútok
401 – 419	Linky MHD Ružomberok
421 – 499	Prímestské autobusové linky v okolí Ružomberka
501 – 519	Linky MHD Liptovský Mikuláš

521 – 599	Prímestské autobusové linky v okolí Liptovského Mikuláša
601 – 619	Linky MHD Dolný Kubín
621 – 699	Prímestské autobusové linky v okolí Dolného Kubína

Prehľad navrhnutých liniek IDS ŽSK pre oblasť Kysuce a mesto Žilina – pilotné územie

Číslo linky	Trasa	Dopravca
Železničné linky		
S2	Žilina - Čadca	ZSSK
R2	Žilina - Čadca	ZSSK
Trolejbusové linky - Žilina		
1	DPMŽ - Žel. stanica – Nemocnica – Vlčince – Solinky – Hliny - DPMŽ	DPMŽ
3	Solinky – Bôrik - Žel. stanica – Nemocnica - Solinky	DPMŽ
4	Vlčince – Košická - Žel. st. – Hliny – Solinky – Žil. univerzita - Vlčince	DPMŽ
5	Vlčince – Nemocnica - V. okružná, AUPARK – Hliny - Solinky a späť	DPMŽ
6	Hájik - Žel.st. – Nemocnica - OC Dubeň - Vlčince a späť	DPMŽ
7	Hájik – Závodie – Hliny – Solinky - Žilinská univerzita - Vlčince a späť	DPMŽ
14	Vlčince – Žilinská univerzita – Solinky – Hliny - Žel. stanica - Vlčince	DPMŽ
16	Hájik – Závodie - V. okružná, AUPARK – centrum - Hájik	DPMŽ
Autobusové linky – MHD Žilina		
20	Bytčica – Rajecká – Vlčince – Rajecká - Bytčica	DPMŽ
21	P. Chlmec – Budatín – Závodie - Bánová, colnica a späť	DPMŽ
22	Bytčica – Rajecká - Žel. st. – Budatín - Brodno a späť	DPMŽ
24	Trnové – Rosinky – centrum - Strážov a späť	DPMŽ
26	Kamenná – Závodie – centrum - Rosinská, VÚVT a späť	DPMŽ
27	Hájik - centrum – Budatín – Zádubnie - Zástranie a späť	DPMŽ
29	Žilinská Lehota – Priemyselná – centrum - Budatín a späť	DPMŽ
30	Vranie – Budatín - Žel. stanica - Žilinská univerzita a späť	DPMŽ
31	Mojšová Lúčka – centrum - Nový cintorín a späť	DPMŽ
50	Žel. stanica – Vlčince – Solinky – Hliny - Hájik a späť (nočná linka)	DPMŽ
67	Hájik – Závodie – Hliny – Solinky – Vlčince - Vodné dielo a späť	DPMŽ
Autobusové linky – MHD Čadca		
201	Čadca - Čadečka	SAD ZA
202	Čadca - nemocnica - Kyčerka	SAD ZA
203	Čadca - Sídl. III. - Kyčerka	SAD ZA
204	Čadca - Milošová	SAD ZA
Autobusové linky – prímestské		
101	Žilina - Kysucké Nové Mesto - Nová Bystrica, Vychylovka - cyklolinka	SAD ZA
102	Žilina - Kysucké Nové Mesto - Čadca	SAD ZA
103	Žilina - Kysucké Nové Mesto	SAD ZA
104	Kysucké Nové Mesto - Povina - Ochodnica - Lodno	SAD ZA
105	Kysucké Nové Mesto - Povina	SAD ZA
106	Žilina - Kysucké Nové Mesto - Horný Vadičov	SAD ZA
107	Kysucké Nové Mesto - Snežnica	SAD ZA
108	Žilina - Snežnica	SAD ZA
109	Kysucké Nové Mesto - Rudinská	SAD ZA
111	Žilina - Kysucké Nové Mesto - Nesluša	SAD ZA

112	Kysucké Nové Mesto - Ochodnica	SAD ZA
221	Čadca - Oščadnica, Vreščovka	SAD ZA
222	Čadca - Oščadnica, Laliky	SAD ZA
223	Čadca - Oščadnica, Dedovka	SAD ZA
224	Oščadnica - Kysucké Nové Mesto	SAD ZA
225	Čadca – Stará Bystrica - Nová Bystrica, Vychylovka	SAD ZA
226	Stará Bystrica – Radôstka – Lutiše - Belá	SAD ZA
227	Čadca – Stará Bystrica – Nová Bystrica	SAD ZA
229	Čadca - Kysucké Nové Mesto - Nesluša	SAD ZA

Pozn.: ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

DPMŽ – Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o.

SAD ZA – SAD Žilina a.s.

Prehľad navrhnutých liniek IDS ŽSK pre oblasť Horné Považie a Rajecká dolina - pilotné územie

Číslo linky	Trasa	Dopravca
Železničné linky		
S4	Žilina - Rajec	ZSSK
Autobusové linky – prímestské		
125	Žilina - Podhorie - Lietava, Lietavská Závadka	SAD ZA
127	Žilina - Lietavská Lúčka - Lietavská Svinná-Babkov	SAD ZA
129	Žilina - Lietavská Lúčka - Turie	SAD ZA
130	Žilina - Rajecké Teplice - Rajec	SAD ZA
131	(Žilina) – Rajec - Čičmany	SAD ZA
133	Veľká Čierna - Rajec	SAD ZA
134	Ďurčiná - Rajec - Malá Čierna	SAD ZA
135	Rajecké Teplice - Zbyňov - Jasenové - Rajec	SAD ZA
136	(Žilina) - Rajecké Teplice - Kunerad	SAD ZA
137	(Žilina) - Stránske - Rajecké Teplice	SAD ZA
138	(Žilina) - Rajecké Teplice - Kamenná Poruba	SAD ZA
140	Žilina - Rajec - Fačkov (- Prievidza)	SAD ZA

Pozn.: ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

SAD ZA – SAD Žilina a.s.

Pri návrhu cestovných poriadkov boli skúmané prepravné prúdy cestujúcich v rámci aktuálneho rozloženia dopravných prúdov ako štatistické údaje o zložení obcí a miest ŽSK.

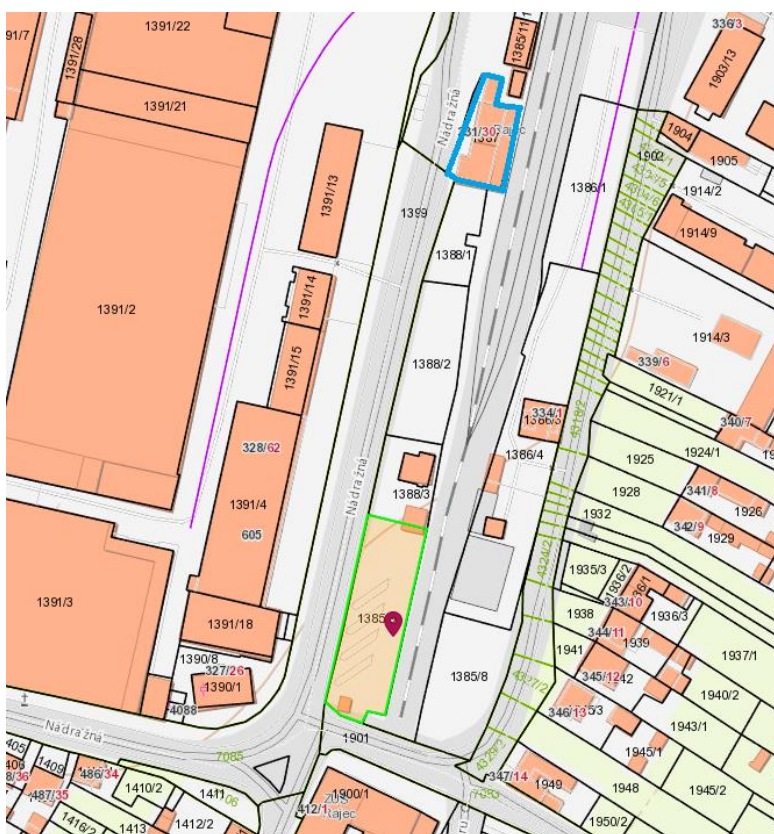
3.6 Návrh riešenia statickej dopravy

Jedným zo spôsobov ako odľahčiť cestnú dopravu a podporiť využívanie verejnej osobnej dopravy je budovanie záchytných parkovísk v okolí železničných staníc a prestupných terminálov. V analýze prestupných uzlov a prestupných miest boli okrem iného zmapované aj možnosti parkovania v blízkosti železničných a autobusových staníc.

Podrobnejšie bola riešená oblasť pilotného územia IDS ŽSK v rámci Pasportizácie vybraných zastávok a prestupných bodov v rámci pilotného územia, kde boli vytypované lokality na vybudovanie záchytných parkovísk.

Železničná a autobusová stanica Rajec

Z analýzy prestupných uzlov a miest vyplýva, že aktuálny stav železničnej stanice a príľahlej autobusovej stanice v Rajci nie je príliš uspokojivý. Do budúcnosti by bolo však vhodné upraviť autobusovú stanicu Rajec na moderný prestupný terminál s informačnou technológiou pre cestujúcich ako aj s potrebou dobudovania prístreškov so sedením i osvetlením pre cestujúcich, prípadne klientskeho a informačného centrá. Taktiež by bolo vodné dobudovanie P+R a B+R. Pričom plocha na vytvorenie nových parkovacích miest je priamo súčasťou autobusovej stanice. V prípade väčšej investície a modernizácie by bolo možné posunúť železničnú stanicu o 150 metrov smerom k autobusovej, kde by obe stanice boli na jednej úrovni, pričom by cestujúci mohli priamo využívať P+R alebo B+R a cestovať verejnou hromadnou dopravou za prácou, do škôl a pod.



Obr. 4 Miesto na vybudovanie nového prestupného uzla (znázornené v zelenom rámečku) [7]

Za účelom návrhu plnohodnotného intermodálneho prestupného bodu Rajec bola vypracovaná štúdia: Komplexná technicko-technologická špecifikácia a dopravno-prepravná analýza intermodálneho prestupného bodu Rajec. Dispozícia a parametre železničnej a cestnej infraštruktúry umožňujú vybudovanie nového, moderného a konkurencieschopného intermodálneho prestupného bodu. Vybudovanie a prevádzkovanie intermodálneho prestupného bodu prispeje k efektívnejšej del'be prepravnej práce (zníženie prepravných výkonov v individuálnej doprave a nárast prepravných výkonov vo VOD) a následnému zníženiu spoločenských nákladov dopravy. Návrh počíta s ôsmimi parkovacími miestami pre osobné automobily, z toho dvoma pre zdravotne znevýhodnených ľudí a taktiež úschovňou pre bicykle.



Obr. 6 Vizualizácia Intermodálneho prestupného bodu Rajec 1 [4]



Obr. 7 Vizualizácia Intermodálneho prestupného bodu Rajec 2 [4]

Návrh technologických procesov

Predmetom dopravnej technológie je spájať na jednej strane potreby železničnej prevádzky, ktoré sú reprezentované najmä dopytom po preprave cestujúcich a nákladov, s možnosťami a schopnosťami železničnej infraštruktúry na strane druhej. Hlavným cieľom dopravnej technológie je vytvorenie ponuky (ako komplementu k dopytu), ktorá sa nachádza v komplexnom trojuholníku „ponuka – vozidlo – trať“. Technológia hromadnej osobnej dopravy je sústava navzájom súvisiacich, organizovaných a z hľadiska priestoru a času riadených spôsobov pohybu dopravných prostriedkov, umožňujúcich premiestňovanie osôb a ich vecí medzi subjektívne zvolenými miestami a v subjektívne požadovanom čase.

A) ŽST Rajec:

V rámci technológie obsluhy ŽST Rajec v prípade vybudovania a sprevádzkovania Intermodálneho prestupného bodu Rajec, je potrebné všetky vlaky verejnej osobnej dopravy pristavovať na manipulačnú koľaj č. 1a (potreba prekvalifikácie manipulačnej koľaje na dopravnú koľaj), to znamená, že koľaj č. 1a sa stane vchodovou aj odchodovou koľajou – pre všetky vlaky verejnej osobnej železničnej dopravy. Vchod a odchod vlakov verejnej osobnej železničnej dopravy na súčasnú dopravnú koľaj č. 1 a č. 3 bude možný len v mimoriadnych situáciách. Prístup k vlakom od autobusov bude uskutočňovaný cez plochu prestupného nástupiska. Prístup k vlakom pre chodcov, cyklistov a cestujúcich využívajúcich P+R, bude možný cez novovybudovaný chodník a schodisko vedúce k ploche prestupného nástupiska.

B) Rajec žel. st.

Technologická obsluha autobusovej stanice Rajec žel. st. v prípade vybudovania a sprevádzkovania Intermodálneho prestupného bodu Rajec, sa bude uskutočňovať sériovo – autobusy podľa obsluhovanej relácie budú pristavované za sebou podľa pridelenej nástupiskovej hrany. Nakoľko sa v rámci atrakčného obvodu zamýšľaného intermodálneho prestupného bodu budú obsluhovať prioritne 4 dopravné smery, budú pre tieto smery vyčlenené nástupiskové hrany spojené s nástupiskovou hranou pre železničnú osobnú dopravu – nástupisko č. 1 až 4. Pre dopravný smer Rajecké Teplice – Žilina a späť bude vyčlenené nástupisko č. 5. Dané nástupisko bude súčasne slúžiť pre potreby diaľkovej autobusovej dopravy, ktorá môže mať charakter komerčnej alebo dotovanej linky. Prípadné parkovanie autobusu bude možné na vodorovne označenom mieste „P BUS“. V rámci technologickej obsluhy bude možné využiť navrhovaný dvojokruhový systém, ktorý umožňuje autobusu obchádzanie autobusu stojacieho pred ním.

Železničná zastávka Kanská pri Rajci

Vybudovanie záchytného parkoviska prichádza do úvahy pri železničnej zastávke Kanská pri Rajci. Aktuálny stav železničnej zastávky Kanská pri Rajci je neuspokojivý. Vnútorne priestory budovy (zastávky) sú uzamknuté, nevyužívané cestujúcou verejnosťou. Pre zvýšenie atraktivity je potrebné vytvoriť novú, funkčnú zastávku alebo zrekonštruovať a dať do vhodného stavu pôvodnú zastávku a doplniť minimálne vybavenie pre cestujúcich.



Obr. 8 Železničná zastávka Kónská pri Rajci [4]

Vedľa zastávky sa nachádza voľná plocha, ktorú využívajú blízke firmy ako príležitostné parkovisko. Voľnú plochu by bolo vhodné využiť na vytvorenie parkoviska P+R. Tam by si cestujúci mohli nechať svoje automobily a pokračovať v ceste vlakom nakoľko v blízkosti železničnej zastávky sa nenachádza autobusová zastávka.



Obr. 9 Voľná plocha pred železničnou stanicou Kónská pri Rajci [4]



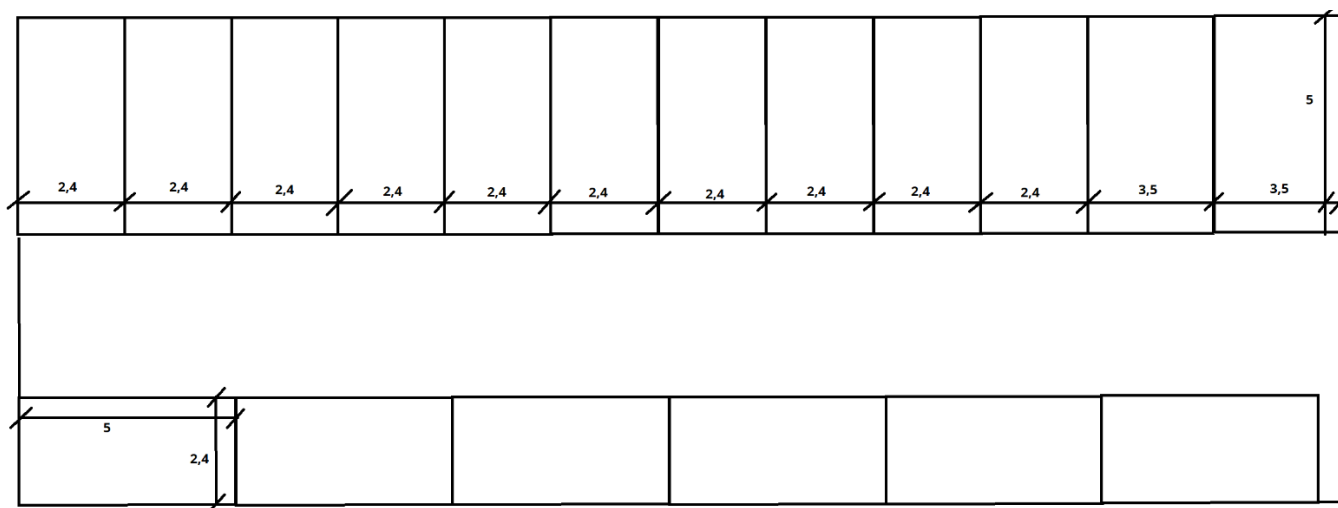
Obr. 10 Vyznačenie územia vo vlastníctve Železníc Slovenskej republiky [4]

Na obrázku vyššie je znázornená plocha, ktorú vlastní Železnice Slovenskej republiky. Na tejto ploche by mohlo byť vybudované parkovisko P+R o veľkosti 31,1 metra na dĺžku a 10,5 metra na šírku, hneď pred železničnou stanicou.



Obr. 11 Návrh umiestnenia parkoviska P+R [4]

Na obrázku vo vyznačenom červenom ráme je plocha približne 326,55 m². V rámci parkoviska navrhujeme umiestniť približne 10 parkovacích miest s kolmým státím o rozmeroch 2,4 x 5,0 m a 2 parkovacie miesta pre imobilných cestujúcich o rozmeroch 3,5 x 5 m a 6 parkovacích miest s pozdĺžnym státím. Spolu by bolo možné na parkovisku vybudovať 18 nových parkovacích miest, kde si cestujúci nechajú vozidlá a môžu pokračovať vo svojej ceste vlakom.



Obr. 12 Náčrt návrhu parkoviska pred železničnou stanicou Kanská pri Rajci [4]

Ďalšia potrebná investícia, podporujúca zavedenie IDS ŽSK v rámci I. etapy projektu realizácie IDS ŽSK má za cieľ zvýšiť kvalitu prestupového uzla **Rajecké Teplice** na úroveň štandardov IDS. Tento projekt nadväzuje na už realizovaný projekt RUMOBIL a jeho cieľom je rozšírenie súčasného stavu o 20 parkovacích miest pre osobné automobily a 1 parkovacie miesto K+R, 3 parkovacie miesta pre autobusy, z toho 1 pre zájazdovú dopravu.

Zlepšenie prístupu k železničnej doprave na regionálnej železničnej trati Žilina – Rajec si vyžaduje zavedenie systému B+R na železničných zastávkach:

- Kľače,
- Zbyňov (tiež dobudovanie chodníka k železničnej zastávke),
- Kanská pri Rajci,
- Poluvsie,
- Porúbka,
- Lietavská Lúčka,
- Bytčica.

Nakoľko do pilotného územia spadá aj oblasť dolných Kysúc, je potrebné v čo najkratšom čase skvalitniť a zatriktívniť aj prestupné možnosti v meste **Kysucké Nové Mesto**. V blízkosti železničnej stanice v Kysuckom Novom Meste sa nachádza starý prístrešok na bicykle, potrebná by bola jeho obnova, resp. výmena a vybudovanie B+R. Oproti autobusovej stanici sa nachádza parkovisko, kde aktuálne parkujú osobné automobily a taxíky. Parkovisko by bolo vhodné upraviť a prebudovať na parkovisko P+R.

Pri železničnej stanici v meste **Krásno nad Kysucou** sa nachádza parkovisko, na ktorom je však možné stáť len s povolením ŽSR. Preto by bolo vhodné dobudovať aj parkovisko pre cestujúcich a doplniť stojany pre bicykle.

V blízkosti železničnej stanice v meste **Čadca** sa nachádza parkovisko pre automobily, kde by sa mohlo vytvoriť parkovisko P+R. Momentálne je parkovisko voľne prístupné cestujúcim, ale počas dňa je takmer vždy plné. Na ploche, kde sa nachádzajú parkovacie miesta by bolo vhodné prestriekať už existujúce čiary, ktoré nie sú dostatočne viditeľné.



Obr. 13 Parkovisko pri železničnej stanici Čadca [7]

Autobusová stanica Čadca – v súvislosti s pripravovanou prestavbou autobusovej stanice v meste Čadca sa uvažuje s vybudovaním parkovacích plôch pred železničnou stanicou. Je potrebná súčinnosť Integrovannej dopravy s vlastníkom AS Čadca.

Autobusová stanica Žilina – v súlade so spracovanou projektovou dokumentáciou prestavby a modernizáciou AS Žilina sa uvažuje s vytvorením parkovacích plôch na 1. nadzemnom podlaží nad plochou autobusovej stanice, prístupy z ulice Dlabača v spolupráci s vlastníkom AS Žilina. Súčasné umiestnenie AS Žilina má výhodnú polohu vo väzbe na pešie koridory pre spojenie s centrom mesta – dostupnosť cieľa zamestnanosti a priama väzba na MHD.

Návrh riešenia statickej dopravy mimo pilotného územia IDS

Autobusová a železničná stanica Vrútky – významný prestupný uzol najmä medzi železničnou dopravou a MHD s nadväznosťou na regionálnu autobusovú dopravu. V súčasnosti je spracovaná štúdia riešenia prestupového terminálu vrátane riešenia statickej dopravy v priestoroch AS Vrútky. Je potrebná súčinnosť Integrovannej dopravy s vlastníkom AS Vrútky.

Trat' Čadca – Makov

Z hľadiska vylepšenia služieb v osobnej železničnej preprave je nevyhnutné v železničnej stanici Makov vybudovať záchytné parkovisko a tiež vybudovať systém B+R. V železničnej stanici Turzovka by bolo vhodné vybudovať terminál integrovanej osobnej prepravy (TIOP), záchytné parkovisko P+R a tiež vybudovať B+R.

Zlepšenie prístupu k železničnej doprave na regionálnej železničnej trati Čadca – Makov si vyžaduje zavedenie systému B+R na železničných zastávkach:

- Nižný Kelčov,
- Vysoká nad Kysucou,

- Podvysoká,
- Staškov,
- Staškov zastávka,
- Raková.

Trat' Kľaovany – Trstená

Z hľadiska vylepšenia služieb v osobnej železničnej preprave je nevyhnutné vybudovať TIOP v železničných staniciach Trstená, Oravský Podzámok a Dolný Kubín. Záchytné parkoviská P+R by bolo vhodné vybudovať v železničných staniciach Dolný Kubín, Medzibrodie nad Oravou a Párnica.

Zlepšenie prístupu k železničnej doprave na regionálnej železničnej trati Trstená – Kľaovany si vyžaduje zavedenie systému B+R na železničných staniciach a zastávkach:

- Tvrdošín,
- Krásna Hôrka,
- Podbiel,
- Krivá,
- Dlhá nad Oravou
- Sedliacka Dubová,
- Bziny,
- Mokrad',
- Veličná (tiež presunúť zastávku bližšie k centru obce),
- Párnica.

Autobusová stanica Námestovo – aj napriek tomu, že jej umiestnenie má veľmi výhodnú polohu - po dokončení jej prestavby v základnom móde, je tu ešte potreba ďalšej modernizácie AS (zastrešenie, informačný systém) a najmä získanie priestoru na parkovanie autobusov.

Železničná stanica Liptovský Hrádok - vlastníkom pozemku sú ŽSR, nutnosť vyrovnania vjazdu a výjazdu a pravidelných opráv výtlkov. Na železničnej stanici v Liptovskom Hrádku by bolo taktiež vhodné, z kapacitno-dopravného hľadiska, usporiadať záchytné parkovisko a zaviesť systém B + R, ktorý je dôležitým nástrojom podpory verejnej osobnej dopravy a integrovaných dopravných systémov.

Železničná stanica Liptovský Mikuláš – je potrebné sa zaoberať otázkou vybudovania záchytného parkoviska.

4. EKONOMICKÉ ZHODNOTENIE VEREJNEJ OSOBNÉJ DOPRAVY V ŽSK

4.1 Analýza vývoja nákladov a tržieb

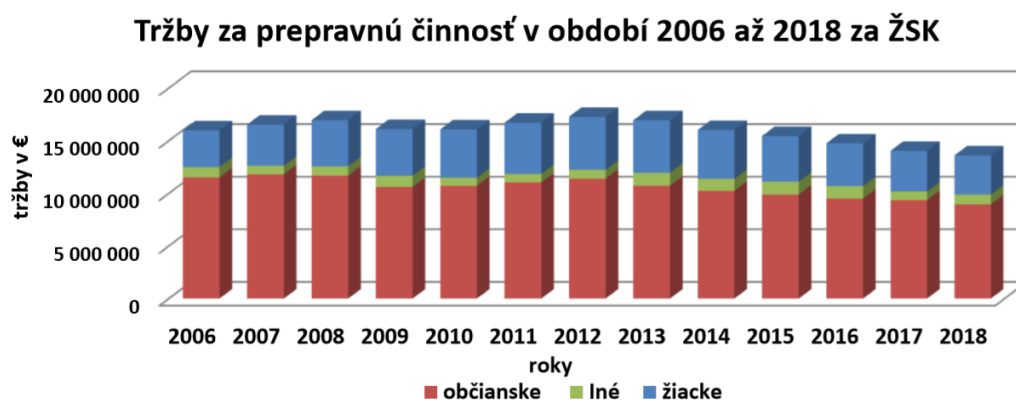
Dopravnú obsluhu na území ŽSK zabezpečuje prímestská autobusová doprava, regionálna železničná doprava a mestská hromadná doprava. V rámci MHD v meste Žilina sú jednotlivé spoje zabezpečované autobusmi a trolejbusmi, v ostatných mestách v ŽSK sú zabezpečované autobusmi.

Podľa zákona NR SR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov pri zostavovaní Plánu dopravnej obsluhy **objednávateľ berie do úvahy** oprávnené požiadavky verejnosti, prevádzkované železničné a autobusové linky a ich prepravnú kapacitu a ďalšie kapacitné možnosti dopravcov, technický stav ciest na trase autobusových liniek, kapacitné možnosti súbežnej železničnej dopravy a mestskej dráhovej dopravy, hospodárnosť zabezpečovania prepravy a **finančné možnosti verejného rozpočtu na úhradu za službu vo verejnom záujme**. Pri zostavovaní Plánu dopravnej obsluhy objednávatel spolupracuje s objednávatelom dopravných služieb železničnej dopravy na zosúladení kapacitných a prevádzkových možností v železničnej doprave a v pravidelnej autobusovej doprave.

Vývoj nákladov a tržieb v prímestskej autobusovej doprave

Prímestskú autobusovú dopravu na území ŽSK zabezpečujú dopravcovia SAD Žilina, a.s. a ARRIVA Liorbus, a.s. prostredníctvom 210 autobusových liniek. Spoločnosť SAD Žilina, a.s., vykonáva na základe zmluvy o výkone vo verejnom záujme prímestskú autobusovú dopravu v regiónoch Kysuce, Horné Považie a Turiec a spoločnosť ARRIVA Liorbus, a.s. v regiónoch Orava a Liptov.

Vplyvom poklesu cestujúcich sa znižujú tržby z prepravy v PAD. Úbytok tržieb je potrebné zmluvným dopravcom vyrovnať a to buď zvýšením cestovného alebo zvýšením doplatku straty zo strany ŽSK ako objednávatel'a, prípadne kombináciou uvedených možností.



Obr. 14 Tržby za prepravnú činnosť v období 2006 – 2018 za ŽSK [14]

Navýšenie nákladovej časti dopravných spoločností je spôsobené najmä zvyšovaním sa mzdových nárokov vodičov a zamestnancov dopravcov a zvýšením odpisov vplyvom obnovy zastaraného vozidlového parku, čím sa v podstatnej miere prispieva k zvyšovaniu kvality verejnej osobnej autobusovej dopravy (klimatizované vozidlá, wifi, LCD panely vo vozidlách, vybavovacie zariadenia).

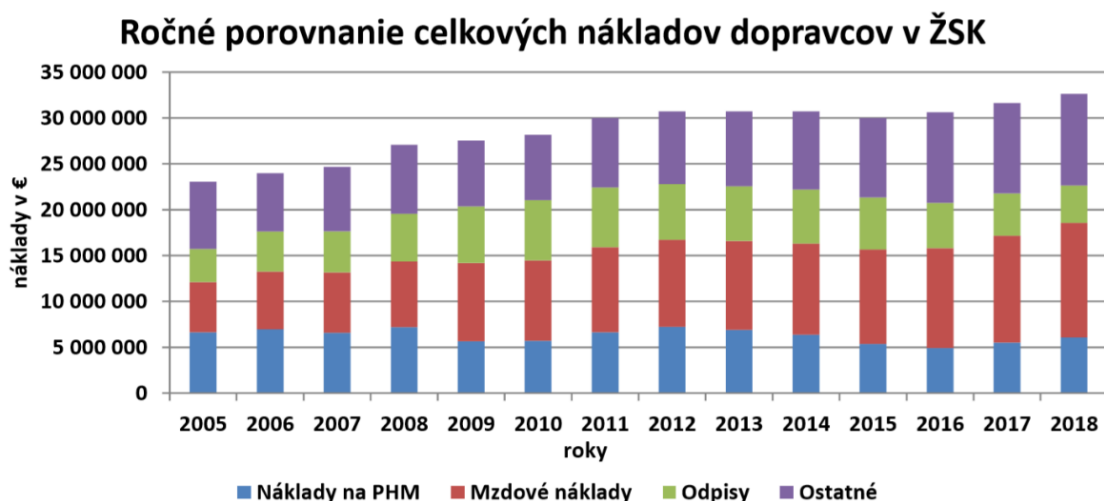
V nasledujúcej tabuľke sú porovnané vybrané dielčie a celkové náklady dopravných spoločností v rámci výkonov vo verejnom záujme za obdobie rokov 2005 až 2018 za ŽSK.

Tab. 71 Porovnanie nákladov dopravných spoločností v rámci výkonov vo verejnom záujme za obdobie rokov 2005 – 2018 za ŽSK

Obdobie (rok)	Náklady na PHM	Mzdové náklady	Odpisy	Ostatné	Celkové náklady	Index rastu
2005	6 647 481	5 445 857	3 621 423	7 319 821	23 034 583	
2006	6 944 666	5 914 393	4 377 846	6 747 660	23 984 565	1,041
2007	6 570 836	6 174 003	4 502 191	7 437 860	24 684 890	1,029
2008	7 207 230	6 686 948	5 194 151	7 971 486	27 059 815	1,096
2009	5 639 009	8 064 003	6 156 979	7 686 695	27 546 686	1,018
2010	5 713 100	8 237 127	6 602 209	7 615 355	28 167 791	1,023
2011	6 644 460	8 719 327	6 522 948	8 108 987	29 995 722	1,065
2012	7 247 490	8 934 131	6 077 285	8 465 391	30 724 297	1,024
2013	6 887 415	9 696 920	5 965 530	8 177 873	30 727 738	1,000
2014	6 357 484	9 953 473	5 881 374	8 534 364	30 726 695	1,000
2015	5 362 974	10 290 204	5 661 243	8 681 749	29 996 170	0,976
2016	4 916 440	10 937 233	4 935 837	9 843 331	30 632 841	1,021
2017	5 530 268	11 615 960	4 613 347	9 860 803	31 620 379	1,032
2018	6 087 621	12 460 692	4 105 426	10 938 852	33 592 591	1,062
Celkový nárast za sledované obdobie	- 559 860	7 014 935	484 003	3 619 031	10 558 008	1,458

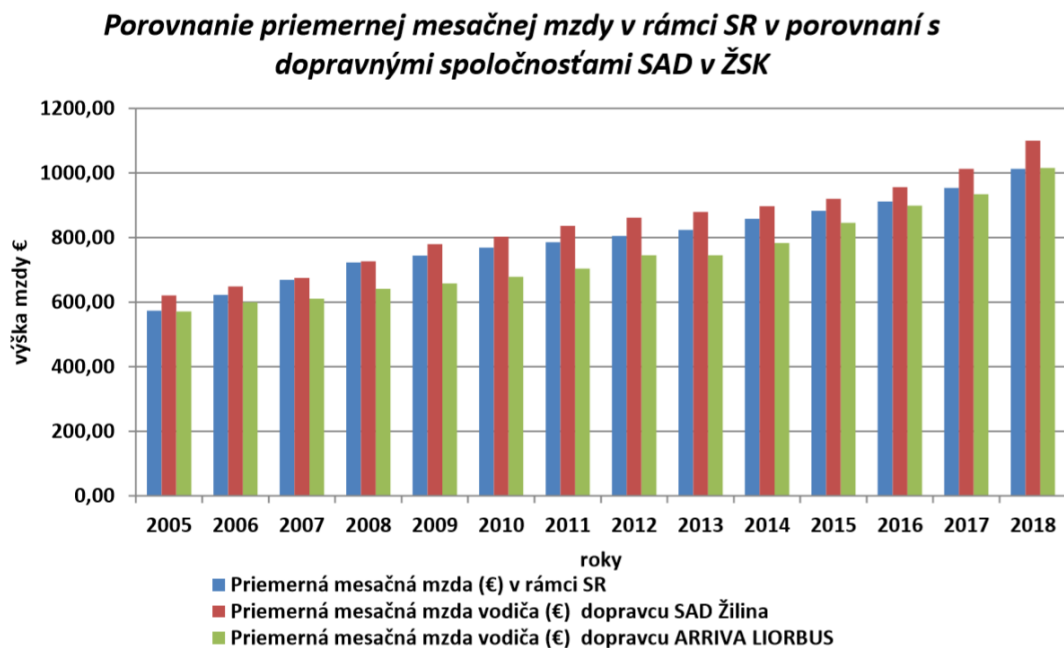
Zdroj: [14]

Od roku 2005 sa celkové náklady dopravných spoločností v rámci výkonov vo verejnom záujme zvýšili o 10 558 008 €. Obrázok 15 graficky znázorňuje nárast nákladov dopravcov v ŽSK za obdobie rokov 2005 až 2018.



Obr. 15 Ročné porovnanie celkových nákladov dopravcov v ŽSK [14]

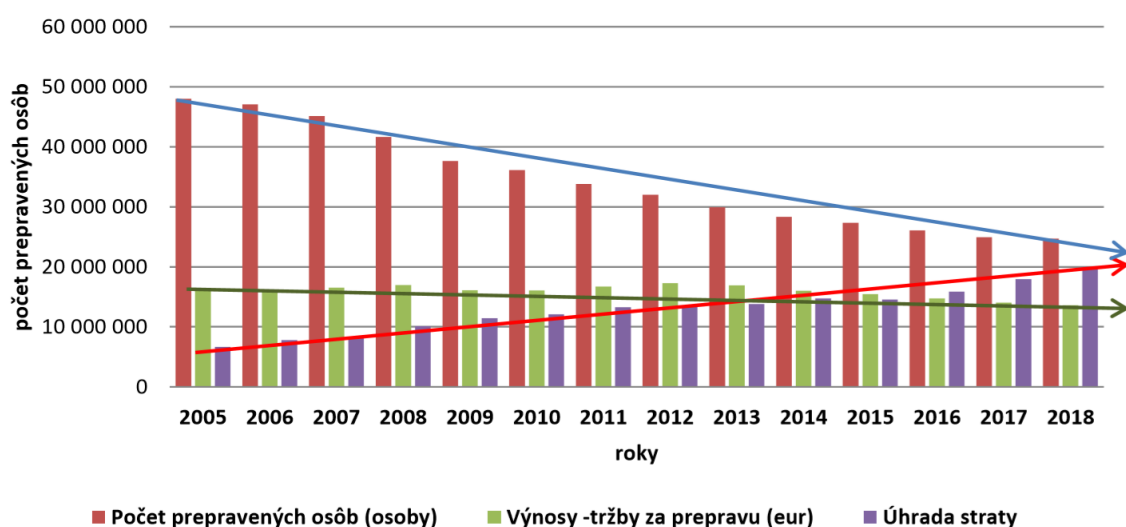
Jedny z najviac rastúcich nákladov dopravných spoločností sú práve mzdové náklady, ktoré sú vyplácané vodičom a priamym zamestnancom riadiacim dopravu v zmysle uzatváraných kolektívnych zmlúv. Od roku 2005 narástli mzdové náklady o 7 014 935 €.



Obr. 16 Porovnanie priemernej mesačnej mzdy v rámci SR v porovnaní s dopravnými spoločnosťami v ŽSK za obdobie rokov 2005 – 2018 [14]

Žilinský samosprávny kraj uhradil dopravným spoločnostiam za rok 2018 stratu za výkony vo verejnom záujme vo výške 19 996 660 €.

- Doplatok ŽSK na jedného cestujúceho v roku 2005 bol 14 centov, za rok 2018 je to už 83 centov.
- Doplatok ŽSK v priemere na jednu autobusovú linku vzrástol z 31 000 € za rok 2005 na 95 000 € za rok 2018.
- Doplatok ŽSK v priemere na jednu obsluhovanú obec vzrástol z 21 000 € za rok 2005 na 64 000 € za rok 2018.
- Dotácia ŽSK ako objednávateľa výkonov na jeden ubehnutý kilometer sa viac ako zdvojnásobil - z 30 centov v roku 2005 na 80 centov za rok 2018.



Obr. 17 Závislosť výnosov, počtu prepravených osôb a úhrady straty za obdobie rokov 2005 – 2018 za ŽSK [14]

Vývoj nákladov a tržieb v železničnej doprave

Osobnú železničnú dopravu na všetkých tratiach na území ŽSK zabezpečuje národný dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

V tabuľke 72 je uvedené porovnanie vybraných ukazovateľov ZSSK, a. s. za obdobie rokov 2014 až 2019. V roku 2019 dosiahli tržby ZSSK, a.s. 89 429 tis. €. Z porovnania tržieb od roku 2014 vyplýva, že ZSSK, a.s. zaznamenáva od roku 2015 nárast tržieb z prepravy.

Tab. 72 Porovnanie tržieb a ďalších ukazovateľov ZSSK, a.s. za obdobie rokov 2014 - 2019

Ukazovateľ	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Výsledok hospodárenia (tis. €)	-6 379	-5 889	-5 152	-4 045	6	28
Tržby z prepravy (tis. €)	89 615	70 218	69 299	80 733	84 330	89 429

Tržby z prepravy/vlkm	2,91	2,20	2,20	2,47	2,51	2,59
Vlakokilometre	30 791 181	31 855 984	31 477 066	32 640 950	33 649 149	34 503 178
Osobokilometre	2 503 987 902	3 081 246 834	3 193 721 688	3 759 923 848	3 815 146 560	4 003 730 560

Zdroj:[5]

Tab. 73 Porovnanie výšky nákladov a výnosov ZSSK, a.s. za obdobie rokov 2014 - 2018

Ukazovateľ	2014	2015	2016	2017	2018
Náklady (tis. €)	379 506	382 571	376 108	390 545	407 517
Výnosy (tis. €)	373 127	376 682	370 956	386 500	444 893

Zdroj:[5]

V roku 2019 štát uhradil ZSSK, a.s. spolu 291 779 tis. € za objednané výkony vo verejnom záujme. Z porovnania vývoja kompenzácie zo Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme od roku 2016 je zrejmé, že celková úhrada štátu za dopravné služby vo verejnom záujme sa medziročne zvyšuje. K zvyšovaniu dochádza predovšetkým v dôsledku nárastu dopravného výkonu a zvyšujúcich sa nákladov.

Tab. 74 Porovnanie vývoja kompenzácie zo Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (ZSSK)

Ukazovateľ	2016	2017	2018	2019	2020
Celková úhrada za dopravné služby vo verejnom záujme objednané štátom (potreba financovania) v tis. €	243 956	247 688	263 119	291 779	318 121

Zdroj:[10]

Vývoj nákladov a tržieb v MHD

Mestskú hromadnú dopravu v mestách Martin, Vrútky, Čadca a Kysucké Nové Mesto zabezpečuje dopravca SAD Žilina, a.s. V mestách Liptovský Mikuláš, Ružomberok a Dolný Kubín zabezpečuje MHD dopravca ARRIVA Liorbus, a.s.

MHD Martin obsluhuje prostredníctvom 26 autobusových liniek mestá Martin, Vrútky a obce Bystrička, Lipovec a Turčianske Kľačany. Percentuálne prerozdelenie straty medzi mestami a obcami je nasledovné:

Martin	90,533 %
Vrútky	7,550 %
Bystrička	0,848 %
Lipovec	0,530 %
Turčianske Kľačany	0,539 %

V rámci MHD Čadca je dopravná obslužnosť zabezpečovaná prostredníctvom štyroch autobusových liniek a v rámci MHD Kysucké Nové Mesto prostredníctvom troch autobusových liniek.

Mesto Liptovský Mikuláš obsluhuje 14 liniek MHD, mesto Ružomberok obsluhuje 7 liniek MHD a mesto Dolný Kubín obsluhuje 8 liniek MHD.

MHD Žilina

V meste Žilina zabezpečuje mestskú hromadnú dopravu Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. je spoločnosťou, v ktorej má mesto Žilina 100% podiel. Prevádzka MHD je vykonávaná na 8 trolejbusových a 11 autobusových linkách (+2 zamestnanecké linky na prepravu zamestnancov spoločnosti KIA motors Slovakia, MOBIS Slovakia a ďalších pridružených spoločností do ich výrobných závodov v Teplicke nad Váhom).

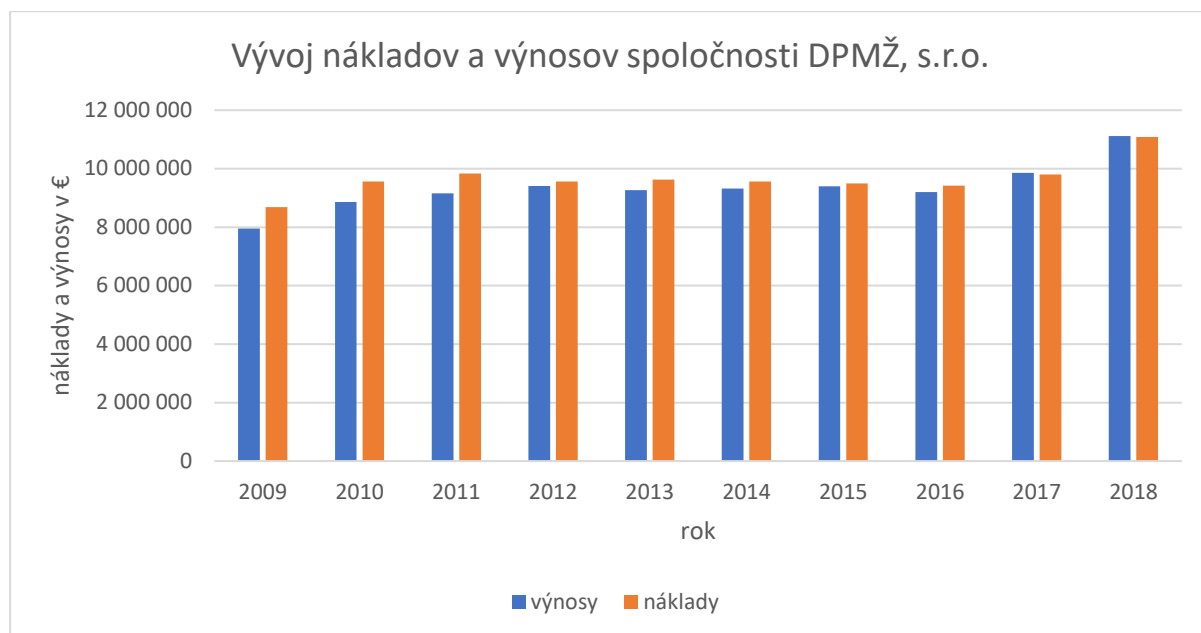
V nasledujúcej tabuľke je uvedené porovnanie vybraných ukazovateľov spoločnosti DPMŽ, s.r.o. v rokoch 2018 a 2017. Výnosy spoločnosti dosiahli k 31.12.2018 výšku 11 115 614 €. Významnými položkami výnosov sú tržby z predaja cestovných lístkov MHD v sume 2 690 901 €, výnosy zo zmluvnej a zájazdovej dopravy vo výške 387 910 €, výnosy z reklamy v sume 162 764 €, vyrovnanie straty z poskytovaných výkonov vo verejnom záujme (príspevok na prevádzku MHD) vo výške 4 981 240 €, príspevok na prevádzku verejného osvetlenia vo výške 1 080 000 €, výnosy z pokút prepravnej kontroly v sume 68 299 €, výnosy z kapitálových dotácií a ostatné výnosy vo výške 1 744 500 €. Náklady spoločnosti boli k 31.12.2018 evidované vo výške 11 080 672 €.

Tab. 75 Porovnanie vybraných ukazovateľov spoločnosti DPMŽ, s.r.o.

Ukazovateľ	Merná jednotka	2018	2017	Porovnanie 2018/2017 (%)
Výnosy spoločnosti	€	11 115 614	9 854 354	112,80
Náklady spoločnosti	€	11 080 672	9 806 081	112,99
Výsledok hospodárenia	€	34 942	48 273	72,38
Vyrovnanie straty z poskytovaných výkonov vo verejnom záujme	€	4 981 240	4 474 000	111,34
Investície spoločnosti	€	16 630 854	4 695 239	354,27
Fyzický počet zamestnancov spoločnosti	osoby	268	261	102,68
Počet prepravených osôb MHD	v tis. os.	12 053	11 650	103,46
Počet ubehnutých kilometrov MHD	v tis. km	3 564	3 527	101,05

Zdroj:[6]

Obrázok 18 graficky znázorňuje postupný nárast nákladov a výnosov spoločnosti DPMŽ, s.r.o. za obdobie od roku 2009 do roku 2018.



Obr. 18 Vývoj výnosov a nákladov spoločnosti DPMŽ za obdobie rokov 2009 – 2018 [6]

Najvýznamnejšími nákladovými položkami sú osobné náklady, odpisy majetku, spotreba energie a materiálu. V medziročnom porovnaní rokov 2018 a 2017 zaznamenala spoločnosť DPMŽ nárast celkových vynaložených nákladov na prevádzku spoločnosti o 12,99 %, čo v absolútnom vyjadrení predstavuje sumu 1 274 591 €.

Tab. 76 Vývoj nákladových položiek v roku 2018 a 2017

Názov položky	Rok 2018 (€)	Rok 2017 (€)
Spotreba materiálu	1 066 231	1 118 997
Spotreba energie	1 219 807	1 268 539
Opravy a udržiavanie	485 161	501 967
Ostatné služby	405 932	402 720
Osobné náklady	5 107 019	4 884 723
Odpisy majetku	2 449 309	1 285 362
Nákladové úroky	167 330	199 216
Ostatné náklady	179 883	144 557
Náklady spolu	11 080 672	9 806 081

Zdroj: [6]

Tržby z MHD dosiahli v roku 2018 spolu 2 759 200 €, čo je o 281 816 € menej ako v roku 2017 €. Najväčšiu časť tržieb z MHD (97,52%) tvoria tržby z predaja cestovných lístkov

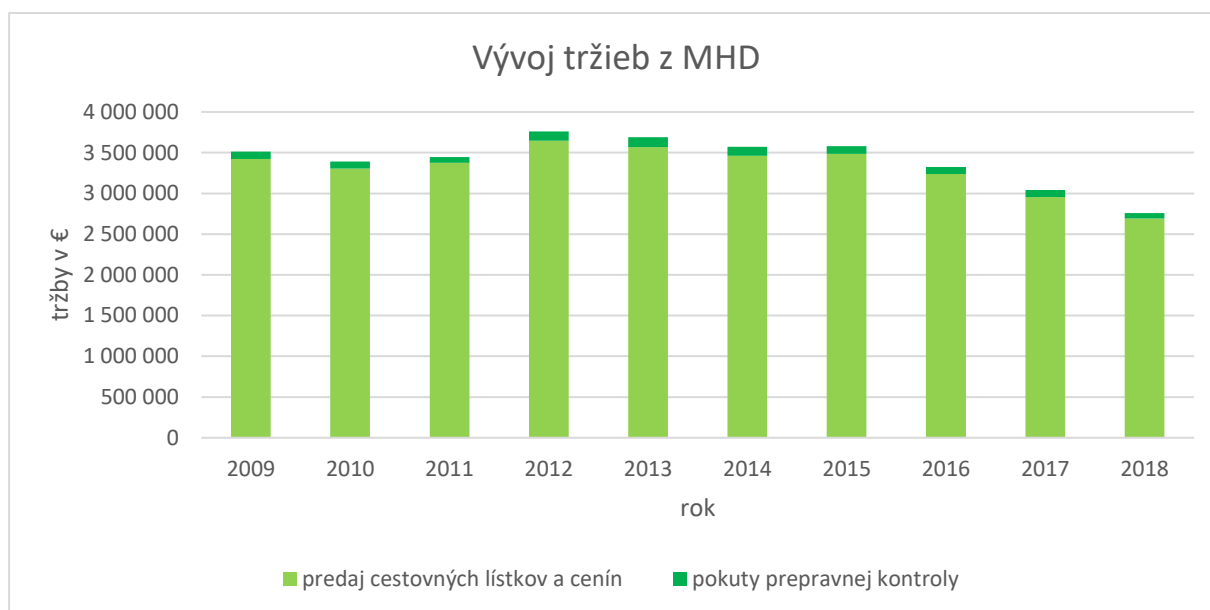
a cenín a to 2 690 901 €, zvyšnú časť (2,48%) tvoria tržby za pokuty prepravnej kontroly. Z tržieb za predaj cestovných lístkov a cenín tvoria 72,72 % tržby za predaj jednorazových CL a 27,28 % tržby za predaj predplatných CL.

Tab. 77 Vývoj tržieb z MHD v roku 2018 a 2017

Názov položky	2018 (€)	2017 (€)	Porovnanie 18/17 (%)
Tržby z MHD	2 759 200	3 041 016	90,73
Predaj cestovných lístkov a cenín	2 690 901	2 955 729	91,04
<i>z toho predaj jednorazových CL</i>	<i>1 956 848</i>	<i>2 108 938</i>	<i>92,79</i>
<i>predplatných CL</i>	<i>734 053</i>	<i>846 791</i>	<i>86,69</i>
pokuty prepravnej kontroly	68 299	85 287	80,08

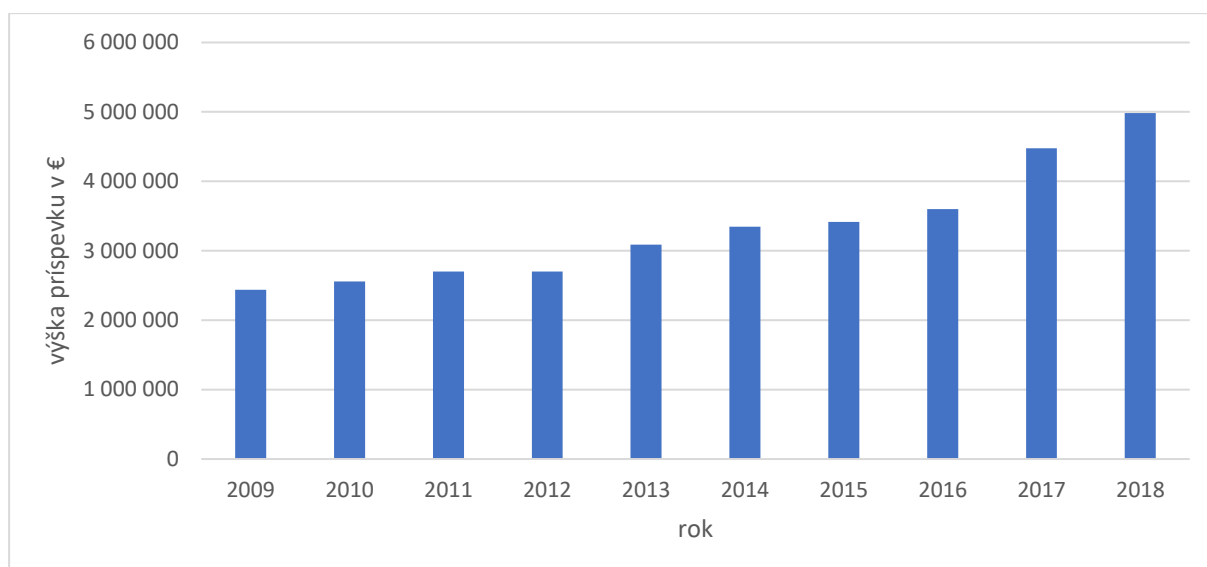
Zdroj: [6]

Nasledujúci graf znázorňuje vývoj tržieb z MHD za obdobie od roku 2009 do roku 2018. K výraznejšiemu poklesu tržieb došlo v posledných troch rokoch. Značný vplyv na pokles tržieb malo zavedenie bezplatnej prepravy pre vybrané vekové skupiny obyvateľov s trvalým pobytom v meste Žilina.



Obr. 19 Vývoj tržieb z MHD za obdobie rokov 2009 – 2018 [6]

V priebehu roka 2018 bol zo strany Mesta Žilina poskytovaný príspevok na prevádzku mestskej hromadnej dopravy vo výške 4 981 240 €, čo je o 507 240 € viac ako v roku 2017. Výška poskytnutých finančných príspevkov zo strany Mesta Žilina na vyrovnanie straty z poskytovaných výkonov vo verejnom záujme sa každý rok zvyšuje.



Obr. 20 Vývoj výšky príspevku mesta Žilina na poskytované dopravné výkony vo verejnom záujme za obdobie rokov 2009 – 2018 [6]

4.2 Návrh tarify IDS ŽSK

Cieľom zavedenia integrovaného dopravného systému je posilnenie konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave. Jedným z kritérií, na základe ktorých sa cestujúci rozhodne, či využije služby verejnej osobnej dopravy je cena. Cena cestovného nepokrýva celú výšku nákladov. Zdrojom financovania IDS ŽSK sú tržby z cestovného a úhrada nákladov súvisiacich s výkonmi vo verejnom záujme (dotácia zo štátneho rozpočtu, rozpočtu Žilinského samosprávneho kraja a rozpočtu miest).

Tarifná štruktúra IDS ŽSK spoločne s cenníkom IDS ŽSK tvoria dva základné prvky Tarify IDS ŽSK. Tarifnú štruktúru a tarifný cenník IDS ŽSK schvaľujú jednotliví objednávateľia najprv samostatne v rámci svojej určenej pôsobnosti a potom ako celok kompetentným orgánom organizátora IDS ŽSK (valným zhromaždením). Tarifnú štruktúru a tarifný cenník sú potom všetci zapojení dopravcovia povinní zmluvne rešpektovať a dodržiavať.

Tarifná štruktúra IDS ŽSK je konštruovaná tak, aby na území miest so systémami MHD mohli lokálnu tarifnú politiku ovplyvňovať do značnej miery samotné mestá. Tarifná štruktúra umožňuje realizovať v jednotlivých mestách rôzne ceny a rôzne zľavy.

Zľavy uplatnené v Tarife IDS ŽSK vychádzajú jednak z aktuálnej legislatívy SR a jednak z rozhodnutia objednávateľov (zľavy nad rámec legislatívy).

Tarifná štruktúra navrhnutá pre IDS ŽSK vychádza z tarifnej štruktúry integrovaného dopravného systému Moravskosliezského kraja ODIS, kde sa používa v reálnej prevádzke od 3.4.2011 bez systémových problémov.

Rozdelenie územia Žilinského samosprávneho kraja na tarifné zóny

Územie Žilinského samosprávneho kraja je rozdelené na tarifné zóny typu MESTO a REGIÓN. Zónové usporiadanie musí byť pre cestujúcich prehľadné a je vytvorené tak, aby približne rovnaká vzdialenosť zodpovedala rovnakému počtu zón.

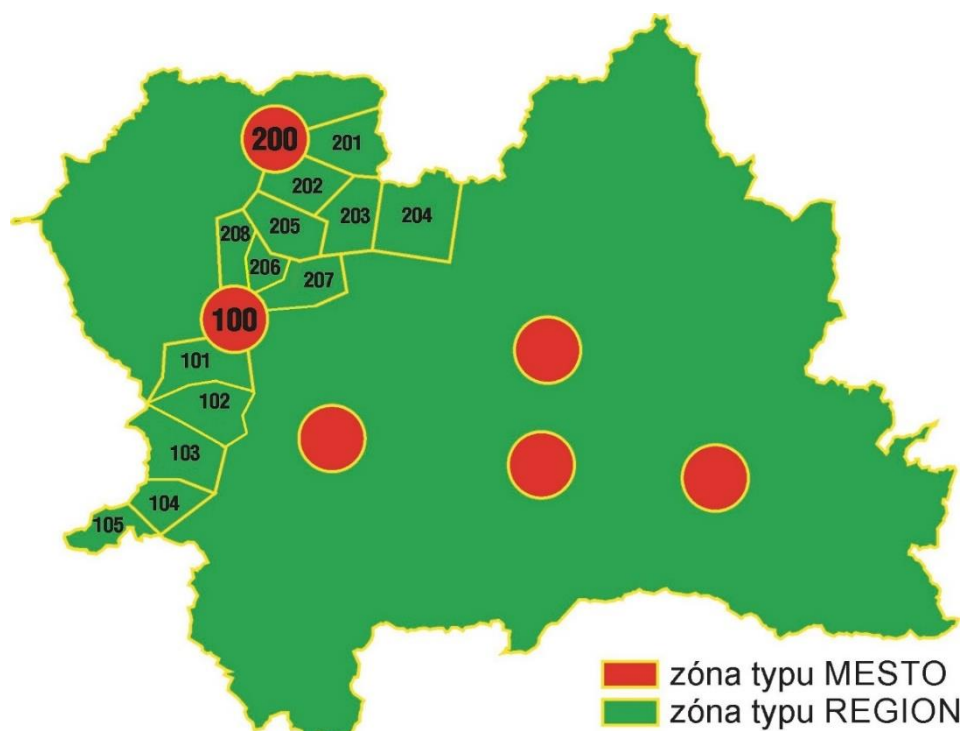
Charakteristika zóny MESTO

Zóna MESTO je vymedzená spravidla katastrálnym územím príslušného mesta, t.j. jej veľkosť je daná veľkosťou mesta. Je zriaďovaná vtedy, keď príslušné mesto súčasne prevádzkuje systém MHD, ktorý je súčasťou IDS ŽSK. O výške cestovného rozhoduje príslušný orgán mesta a schválený cenník je záväzný pre všetky druhy verejnej dopravy na danom území.

Charakteristika zóny REGIÓN

Veľkosť zóny REGIÓN sa meria dĺžkou najdlhšieho úseku verejnej dopravy, ktorý dosahuje spravidla cca 5 – 10 km. Je zriaďovaná všade tam, kde nie je zriadená zóna MESTO. Jedna obec nikdy nie je rozdelená na viac zón. O výške cestovného rozhoduje príslušný orgán kraja so súhlasom objednávateľa železničných dopravných služieb na území kraja a schválený cenník je záväzný pre všetky druhy verejnej dopravy na danom území.

V rámci pilotného projektu sú vybraté 2 oblasti, ktoré budú do IDS ŽSK zapojené ako prvé. Ide o reláciu Žilina – Čadca v oblasti Kysúc (Etapa I.A) a o reláciu Žilina – Rajec (Čičmany) v oblasti Horného Považia (Etapa I.B). Následne sa do IDS zapoja zvyšné neintegrované oblasti Kysúc a Horného Považia a postupne ďalšie regióny Turiec, Liptov, Orava a „Funkčný región“ Trenčiansky samosprávny kraj. Oblasť pilotného územia obsahuje zóny MESTO Žilina a MESTO Čadca a 13 zón typu REGIÓN.



Obr. 21 Schéma zónového členenia IDS ŽSK – zóny pre pilotné územie [7]

Tarifa IDS ŽSK obsahuje:

- predplatné cestovné lístky,
- jednorazové cestovné lístky pre tarifnú oblasť MESTO Žilina,
- turistické cestovné lístky,
- dovozné cestovné lístky.

Predplatné cestovné lístky

Tarifa IDS ŽSK sa v prvej fáze zavádzania IDS zameriava predovšetkým na pravidelných cestujúcich.

Predplatné cestovné lístky sú zónové. PCL platia v rámci zakúpených zón a ich obdobia platnosti (cez pracovné dni, cez víkendy a sviatky) na neobmedzený počet ciest na linkách zaradených do IDS ŽSK. Ceny predplatných cestovných lístkov sú stanovené v závislosti od obdobia platnosti, počtu, typu precestovaných zón a druhu cestovného. Tarifné zóny sú členené na zóny typu REGIÓN a MESTO.

Ceny predplatných cestovných lístkov s dlhšou časovou platnosťou (90-dňové, 365-dňové) sú odvodené od 30 dňových predplatných cestovných lístkov. Ceny PCL s dlhšou časovou platnosťou musia byť stanovené takým spôsobom, aby boli cenovo výhodnejšie v porovnaní s predplatnými cestovnými lístkami na kratšie časové obdobie. Cieľom je motivovanie cestujúcich pravidelne využívať verejnú osobnú dopravu.

Celková cena PCL sa stanoví ako súčet cien precestovaných tarifných zón. Do ceny PCL sa započítavajú aj tarifné zóny, cez ktoré spoj iba prechádza a nemá v nich zastávku.

Druhy PCL podľa časovej platnosti:

- PCL na 30 dní,
- PCL na 90 dní,
- PCL na 365 dní.

Druhy PCL podľa prenosnosti:

- neprenosné predplatné cestovné lístky sú základné a zľavnené a sú vydávané na neprenosné BČK (BČK s fotografiou),
- prenosné predplatné cestovné lístky sú vydávané na prenosné BČK (BČK bez fotografie), prenosný PCL nie je viazaný na meno držiteľa, môže ho využívať viacero osôb, pri jednej ceste môže naň cestovať maximálne 1 osoba.

Tab. 78 Návrh cenníka 30-dňových predplatných cestovných lístkov v IDS ŽSK

Tarifná oblasť	zóna	PCL na 30 dní		
		základný	zľavnený	prenosný
REGIÓN, MESTO Čadca	zóna REGIÓN/MESTO Čadca zakúpená samostatne	13,00 €	8,00 €	17,00 €
	zóna REGIÓN/MESTO Čadca zakúpená v kombinácii s akoukoľvek ďalšou zónou alebo viacerými zónami	9,00 €	6,00 €	12,00 €
MESTO Žilina	zóna 99 (nezahŕňa MHD)	9,00 €	6,00 €	12,00 €
	zóna 100 (zahŕňa MHD)	17,00 €	11,00 €	22,00 €

*Ceny sú zatiaľ orientačné, konečná výška sadzieb bude závisieť od dohody jednotlivých objednávateľov.

Zdroj: [7]

Tab. 79 Návrh cenníka 90-dňových predplatných cestovných lístkov v IDS ŽSK

Tarifná oblasť	zóna	PCL na 90 dní		
		základný	zľavnený	prenosný
REGIÓN, MESTO Čadca	zóna REGIÓN/MESTO Čadca zakúpená samostatne	35,00 €	22,00 €	46,00 €
	zóna REGIÓN/ MESTO Čadca zakúpená v kombinácii s akoukoľvek ďalšou zónou alebo viacerými zónami	24,00 €	15,00 €	32,00 €
MESTO Žilina	zóna 99 (nezahŕňa MHD)	24,00 €	15,00 €	32,00 €
	zóna 100 (zahŕňa MHD)	46,00 €	29,00 €	60,00 €

*Ceny sú zatiaľ orientačné, konečná výška sadzieb bude závisieť od dohody jednotlivých objednávateľov.

Zdroj: [7]

Tab. 80 Návrh cenníka 365-dňových predplatných cestovných lístkov v IDS ŽSK

Tarifná oblasť	zóna	PCL na 365 dní		
		základný	zľavnený	prenosný
REGIÓN, MESTO Čadca	zóna REGIÓN/MESTO Čadca zakúpená samostatne	124,00 €	77,00 €	161,00 €
	zóna REGIÓN/MESTO Čadca zakúpená v kombinácii s akoukoľvek ďalšou zónou alebo viacerými zónami	86,00 €	53,00 €	111,00 €
MESTO Žilina	zóna 99 (nezahŕňa MHD)	86,00 €	53,00 €	111,00 €
	zóna 100 (zahŕňa MHD)	162,00 €	101,00 €	210,00 €

*Ceny sú zatiaľ orientačné, konečná výška sadzieb bude závisieť od dohody jednotlivých objednávateľov.

Zdroj: [7]

Jednorazové cestovné lístky pre tarifnú oblasť MESTO Žilina

Jednorazové cestovné lístky pre tarifnú oblasť MESTO Žilina sú v rámci tejto tarifnej oblasti a času ich platnosti prenosné a budú sa predávať vo forme:

- elektronických jednorazových cestovných lístkov (sú nahraté do čipu BČK, v autobusoch PAD a MHD sú hradené iba z EP),
- papierových jednorazových cestovných lístkov.

Platnosť JCL je 60 min. od jeho označenia vo vozidlách MHD ZA (papierové JCL zakúpené v predpredaji) alebo zakúpenia (elektronické JCL zakúpené v označovačoch vo vozidlách MHD ZA a JCL zakúpené v autobusoch PAD, v osobných pokladniciach a vo vlakoch z POP).

Tab. 81 Návrh cenníka jednorazových cestovných lístkov pre tarifnú oblasť MESTO Žilina

Druh cestovného lístka	základný	zľavnený
Elektronický jednorazový CL – 60 min.	0,60 €	0,35 €

Papierový jednorazový CL – 60 min.	0,70 €	0,45 €
------------------------------------	--------	--------

**Ceny sú zatiaľ orientačné, konečná výška sadzieb bude záležať od dohody jednotlivých objednávateľov.*

Zdroj: [7]

Turistické cestovné lístky

Turistické cestovné lístky sú v rámci ich oblastnej a časovej platnosti prestupné a platia na neobmedzený počet ciest na linkách všetkých dopravcov, ktoré sú zaradené do IDS ŽSK.

Tarifa IDS ŽSK obsahuje 3 druhy turistických cestovných lístkov:

- 24-hodinový turistický cestovný lístok s platnosťou pre tarifnú oblasť MESTO Žilina,
- 24-hodinový sieťový turistický cestovný lístok s platnosťou v celom integrovanom systéme (vo všetkých zónach),
- 72-hodinový sieťový turistický cestovný lístok s platnosťou v celom integrovanom systéme (vo všetkých zónach).

Tab. 82 Návrh cenníka turistických cestovných lístkov v IDS ŽSK

Druh cestovného lístka	základný	zľavnený
24-hodinový cestovný lístok s platnosťou pre tarifnú oblasť MESTO Žilina	2,00 €	1,20 €
24-hodinový sieťový cestovný lístok	5,00 €	3,00 €
72-hodinový sieťový cestovný lístok	14,00 €	8,00 €

**Ceny sú zatiaľ orientačné, konečná výška sadzieb bude záležať od dohody jednotlivých objednávateľov.*

Zdroj: [7]

Dovozné cestovné lístky

Dovozné cestovné lístky sú prestupné a sieťové (platia vo všetkých zónach 180 min.). Pre dovozný je stanovená jednotná tarifná sadzba pre celé územie IDS ŽSK. Dovozný cestovný lístok platí spolu s cestovným lístkom pre osobu a je prestupný v zónach, na ktoré je zakúpený cestovný lístok pre osobu. Dovozné je cena za prepravu batožiny a živých spoločenských zvierat.

Plateniu dovozného podliehajú:

- batožiny, ktorých rozmery presahujú veľkosť 30 x 40 x 60 cm,
- batožiny tvaru dosky presahujúcej rozmery 5 x 100 x 80 cm,
- batožiny tvaru valca, ktorých rozmery presahujú dĺžku 150 cm a priemer 20 cm,
- batožina presahujúca hmotnosť 15 kg,
- dovoznému podliehajú všetky batožiny, ktorých čo i len jeden rozmer presiahne uvedené veľkosti alebo hmotnosť 15 kg,
- detský kočík bez dieťaťa,
- pes prepravovaný bez schránky s výnimkou psa so špeciálnym výcvikom,
- živé spoločenské zvieratá prepravované v schránke s pevným dnom, ktorá presahuje rozmery 30 x 40 x 60 cm.

Plateniu dovozného nepodliehajú:

- batožiny nepresahujúce stanovené rozmery alebo stanovenú hmotnosť,
- živé spoločenské zvieratá prepravované v schránke s pevným dnom nepresahujúcej rozmery 30 x 40 x 60 cm,
- pes so špeciálnym výcvikom,
- invalidný vozík držiteľa preukazu ŤZP, ŤZP-S,
- detský kočík s dieťaťom.

Tab. 83 Návrh cenníka dovozných cestovných lístkov v IDS ŽSK

Tarifná oblasť	Dovozné
celé územie – platnosť 180 min	0,35 €

**Ceny sú zatiaľ orientačné, konečná výška sadzieb bude závisieť od dohody jednotlivých objednávateľov.*

Zdroj: [7]

Druhy cestovného podľa tarifyných skupín

Štruktúra tarifyných skupín v návrhu tarify IDS ŽSK vychádza z vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby SR č. 5/2020 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávaní verejnej osobnej dopravy.

Základné cestovné:

Za základné cestovné sa podľa tarify IDS ŽSK prepravujú osoby, ktoré nemajú nárok na zľavnené cestovné alebo bezplatné cestovné.

Zľavnené cestovné:

Nárok na zľavnené cestovné podľa tarify IDS ŽSK na všetkých linkách a úsekoch liniek zaradených do IDS ŽSK majú:

- deti od 6 do 16 rokov veku,
- žiaci a študenti do 26 rokov veku:
 - žiaci základných a stredných škôl podľa zákona č. 245/2008 Z.z. o výchove a vzdelávaní (školský zákon) a o zmene a doplnení niektorých predpisov v dennej forme štúdia,
 - študenti vysokých škôl podľa zákona č. 131/2002 Z.z. o vysokých školách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v dennej forme štúdia.
 - žiaci a študenti študujúci v zahraničí, ktorých štúdium sa považuje za rovnocenné so štúdiom na školách zriadených v SR,
- seniori od dovŕšenia dôchodkového veku,
- osoby s ťažkým zdravotným postihnutím (držitelia preukazov ŤZP, ŤZP-S, sprievodcovia ŤZP-S).

Bezplatné cestovné:

Nárok na bezplatné cestovné podľa tarify IDS ŽSK na všetkých linkách a úsekoch liniek zaradených do IDS ŽSK majú len deti do šiestich rokov veku.

Jednorazové cestovné REGIÓN

Okrem poskytnutia výhodnejšieho predplatného cestovného pravidelným cestujúcim je v rámci IDS nevyhnutné aj zavedenie jednotného prestupného jednorazového cestovného v oblasti REGIÓN, čo umožňuje kilometrická tarifa. Ceny jednorazových cestovných lístkov sa stanovujú v závislosti od precestovanej vzdialenosti. Cestujúci zaplatí za tarifnú vzdialenosť, ktorú skutočne precestuje. Je určená základná sadzba a sadzba za každý začatý km tarifnej vzdialenosti a prestupný čas. Cena cestovného sa vypočíta ako súčet základnej sadzby a súčinu sadzby za tarifný kilometer a prejdenej tarifných kilometrov, podľa vzorca:

$$JCL = ZS + (S_{km} \cdot km)$$

Cestujúci, ktorý prestúpi do 30 min. v ďalšom spoji zaplatí cenu cestovného lístka zníženú o sadzbu základného cestovného, teda zaplatí iba sadzbu za každý ďalší tarifný kilometer. Cena cestovného za rovnakú tarifnú vzdialenosť pri cestovaní s prestupom bude rovnaká ako cena pri cestovaní bez prestupu.

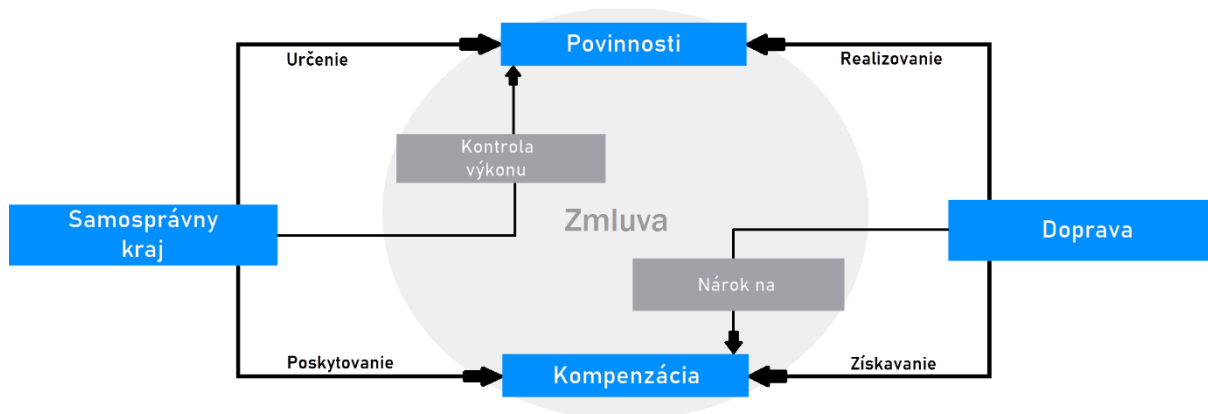
4.3 Spôsob výpočtu a poskytovania príspevku z verejného rozpočtu

Žilinský samosprávny kraj je v zmysle platnej legislatívy objednávatelom dopravných služieb v pravidelnej autobusovej doprave, čo znamená, že je garantom dopravnej obslužnosti svojho územia. Na základe uzatvorených zmlúv o službách vo verejnom záujme s vybranými dopravnými spoločnosťami financuje vzniknutú stratu z objednaných dopravných výkonov. ŽSK je zároveň nositeľom sociálnej politiky v oblasti stanovenia výšky cestovného, či už základného alebo osobitného – zľavneného cestovného.

ŽSK zabezpečuje PAD v Žilinskom kraji prostredníctvom externých dopravných spoločností. Tieto služby za štandardných trhových podmienok nie sú pre súkromný sektor dostatočne zaujímavé, nakoľko autobusová obsluha ŽSK nie je schopná generovať dostatočné peňažné príjmy. ŽSK tak zabezpečuje dopravcom úhradu straty, vyplývajúcu z prevádzkovania stratových služieb a primeraný zisk z dôvodu regulovaných cien za cestovné.

Situácia na trhu PAD sa v posledných rokoch mení, znižuje sa počet cestujúcich, zvyšujú sa oprávnené náklady zazmluvnených dopravcov, pričom výsledkom je významné zvyšovanie úhrady straty za poskytované služby v PAD zo strany ŽSK. V tejto situácii by bolo vhodné vyvodit' aj zodpovednosť obcí pri zaisťovaní dopravnej obslužnosti území.

Na Obr. 22 je zobrazený vzťah samosprávneho kraja s dopravcami PAD.



Obr. 22 Zobrazenie vzťahu samosprávneho kraja a dopravcu [18]

Rozsah spolupráce so susednými krajinami v oblasti verejnej dopravy bude závislý predovšetkým na plánoch dopravnej obslužnosti týchto krajov.

Výber dopravcov a zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme

- Problematiku zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave priamo upravuje Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave.
- Poskytované dopravné služby musia byť obstarané v zmysle postupov spravodlivej verejnej súťaže a zavesené v Úradnom vestníku Európskej únie najmenej rok pred uvedením výzvy na predkladanie ponúk. Samotný proces prípravy verejného obstarávania podľa nariadenia EP a Rady č. 1370/2007 vyžaduje určitý čas. Proces by mal vo všeobecnosti začať ešte počas platnosti uzatvorených zmlúv, aby sa nestalo, že nebude zabezpečená dopravná obslužnosť. V zmysle uvedeného nariadenia musia byť minimálne rok pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov alebo pred priamym zadáním, uverejnené povinne stanovené informácie v Úradnom vestníku Európskej únie.
- Verejné služby, ktoré sú predmetom uzatvárajúcej zmluvy, by mali s ostatnými verejnými službami tvoriť dopravne previazanú sieť a ich zadanie by malo vychádzať z Plánu dopravnej obslužnosti. Predpokladá sa, že kvalitne spracovaný dopravný plán vytvára preukázateľný podklad pre hospodárne a účelné zaistenie dopravnej obslužnosti a vzájomnú spoluprácu objednávateľov z pozície štátu, krajov a obcí. Dopravná obslužnosť by mala byť následne zaistená predovšetkým chrbticovými spojmi verejnej dráhovej osobnej dopravy.

Zmluva o službách vo verejnom záujme

Účelom zmluvy o službách je zabezpečiť verejnosti bezpečné, efektívne a kvalitné dopravné služby za určené základné cestovné, ich primeranú výkonnosť podľa potrieb dopravnej obslužnosti územia a zohľadniť sociálne a environmentálne faktory a ciele regionálneho rozvoja, ak nie sú zabezpečené dopravcami pravidelnej dopravy na komerčnom základe.

Povinný obsah zmluvy o službách:

Zmluva o službách s dopravcom pravidelnej dopravy musí mať písomnú formu. Ak osobitný predpis neustanovuje inak, zmluva o službách obsahuje najmä:

- a) presné vymedzenie záväzku, najmä vymedzenie územia alebo autobusových liniek, rozsah prepráv a ich časové rozloženie počas dňa a týždňa, ako aj povahu a rozsah výlučných práv, ak boli dohodnuté,
- b) prípustnosť plnenia záväzku vykonávaným dopravcom alebo subdodávateľom a vymedzenie jeho podielu na prevádzkovaní autobusovej linky,
- c) tarifu, najmä maximálnu sadzbu základného cestovného a cestovného vybraných skupín cestujúcich,
- d) spôsob výpočtu príspevku a harmonogram jeho postupnej úhrady,
- e) spôsob kontroly plnenia záväzku a spôsob vykazovania jeho plnenia,
- f) nápravné opatrenia a možné sankcie za neplnenie záväzku,
- g) platnosť zmluvy,
- h) požiadavky na normy kvality a bezpečnosti pravidelnej dopravy vo verejnom záujme.

Ekonomický princíp zmluvných vzťahov

Ekonomický princíp objednávaných výkonov vo verejnom záujme v zmysle uzatvorených zmlúv o službách s dopravnými spoločnosťami je založený na nižšie uvedenom základnom vzorci (verejný záujem umožňuje úhradu preukázateľnej straty PS):

$$PS = (N+PZ) - (T+DV) \quad [€]$$

pričom:

N – náklady za poskytované služby (výška nákladov je závislá od objemu objednaných dopravných výkonov, dopravné výkony sú určené v zmysle Plánu dopravnej obslužnosti a schválených platných cestovných poriadkov) [€]

PZ – primeraný zisk [€]

T – tržby (peňažné príjmy za prepravné výkony) [€]

DV – ďalšie výnosy (peňažné príjmy za ostatné výkony, služby a činnosti) [€].

Výška úhrady preukázateľnej straty je priamo závislá od nákladov dopravných spoločností vynaložených na realizáciu služieb vo verejnom záujme a výnosov z tržieb v rámci poskytovaných dopravných služieb. Náklady zmluvných dopravcov sa môžu v závislosti na zmene objemu dopravných výkonov deliť na fixné (nezávislé od dopravného výkonu, so zmenou objemu výkonov sa nemenia) a variabilné (závislé od objemu výkonov). Samotná výška tržieb je vo všeobecnosti priamo závislá od prepraveného počtu cestujúcich a od stanovenej výšky cestovného.

Súčasťou zmluvy o službách môžu byť osobitné dojednania napr. o investíciách dopravcu do vozidlového parku, odbavovacích zariadení príp. do tarifno-informačného systému ako i o postupe a spôsobe vyrovnania pri nepredvídaných skutočnostiach (COVID-19).

Súčasný stav v rámci uzatvorených zmlúv o službách vo verejnom záujme

„Zmluva o službách vo verejnom záujme vo vnútroštátnej pravidelnej autobusovej doprave - prímestskej na území dopravných regiónov Kysuce, Horné Považie a Turiec“ č. 1051/2019/OD (SAD Žilina, a. s.)

- Platnosť od 30.11.2019 do uplynutia posledného kalendárneho dňa mesiaca, v ktorom mesiaci uplynie lehota pätnástich (15) mesiacov nasledujúcich po dni, v ktorom ŽSK na svojom webovom sídle alebo v centrálnom registri zmlúv zverejní poslednú zmluvu uzatvorenú ŽSK s Novým dopravcom na posledný z regiónov Kysuce, Horné Považie a Turiec na území ŽSK, zverejnenie ktorých bude výsledkom pripravovaného verejného obstarania služieb prímestskej autobusovej dopravy vo verejnom záujme rozdelenej na časti - regióny Kysuce, Horné Považie a Turiec na území ŽSK, na obdobie viac ako 8 rokov v súlade so zákonom č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní, najviac však na dobu piatich (5) rokov odo dňa jej uzavretia.
- Zmluva je uzatvorená ako výsledok priameho rokovacieho konania podľa § 81 písm. c) zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov na predmet zákazky: „Obstaranie dopravcu pre poskytovanie služieb prímestskej autobusovej dopravy vo verejnom záujme pre ŽSK v rámci regiónov Kysuce, Horné Považie, Turiec a Orava na obdobie rokov 2020 - 2022“.

„Zmluva o službách prímestskej autobusovej dopravy vo verejnom záujme v dopravnom regióne Liptov“ č. 1053/2019/OD (ARRIVA Liorbus, a. s.)

- Platnosť od 30.11.2019 po dobu 24 mesiacov s možnosťou predĺženia formou uplatnenia 12 mesačnej opcie.
- Zmluva je uzatvorená medzi Objednávateľom a Dpravcom v súlade s § 21 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 v znení neskorších zmien, v súlade so zákonom č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 269 ods. 2 zákona č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov a je uzatvorená ako výsledok verejného obstarávania, ktoré uskutočnil Objednávateľ postupom verejnej súťaže podľa § 66 ods. 7 zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov na predmet nadlimitnej zákazky s názvom: „Poskytovanie služieb prímestskej autobusovej dopravy vo verejnom záujme pre ŽSK v rámci regiónov Liptov na obdobie rokov 2020-2021“.

„Zmluva o službách prímestskej autobusovej dopravy vo verejnom záujme v dopravnom regióne Orava“ č. 1054/2019/OD (ARRIVA Liorbus, a. s.)

- Platnosť od 30.11.2019 po dobu 24 mesiacov s možnosťou predĺženia formou uplatnenia 12 mesačnej opcie.
- Táto zmluva je uzatvorená medzi Objednávateľom a Dopravcom v súlade s § 21 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 v znení neskorších zmien, v súlade so zákonom č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 269 ods. 2 zákona č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov. Táto Zmluva je uzatvorená ako výsledok priameho rokovacieho konania podľa § 81 písm. c) zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov na predmet zákazky: „Obstaranie dopravcu pre poskytovanie služieb prímestskej autobusovej dopravy vo verejnom záujme pre ŽSK v rámci regiónov Kysuce, Horné Považie, Turiec a Orava na obdobie rokov 2020 – 2022“.

Ďalší postup pri objednávaní výkonov vo verejnom záujme

Na základe platnej európskej, či slovenskej legislatívy, by mala nastať postupná podpora otvárania trhu, čoho priamym následkom v priebehu nasledujúcich niekoľkých rokov je plynule nahradiť princíp priamych zadaní. Platná právna úprava v tejto oblasti by mala zabezpečiť prechod do systému poskytovania verejných služieb v doprave na základe výberových konaní (verejného obstarávania). Správne nastavené konkurenčné prostredie by malo byť prospešné pre objednávateľov dopravných služieb, ako aj pre koncových užívateľov dopravných služieb, ktorými sú cestujúci. Priame zadania budú následne predstavovať len výnimku z obecného pravidla a bude možné ich uplatniť len vo výnimočných prípadoch.

Pravidlá pre uplatnenie jednotlivých právnych noriem pri uzatváraní nových zmlúv

Pri zabezpečovaní verejných služieb verejnou linkovou dopravou je potrebné rozlišovať prípady, kedy cestujúci platia dopravcovi cestovné, dopravcovi je poskytovaná z verejného rozpočtu kompenzácia a hradená kompenzácia nevylučuje obchodné riziko dopravcu spojené s výškou tržieb z cestovného alebo naopak, na dopravcu nie je prenášané riziko spojené s tržbami. Na základe vyššie uvedeného rozlišujeme dva typy zmlúv a to sú v prvom prípade netto zmluvy a v druhom prípade, bez rizika tržieb, brutto zmluvy. Hranica medzi brutto zmluvami, netto a zmiešanými typmi zmlúv sa pre zvolenie postupu uzatvárania zmluvy určuje tak, že k netto a zmiešaným zmluvám radíme zmluvy, ktoré nevylučujú obchodné riziko spojené s výškou tržieb z cestovného. Aby bolo možné hovoriť o tom, že určitá zmluva takéto riziko nevylučuje, riziko by nemalo byť len formálne či teoretické a potenciálna strata dopravcu len symbolická či zanedbateľná. Ak sa jedná o brutto zmluvu, ide o zmluvu vylučujúcu obchodné riziko dopravcu spojené s výškou tržieb z cestovného.

Nakoľko ŽSK plánuje budovať IDS a pre tieto účely založil obchodnú spoločnosť, vo všeobecnosti sa odporúča používať typy zmlúv brutto, nakoľko zodpovednosť za výšku tržieb sa prenáša prostredníctvom spoločnej delby tržieb na základe spoločnej tarify prostredníctvom integrátora na jednotlivých objednávateľov. V systéme netto zmlúv je veľmi ťažké regulovať výšku a spôsob spoločnej tarify, ako aj určovať nárok na zľavy.

Taktiež je veľmi dôležité z pohľadu európskej legislatívy rozlišovať, či ide o zmluvy koncesné.

Aby boli splnené aj požiadavky zákona č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní, dávame do pozornosti Metodické usmernenie Úradu pre verejné obstarávanie č. 8780- 5000/2016, podľa ktorého pokiaľ ide o vzťah medzi nariadením (ES) č. 1370/2007 a smernicami o verejnom obstarávaní, resp. zákonom č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní, je dôležité rozlišovať medzi zákazkami na poskytnutie služieb a koncesiami na služby.

Úloha štátu vo verejnej doprave

Štát prostredníctvom Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky zaisťuje dopravnú obsluhu verejnou dráhovou osobnou dopravou.

MDV SR v rozsahu vymedzenej pôsobnosti

a) v oblasti dráh o.i.:

- riadi a kontroluje výkon štátnej správy vo veciach dráh, okrem úloh, ktoré má Dopravný úrad ako regulačný orgán a bezpečnostný orgán vo veciach železničných dráh a lanových dráh,
- poveruje osoby výkonom štátneho dozoru, vydáva im preukazy, vedie evidenciu vydaných preukazov a vykonáva štátny dozor na dráhach,
- poskytuje dotácie zo štátneho rozpočtu manažérovi infraštruktúry na prevádzku železničnej infraštruktúry,
- poskytuje manažérovi infraštruktúry úhrady na zabezpečenie vyrovnaného hospodárenia vo výške fixných nákladov vynaložených na prevádzku železničnej infraštruktúry.

b) v oblasti dopravy na dráhach o.i.:

- určuje priority štátnej dopravnej politiky a regulácie v doprave na dráhach, ktoré sú záväzné pre všetky orgány verejnej správy v doprave, pre manažéra infraštruktúry, pre železničné podniky a pre prevádzkovateľov mestských dráh, špeciálnych dráh, lanových dráh a pre dráhové podniky,
- určuje po dohode s Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky a s Ministerstvom školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky vybrané skupiny cestujúcich, ktoré sú dopravcovia vo verejnej osobnej železničnej doprave podľa zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme povinní prepravovať za osobitné cestovné určené regulačným orgánom,
- je objednávatelom verejnej osobnej železničnej dopravy a uhrádza poskytovateľovi dopravných služieb vo verejnom záujme stratu podľa zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave, a to maximálne do výšky limitov výdavkov schválených na tento účel v zákone o štátnom rozpočte na príslušný rozpočtový rok.

ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV

- [1] Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému ŽSK, III. etapa riešenia projektu, spracovateľ: Koordinátor ODIS s.r.o., 2015
- [2] Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja, I. etapa riešenia projektu – Analýza, spracovateľ: Žilinská univerzita v Žiline v spolupráci s DAQE Slovakia, s.r.o. a VUD, a.s. Žilina, 2019
- [3] Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja, II. etapa riešenia projektu – NÁVRH, spracovateľ: Žilinská univerzita v Žiline v spolupráci s DAQE Slovakia, s.r.o. a VUD, a.s. Žilina, 2020
- [4] Štúdia: Komplexná technicko-technologická špecifikácia a dopravno-prepravná analýza intermodálneho prestupného bodu Rajec, spracovateľ: SEKOP Žilina s. r. o., 2019
- [5] Výročné správy spoločnosti ZSSK, a.s. 2014 – 2018
- [6] Výročné správy spoločnosti DPMŽ, s.r.o. 2009 – 2018
- [7] Interné materiály spoločnosti Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o.
- [8] Interné materiály spoločnosti Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
- [9] Interné materiály Úradu ŽSK
- [10] Internetový zdroj: <https://dennikn.sk/blog/1797808/preco-je-zssk-uz-dva-roky-v-zisku-a-ic-nie-su-v-strate/>
- [11] Internetový zdroj: www.sadza.sk
- [12] Internetový zdroj: www.arriva.sk
- [13] Internetový zdroj: www.mhdmartin.sk
- [14] Internetový zdroj: www.zilinskazupa.sk
- [15] Internetový zdroj: slovak.statistics.sk
- [16] Internetový zdroj: www.dpmz.sk
- [17] Internetový zdroj: www.zssk.sk
- [18] NEA (NL), inno-V (NL), KCW (D), RebelGroup (NL), TØI (N), SDG (GB), TIS.PT (P): Contracting in urban public transport; 2008
- [19] Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov
- [20] Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov
- [21] Zákon č. 245/2008 Z. z. o výchove a vzdelávaní (školský zákon)