

1.2 Analýza súčasného stavu dopravnej infraštruktúry

1.2.1 Analýza súčasného stavu železničnej dopravnej infraštruktúry z hľadiska verejnej osobnej dopravy

Žilinský samosprávny kraj (ŽSK) sa rozkladá v severozápadnej časti Slovenska a je tretím najväčším krajom Slovenskej republiky. Na severozápade hraničí s Českou republikou a na severe s Poľskom. Má spoločné hranice s tromi ďalšími kraji Slovenska - Trenčianskym, Banskobystrickým a Prešovským. Zahŕňa 5 regiónov (Horné Považie, Kysuce, Liptov, Orava a Turiec) a 11 okresov (Bytča, Čadca, Dolný Kubín, Kysucké Nové Mesto, Liptovský Mikuláš, Martin, Námestovo, Ružomberok, Turčianske Teplice, Tvrdošín a Žilina). ŽSK je 4. najľudnatejší kraj v SR. Spolu s Trenčianskym samosprávnym krajom vytvára stredo-severný región SR. Základné ukazovatele ŽSK sú v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 1.2.1 ŽSK - základné údaje

Počet obyvateľov	698 009
Rozloha [km²]	6 808,8
Hustota obyvateľstva [obyv./km²]	102,5
Počet miest	18
Počet obcí	315

Zdroj: ŠÚ SR

Sídlom kraja je mesto Žilina, ktoré je zároveň 4. najväčšie mesto v SR. Základné ukazovatele o meste Žilina sú v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 1.2.2 Žilina – základné údaje

Počet obyvateľov	84 358
Rozloha [km²]	80,03
Hustota obyvateľstva [obyv./km²]	1054,1
Počet mestských častí	20

Zdroj: ŠÚ SR

Poloha Žilinského kraja je významná z hľadiska dopravného spojenia. Hustota železničnej siete v Žilinskom kraji dosahuje 57,2 km na 100 km².

Chrbticou železničnej dopravy je trať Košice – Žilina - Bratislava. Významným železničným uzlom sú Vrútky, kde z tejto hlavnej trate odbočuje dvojkoľajná trať Vrútky – Martin – Diviaky (elektrifikovaná je len v úseku Vrútky – Martin); tu sa rozdeľuje na jednokoľajnú líniu smerujúcu do Banskej Bystrice a takisto jednokoľajnú trať smerujúcu do Zvolena. Regionálny charakter majú trate Čadca – Makov, Žilina – Rajec a Kralovany – Trstená. Žilinský kraj je prepojený s Poľskom priechodom v Skalitom a s Českou republikou priechodom v Čadci.

Železničné trate, ktoré prechádzajú Žilinským krajom:

- trať 120 Bratislava – Žilina,
- trať 126 Žilina – Rajec,
- trať 127 Žilina – Čadca – Svrčinovec,
- trať 128 Čadca – Makov,
- trať 129 Čadca – Skalité-Serafínov,
- trať 145 Horná Štubňa – Prievidza,
- trať 170 Vrútky – Zvolen,
- trať 171 Zvolen – Diviaky,
- trať 180 Žilina – Košice,
- trať 181 Kraľovany – Trstená.

Cez Žilinský kraj prechádzajú dva významné paneurópske železničné koridory:

- V. koridor – hlavná vetva vedie z Benátok do Ľvova s vetvou Va Bratislava - Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – Čop,
- VI. koridor vedie zo Žiliny cez Skalité do Gdaňska (PKP).



Obr. 1.2.1 Sieť železničných tratí ŽSR v ŽSK

Trate tvoriace koridor sú elektrifikované jednosmernou napäťovou sústavou. Všetky regionálne trate sú v prevádzke. Mapa železničných tratí v Žilinskom kraji je uvedená na obr. 1.2.1.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Základná technická charakteristika železničných tratí, čo sa týka počtu koľají, maximálnej traťovej rýchlosti, elektrifikácie a kategórie trate jednotlivých vlakových úsekov je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 1.2.3 Základná technická charakteristika železničnej infraštruktúry v Žilinskom kraji

Vlakový úsek	Kategória trate	Dĺžka úseku - ŽSK (km)	Počet traťových koľají	Elektrifikácia	Maximálna traťová rýchlosť (km/h)
Žilina – Púchov	1	19	2	áno	120 km/h
Žilina – Vrútky	1	21	2	áno	120 km/h
Vrútky – Kraľovany	1	18	2	áno	120 km/h
Kraľovany – Liptovský Mikuláš	1	44	2	áno	120 km/h
Liptovský Mikuláš - Štrba	1	33	2	áno	100 km/h
Čadca – Skalité	2	14	1	áno	100 km/h
Skalité – Skalité št. hranica	2	7	1	áno	70 km/h
Žilina – Čadca	1	30	2	áno	100 km/h
Čadca – Čadca št. hranica	1	7	2	áno	100 km/h
Diviaky – Hronská Dúbrava	2	15	1	nie	100 km/h
Diviaky – Banská Bystrica	2	13	1	nie	75 km/h
Vrútky – Martin	2	7	2	áno	100 km/h
Martin – Diviaky	2	22	2	nie	100 km/h
Horná Štubňa - Prievidza	3	6	1	nie	60 km/h
Trstená – Kraľovany	3	56	1	nie	50 km/h
Čadca – Makov	4	26	1	nie	50 km/h
Žilina – Rajec	3	21	1	nie	60 km/h

Najdôležitejšie železničné stanice pre osobnú dopravu sa nachádzajú v mestách Žilina, Čadca, Vrútky, Kraľovany, Liptovský Mikuláš. Dôležité sú taktiež všetky ostatné rýchlikové stanice na hlavných železničných ťahoch.

Od marca 2012 je v prevádzke zriaďovacia stanica Žilina-Teplička určená pre nákladnú dopravu. V pláne je však dokončenie dostavby tejto stanice a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina. Financovanie rozhodujúcej časti modernizácie železničnej infraštruktúry je plánované zo zdrojov OPD.

Na časti hlavných tratí prvej kategórie je možné dosiahnuť traťovú rýchlosť 120 km.h⁻¹. Väčšina úsekov hlavných tratí umožňuje dosiahnuť traťovú rýchlosť v rozmedzí 80 – 100 km.h⁻¹. V súčasnosti je prioritou investičného procesu ŽSR modernizácia koridoru Bratislava - Žilina - Košice. Rozvoj železničnej infraštruktúry je zameraný hlavne na odstránenie trvalých pomalých jázd, zvýšenie traťových rýchlostí až do max. rýchlosti 140 - 160 km.h⁻¹.

V súčasnosti prebieha modernizácia železničných koridorov v Žilinskom kraji. Do konca roka 2013 bolo zmodernizovaných 18,9 km trate na koridore č. VI (Žilina - Krásno nad Kysucou) na traťovú rýchlosť 140 km.h⁻¹. V decembri 2013 bola podpísaná zmluva so

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

zhotoviteľom na modernizáciu úseku Považská Teplá – Žilina s dĺžkou po modernizácii 22,7 km. V pláne je tiež modernizácia koridoru Čadca št. hr. – Čadca – Krásno nad Kysucou.

Nosnou témou opatrení pre podporu osobnej železničnej dopravy na nekoridorových tratiach bude predovšetkým dokončenie už rozpracovaných stavieb na podporu integrovanej osobnej dopravy (najmä terminálov IDS), výstavba nových zastávok v blízkosti novovzniknutých spádových centier a postupné celoplošné nastolenie štandardov kvality železničných staníc a zastávok. Rozpracovanie novej výstavby terminálov integrovaných dopravných systémov považujeme za základný predpoklad reálnej integrácie medzi rôznymi módmi verejnej osobnej dopravy.

Železničnú infraštruktúru spravuje subjekt Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). Prístup k železničnej infraštruktúre je umožnený železničným podnikom, ktoré splnia legislatívne podmienky a podmienky prístupu na dopravnú cestu ŽSR. V osobnej doprave zabezpečuje prepravu Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ZSSK), ktorá dosahuje 100 % podiel vo výkonoch vo verejnom záujme. V diaľkovej doprave operujú súkromné železničné podniky Regiojet a. s., ktorý prevádzkuje nadregionálne vlaky Žilina – Praha – Košice / Martin a Bratislava – Žilina – Košice a tiež podnik Leo Express a. s. prevádzkujúci jeden pár vlakov na trase Praha – Čadca – Žilina – Košice.

1.2.1 Analýza súčasného stavu cestnej dopravnej infraštruktúry z hľadiska verejnej osobnej dopravy

Cestná infraštruktúra má veľký význam pre hospodársky rast, mobilitu pracovných síl ako aj konkurencieschopnosť v rámci medzinárodnej delby práce. Je jedným z kľúčových faktorov, ktoré významne ovplyvňujú ekonomický rozvoj a priestorové usporiadanie štátu. Cestná infraštruktúra má zásadný význam pre rozvoj prihraničných regiónov vo všetkých jeho ukazovateľoch. Súčasný stav cestnej infraštruktúry v SR je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s relatívne nízkym podielom ciest vyšších tried (diaľnice a rýchlostné cesty) pričom najmä na hlavných medzinárodných cestných spojeniach dochádza k prekročeniu existujúcej kapacity ciest. Rozsah nadštandardnej cestnej siete t. j. diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest je v SR definovaný diaľničnými ťahmi D1, D2, D3 a D4 v celkovej dĺžke 900,3 km a rozsah siete rýchlostných ciest ťahmi R1, R2, R3, R4, R5, R6 a vo výhľade plánovanej R7 a R8 v celkovej dĺžke 1 156,4 km.

Stav cestnej siete v SR nie je na dostatočnej úrovni. Chýbajú prepojenia úsekov diaľnic a rýchlostných ciest tak, aby tvorili ucelené ťahy spájajúce hlavné centrá a boli napojené na cestnú sieť okolitých krajín, hlavne v smere Sever – Juh. Dá sa predpokladať, že ucelená sieť diaľnic a hlavných rýchlostných ciest bude dobudovaná až po roku 2020.

Tab. 1.2.4 Stav diaľnic v SR k 1.1. 2014

	D1	D2	D3	D4	Diaľnice celkom (km)
V prevádzke	392,9	80,1	14,4	5,0	492,4
Vo výstavbe	86,3	0	19,7	0	106,0
V príprave	169,0	58,3	31,66	42,9	301,9
Dĺžka ťahu	648,2	138,4	65,8	47,9	900,3

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Tab. 1.2.5 Stav rýchlostných ciest v SR k 1.1. 2014

	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	Celkom v km
V prevádzke	178,8	18,2	17,5	18,8	0	2,7	0	0	236,0
Vo výstavbe	0	67,1	0	0	2	0	0	0	69,1
V príprave	44,71	259,7	167,9	80,8	2	23,0	218,9	55	851,3
Dĺžka ťahu	223,5	345,0	185,4	99,6	4	25,7	218,9	55	1156,4

K hlavným problémom v rámci dopravnej infraštruktúry patria jednotkové ceny stavebných činností, nedostatočné financovanie údržby (najmä ciest I. triedy), stavebno-technický stav jednotlivých častí infraštruktúry, nedostatočné nasadenie IDS, preťaženie významných ťahov, kde sú v súčasnosti vedené iba cesty I. triedy s nedostatočnými kapacitami, sídelná i infraštruktúrna dostupnosť a pod.

Priemerný vek vozoviek ciest I. triedy je viac ako 20 rokov. Absencia pravidelnosti súvislej údržby má za následok riešenie iba havarijných stavov, ktorých medziročný nárast je vyšší ako dĺžka rehabilitovaných úsekov. Nedostatočnou úrovňou súvislej údržby a opráv ciest I. triedy dochádza k pribúdaniu úsekov, ktoré musia byť rekonštruované, čím niekoľkonásobne vzrastajú nároky na pridelovanie finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu.

Keďže na cestnej sieti ciest I. triedy sa realizuje približne 50 % všetkých dopravných výkonov, nedostatočné financovanie ich údržby a opráv môže spôsobovať značné národohospodárske škody vo forme zvýšeného opotrebovania i poškodzovania vozidiel, časových strát v dôsledku spomalenia dopravy, zvýšených nákladov na prepravu tovarov a osôb, zvýšenia nehodovosti a nepriaznivých účinkov na životné prostredie.

Celkový neuspokojivý vývoj ciest I. triedy treba vidieť v dôležitosti priorít budovania cestnej siete, kde hlavnou prioritou programov rozvoja cestnej siete bolo vždy dobudovanie siete diaľnic a rýchlostných ciest. Napriek týmto skutočnostiam predstavujú cesty I. triedy stále nosnú časť cestnej siete, a preto by sa im mala venovať náležitá pozornosť, a to hlavne z dôvodu zhoršujúceho sa stavebno-technického stavu, dopravnej nehodovosti a zvyšujúcej sa intenzity dopravy, viď príloha 3.

Na základe hodnotení stavebnotechnického stavu cestnej infraštruktúry realizovaných NDS a SSC v roku 2011 vyplýva nasledovné:

- 24,5 km diaľnic a 10,3 km rýchlostných ciest je v nevyhovujúcom stave (2,5 % z 1 387,9 km meranej dĺžky);
- 7,6 km je v havarijnom stave;
- 1 517,9 km ciest I. triedy je v nevyhovujúcom stave (47,6 % z 3 188 km);
- 198,6 km ciest I. triedy je v havarijnom stave (6,2 %).

Medzi autobusovou dopravou najviac zaťažené úseky ciest I. triedy patria úseky ciest I/61 v intraviláne Trenčína, I/64 v intraviláne Nitra, I/66 v intraviláne Banskej Bystrice a úseky cesty I/65 v meste Martin. Všetko sú to významné spádové centrá a dopravné uzly diaľkovej a prímestskej autobusovej dopravy a vo všetkých je zabezpečovaná MHD autobusmi. Intenzity autobusov na týchto úsekoch sú viac ako 1 000 vozidiel za 24 hodín.

Diaľnice a rýchlostné cesty sú budované na prenášanie vysokých priemerných denných intenzít dopravy a sú realizované s postačujúcou kapacitou, v niektorých úsekoch vzhľadom na súčasné intenzity paralelných úsekov ciest I. triedy je postačujúca realizácia

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

polovičných profilov diaľnic a rýchlostných ciest. V súčasnosti a v blízkej budúcnosti sú priemerné denné intenzity prekračované na najvýznamnejšej diaľnici D1, najmä na úsekoch v intraviláne Bratislavy a medzi Bratislavou a Trnavou.

V roku 2012 bola prekročená prípustná intenzita na cestách I. triedy v extraviláne v rozsahu 358 km, t. j. 12,67 % z celkovej sčítanej dĺžky ciest I. triedy v extraviláne. Do roku 2020 možno predpokladať prekročenie prípustných intenzít v dĺžke 452 km, čo predstavuje 16,01 % z celkovej sčítanej dĺžky ciest I. triedy v extraviláne.

Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 nastavila vízie, ktoré s naplnením spomínaného globálneho cieľa dopravnej politiky priamo súvisia a ktoré je možné považovať za všeobecne platné i v rámci prípravy tohto dokumentu. Ide o:

- kvalitnú, dostupnú a integrovanú dopravnú infraštruktúru, ktorá podporí sociálnu inklúziu prepojením menej rozvinutých regiónov k nadradenej infraštruktúre a zabezpečí medzinárodnú konkurencieschopnosť SR aj využitím geografického potenciálu ako tranzitnej krajiny;
- konkurencieschopné dopravné služby, ktoré podporia ekonomický rast, zabezpečia potreby pre všetkých – užívateľov a prevádzkovateľov dopravy pri optimalizácii využitia dopravnej siete a zabezpečení rovnovážneho rozvoja jednotlivých dopravných služieb s využitím logistického prístupu a urýchlení procesu integrácie jednotlivých dopravných módov nielen z národného, ale aj európskeho hľadiska;
- užívateľsky prijateľnú dopravu, kde užívateľ – cestujúci alebo prepravca bude v centre záujmu a zo strany dopravcu bude zaručená ochrana jeho práv nielen počas prepravy, ale aj pred jej začiatkom a po jej skončení;
- ekologicky a energeticky efektívnu a bezpečnú dopravu, ktorá bude chrániť životné prostredie, bude energeticky efektívna s minimálnymi emisiami škodlivých plynov a zabezpečí bezpečnosť a zníženie dopravných nehôd s fatálnymi následkami.

Najvyššou prioritou v oblasti cestnej infraštruktúry je dokončenie výstavby úsekov D1 a D3 v dĺžke 306,7 km, predovšetkým dostavba diaľničného spojenia Bratislavy a Košíc, teda chýbajúcich úsekov D1 od Žiliny po Prešov. Medzi priority strategického rozvoja dopravy do roku 2020 patrí aj výstavba D3, ktorá je rozdelená na niekoľko úsekov. Vybudovaním celého úseku D3 a R5 sa tak spojí SR s ČR a PR kvalitnou cestnou komunikáciou.

Úsek D3 Žilina, Strážov – Žilina, Brodno

Severozápadný plánovaný obchvat Žiliny v dĺžke 4,25 km je nákladným projektom, ktorý tvorí most ponad vodnú nádrž a tunel Považský Chlmec v dĺžke 2,2 km. Úsek je stavebne náročný, čo si vyžiada vysoké náklady a značnú pracovnú náročnosť výstavby. Tento úsek sa začal stavať v roku 2014 a jeho ukončenie je predpokladané v roku 2017. Vybudovaním tohto obchvatu mesta sa zlepši dopravná situácia na Hričovskej ceste a v mestskej časti Strážov.

Úsek D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto

Vyššie 11-kilometrový úsek plánovanej diaľnice D3 nadväzuje na predchádzajúci úsek Strážov – Brodno za Žilinou a končí pri Kysuckom Lieskovci. Priemerná intenzita dopravy na existujúcej ceste I/11 po Kysucké Nové Mesto prevyšuje 21-tisíc vozidiel, ďalej klesá na 15-tisíc vozidiel. Predpokladalo sa so začatím výstavby v roku 2013 a financovaním z úveru EIB a štátneho rozpočtu, od roku 2014 aj z fondov EÚ na obdobie 2014 – 2020. Ukončenie výstavby sa predpokladá v roku 2020.

D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica

Nadväzujúci takmer 11 km úsek D3 má právoplatné územné rozhodnutie od júna 2008 a od augusta 2010 aj dokumentáciu pre stavebné povolenie. Po vyhotovení geometrických plánov sa v roku 2011 začalo majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov s predpokladom jeho ukončenia a získania stavebného povolenia v roku 2013. Predpokladá sa financovanie z fondov EÚ na obdobie 2014 – 2020 a štátneho rozpočtu. Obdobie výstavby je predpokladané od 2016 – 2019.

D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. profil

Vyššie 6-kilometrový úsek so 600-metrovým tunelom Horelica kapacitne zatiaľ postačuje v polovičnom profile, pripravuje sa však už aj druhý profil. Vypracováva sa dokumentácia pre územné rozhodnutie, dotiahnutie nadväzujúcej projektovej prípravy, výkupu pozemkov až po stavebné povolenie si pravdepodobne vyžiada čas do roku 2015.

D3 Čadca Bukov - Svrčinovec

Iba 5,67- kilometrový úsek plánovanej D3 od Čadce po Svrčinovec je zrejme najpotrebnejším úsekom kysuckej diaľnice. Parametre jestvujúcej cesty I/11 sú práve v tomto úseku najhoršie, keďže je tu vedená zastavaným územím. Z priemerne 13-tisíc vozidiel denne až vyše 40 percent tvoria nákladné vozidlá. Územné rozhodnutie na tento úsek D3 nadobudlo právoplatnosť v októbri 2008. V súčasnosti sa spracúva dokumentácia pre stavebné povolenie. Zámer rezortu dopravy začať výstavbu tohto úseku čo najskôr však zbrzdili nezrovnalosti v katastri nehnuteľností. Na začiatku výstavby sa počítalo financovaním z úveru EIB a štátneho rozpočtu, od roku 2014 aj z fondov EÚ na nasledujúce programové obdobie. Ukončenie výstavby je plánované na rok 2018.

D3 Svrčinovec – Skalité

Nadväzujúci vyššie 12-kilometrový úsek s dvomi kratšími tunelmi Svrčinovec a Poľana by mal umožniť priame napojenie od Žiliny na Poľsko aj pre ťažkú nákladnú dopravu. Obe krajiny sa k tomu zaviazali medzivládnu dohodou, ktorú Slovensko neplní, keďže existujúca cesta II/487 prechádzajúca na dlhých úsekoch obcami Čierne a Skalité nie je vhodná pre ťažkú nákladnú dopravu. Aktuálne intenzity dopravy na tomto úseku sú nízke, čo je do značnej miery determinované parametrami jestvujúcej cesty a odkláňaním nákladnej dopravy nad 7,5 tony zo Svrčinovca do ČR, kde je k dispozícii kapacitnejšie napojenie v smere na Poľsko. Úsek D3 Svrčinovec – Skalité postačuje realizovať v polovičnom profile, ktorý nadhlo obsluží dopravný dopyt na tomto úseku. Časť úsekov rýchlostnej cesty S69 na poľskej strane už v polovičnom profile stojí, časť sa realizuje alebo pripravuje. Na slovenskej strane je už od roku 1997 rozostavaný úsek od Skalitého po štátnu hranicu SR/PR – tri kilometre takmer hotovej diaľnice sú nevyužiteľné, kým nedôjde k realizácii nadväzujúceho úseku Svrčinovec – Skalité. So začiatkom výstavby sa predpokladalo v roku 2013 a ukončenie v roku 2016.

R5 Svrčinovec – št. hr. SR/ČR

Najkratšia rýchlostná cesta v dĺžke iba 2 km je skôr privádzačom z diaľnice D3 na štátnu hranicu s ČR, v smere na Ostravu ale aj do Poľska. Existujúcu cestu I/11 na tomto úseku využije v priemere 9-tisíc áut denne, z toho až päťtisíc (viac ako polovicu) tvoria nákladné vozidlá. Významná časť z nich smeruje do Poľska – keďže prejazd nákladných vozidiel nad 7,5 tony cez obec Skalité je pre nevyhovujúce parametre existujúcej komunikácie zakázaný, využívajú hraničný prechod ČR/PR Český Těšín. Termín začatia výstavby 2014 a ukončenia 2018.

Územie kraja je spojené s okolím dopravnou sieťou, v ktorej zaujíma významné miesto cestná a železničná sieť. Územím kraja prechádzajú dôležité medzinárodné cestné ťahy: E50 Česko – Žilina – Košice – Ukrajina, E75 (sever – juhozápad) Poľsko – Čadca –

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Žilina – Maďarsko – Rakúsko, E77 Poľsko – Trstená – Dolný Kubín – Šahy– Maďarsko, E442 Česko – Makov – Bytča – Žilina s pripojením na E50 a E75. Cez kraj vedie aj diaľničná sieť, ktorej ďalšie úseky sú stále vo výstavbe. Dobudovanie diaľničnej siete pomôže SR napojiť sa na medzinárodné koridory.

Tab. 1.2.6 Zoznam projektov výstavby nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest v ŽSK

Ťah	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie
D1	Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (1. fáza)	2014	2019
D1	Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (2. fáza)		
D1	Hubová – Ivachnová (1. fáza)	2013	2017
D1	Hubová - Ivachnová (2. fáza)		
D3	Žilina Strážov - Žilina Brodno (1. fáza)	2014	2017
D3	Žilina Strážov - Žilina Brodno (2. fáza)		
D3	Svrčinovec - Skalité, polovičný profil (1. fáza)	2013	2016
D3	Svrčinovec - Skalité, polovičný profil (2. fáza)		
D1	Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (1. fáza)	2014	2017
D1	Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (2. fáza)		
D1	Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina	2016	2018
D3	Čadca, Bukov - Svrčinovec	2015	2018
D1	Turany - Hubová	2016	2019
D3	Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto	2016	2020
D3	Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	2016	2019
R5	Svrčinovec - št. hr. SR/ČR	2015	2018

Na pravidelnej verejnej preprave osôb na území kraja sa podieľajú verejná autobusová doprava a železničná osobná doprava. Pravidelná autobusová doprava vykonávaná podnikmi SAD Žilina a.s. a SAD LIORBUS a.s. zabezpečuje plošnú obsluhu územia.

Podniky SAD zabezpečujú mestskú hromadnú dopravu v týchto mestách: Čadca, Kysucké Nové Mesto, Martin, Vrútky, Liptovský Mikuláš, Ružomberok, Dolný Kubín. V meste Žilina mestskú autobusovú dopravu zabezpečuje Dopravný podnik mesta Žiliny prevádzkujúci trolejbusovú a autobusovú dopravu.

1.3 Analýza súčasného stavu dopravnej siete

Kapacita železničnej siete

Na celej železničnej infraštruktúre ŽSK nie sú významnejšie problémy s kapacitou (priepustnosťou) traťových úsekov alebo uzlov. Pokles výkonov nákladnej železničnej dopravy vytvára rezervy do budúcnosti (vrátane fázy pri výstavbe a modernizácie koridoru), najmä pre rozšírenie výkonov prímestskej osobnej železničnej dopravy. Najmä trať 1. kategórie Bratislava – Žilina – Košice vykazuje nevyužitú kapacitu a umožňuje navrhnúť prímestskú dopravu s pomerne krátkymi intervalmi medzi vlakmi. Z regionálnych tratí vykazuje pomerne vysoké využitie kapacity trať Žilina – Rajec. Nízku kapacitu vykazuje regionálna trať Kraľovany – Trstená z dôvodu nízkych traťových rýchlostí. Zvýšenie traťovej rýchlosti je možné dosiahnuť najmä úpravou a modernizáciou staničných zabezpečovacích zariadení a traťového zabezpečovacieho zariadenia.

Prehľad využitia kapacity na jednotlivých traťových úsekoch je uvedený prehľadne v tab. 1.3.1 a podrobne v prílohe 1. Priemerné využitie kapacity dvojkolažných tratí dosahuje 33 – 42 %, jednokolažných (väčšinou ide o regionálne trate) dosahuje 55 – 65 %, s výnimkou trate Čadca – Skalité, kde je to len 26 % (dôvodom je úbytok vlakových trás nákladných vlakov). Najvyššie využitie praktickej priepustnosti dosahuje trať Žilina – Rajec. V tab. 1.3.1 sú tiež definované úzke miesta v kapacite infraštruktúry a spôsoby ich odstránenia. Predovšetkým ide o vybudovanie úplnej peronizácie medziľahlých staníc na odstránenie intervalu na nástupištiach a zvýšenie bezpečnosti cestujúcich. Ďalším významným opatrením je modernizácia staničných a traťových zabezpečovacích zariadení s výhľadom na diaľkové riadenie dopravy.

Tab. 1.3.1 Úzke miesta na železničnej sieti KSK z hľadiska kapacity

Trat' č.	Názov trate	Priemerné využitie kapacity v súčasnosti (%)	Úzke miesto	Návrh na odstránenie úzkeho miesta	Najkratší možný interval regionálnych vlakov (min)
120	Žilina – Púchov	41,95	Uzol Žilina.	Modernizácia staničných a traťových zabezpečovacích zariadení. Zvýšenie traťovej rýchlosti cez Žilina zr.st.	20
180	Žilina – Vrútky	41,75	Intervaly na nástupištiach.	Vybudovanie mimoúrovňového príchodu na nástupištia v medziľahlých staniciach.	20
180	Vrútky – Kraľovany	41,05	Intervaly na nástupištiach.	Vybudovanie mimoúrovňového príchodu na nástupištia v medziľahlých staniciach. Modernizácia staničných a traťových zabezpečovacích zariadení.	15

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

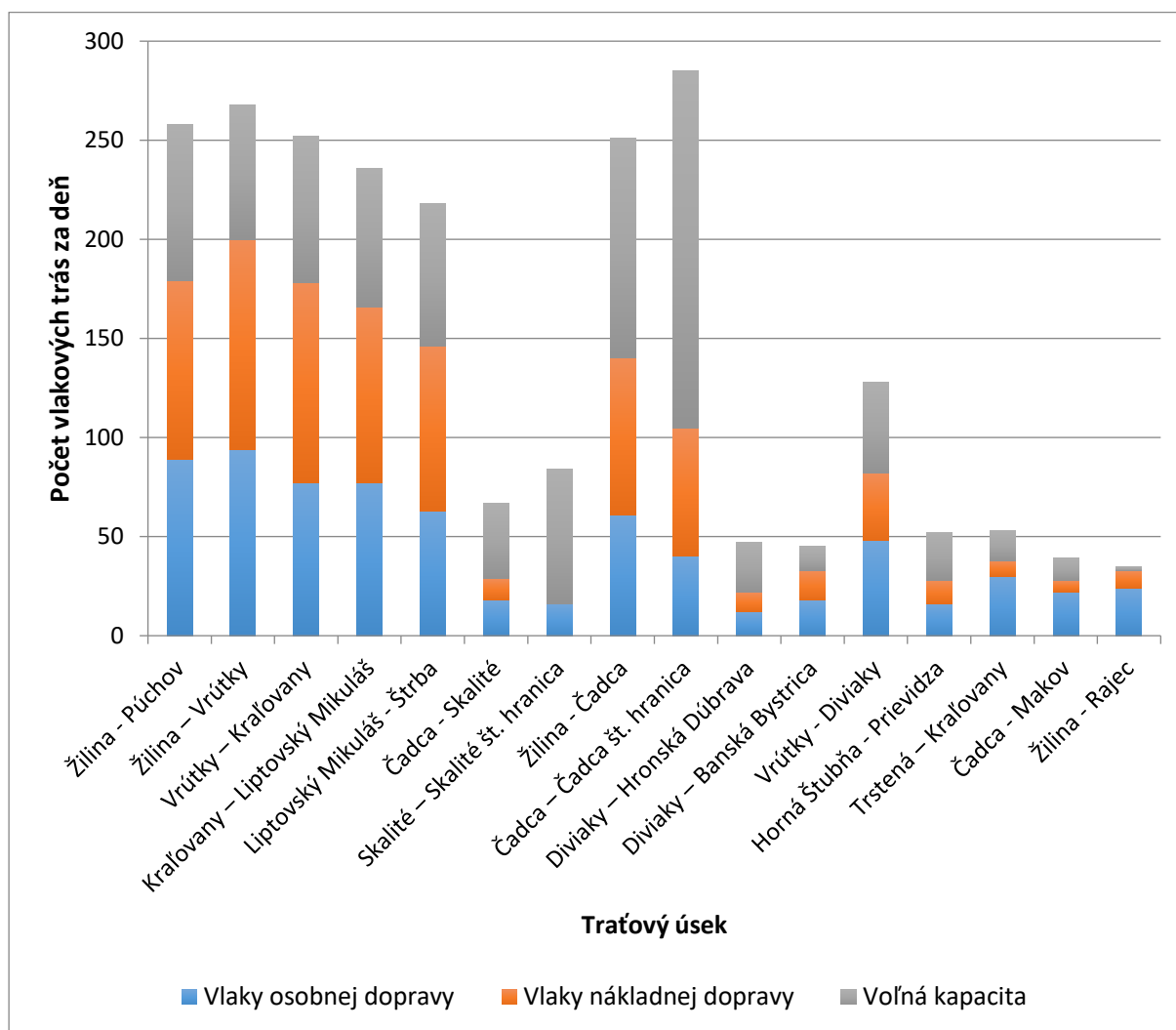
Trat' č.	Názov trate	Priemerné využitie kapacity v súčasnosti (%)	Úzke miesto	Návrh na odstránenie úzkeho miesta	Najkratší možný interval regionálnych vlakov (min)
180	Kraľovany – Liptovský Mikuláš	42,35	Intervaly na nástupištiach.	Vybudovanie mimoúrovňového príchodu na nástupištia v medziľahlých staniach. Modernizácia staničných a traťových zabezpečovacích zariadení.	15
180	Liptovský Mikuláš – Štrba	38,10	Intervaly na nástupištiach.	Vybudovanie mimoúrovňového príchodu na nástupištia v medziľahlých staniach. Modernizácia staničných a traťových zabezpečovacích zariadení.	15
129	Čadca - Skalité	26,80			30
129	Skalité – Skalité št. hranica	19,00			30
127	Žilina – Čadca	33,70			15
127	Čadca – Čadca št. hranica	24,80			15
171	Diviaky – Hronská Dúbrava	29,80	Horná Štubňa - Hronská Dúbrava	Modernizácia zabezpečovacích zariadení s výhľadom na diaľkové riadenie dopravy.	30
170	Diviaky – Banská Bystrica	55,60	Dlhé prevádzkové intervaly. Intervaly na nástupištiach.	Modernizácia zabezpečovacích zariadení s výhľadom na diaľkové riadenie dopravy	30
170	Vrútky – Diviaky	38,05	Dlhé prevádzkové intervaly. Intervaly na nástupištiach.	Modernizácia zabezpečovacích zariadení s výhľadom na diaľkové riadenie dopravy	20
145	Horná Štubňa – Prievidza	38,50	Dlhé prevádzkové intervaly.	Modernizácia zabezpečovacích zariadení s výhľadom na diaľkové riadenie dopravy	30 - 40
181	Trstená – Kraľovany	64,20	Nízka traťová rýchlosť, dlhé prevádzkové intervaly.	Modernizácia zabezpečovacích zariadení s výhľadom na diaľkové riadenie dopravy	40
128	Čadca – Makov	61,50	Nízka traťová rýchlosť, dlhé prevádzkové intervaly.	Modernizácia zabezpečovacích zariadení s výhľadom na diaľkové riadenie dopravy	40 - 60

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Trat' č.	Názov trate	Priemerné využitie kapacity v súčasnosti (%)	Úzke miesta	Návrh na odstránenie úzkeho miesta	Najkratší možný interval regionálnych vlakov (min)
126	Žilina – Rajec	82,90	Nízka traťová rýchlosť, dlhé prevádzkové intervaly. Zrušené dopravne.	Modernizácia zabezpečovacích zariadení s výhľadom na diaľkové riadenie dopravy. Otvorenie ďalšej dopravne na umožnenie križovania vlakov.	60

Využitie kapacity tratí v oboch smeroch spolu v členení na vlaky osobnej dopravy, vlaky nákladnej dopravy spolu s vyznačením zostávajúcej voľnej kapacity v počte vlakových trás za deň je znázornené na obr. 1.3.1. Súčet týchto troch hodnôt udáva praktickú priepustnosť traťového úseku v počte vlakov a deň. Podrobná analýza kapacity tratí ŽSR patriacich do ŽSK je uvedená v prílohe 1.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK



Obr. 1.3.1 Grafické znázornenie využitia kapacity tratí v oboch smeroch spolu v členení na vlaky osobnej dopravy, vlaky nákladnej dopravy a voľná kapacita v počte vlakových trás za deň

Nároky na kapacitu však vyžaduje tvorba intervalového resp. taktového grafikonu vlakov osobnej dopravy. Presná časová poloha vlakových trás najmä pri symetrickom taktovom grafikonu vytvára tzv. stratenú kapacitu, t. j. časové medzery, do ktorých nemožno vložiť žiadnu súvislú trasu. Predovšetkým na jednokoľajných tratiach je problematická konštrukcia taktových grafikonov tak, aby boli uspokojené aj požiadavky nákladnej dopravy.

Ako najproblematickejšími sa pri eventuálnom rozširovaní výkonov osobnej železničnej dopravy javia úseky:

- Žilina – Rajec,
- Kraľovany – Dolný Kubín.

Ide o regionálne trate, kde je možné zvýšiť kapacitu zvýšením traťovej rýchlosti a inštalovaním moderných zabezpečovacích zariadení a zavedením diaľkového ovládania týchto zariadení z centrálného dispečerského pracoviska.

Analýza súčasného stavu dopravnej siete pre nemotorovú dopravu

Vzhľadom na stratégiu Integrovaného dopravného systému ŽSK je dôležitá nadväznosť najmä terminálov integrovanej dopravy na nemotorovú dopravu (najmä cyklistickú dopravu). Žilinský samosprávny kraj má v rámci Slovenska v oblasti cyklodopravy významnú pozíciu. V rámci cyklodopravy sa v ňom nachádzajú rádovo desiatky kilometrov mestských cyklochodníkov a cyklotrás, využívaných najmä v dochádzke do práce a cyklodoprave v rámci mesta a jeho najbližšieho okolia. Tie však tvoria len asi 1 % z celkovej dĺžky cyklotrás v rámci celého kraja. Predstavujú segregované cestičky, úplne oddelené od automobilovej dopravy, teda mimo trás ciest a miestnych komunikácií a sú spoločné pre cyklistov aj chodcov. Do súboru cyklodopravy patrí aj 2344,7 km značených cyklotrás, ktoré slúžia či už na dochádzku do práce, presun na bicykli medzi sídlami, alebo na turistiku a rekreáciu. Z týchto cyklotrás je vedených 59,4 km (2,53%) po cestách I. triedy; 158,8 km (6,77%) po cestách II. triedy; 636,6 km (27,15%) po cestách III. triedy; 48,9 km (2,09%) je samostatným cyklochodníkom; 9,0 km (0,38%) ide po hrádzach riek, 817 km (34,84%) po lesných cestách a 615,0 km (26,23%) po ostatných komunikáciách (miestne komunikácie, poľné cesty a pod.).

V súčasnom členení sa v kraji nachádza malý súbor cyklotrás určených výlučne na dochádzku do práce a za nákupmi situovaných prevažne v mestách, malý súbor samostatných segregovaných cyklotrás s kombinovanou funkciou – na dochádzku do práce a na turistiku, pomerne veľký súbor cyklotrás znova s kombinovanou funkciou - na dochádzku do práce a na turistiku lokalizovaný na cestách I., II., III. triedy a miestnych komunikáciách a pomerne veľký súbor cyklotrás s výlučne turistickou funkciou, lokalizovaný väčšinou na lesných a poľných cestách. V rámci existujúcej cestnej siete sa dá bicyklovať skoro v celom kraji, ale máme tu aj celoslovenský precedens – miesto, kde neexistuje cyklodopravný koridor a teda ani cyklodopravné prepojenie. Jedná sa o úsek cesty I/18, ktorá spája Horné Považie s Turcom, kde v súčasnosti vzhľadom na jej dopravné riešenie neexistuje cyklodopravné prepojenie (nie je možná ani jazda na bicykli). Nedostatkom je aj slabá vzájomná integrácia cyklodopravných trás navzájom, lepšia je už v sieti cykloturistických trás.

Po prijatí národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR sa stanovila vízia dosiahnutia 10% podielu cyklistickej dopravy na celkovej delbe dopravnej práce. V súčasnosti v ŽSK sú známe východiskové údaje tohto ukazovateľa v meste Martin a Žilina. Podľa údajov získaných vo VÚD Žilina, na základe dopravno-sociologického prieskumu v meste Martin v roku 2008 predstavoval bicykel 8% podiel na delbe prepravnej práce. Prieskum bol uskutočnený v mestskej časti Záturčie na vzorke 152 obyvateľov. V závere roka 2014 sa vyhodnocoval prieskum, ktorý spracovávala Stavebná fakulta Žilinskej univerzity, Katedra cestného staviteľstva. V Martine zaznamenali 7% podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe dopravnej práce.

Na základe dopravno-sociologického prieskumu v meste Žilina v roku 2012 sa zistilo, že bicykel predstavoval 6,78% podiel na delbe prepravnej práce. Prieskum bol uskutočnený v 1067 domácnostiach, bolo v ňom oslovených 2951 ľudí pri celkovom počte ciest 5887. Priemerná hybnoť bola 1,99 ciest za deň. Ostatné podiely na dopravnej práci boli nasledovné: pešia doprava 31,36%, individuálna automobilová doprava 36,91%, verejná osobná doprava 22,93%, doprava na motorke a mopedoch 0,17%.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

V ostatných mestách kraja sa pohybuje kvalifikovaný odhad podielu cyklistickej dopravy na celkovej delbe dopravnej práce na úrovni 1 – 4 %.

V súčasnosti v rámci kraja neexistuje centrálna databáza mestských cyklotrás. Podrobnejšiu analýzu robil VÚD Žilina iba v mestách Martin a Žilina, ich výsledkom bol pasport mestských cyklotrás a cyklistickej siete v mestách Martin a Žilina. Mestské cyklotrasy sú dnes už súčasťou skoro každého mesta v rámci kraja.

V Liptovskom Mikuláši bol v rokoch 2012 - 2014 v rámci plánovanej cyklotrasy Smrečany – Liptovský Mikuláš – Liptovský Trnovec (predpokladaná dĺžka 19 526 m) zrealizovaný úsek v dĺžke 4300 m. Jedná sa o samostatný cyklochodník s úsekmi so spoločným zmiešaným a oddeleným pohybom chodcov. Šírkové usporiadanie má 2 x 1,0 – 1,5 m. Ďalší cyklochodník sa nachádza pozdĺž cesty č. I/18, má dĺžku 2500 m. Jedná sa o vyhradený jazdný pruh pozdĺž tejto cesty v šírkovom usporiadaní 2 x 1,25 m.

V Liptovskom Hrádku sa zrealizoval v roku 2013 Severný mestský okruh v dĺžke 3160 m. Jedná sa o neoddelený cyklopruh v telese cesty. V roku 2014 sa zrealizoval Južný mestský okruh a mestská časť Dovalovo v celkovej dĺžke 7100 m. Znovu sa jednalo o neoddelený cyklopruh v telese cesty.

Mesto Dolný Kubín nemá v súčasnosti mestské cyklotrasy, hoci na tento účel sa používajú v súčasnosti 3 úseky vyasfaltovaných peších chodníkov. Tie sa môžu modernizovať alebo zaradiť do budúcich cyklochodníkov. V Kuzmínove sa jedná o 1743 metrov dlhý a 3 metre široký chodník, ktorý je možné prepojiť s Nábřežím Oravy. Na Nábřeží Oravy je 450 m dlhý a 3 metre široký chodník, za ktorým je absentujúca časť a chodník pokračuje ďalej v dĺžke 50 m a šírke 2 metre. Tretím je spoločný chodník pre peších a cyklistov na pešej kolonáde. Má dĺžku 900 m a šírku 3 metre. Vedie od mosta pri ceste č. I/70 pozdĺž rieky Orava, pokračuje cez lávku k futbalovému ihrisku a ďalej k visutej lávke smerujúcej k zimnému štadiónu.

V meste Trstená sa v termíne 02/2014 – 09/2015 realizuje samostatný cyklochodník v rámci Historicko - kultúrno – prírodnej cesty Okolo Tatier. Jeho dĺžka je 3507,31 m, má šírku 2,5 m.

Mesto Krásno nad Kysucou je východiskom novo vybudovanej Bystrickej cyklomagistrály – (Krásno nad Kysucou – Nová Bystrica) - samostatného cyklochodníka v celkovej dĺžke 25 km a šírkovom usporiadaní 2,3 metra.

Súbor mestských cyklotrás, či už v dlhších alebo krátkych úsekoch je aj v mestách Ružomberok, Čadca, Turzovka, Námestovo, Rajec, Rajecké Teplice, Turčianske Teplice.

Mestské cyklotrasy zatiaľ nemajú mestá Bytča, Kysucké Nové Mesto a Rajecké Teplice.

V systéme integrovanej ďalšej dopravy pre cyklo dopravu najvýznamnejšia železničná doprava. Tá hrá kľúčovú úlohu v línii železničnej trate č. 180 (Bratislava) - Bytča – Žilina – Vrútky – Kraľovany – Ružomberok – Liptovský Mikuláš – Liptovský Hrádok – (Košice), so systémom železničných staníc v mestách (rýchlikové stanice, stanice osobných vlakov) i obciach (stanice osobných vlakov). Na túto trať nadväzujú lokálne železničné trate č. 126 Žilina – Rajec, č. 127 Žilina – Čadca – Svrčinovec, č. 128 Čadca – Makov, č. 129 Čadca –

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Skalité Serafínov – Zwardoň, 170 Vrútky – Martin – (Zvolen), č. 181 Kraľovany – Trstená. Ani jedna z týchto tratí však nie je schopná v súčasnosti poskytnúť prepravnú kapacitu pre bicykle v alternatíve samostatného cyklochodníka, sú však dôležitou súčasťou integrovanej verejnej dopravy.

Osobitné miesto zastávajú zachované zvyšky – telesá Považskej lesnej železnice (bývalá trať č. 950), trate Ružomberok – Korytnica (bývalá trať č. 970) a trate Ľubochňa – Močidlo (bývalá trať č. 971). Na telese bývalej trate lesnej železnice v Bystrickej doline v úseku Krásno nad Kysucou – Nová Bystrica bol v roku 2012 vybudovaný cyklistický chodník v dĺžke 25 km.

Ďalším posilnením integrovanej dopravy k cyklo doprave sú cyklobusy na Liptove a novozriadené cyklobusy na trasách Žilina – Nová Bystrica a Žilina – Terchová.

Z hľadiska zamestnanosti v rámci Žilinského samosprávneho kraja maximum pracovných miest generuje krajské mesto Žilina a najväčší zamestnávateľ v rámci kraja – spoločnosť KIA Motors Slovakia s.r.o., so sídlom v Tepličke nad Váhom. Sumárne sa jedná o tri potencionálne cyklo dopravné koridory, ktoré z hľadiska požiadaviek IROP spĺňajú požiadavky programu, aby cyklo dopravná trasa za účelom dochádzky do práce spĺňala minimálne 300 pracovných miest. Prvým je koridor zo Žiliny – v línii rieky Váh. Druhým je koridor spájajúci Turiec s Horným Považím, znova v línii rieky Váh. Ak uvažujeme i o krajskom meste Žilina, počet potencionálnych migrantov pri dochádzke do práce na bicykli z Vrútok - Martina do Žiliny sa ešte značne znásobí. Tretí koridor vedie v línii riek Kysuca a Váh od Čadce cez Kysucké Nové Mesto do Žiliny a ďalej do Tepličky. Pri ňom sa znova znásobí ukazovateľ možne na bicykli dochádzajúcich do práce, kde ku spoločnosti KIA pripočítame aj pracovné miesta a príležitosti v krajskom meste Žilina. Ku krajskému mestu sa potom dopĺňajú ako kľúčové cyklokoridory dolina Rajčianky a dolina Váhu v smere od Bytče.

Cyklotrasy, aj keď sú umiestnené v spádových územiach miest, sú poväčšine situované v jazdných pruhoch pre automobilovú dopravu a konštrukcia ich prepojení je podriadená buď pohybu cyklistu ako účastníka cestnej premávky, alebo cykloturistickým kritériám.

Cykloturistické trasy umiestnené v jazdných pruhoch pre automobilovú dopravu sú zvlášť problematické, ak sa nachádzajú na dopravne nebezpečných cestách. Ide hlavne o cesty, ktorých šírkové usporiadanie, smerové a pozdĺžne vedenie je vzhľadom k významu cesty, intenzite dopravy a k podielu ťažkej automobilovej dopravy nevyhovujúce.

Súčasný stav cyklistickej dopravy v Žilinskom kraji možno charakterizovať na jednej strane malým rozsahom cyklistickej dopravnej infraštruktúry – počtom a kilometrami vybudovaných cyklopruhov, cestičiek pre cyklistov alebo cyklochodníkov, ale na druhej strane veľkým záujmom cyklistov o cyklo dopravu. Na území kraja sa v budúcnosti uvažuje s vybudovaním ďalších kilometrov nových samostatných cyklochodníkov a cyklotrás. Z toho vyplýva, že potenciál pre cyklo dopravu je veľký. Existujúce cyklotrasy v mestách tvoria základ nemotorovej dopravy miest – dochádzanie za prácou, za vzdelaním. Preto je nevyhnutné spájať existujúce cyklotrasy v mestách a vytvárať efektívnu cyklosieť – spojnicu centra mesta s mestskými časťami a funkčnými oblasťami.

V rámci kraja je dôležité, že vo februári 2014 bola spracovaná a schválená cyklostratégia Žilinského samosprávneho kraja pod názvom „Budovanie cyklotrás na území

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Žilinského samosprávneho kraja“. Výsledkom je návrh kostrovej siete cyklotrás na území kraja, ktorá bola vytvorená na základe funkcie cyklotrás. V podstate účel jazdy na bicykli bol v tejto stratégii rozdelený do dvoch základných skupín:

- pravidelné jazdy do práce a školy, ich kombinácia s ostatnou verejnou dopravou
- nepravidelné jazdy za účelom dosiahnutia zariadení vybavenosti, z ktorých je v cyklistickej doprave dominantný cykloturistický, športový a rekreačný aspekt.

Už v tomto členení stratégia prináša v prvej skupine základné koridory pre budúce cyklo-dopravné projekty priamo spadajúce do podpory v rámci IROP.

Cyklistické komunikácie mesta Žilina sa začali budovať po roku 2000, avšak v súčasnosti netvorí ucelenú dopravnú sieť. Pozitívom je existencia samostatne vedených a vo viacerých prípadoch od vozovky a chodníkov pre peších oddelených cyklociest, čím sa mesto zaraďuje medzi mestá podporujúce trvalo udržateľnú dopravu. Zároveň je však nutné doplniť, že celková dĺžka takýchto cyklotrás vedených mestom nedosahuje dĺžku ani 9 km. Značná časť cyklistov preto pri preprave využíva chodníky alebo cestné komunikácie určené na premávku motorových vozidiel so všetkými nepriaznivými dôsledkami (zvyšovanie rizika dopravných kolízií, prehlbovanie miery nepochopenia a intolerancie medzi vodičmi motorových dopravných prostriedkov a cyklistami a pod.). Mesto Žilina chce rozvíjať a zlepšovať podmienky pre cyklistickú dopravu jednak v rámci samostatného mesta vytvorením systematickej siete cyklistickej infraštruktúry a to takým spôsobom, aby boli prepojené všetky mestské časti. Samotná cyklistická sieť má plniť funkciu dopravnú a prilákať nových obyvateľov k využívaniu cyklistickej dopravy, tak aby sa vytvorila ekologická alternatíva k súčasnému nárastu využívania individuálnej automobilovej dopravy (IAD), keďže mesto Žilina patrí k jedným z najznečistenejších miest Slovenska. Jednak kvôli hornatému rázu územia má mesto Žilina potenciálne rozvíjať integráciu cyklistov a MHD ako aj regionálnej verejnej dopravy. Z hľadiska deľby prepravnej práce sa priemerne vykoná 6% ciest na bicykli.

Medzi základné systematické dokumenty mesta, ktoré boli vypracované na podporu rozvoja cyklistickej dopravy patrí:

Štúdiá cyklistických komunikácií v meste Žilina (2007),

Územný plán mesta Žilina (2012),

Zelený akčný plán mesta Žilina (2012),

Generel cyklistickej dopravy mesta Žilina (2014).

Okrem toho sa na území mesta nachádza cca. 5 km cykloturistických trás ako aj možnosť využívať hrádzu Vodného diela Žilina cca. 14 km. Okrem jedinej cyklotrasy H3 z Vlčincov do centra mesta, neexistuje systematické prepojenie mestských častí v meste Žilina. Niektoré mestské časti sú dokonca pre cyklistickú dopravu veľmi ťažko dostupné. Ide najmä o mestské časti Považský Chlmec, Brodno, Vranie, Žilinská Lehota, Hájik. Z hľadiska odstavných plôch existujú v meste Žilina viaceré typy cyklostanov, pričom v období 2012 - 2014 bolo pridaných cca. 400 parkovacích miest pre cyklistov pri významných bodoch občianskej vybavenosti ako sú úrady, školy, športové inštitúcie ¹.

¹ KUBINA, J. a kol.: Budovanie cyklotrás na území Žilinského samosprávneho kraja (Cyklostratégia ŽSK), Žilina, február 2014