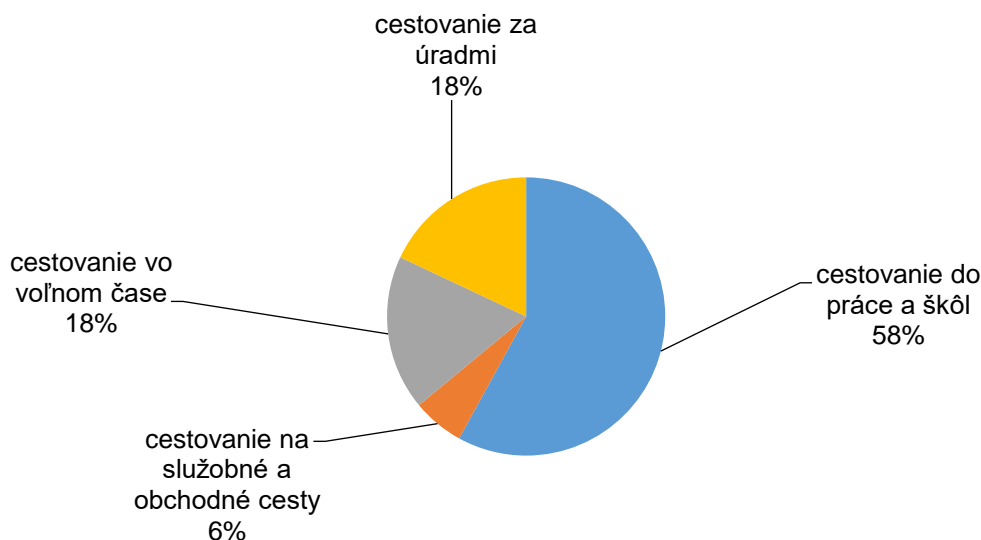


1.4 Analýza súčasného stavu dopravnej obsluhy

1.4.1 Prímestská a regionálna železničná doprava

Prímestská doprava je charakteristická krátkymi prepravnými vzdialenosťami a vysokým počtom cestujúcich. Zabezpečuje každodennú prepravu z miesta bydliska do zamestnania, do školy, prípadne z osobných dôvodov (návšteva lekára, úradu, kultúrne podujatia) zo spádovej oblasti do veľkých miest. Z prieskumov ZSSK vyplýva, že 30 % populácie cestuje každý pracovný deň a 17 % cestuje niekoľkokrát v týždni, čo tvorí najväčší podiel v prímestskej doprave (70 %). Táto časť cestujúcich je veľmi citlivá na časté zmeny v GVD.

Za regionálnu dopravu sa považuje doprava medzi spádovými územiami miest v rámci prirodzeného, historicky alebo administratívne ohraničeného regiónu. Táto doprava v podmienkach SR je ohraničená hranicami krajov a podľa prieskumov ZSSK tvorí cca 30 % všetkých ciest. Segmentu zodpovedajú osobné (Os) vlaky, v širšom okolí najvýznamnejších miest (v ŽSK je to Žilina, Martin, Ružomberok, Liptovský Mikuláš) s najväčším rozsahom spádovej oblasti aj zrýchlené vlaky resp. vlaky kategórie REX. Hlavné skupiny zákazníkov sú zákazníci denne dochádzajúci do zamestnania a do školy, cestujúci do zdravotníckych zariadení, úradov, alebo realizujúci cesty vo voľnom čase. Sezónne výkyvy spôsobené prepravami vo voľnom čase dosahujú až 20 %. K zvýšeniu počtu cestujúcich dochádza najmä v lete v oblasti Tatier a turistických regiónoch.

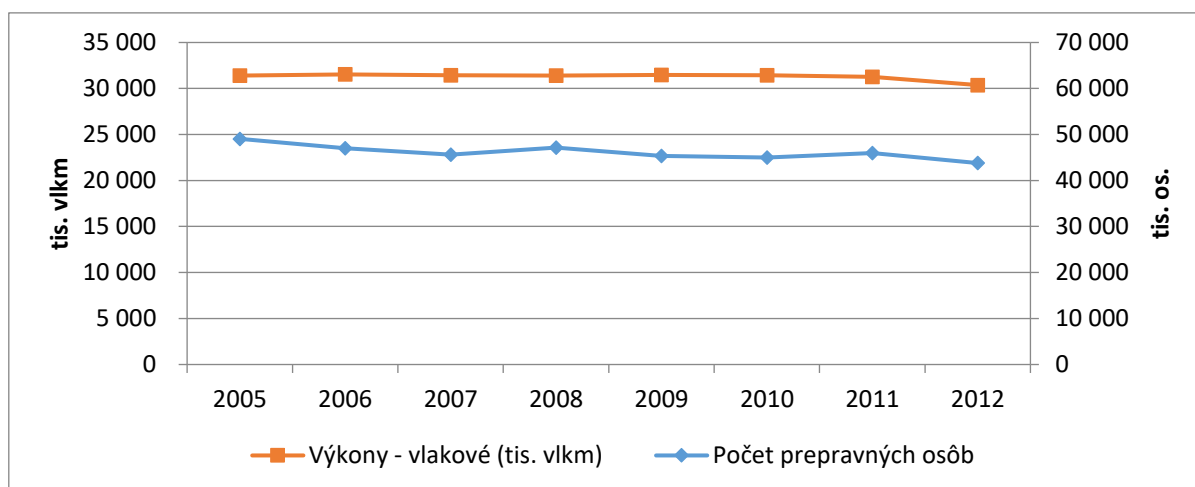


Obr. 1.4.1 Základné segmenty trhu v železničnej doprave

Zdroj: MDVRR SR

Železničnú dopravu objednáva a financuje MDVRR SR a prevádzkuje spoločnosť ZSSK. V žilinskom regióne existuje dohovor medzi ZSSK, samosprávnym krajom a mestom Žilina, na základe ktorého je možné cestovanie s prestupom medzi vozidlami MHD a vlakmi ZSSK na trati 126 Žilina – Rajec a späť. Cestovným dokladom je jednorazový prestupný CL.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK



Obr. 1.4.2 Vývoj výkonov a počtu prepravených osôb v železničnej doprave;
Zdroj: VÚD

Verejná železničná doprava si udržiava dlhodobu rovnaký podiel na trhu. Drobné výkyvy sú ovplyvnené cenovou úrovňou železničnej dopravy, kúpyschopnosťou obyvateľstva ovplyvneného finančnou krízou (hlavne pri cestách realizovaných z dôvodu voľnočasových aktivít) a redukciami výkonov na najmenej výkonných a najmenej efektívnych traťových úsekoch. Táto redukcia je realizovaná na základe podkladov z jednotlivých traťových úsekov a záverov z rokovaní s MDVRR SR. Vo všeobecnosti možno s ohľadom na doterajší vývoj predpokladať v realistickom prípade stabilizovaný, v optimistickom nanajvýš mierne narastajúci trend v počte prepravených cestujúcich i vybraných tržbách.

V tab. 1.4.1 je uvedená analýza dopravných výkonov vlakových spojov na traťových úsekoch ŽSK v súčasnom grafikonke vlakovkej dopravy (2014/2015). Z hľadiska dopravného výkonu je v ŽSK realizovaných 8 604 vlkm vlakov regionálnej dopravy denne, čo je 2,7 mil. vlkm ročne. Znamená to priemerne 14 - 16 vlakov v každom smere na hlavnej trati a 8 – 12 vlakov v každom smere na regionálnej trati v pracovný deň. Priemerná cestovná rýchlosť vlakov regionálnej dopravy v ŽSK 48,02 km.h⁻¹.

Tab. 1.4.1 Analýza počtu spojov a kvality spojenia na úseku Žilina - Trenčín

Úsek	Dĺžka úseku (km)	Počet vlakov v párnom smere	Počet vlakov v nepárnom smere	Priemerný cestovný čas (min)	Priemerná cestovná rýchlosť (km.h ⁻¹)	Počet vlkm v párnom smere	Počet vlkm nepárnom smere
Žilina – Bytča - Predmier	17	17	16	22	46,36	289	272
Žilina – Čadca	30	18	17	18	100,00	540	510
Čadca - Svrčinovec	4	7	7	5	48,00	28	28
Čadca - Skalité	14	8	7	20	42,00	112	98
Skalité - Skalité-Serafínov	6	5	7	10	36,00	30	42
Čadca - Makov	26	10	12	49	31,84	260	312

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Úsek	Dĺžka úseku (km)	Počet vlakov v párnom smere	Počet vlakov v nepárnom smere	Priemerný cestovný čas (min)	Priemerná cestovná rýchlosť (km.h ⁻¹)	Počet vlkm v párnom smere	Počet vlkm nepárnom smere
Žilina – Vrútky	21	15	16	21	60,00	315	336
Vrútky - Kraľovany	18	16	17	22	49,09	288	306
Kraľovany - Ružomberok	18	15	16	21	51,43	270	288
Ružomberok - Liptovský Mikuláš	26	14	15	25	62,40	364	390
Liptovský Mikuláš - Východná	26	10	11	26	60,00	260	286
Žilina - Rajec	21	11	12	43	29,30	231	252
Vrútky - Diviaky	29	15	14	34	51,18	435	406
Diviaky - Horná Štubňa	10	16	14	11	54,55	160	140
Horná Štubňa - Turček	5	5	5	7	42,86	25	25
Diviaky - Čremošné	7	0	0	11	38,18	0	0
Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej	6	8	8	8	45,00	48	48
Kraľovany - Dolný Kubín	17	11	12	31	32,90	187	204
Dolný Kubín - Trstená	39	10	11	75	31,20	390	429
Spolu	340	11,11	11,42	24,16	48,02	4232	4372

Z hľadiska kapacity vlakových spojov, ktorá je uvedená v tab. 1.4.2, možno konštatovať, že priemerný počet miest na sedenie v súprave je závislý od zloženia súpravy. Nasadzované sú súpravy zložené z vozňov klasickej stavby. Ich uvažovaná priemerná kapacita je 410 resp. 433 miest na sedenie. Na úseku Vrútky – Diviaky – Horná Štubňa sa uvažuje priemerná kapacita takejto súpravy 261 miest. Vlaky zložené z elektrickej motorovej jednotky (EMJ) radu 671 disponujú kapacitou 300 miest na sedenie. Na regionálnych tratiach sú nasadzované súpravy motorových vlakov, ktorých kapacita sa pohybuje 136 miest (dva motorové vozne a prípojný vozeň), 83 miest (motorová jednotka radu 813+913) alebo 83 miest (motorový vozeň radu 811). Realizovaný denný prepravný výkon v súčasnom grafikone (2013/2014) na tratiach ŽSK je 2 563 522 miestokm.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Tab. 1.4.2 Analýza prepravného výkonu vlakov na úseku Žilina - Trenčín

Úsek	Dĺžka úseku (km)	Počet vlakov v oboch smeroch	Počet súprav klasických spolu	Počet EMJ spolu	Počet miest spolu	Prepravný výkon (miestokm)
Žilina – Bytča - Predmier	17	33	15	18	11 895	202 215
Žilina – Čadca	30	35	29	6	13 690	410 700
Čadca - Svrčinovec	4	14	0	14	742	2 968
Čadca - Skalité	14	15	9	6	5 490	76 860
Skalité - Skalité-Serafínov	6	12	6	6	4 260	25 560
Čadca - Makov	26	22	0	22	2 992	77 792
Žilina – Vrútky	21	31	27	4	12 891	270 711
Vrútky - Kraľovany	18	33	29	4	13 757	247 626
Kraľovany - Ružomberok	18	31	27	4	12 891	232 038
Ružomberok - Liptovský Mikuláš	26	29	25	4	12 025	312 650
Liptovský Mikuláš - Východná	26	21	17	4	8 561	222 586
Žilina - Rajec	21	23	0	23	1 909	40 089
Vrútky - Diviaky	29	29	23	6	6 501	188 529
Diviaky - Horná Štubňa	10	30	24	6	6 762	67 620
Horná Štubňa - Turček	5	10	10	0	2 610	13 050
Diviaky - Čremošné	7	0	0	0	0	0
Horná Štubňa - Sklené pri Handlovej	6	16	0	16	1 328	7 968
Kraľovany - Dolný Kubín	17	23	0	23	3 128	53 176
Dolný Kubín - Trstená	39	21	0	21	2 856	111 384
Spolu	340	11,26	13,10	187	124 288	2 563 522

Vozidlový park v prímestskej a regionálnej osobnej železničnej doprave

Hnacie a prípojné dráhové vozidlá ZSSK sú dislokované v strediskách riadenia a realizácie prevádzky (SRRP), ktoré sa členia na Strediská prevádzky (SP) a Správy prevádzky depa (SPD). SRRP Žilina má štyri výkonné jednotky, avšak vozidlá na trati patriace do ŽSK nasadzujú tieto výkonné jednotky:

- SPD Žilina,
- SP Čadca,
- SP Prievidza a
- SP Kraľovany.

V nasledujúcich tabuľkách je uvedená štruktúra parku hnacích vozidiel a prípojných vozidiel k motorovým vozňom, ich počet a vek stanovený aritmetickým priemerom. Z uvedeného vyplýva, že priemerný vek rušňov, motorových vozňov a prípojných vozňov k motorovým vozňom prevádzkovaných na tratiach Žilinského kraja činí 27.06 rokov.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Pod správu SRRP Žilina patrí 131 hnacích železničných koľajových vozidiel 174 prípojných vozňov. Zabezpečenie nezávislej trakcie pre regionálnu dopravu zabezpečujú DMJ r. 813 (913 –riadiaci vozeň), respektíve motorové vozne r. 811 a 812 spolu s prípojnými vozidlami (011, 012). Závislú trakciu zabezpečujú EMJ r. 671. Jednotky patriace pod správu SPD Žilina nie sú prioritne učené len na zabezpečenie prevádzky v ŽSK, spoločnosť ZSSK ich nasadzuje aj na pokrytie výkonov železničnej osobnej dopravy na území iných samosprávnych krajov. Priemerný vek EMJ a DMJ s prípojnými vozidlami je 25,85 rokov.

SP Kraľovany zabezpečuje dopravu na trati Kraľovany – Trstená a SP Čadca na trati Čadca – Makov resp. Čadca – Skalité. Pre prepravu Os vlakmi sa v tomto centre využívajú motorové vozne radu 811, 812 a 813. Kapacita prepravy osôb je v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 1.4.3 Prepravná kapacita motorových jednotiek

Rad	Kapacita	
	Na sedenie	Na státie
811	53	41
812	53	43
813+913	83	120
011	62	42
012	55	40

Na hlavných tratiach sú nasadzované klasické súpravy ťahané elektrickými rušňami jednosmernej alebo dvojsystémovej trakcie. Na neelektrifikovaných tratiach sú to motorové vozne radu 812 alebo 813+913 alebo klasické súpravy s motorovými rušňami radov 750, 754 a 757.

Podrobnejšia štruktúra železničných dráhových vozidiel ZSSK dislokovaných v ŽSK je v nasledujúcich tabuľkách.

Hoci je Žilina regionálnym centrom, nemá ZSSK v tomto meste ani okolí žiadne zariadenie na preventívne ošetrovanie a technicko-hygienickú údržbu koľajových vozidiel. ZSSK využíva formou prenájmu opravovňu vozňov v Žiline s pomerne dlhou halou (vlastníkom pracoviska je v tomto prípade ZSSK CARGO).

Tab. 1.4.4 Evidenčný stav a turnusová potreba HDV, vložených a prípojných vozňov ZSSK v ŽSK (k 30.11.2013)

Rad ŽDV		011	071	162	163	671	811	813	912	971	Spolu
Žilina	Evidenčný stav	1	10	8	13	10	1	5		10	58
	Turnusová potreba		9	8	9	9	1	4		9	49
Čadca	Evidenčný stav	4					5	2	1		12
	Turnusová potreba	1					3	2	1		7
Kraľovany	Evidenčný stav	5					5	4			14
	Turnusová potreba	3					3	4			10
Spolu v ŽSK	Evidenčný stav	10	10	8	13	10	11	11	1	10	84
	Turnusová potreba	4	9	8	9	9	7	10	1	9	66

Tab. 1.4.5 Evidenčný stav a turnusová potreba osobných vozňov ZSSK v ŽSK (k 30.11.2013)

Celkom		Ampeer		Bd 58 /20-40/	B 20-41		Bmeer	Bpeer66	Bmpeer	Bdt	Bdtee	Bdteer	Bdgtteer	Bdteer	Bdghmeer	BDs	BDsee	BDsheer	Spolu
SPS Žilina	Evidenčný stav	3	8	3	24	21	11	7	53	6	6	4	8	2	5	2	6	6	175
	Turnusová potreba	2	6	2	10	18	10	6	50	6	6	4	6	0	0	6	5	4	141

ZSSK využíva v regionálnej osobnej doprave na elektrifikovaných tratiach moderné elektrické jednotky radu 671 (tieto predovšetkým na hlavných tratiach), doplnené klasickými súpravami s elektrickými rušňami jednosmernej alebo dvojsystémovej trakcie. Vzhľadom na nedostatok elektrických jednotiek s nižšou kapacitou sú na elektrifikovaných tratiach v časo nižších prepravných nárokov využívané aj motorové vozne. Na neelektrifikovaných tratiach nasadzuje motorové vozne odvodené od radu 810 alebo klasické súpravy s motorovými rušňami radov 750 a 754. V malej miere sú síce na súpravách zastúpené rekonštruované motorové vozne 813+913, však ide o minimálny rozsah.

Na uvedených traťových úsekoch zabezpečujú dopravné výkony klasické súpravy prevažne nerekonštruovaných vozov ťahaných rušňom, ktoré sú morálne zastarané (vek 30 rokov a viac) bez výraznejšej modernizácie, s konštrukčnou rýchlosťou 120 km.h⁻¹, brzdvá sústava obsahuje zastarané prvky (brzdové klátiky) s nižšou účinnosťou, bez možnosti využitia diagnostických systémov. Z hľadiska bezpečnosti cestujúcich nie je možné centrálné zatváranie dverí. Absentuje nízkopodlažný nástup, uzatvorený systém WC, klimatizácia a tiež možnosť bezdrôtového pripojenia WiFi.

Vo všeobecnosti umožňujú len zastaraný spôsob cestovania v kvalite zodpovedajúcej 80. a 90. rokom minulého storočia. Tento stav si vyžaduje zvýšené náklady na opravy a údržbu. V malej miere sú síce na súpravách zastúpené rekonštruované vozne Bdteer, však ide o minimálny rozsah.



Obr. 1.4.3 Vozeň radu Bdt

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Dieselové rušne sú taktiež morálne zastarané s vysokou spotrebou a zvýšenou environmentálnou záťažou.

Motorové vlaky sú zostavené z dvojnápravového motorového vozňa, ktorý hlučnosťou, tvarovaním sedadiel a celkovým komfortom jazdy nezodpovedajú moderným štandardom na kvalitu vlakov regionálnej dopravy.

Vo všeobecnosti umožňujú len zastaraný spôsob cestovania v kvalite zodpovedajúcej 80. rokovi minulého storočia. Tento stav si vyžaduje zvýšené náklady na opravy a údržbu.

Z nových vozidiel a súprav je potrebné uviesť nasadzovanie poschodových elektrických motorových jednotiek radu 671. Z hľadiska technickej špecifikácie ide o poschodovú elektrickú motorovú jednotku (EMJ), v zložení riadiaci poschodový vozeň + vložené poschodové vozne + elektrický vozeň (dvojsystémový 3 000 V DC a 25 000 V, 50 Hz AC) s rozchodom 1 435 mm a konštrukčnou rýchlosťou 160 km.h⁻¹. Elektrická poschodová jednotka je určená pre prevádzku ako ucelená súprava v preddefinovanej konfigurácii. EMJ je vybavená moderným diagnostickým systémom, vlakovým zabezpečovacím zariadením ETCS vrátane rozhrania k zabezpečovaciemu zariadeniu MIREL VZ 1. Pre prevádzku na tratiach ŽSR s traťovou časťou zariadenia ETCS Level 1 so špecifikáciou SRS 2.3.0. Parametre vozidiel spĺňajú podmienky stanovené technickými špecifikáciami interoperability pre konvenčný systém, predpisy a normy platné na Slovensku a príslušné vyhlášky Medzinárodnej železničnej únie (UIC). Riadiaci systém musí byť mikroprocesorový s vlastnou diagnostikou, musí zabezpečovať riadenie pohonu a ovládanie celej EPJ vrátane viacnásobného riadenia. EMJ je plne klimatizovaná, s kapacitou 300 miest na sedenie. Má centrálnu uzatváranie dverí, teplovzdušné kúrenie, klimatizáciu, uzavretý odpadový systém, odkladací batožinový priestor, uloženie bicyklov, lyží, saní, detských kočíkov, nízkopodlažný vstup pre invalidné vozíky, možnosť pohybu na invalidnom vozíku, zásuvky 220V, možnosť WIFI pripojenia, svetelné informačné tabule na vonkajšej strane skrine súpravy, audio-vizuálny informačný systém pre cestujúcich, bezpečnostný kamerový systém vo vnútri súpravy.



Obr. 1.4.4 Motorový rušeň radu 750 s vozňami radu Btmee

Intenzita prepravných prúdov

V nasledujúcom texte sú charakterizované jednotlivé trate a identifikujú sa na nich realizované prepravné výkony (stav z októbra 2010, zdroj štúdia VÚD Žilina):

- **Predmier (hranica regiónu) – Žilina – Važec (hranica regiónu)**
 - Od hranice s Trenčianskym samosprávnym krajom smerom k Žiline plynule vzrastá počet cestujúcich z cca 550 až na cca 1300 cestujúcich. Prúd v smere na Važec zas postupne klesá z cca 1500 až na cca 560 denných cestujúcich. Železnica je v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou (I/18 a I/61) v úseku Žilina – Predmier. Na východ od Žiliny je trať v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou (I/18) len v úseku Kráľova Lehota – Liptovský Mikuláš. V úseku Kráľovany – Vrútky sa cesta od železnice vzdáľuje na cca 1 – 1,5 km.
- **Žilina – Čadca**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy tu postupne vzrastajú od cca 1500 (Čadca) až na 2250 (Žilina) denných cestujúcich. Železničná trať je v celej dĺžke v súbehu s cestnou komunikáciou. Problémom je bariéra medzi železnicou a cestou, ako aj väčšinou obcí v podobe rieky Kysuca v takmer celej trati (s výnimkou krátkeho úseku Žilina – Brodno).
- **Žilina – Rajec**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy tu postupne vzrastajú od cca 340 (Rajec) až na 550 (Žilina) denných cestujúcich. Železničná trať je v celej dĺžke v tesnom súbehu s cestnou komunikáciou.
- **Čadca – Makov**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy tu od Čadce po Turzovku postupne klesajú z úrovne cca 930 po cca 710 denných cestujúcich, v úseku Turzovka – Makov sú na úrovni cca 460 - 230 denných cestujúcich. V celej trase je železnica v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou.
- **Čadca – Skalité**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy tu od Čadce po Skalité postupne klesajú z úrovne cca 850 po cca 520 denných cestujúcich, v úseku Skalité – Serafínov sú na úrovni cca 230 - 80 denných cestujúcich. V celej trase je železnica v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou.
- **Vrútky – Martin – Diviaky – odb. Dolná Štubňa – Čremošné (hranica regiónu)**
 - Vlastné výkony železničnej miestnej osobnej dopravy sú v úseku Vrútky – Martin na úrovni cca 1200 denných cestujúcich. Tento výkon od Martina skokovo vzrastie na 1600 cestujúcich a ďalej až po Turčianske Teplice zas plynule klesá na cca 1050 denných cestujúcich. Tu výkon skokovo klesne na cca 600 cestujúcich a ku hraniciam samosprávneho kraja za Čremošným ďalej plynule klesá na hodnotu cca 450. Železničná trať je tu v súbehu s cestnou komunikáciou iba v úseku Vrútky – Príbovce. V úseku Príbovce – Čremošné je železnica v súbehu len s cestou Príbovce – Moškovec (cesta je vzdialená cca 1 km od trate). Od Turčianskych Teplíc jestvuje súbeh cesty I/14 s traťou až do Dolného Harmanca.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

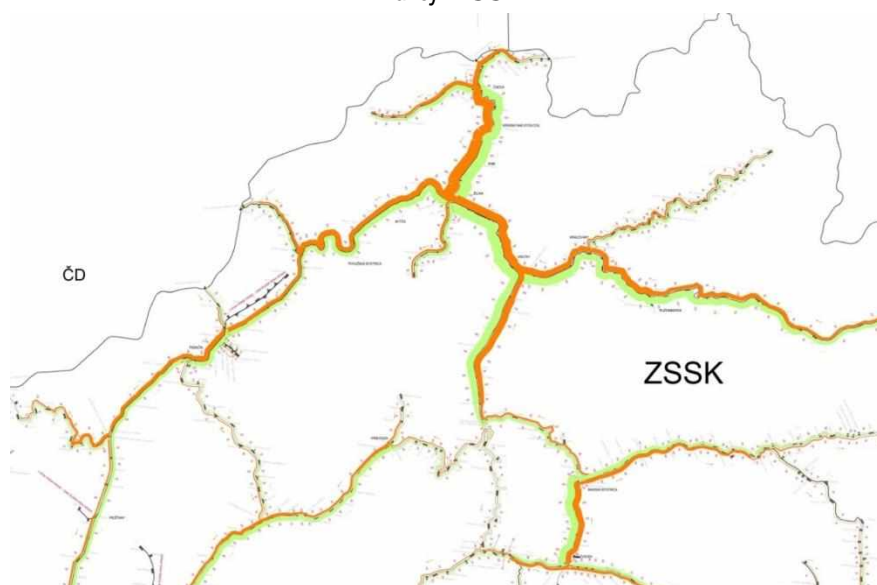
- **Diviaky – Turček (hranica regiónu)**
 - Vlastné výkony železničnej osobnej miestnej dopravy sú tu v úseku Diviaky – Horná Štubňa na úrovni iba 120 denných cestujúcich, ďalej v smere na Zvolen klesajú na 110 cestujúcich. Trať je v súbehu s cestnou komunikáciou I/65.
- **Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej (hranica regiónu)**
 - Vlastné výkony železničnej miestnej osobnej dopravy sú tu za Hornou Štubňou na úrovni cca 140 denných cestujúcich. V úseku Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej nie je trať v súbehu so žiadnou cestnou komunikáciou. Za Skleným pri Handlovej výkony železničnej miestnej osobnej dopravy postupne vzrastajú až na cca 240 cestujúcich pred Prievidzou. V úseku Prievidza – Handlová je trať v súbehu s cestnou komunikáciou.
- **Kraľovany – Trstená**
 - Vlastné výkony železničnej miestnej osobnej dopravy sú tu najvyššie v úseku Mokrads – Dolný Kubín (cca 460 denných cestujúcich v jednom smere). Smerom ku Kraľovanom plynule klesajú na úroveň cca 320 denných cestujúcich, v smere na Trstenú plynule klesajú až na úroveň iba cca 140 denných cestujúcich. Trať je v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou.

Podľa údajov ZSSK bolo v roku 2012 v rámci ŽSK prepravených 5 793 911 cestujúcich (15 874 cestujúcich za 24 hodín). Ide o cestujúcich, ktorých nástupná a aj výstupná stanica/zastávka bola na území ŽSK.

Tab. 1.4.6 Ročný počet cestujúcich v železničnom dopravnom uzle Žilina (2012)

Dopravný uzol	Nástup	Výstup	Zahrnuté železničné stanice
Žilina	3 111 043	2 823 147	Žilina, Záriečie, Solinky

Zdroj: ZSSK



Obr. 1.4.5 Počty cestujúcich vo vlakoch regionálnej železničnej dopravy v ŽSK
Zdroj: VÚD

1.4.2 Regionálna verejná autobusová doprava v IDSŽ

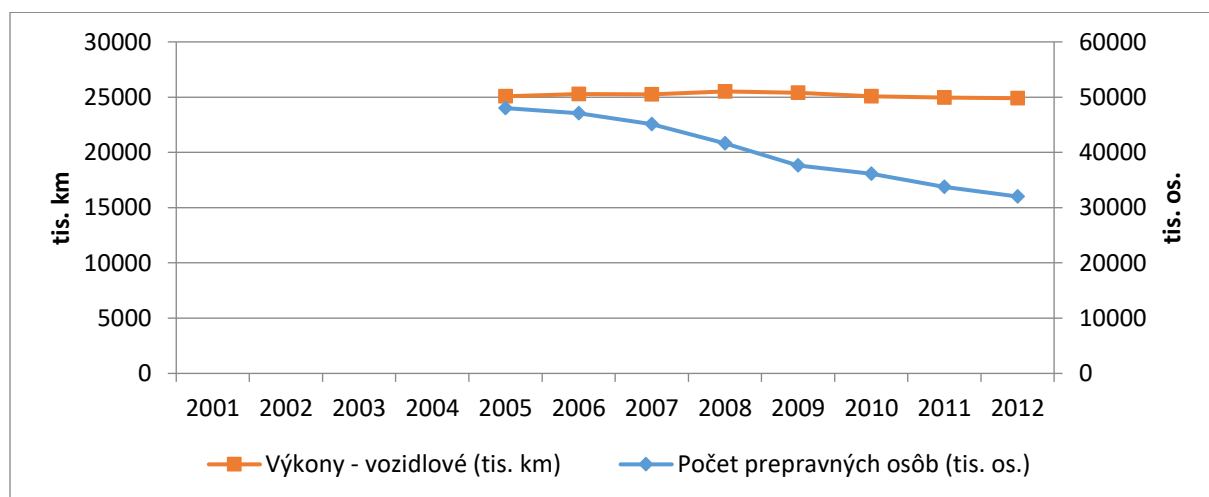
Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu v Žilinskom samosprávnom kraji zabezpečuje SAD LIORBUS, a. s., SAD Žilina, a. s. a 13 malých komerčných dopravcov. Spoločnosti SAD LIORBUS a SAD Žilina majú zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme uzatvorenú s VÚC do 29.11.2019.

Vývoj v oblasti prímestskej autobusovej dopravy je charakteristický neustálym poklesom, v ostatnom čase spomaľovaným. Najväčší pokles cestujúcich je v prípade cestujúcich, ktorí cestujú za obyčajné cestovné, v roku 2011 predstavoval tento pokles v porovnaní s rokom 2005 až 36%. Značný pokles je vidieť i v prípade skupiny, ktorá cestuje za osobitné cestovné, a to 28%.

Tab. 1.4.7 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v ŽSK

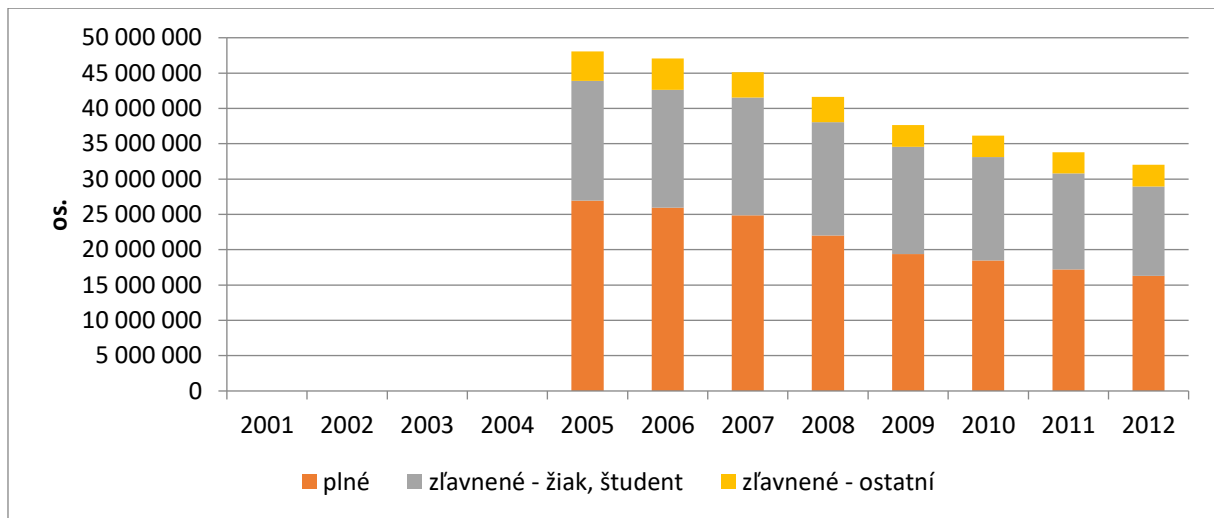
	Autobusy/spolu
Počet denných liniek	218
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	4482
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	1437
Doba prevádzky denných liniek [h]	4:00 – 23:00
Dĺžka denných liniek [km]	N/A
Počet nočných liniek	0
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	41

Zdroj: ŽSK



Obr. 1.4.6 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v ŽSK
Zdroj: ŽSK

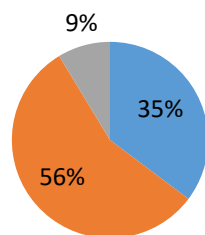
Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK



Obr. 1.4.7 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v ŽSK podľa typu cestovného;
Zdroj: ŽSK

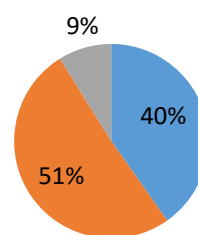
Štruktúra cestujúcich rok 2005

■ žiacke ■ občianske ■ Iné

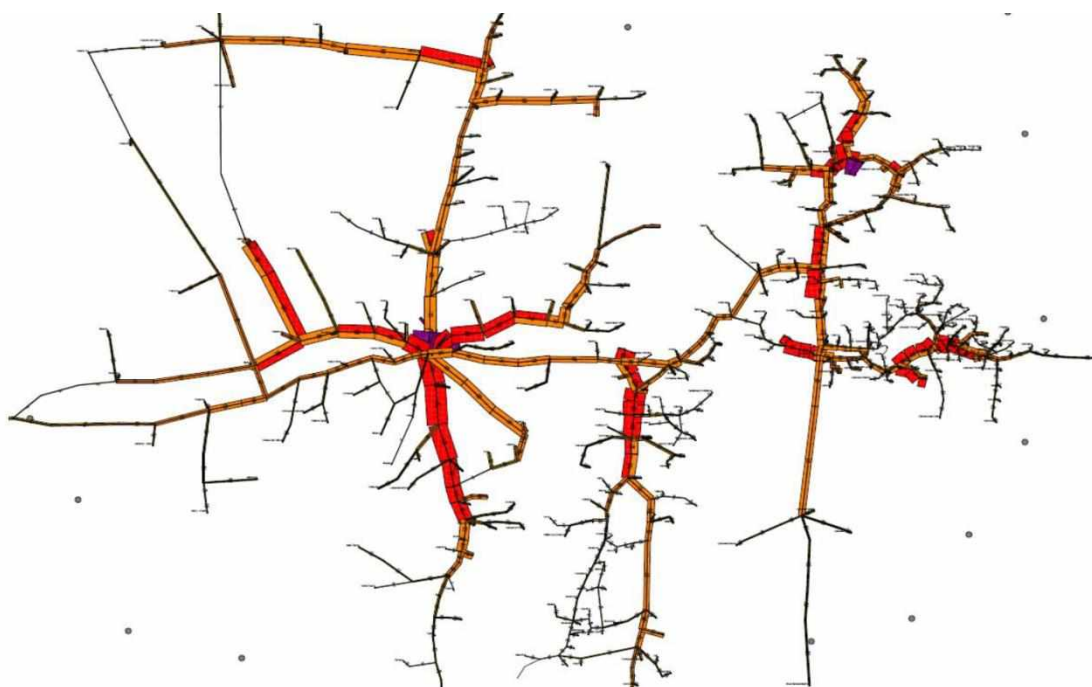


Štruktúra cestujúcich rok 2011

■ žiacke ■ občianske ■ Iné



Obr. 1.4.8 Porovnanie štruktúry cestujúcich autobusovej dopravy v ŽSK v roku 2005 a v roku 2011;
Zdroj: ŽSK



Obr. 1.4.9 Zaťaženie dopravnej siete ŽSK cestujúcimi využívajúcimi pravidelnú autobusovú dopravu;
Zdroj: VÚD

Tab. 1.4.8 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v ŽSK

	Autobusy/spolu
Počet vozidiel	438
Počet nízkopodlažných vozidiel	0
Podiel nízkopodlažných vozidiel	0%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	0
Maximálny počet vypravených vozidiel	N/A
Rezerva vozidiel	cca 9%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	5,17

Zdroj: ŽSK

Na území Žilinského samosprávneho kraja je v majetku VÚC 326 km ciest II. triedy a 1116 km ciest III. triedy. Na žiadnej z nich nie sú vyhradené jazdné pruhy pre autobusy. Informácie o vybavení križovatiek cestnou svetelnou signalizáciou a o preferencii VOD na nich nie sú k dispozícii.

V meste Žilina nie sú vytvorené žiadne vyhradené jazdné pruhy pre vozidlá MHD a taktiež žiadna z 9 riadených križovatiek nefunguje v režime preferencie vozidiel MHD.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Tab. 1.4.9 Prehľad dopravcov PAD v ŽSK

DOPRAVCA	IČO	Počet prím. liniek
UNITRANZ-TECH, s. r. o., 023 13 Čierne 239	36 438 863	1
KA&LO, s. r. o., Zápotok 320, 029 42 Bobrov	36 427 748	1
František Hrkeľ-Feribus, Slnecná 163/12, Námestovo	32 726 392	1
Jozef Jagelka, Kostolná 891, 029 44 Rabča	40 983 927	1
Zdenek Martaus-MABUS, 023 13 Čierne 1050	40 465 471	1
K.L.I.B.O.S., s.r.o., 029 56 Zákamenné 730	36 011 797	3
Danza Trans, s. r. o., Kysucká cesta I. 577, 023 54 Turzovka	46 911 626	1
AD Edmund Šiška, 027 32 Zuberec 328	37 671 324	1
Jozef Žulko, Mlýnska 330, 028 01 Brezovica	40 608 450	1
K&K Trust, s.r.o., Západ 1056/12-2, Trstená	36 417 084	1
SAD Žilina, a. s., Košická 2, 010 65 Žilina	36 407 771	126
SAD LIORBUS, a. s., Bystrická cesta 62, 034 01 Ružomberok, Korešp. adresa: J. Kačku 1, 034 95 Likavka	36 403 431	92

V Žilinskom samosprávnom kraji prevádzkuje pravidelnú autobusovú dopravu celkovo 32 dopravcov. Diaľkovú autobusovú dopravu prevádzkuje 17 dopravcov na 29 linkách a prímestskú autobusovú dopravu prevádzkuje 15 dopravcov. Z toho 13 dopravcov prevádzkuje prímestskú autobusovú dopravu na komerčnom základe na 14 linkách a 2 prevádzkujú prímestskú autobusovú dopravu vo verejnom záujme na 218 linkách, z čoho 15 liniek je medzikrajských. Dopravcami vo verejnom záujme sú v Žilinskom samosprávnom kraji SAD LIORBUS, a. s., a SAD ŽILINA, a. s.

SAD LIORBUS, a. s., prevádzkuje prímestskú autobusovú dopravu vo verejnom záujme na 92 linkách, z toho 5 je medzikrajských a SAD ŽILINA, a. s. prevádzkuje prímestskú autobusovú dopravu vo verejnom záujme na 126 linkách a z toho 10 je medzikrajských. SAD LIORBUS, a. s., a SAD ŽILINA, a. s. prevádzkujú prímestskú autobusovú dopravu na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme. V týchto spoločnostiach má cca 40 %-tný, teda minoritný, podiel Fond národného majetku.

Dopravcovia vo verejnom záujme obsluhujú autobusovou dopravou 313 obcí. SAD Žilina, a. s., zabezpečuje dopravnú obsluhu v okresoch Žilina, Bytča, Čadca, Kysucké Nové Mesto, Martin a Turčianske Teplice. SAD LIORBUS, a. s., zabezpečuje dopravnú obsluhu v okresoch Dolný Kubín, Liptovský Mikuláš, Námestovo, Ružomberok a Tvrdošín.

Objem výkonov prímestskej autobusovej dopravy vykonávanej na komerčnom základe tvorí cca 3,15 % výkonov vykonávaných vo verejnom záujme.

Počet spojov v rámci aktívnych dopravcov v prímestskej autobusovej doprave je 6910 pre 230 aktívnych liniek. Údaje získané za obdobie mesiaca marec 2015. Avšak tento počet je relatívny, nakoľko v rámci cestovných poriadkov je veľa obmedzení počas sviatkov, pracovných dní, víkendov, sezónnych spojov a podobne. Takže celkový počet spojov môže byť týmto číslom skreslený, nakoľko spoj vedený pod jedným číslom je vedený napr. počas školského roka a pod ďalším číslom ako prázdninový spoj a v podstate ide v princípe o takmer totožnú časovú polohu.

Analýza dostupnosti zastávok prímestskej autobusovej dopravy je v **Prílohe 7**.

Údaje o vozidlovom parku zmluvných dopravcov

SAD ŽILINA, a. s., prevádzkuje v súčasnosti 241 autobusov s priemerným vekom 6,87 roka a SAD LIORBUS, a. s., prevádzkuje 196 autobusov s priemerným vekom 5,03 roka.

Tab. 1.4.10 Priemerný vek autobusov prímestskej autobusovej dopravy v ŽSK

Rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
SAD LIORBUS, a. s.	11,55	11,19	7,8	5,16	5,3	5,39	5,76	5,03
SAD Žilina, a. s.	10,46	9,45	6,72	3,53	4,39	4,95	5,89	6,87
Spolu	11,01	10,32	7,26	4,35	4,85	5,17	5,83	5,95

Zdroj: Výkazy k vyúčtovaniu straty zo služieb vo verejnom záujme predkladané ŽSK dopravnými spoločnosťami

Priemerný vek autobusov sa v roku 2013 oproti roku 2005 znížil takmer o polovicu. Od roku 2006 do roku 2013 obstarali dopravné spoločnosti prevádzkujúce služby vo verejnom záujme spolu 308 nových autobusov, ako vyplýva z nasledujúcej tabuľky, ktoré vrátane vnútorného vybavenia predstavujú investície vo výške 48,5 mil. EUR. Obnovu vozidlového parku zahŕňajú dopravné spoločnosti ako ekonomicky oprávnenú nákladovú položku do kalkulácie úhrady straty.

Tab. 1.4.11 Počet nových autobusov obstaraných v období 2006 – 2013

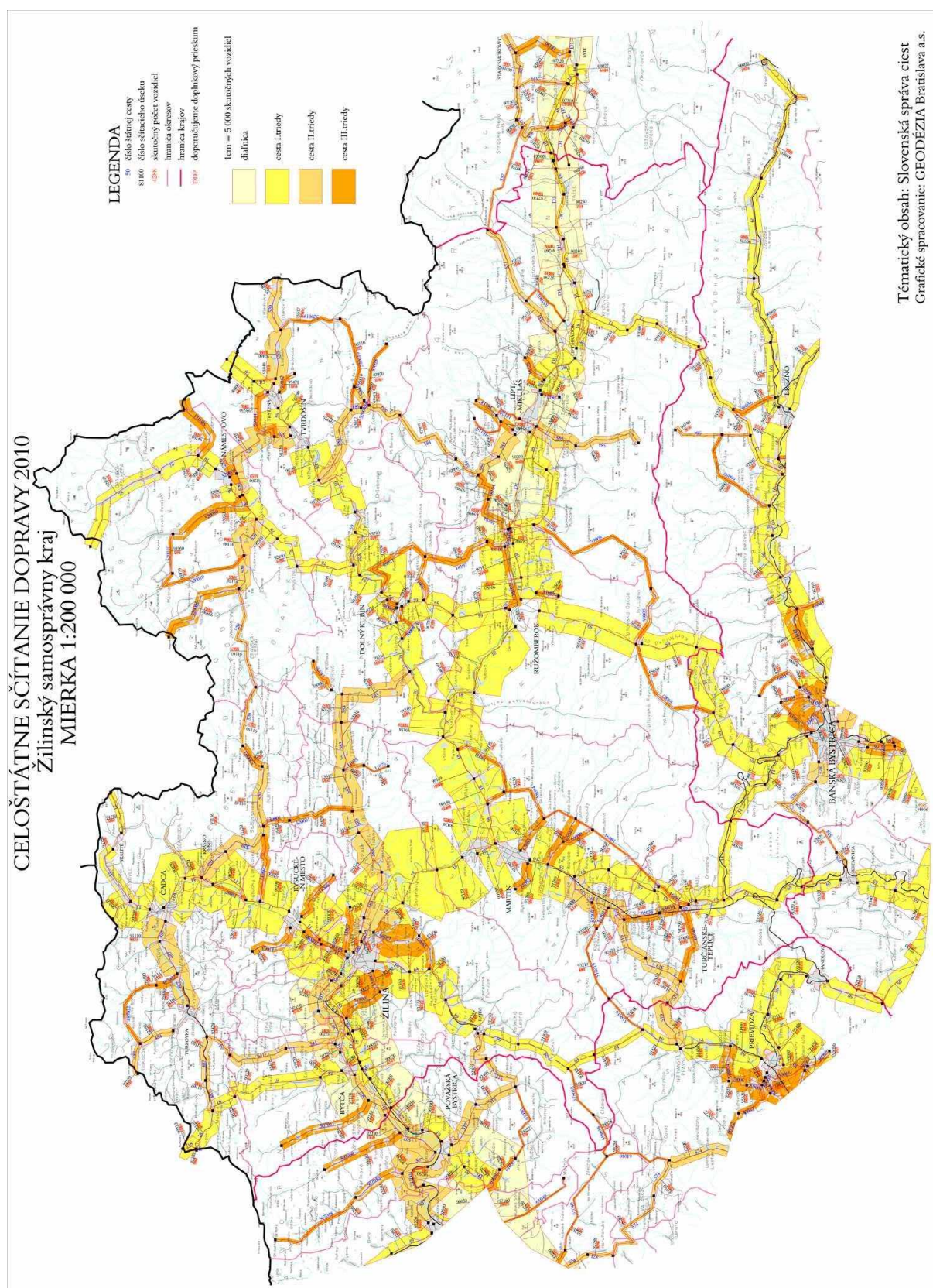
Rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
SAD LIORBUS, a. s.	18	16	45	34	9	9	2	20
SAD Žilina, a. s.	30	25	47	47	0	6	0	0
Spolu	48	41	92	81	9	15	2	20

Zdroj: Výkazy k vyúčtovaniu straty zo služieb vo verejnom záujme predkladané ŽSK dopravnými spoločnosťami

1.4.3 Individuálna automobilová doprava v ŽSK

V nasledujúcich tabuľkách a grafoch je znázornená intenzita individuálnej automobilovej dopravy (IAD) nameraná podľa celoštátneho sčítania dopravy vykonaného v roku 2010 na súbežnej infraštruktúre s verejnou hromadnou dopravou (železničnou a autobusovou). Zdrojom dát je VÚD.

Z uvádzaných tabuliek a pentlogramov záťaží osobných automobilov na súbežných úsekoch ciest so železničnými traťami vyplýva, že najväčšie intenzity sú v okolí centrálnych miest jednotlivých samosprávnych krajov. Väčší nárast intenzity oproti minulosti je viditeľný aj na úsekoch ciest nižších kategórií, čo na jednej strane spôsobuje prudký nárast počtu osobných vozidiel aj v menších obciach a na druhej strane signalizuje nedostatočné (nevhodné) zabezpečenie dopravnej obsluhy kraja verejnou hromadnou dopravou, alebo jej cena nie je primeraná oproti individuálnej automobilovej doprave. Z porovnaných samosprávnych krajov je najväčšia intenzita IAD v Bratislavskom kraji, na druhom mieste je Žilinský kraj (Žilina – Ružomberok).

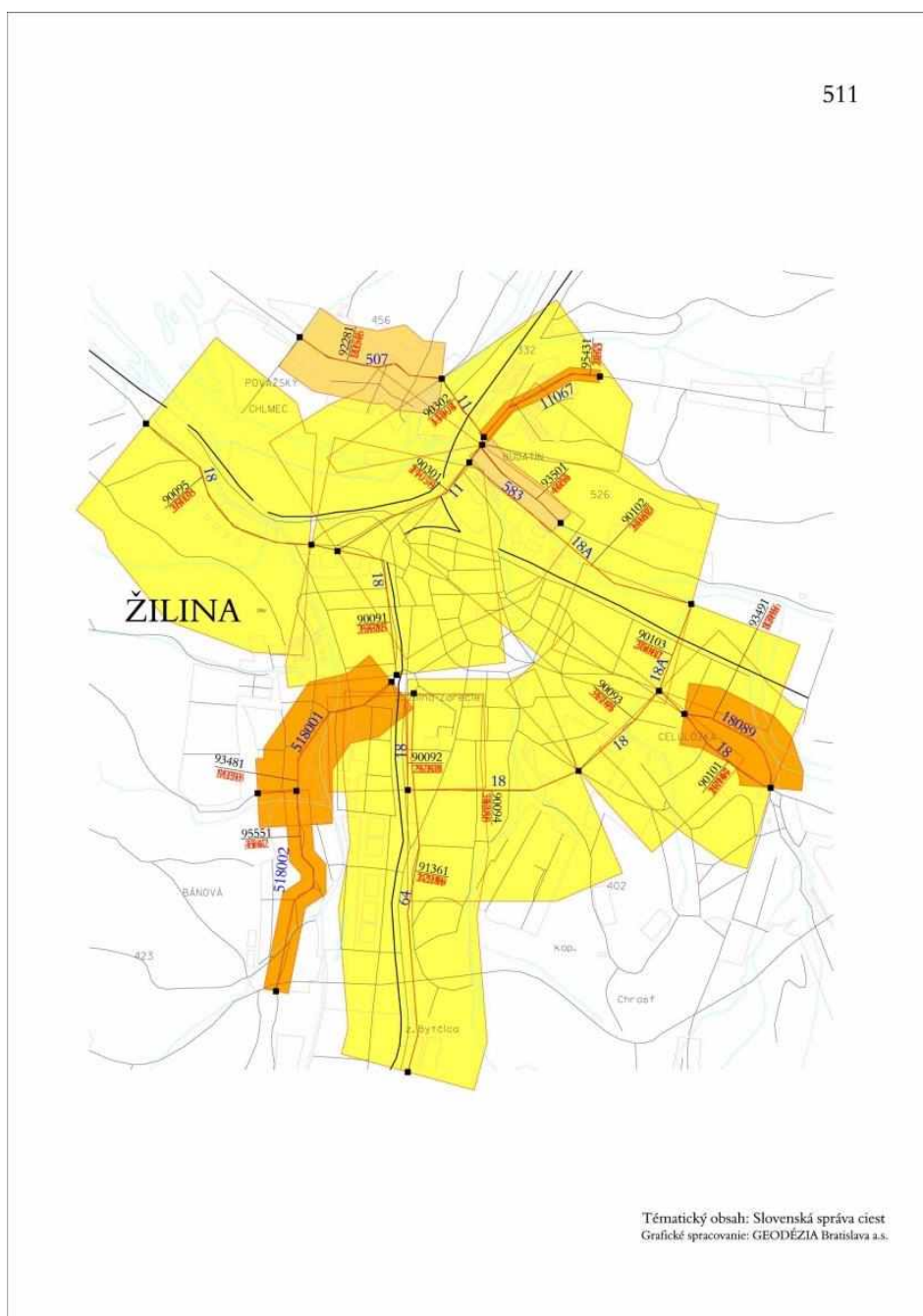


Tematický obsah: Slovenská správa ciest
 Grafické spracovanie: GEODEZIA Bratislava a.s.

Obr. 1.4.10 Intenzity cestnej dopravy v ŽSK
 Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Cestujúci IAD sú potenciálnymi cestujúcimi vo verejnej hromadnej doprave, ak sa im ponúkne atraktívnejšia osobná doprava a sťažší dochádzka IAD do centier miest. V dotazníku o používaní verejnej hromadnej dopravy uviedlo na Slovensku 65% respondentov, že by uvažovalo o častejšom využívaní verejnej osobnej dopravy, ak by existovala možnosť kúpiť si jednotný lístok na všetky typy dopravy. Medzi hlavné dôvody uprednostňovania automobilu uvádzali vodiči väčšie pohodlie v porovnaní s verejnou dopravou, nedostatok spojení vo verejnej doprave, nízku frekvenciu spojov a nespoľahlivosť verejnej dopravy. Svoj prístup by prehodnotili, ak by existovali kvalitnejšie (on-line) informácie o cestovných poriadkoch, atraktívnejšie terminály, možnosť kúpiť cestovné lístky on-line.



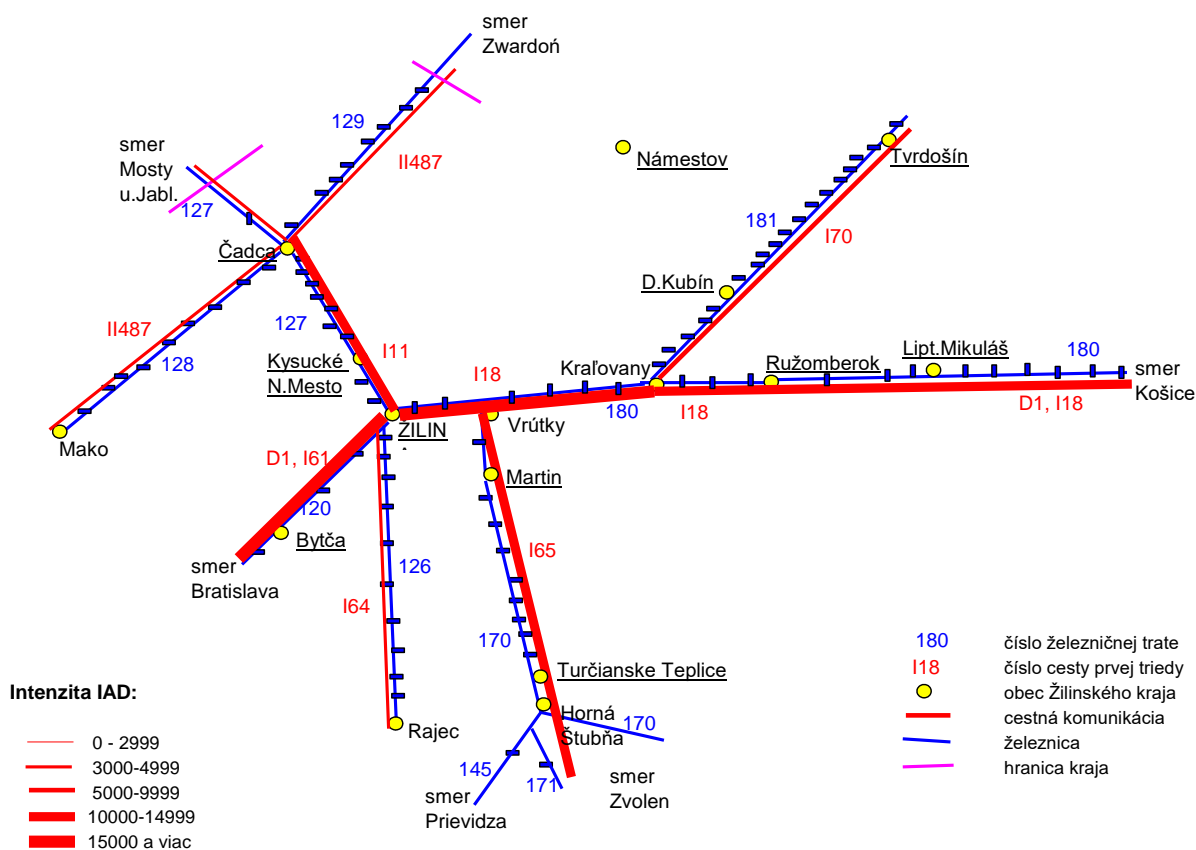
Obr. 1.4.11 Intenzity cestnej dopravy v Žiline
Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

 Tab. 1.4.12 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Žilinskom samosprávnom kraji
Individuálna automobilová doprava Žilinského samosprávneho kraja

Por.čís. úseku	Číslo trate	Súbežný úsek - názov počiat. obec - koncová obec	Číslo cestnej infraštruktúry	Číslo sčít.ús.1	Číslo sčít.ús.2	Intenz.1 2010	Intenz.2 2010	Priem.int. 2010
1	120	(Bratislava)-Predmier-Žilina	D1, I61					
			I61	90069	90087			
			II507	92248	92250	1 618	3 572	2 595
2	126	Žilina – Rajec	I64	91380	91387	7 597	6 543	7 070
3	127	Žilina – Čadca	I11	90308	90276	13 789	9 140	11 465
4	127	Čadca – Mosty u Jablunkova	I11					
5	128	Čadca – Makov	II487	91110	91107	8 375	1 591	4 983
6	129	Čadca – Zwardoň	II487	90260	94759	7 571	1 250	4 411
7	145	Horná Štubňa – Prievidza	I65					
8	170	Vrútky – Zvolen	I65		91300		5 558	5 558
9	171	Zvolen – Diviaky	I65					
10	180	Žilina – Ružomberok	I18	90118	90170	18 627	11 979	15 303
11	180	Ružomberok-Važec-(Košice)	D1, I18	90180	97260	18 290	10 622	14 456
12	181	Kraľovany – Trstená	I70	91230	90780	8 757	8 837	8 797

dlžka úseku je príliš krátka



Poznámka: Intenzita je uvedená za 24 hod v oboch smeroch.

Obr. 1.4.12 Znáznornenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Žilinskom samosprávnom kraji

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Počet nehôd v ŽSK je nadpriemerný a v rámci SR sa kraj nachádza na prvých priečkach aj v počte usmrtených osôb.

Tab. 1.4.13 Štatistika nehodovosti v ŽSK

Rok	2009	2010	2011	2012
Počet nehôd v SR	25 989	21 611	15 001	13 936
Počet nehôd v ŽSK	3 467	3 019	2 175	1 968
Podiel nehôd ŽSK v SR	13,34 %	13,97 %	14,50 %	14,12 %
Počet usmrtených osôb v SR	347	345	324	296
Počet usmrtených osôb v ŽSK	55	57	42	42
Podiel usmrtených osôb ŽSK v SR	15,85 %	16,52 %	12,96 %	14,19 %

Zdroj: Ministerstvo vnútra SR

1.4.4 SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK

V nasledujúcich tabuľkách je spracovaná analýza regionálnej dopravy na území ŽSK.

Tab. 1.4.14 SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK

SILNÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> • Dobrá dostupnosť vrátane prepojenia v pohraničných oblastiach s ČR a PL – výhodná územná dostupnosť, výhodné situovanie zastávok a staníc v blízkosti obydľí cestujúcich – možnosť prepravy cestujúcich „z domu – do domu“, široká sieť autobusových liniek, široká ponuka autobusových spojov, široká sieť autobusových zastávok a staníc. • Dobrý stav autobusového parku - priemerný vek autobusov PAD ŽSK je v súčasnosti 5 rokov. • Zabezpečenie obsluhy území Žilinského kraja, kde nie je vybudovaná železničná infraštruktúra a nie je tam možné viesť železničnú dopravu. • Ekologickosť a bezpečnosť – menší podiel na externalitách ako má individuálna automobilová doprava, nižšie kongescie, menší obsah emisií v ovzduší a to aj vďaka využívaniu ekologických vozidiel, nižší hluk, vyššia bezpečnosť prepravy, ktorá vyplýva aj z dobrého stavu autobusového parku.
SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> • Nízka miera konkurencieschopnosti PAD voči individuálnej automobilovej doprave a s tým súvisiaci úbytok cestujúcich. • Obmedzená kapacita cestnej siete – preplnená cestná sieť, vznik kongescií, meškanie spojov. • Absencia harmonizácie a integrácie PAD s ostatnými druhmi verejnej osobnej dopravy vrátane individuálnej a ekologickej dopravy a v mnohých prípadoch absencia prestupných bodov medzi jednotlivými druhmi dopravy. • Nízka úroveň zastávok a staníc PAD, nízky rozsah doplnkových služieb v PAD, absencia infraštruktúry – chýbajú parkoviská pre osobné vozidlá a taxíky a odstavné plochy pre bicykle a motocykle, úschovne batožiny v blízkosti zastávok a staníc verejnej osobnej dopravy, chýba infraštruktúra pre ekologické systémy dopravy – cyklotrasy, cyklistické chodníky, lyžiarske a bežecké magistrály a pod.

PRÍLEŽITOSTI

- Zvyšovanie konkurencieschopnosti PAD voči individuálnej automobilovej doprave:
 - zvyšovanie kvality PAD aj s ohľadom na cestujúcich s obmedzenou mobilitou a sluchovo a zrakovo postihnutých cestujúcich,
 - budovanie koordinovaného a nadväzného systému verejnej osobnej dopravy s prepojením na individuálnu automobilovú dopravu a ekologickú dopravu a zavádzanie doplnkových služieb vo verejnej osobnej doprave,
 - pravidelná obnova vozidlového parku vrátane ekologických a bezbariérových vozidiel,
 - zlepšenie komunikácie a skvalitnenie informačného a oznamovacieho systému v rámci prímestskej autobusovej dopravy a v rámci verejnej osobnej dopravy ako celku vrátane zabezpečenia kompatibility týchto systémov,
 - budovanie integrovaných dopravných systémov ako nástrojov získania a udržania si cestujúcich a nástrojov na uľahčenie cestovania v systéme verejnej osobnej dopravy vrátane potrebnej infraštruktúry.
- Zvyšovanie kvality cestnej siete:
 - budovanie prestupných bodov – terminálov verejnej osobnej dopravy medzi jednotlivými druhmi dopravy vrátane potrebnej infraštruktúry,
 - zlepšenie súčasného stavu dopravnej siete vrátane regionálnej dopravnej siete – ciest II. a III. triedy,
 - eliminácia kolíznych bodov a úzkych problematických miest v dopravnej sieti – eliminácia kongescií.
- Budovanie cestnej siete osobitne pre verejnú osobnú dopravu.
- Ekologizácia verejnej osobnej dopravy:
 - využívanie ekologických dopravných prostriedkov s čo najmenším dopadom na životné prostredie,
 - zavádzanie nízkouhlíkových foriem dopravy a využívanie alternatívnych zdrojov energie,
 - prepojenie verejnej osobnej dopravy s ostatnými ekologickými prepravnými systémami,
 - budovanie infraštruktúry pre ekologickú dopravu - cyklistické chodníky, cyklotrasy, lyžiarske a bežecké magistrály, náučné chodníky, korčuliarske dráhy, parkoviska na bicykle na stanicích a zastávkach verejnej osobnej dopravy.
- Podpora PAD z celoštátnej úrovne a eliminácia rozmachu individuálnej automobilovej dopravy:
 - podpora PAD prostredníctvom daňového systému, legislatívy, internalizácie externých nákladov, zavedením emisných kvót, spoplatnením tvorby emisií,
 - obmedzovanie parkovania v mestách, budovanie záchytných parkovísk na okrajoch miest, určenie emisných zón v mestách a stanovovanie poplatkov za ich používanie.

HROZBY

- Neustály pokles cestujúcich PAD a neustály nárast výšky úhrady straty.
- Dopady fiškálnej, dopravnej a sociálnej politiky štátu v neprospech PAD a dopady finančnej krízy - enormný nárast nákladov PAD dôsledkom inflácie, dôsledkom zavedenia mýta, zvyšovanie nezamestnanosti, pokles cien osobných automobilov, nárast cien PHM.
- Nedostatok verejných zdrojov a zmena legislatívy v neprospech PAD.
- Nedostatok prostriedkov na zabezpečenie obnovy vozidlového parku.

Problémy v železničnej osobnej doprave a návrh možných riešení*Tab. 1.4.15 Nadväznosť priorít a opatrení na zistené problémy***Hlavné problémy**

- Absencia harmonizácie a integrácie prímestskej autobusovej dopravy s ostatnými druhmi verejnej osobnej dopravy vrátane individuálnej a ekologickej dopravy a v mnohých prípadoch absencia prestupných bodov medzi jednotlivými druhmi dopravy.
- Nízka miera konkurencieschopnosti VOD neustály pokles cestujúcich, nedostatok verejných zdrojov a nedostatočná legislatíva pre VOD.
- Nízka úroveň zastávok a staníc VOD, nízky rozsah doplnkových služieb v PAD, absencia infraštruktúry.

Priority

- Zabezpečenie dostupnosti informácií o prevádzke verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich.
- Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov.
- Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich a vysokou energetickou efektívnosťou.
- Zabezpečovanie preferencie verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach.
- Zabezpečenie kvality a potrebného rozsahu infraštruktúry mestskej dráhovej dopravy.
- Umožnenie využívania cyklistickej dopravy na cyklo dopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na nadväznosť na terminály a zastávky verejnej osobnej dopravy a tiež na dopravu medzi obcami.

Opatrenia

- Zlepšenie informovanosti cestujúcich a zlepšenie informačného a oznamovacieho systému.
- Zavedenie poskytovania informácií o prevádzke v reálnom čase.
- Zavedenie nových foriem predaja cestovných lístkov a zavádzanie nových platobných médií.
- Obstaranie moderných nízkopodlažných trolejbusov (vrátane trolejbusov s pomocným pohonom a duobusov) s nízkou energetickou náročnosťou.
- Obstaranie moderných ekologických nízkopodlažných autobusov.
- Zavedenie preferencie vozidiel VOD na križovatkách.
- Rekonštrukcia, modernizácia alebo predĺženie existujúcich trolejbusových tratí.
- Výstavba chýbajúcich prepojujúcich traťových úsekov v jestvujúcej trolejbusovej sieti.
- Výstavba, modernizácia, údržba a prevádzka cyklistickej infraštruktúry.

Organizovanie dopravy

1. Roztrieštenosť kompetencií v oblasti verejnej osobnej dopravy
 - Verejnú osobnú dopravu objednáva množstvo subjektov (MDVRR SR, VÚC, mestá, obce), okrem toho do rozhodovacieho procesu vstupujú v mestách aj extrémne veľké počty mestských častí.
 - Jednotliví objednávateľia dopravy spravidla nemajú odborné zázemie na kvalifikované plánovanie a vyhodnocovanie dopravy, preto ich úlohy preberajú priamo dopravcovia, ktorí určujú konkrétnu podobu objednávky výkonov vo verejnom záujme a predkladajú ju na schválenie objednávateľovi. To platí obzvlášť v mestskej hromadnej doprave a tiež v niektorých VÚC objednávajúcich autobusovú dopravu, podobná situácia bola do roku 2012 aj u železničnej dopravy.
 - Pomerne rozšírená je absencia funkcie niektorých častí vzťahu objednávateľ (samospráva) – dodávateľ (dopravca), a to najmä v najväčších prevádzkach MHD. Objedávateľ netrvá na dodaní služieb v požadovanej kvalite, prípadne ani nepožaduje dostatočnú kvalitu, naopak dodávateľ nedostáva uhradenú celú stratu pri výkonoch vo verejnom záujme. Zatiaľ sa nevyužíva možnosť riešiť kontrolnú činnosť hromadne pre všetky módy VOD prostredníctvom organizátora IDS resp. dopravnej authority.

2. Nevyhovujúca koordinácia jednotlivých dopravných subsystémov
 - Jednotlivé subjekty objednávajúce verejnú osobnú dopravu navzájom komunikujú na nedostatočnej úrovni, čoho dôsledkom je časté nekoordinovanie železničnej, prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy navzájom.
 - Chýbajú stratégie pre multimodálne dopravné riešenia.
 - VÚC nemajú včas informácie o definitívnej podobe GVD, preto nedokážu reagovať. Časté zmeny časových polôh vlakov komplikujú vytváranie nadväzností.
 - VÚC často objednávajú autobusovú dopravu v čiastočnom súbehu so železničnou dopravou a neplánujú tento prístup zásadne meniť z nasledujúcich dôvodov:
 - odstránenie súbehov by znamenalo výrazný pokles objednávaných výkonov u autobusovej dopravy, čo je často v rozpore s uzatvorenými zmluvami s dopravcami, alebo presunutie výkonov do lokalít s nižším počtom cestujúcich, čo by znamenalo vyššiu stratu autobusového dopravcu a nutnosť vyššej kompenzácie z VÚC bez vyššieho transferu zo štátneho rozpočtu,
 - ak je v danom úseku nedostatočná frekvencia alebo kapacita vlakov (napr. doprava na/z pracovných zmien s určeným začiatkom/koncom),
 - ak je nevhodná poloha alebo hustota železničných staníc (autobusové spoje však nie sú ukončené v poslednej železničnej stanici, ale pokračujú ďalej do centra spádovej oblasti),

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

- neexistuje tarifná integrácia, tzn. odstránenie súbehov by cestujúcim predražilo cestu a zhoršilo atraktivitu VOD,
 - nedostatočné previazanie dispečingov jednotlivých dopráv (nie sú prenášané informácie o odchýlkach voči cestovnému poriadku, nie je možné garantovať nadväznosti),
 - zákaz súbežnosti nie je dostatočne definovaný,
 - nie je funkčná kontrola dodržiavania zákazu súbežnosti.
3. Rôzny výklad pojmu „verejný záujem“
- Nie je spracovaný plán dopravnej obslužnosti SR, chýbajú definície štandardov dopravnej obsluhy. Zákon o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z. § 18 síce definuje dopravnú obslužnosť¹, avšak táto definícia je nekonkrétna.
 - Je deklarovaný záujem uvažovať s VOD ako reálnou alternatívou k IAD, avšak finančné prostriedky postačujú najmä vo VÚC iba na základnú dopravnú obsluhu – cesty do/z zamestnania, škôl a zdravotníckych zariadení.
4. Nedostatok údajov
- Štát, VÚC ani mestá spravidla nevykonávajú dopravné prieskumy, nevyužívajú dáta z predaja lístkov, nedokážu získať dostatočné informácie najmä od súkromných autobusových dopravcov vykonávajúcich dotované výkony vo verejnom záujme a nemajú k dispozícii analýzy vývoja dopravy (dopravné modely) popisujúce, aké komplexné dopady budú mať jednotlivé opatrenia v oblasti dopravy vrátane medzimodálnych vzťahov. Chýbajú tiež kvalitné informácie o vzťahoch medzi jednotlivými módmi dopravy a odhady dopravnej indukcie a dopravnej redukcie.
 - Najmä väčšie mestá nedisponujú presnými dátami o parkovacích miestach a o počte vozidiel parkujúcich mimo nich.
 - Dopravné prieskumy sú zamerané takmer výlučne na cestnú a verejnú dopravu a nie aj na cyklistickú a pešiu dopravu.
5. Zvyšujúci sa podiel individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce
- Rozmach IAD nepriaznivo vplyva aj na VOD a nemotorovú dopravu:
 - VOD sa vplyvom dopravných kolón a budovania cestnej svetelnej signalizácie bez účinnej preferencie spomaľuje a zvyšujú sa jej náklady.
 - Úbytok cestujúcich v prospech IAD, a to najmä platiacich plné cestovné, spôsobuje výrazné výpadky tržieb VOD s následnými negatívnymi

¹ (1) Dopravnou obslužnosťou na účely tohto zákona sa rozumie vytvorenie ponuky primeraného rozsahu dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave na zabezpečenie pravidelnej dopravy na území kraja alebo obce.

(2) Primeraným rozsahom sa na účely odseku 1 rozumie počet spojov za deň, presnosť a pravidelnosť jednotlivých spojov na jednotlivých autobusových linkách na uspokojenie dopytu verejnosti počas jednotlivých dní v týždni pri zohľadnení možnosti súbežných preprav a prestupu, vzdialenosti k zastávkam, priepustnosti ciest v priebehu dňa, bezpečnosti preprav, výbavy a kapacity vozidiel a cestovného pre vybrané skupiny cestujúcich.

dopadmi na výšku úhrad straty pri vykonávaní výkonov vo verejnom záujme.

- Úbytok cestujúcich spôsobuje rušenie málo využitých spojov najmä vo večerných hodinách, čo generuje ďalší úbytok cestujúcich vzhľadom na znižujúcu sa atraktivitu VOD.
- Nemotorová doprava je postupne vytláčaná automobilovou dopravou – cyklisti vplyvom intenzity IAD na cestách, chodci z dôvodu legalizovaného parkovania na chodníkoch. Nevhodné stavebno-technické riešenia komunikácií a križovatiek vytvárajú pre nemotorovú dopravu bariéry z priestorového i časového hľadiska.
- Pri posudzovaní vplyvov na dopravu sa v prvom rade prihliada na požiadavky IAD, prípadne aj VOD, a nemotorová doprava je odsunutá do role doplnkovej dopravy.

6. Nedostatočná frekvencia vlakov

- Súčasná frekvencia vlakov nie je pri väčšej integrácii (odstránení súbežnosti s autobusovou dopravou) výhľadovo dostatočne atraktívna, avšak na radikálne zvýšenie frekvencie nebudú prostriedky ani po optimalizácii železničnej siete.

7. Nedostatočná kapacita

- Najmä v Bratislave, Košiciach a Prešove nie je zabezpečená dostatočná kapacita VOD počas prepravných špičiek, čo neumožňuje zastaviť či naopak zvrátiť úbytok cestujúcich v prospech IAD.

8. Neprehľadnosť systému

- Systémy prímestskej autobusovej dopravy sú organizované podľa dopytu ich cestujúcich, málo využité spoje sú rušené. Výsledkom je nie celkom systematické usporiadanie liniek, ktoré je málo prehľadné pre získavanie nových a príležitostných cestujúcich.

9. Nedobudovaná infraštruktúra

- Chýbajúce prestupné terminály, nevhodne riešené prestupné uzly a zlý stav zastávok znižujú atraktivitu VOD a zvyšujú tlak na priame spojenia bez prestupovania.
- Chýbajúce a neprepojené trolejbusové trate v Bratislave, Banskej Bystrici, Košiciach a Žiline neumožňujú plne využiť potenciál trolejbusovej dopravy.
- Chýbajúce tangenciálne električkové trate v Bratislave prispievajú k vysokej zraniteľnosti radiálneho systému bez možnosti obísť vylúčený bod v prípade mimoriadnej udalosti.
- Nie sú vytvorené centrá pre koordináciu subsystémov VOD a v niektorých prevádzkach MHD vozidlá VOD nie sú dostatočne vybavené modernými prostriedkami pre komunikáciu.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

- Absencia inteligentných zastávok a ďalších informačných systémov poskytujúcich informácie v reálnom čase majú za následok nedostatočné informovanie cestujúcich o skutočných odchodoch a situácii v prevádzke VOD.
- Chýbajúce a neprepojené cyklistické komunikácie vo väčšine miest a regiónov neumožňujú využívať bicykel ako plnohodnotný dopravný prostriedok.
- Chýbajúce parkoviská P+R alebo ich absentujúce či nevhodné prepojenie na VOD prispievajú k masívnemu vstupu IAD priamo do miest.
- Dôraz na zvyšovanie kapacity komunikácií pre IAD zhoršuje podmienky pre ostatné dopravné módy i na iné než dopravné funkcie ulíc.