Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o.

Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja

Analytická časť

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

INTEGROVANÁ DOPRAVA ŽILINSKÉHO KRAJA

ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ

ŽILINSKÁ UNIVERZITA UNIVERSITAS SOLNENSIS

Obsah

1 ÚVOD 11
1.1 Obsahové náležitosti plánu dopravnej obslužnosti 11
1.2 Vymedzenie riešeného územia 14
2 ANALÝZA DOPRAVNEJ PONUKY A DOPYTU 16
2.1 Analýza dopravnej ponuky 16
2.1.1 Analýza súčasného stavu dopravnej infraštruktúry 16
2.1.1.1 Analýza súčasného stavu železničnej dopravnej infraštruktúry 16
2.1.1.2 Analýza súčasného stavu cestnej dopravnej infraštruktúry 18
2.1.2 Analýza súčasného stavu prestupných uzlov a prestupných miest 20
2.1.2.1 Prestupné uzly a prestupné miesta v rámci pilotného územia IDS na trati Čadca – Žilina 22
2.1.2.2 Prestupné uzly a prestupné miesta v rámci pilotného územia IDS na trati Rajec - Žilina 33
2.1.2.3 Prestupné uzly a prestupné miesta mimo pilotného územia IDS 36
2.1.3 Analýza súčasného stavu dopravnej obsluhy 47
2.1.3.1 Prímestská a regionálna železničná doprava 47
2.1.3.2 Prímestská autobusová doprava 61
2.1.4 Analýza súbežnej dopravy v Žilinskom samosprávnom kraji 69
2.1.4.1 Analýza právnych predpisov vo vzťahu k riešeniu 69
2.1.4.2 Analýza súbežnosti 71
2.1.5 Analýza nadväznosti spojov v Žilinskom samosprávnom kraji 73
2.1.6 SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK 75
2.2 Analýza prepravného dopytu 77
2.2.1 Demografická charakteristika kraja 77
2.2.1.1 Vzdelanostná štruktúra obyvateľstva ŽSK 83
2.2.1.2 Analýza školských zariadení ŽSK 85
2.2.1.3 Zamestnanosť v ŽSK 124
2.2.1.4 Vybavenosť kraja zdravotníckymi a inými zariadeniami 148
2.2.1.5 Automobilizácia v ŽSK 151
2.2.2 Vymedzenie spádových centier 153
2.2.3 Analýza súčasného a potenciálneho prepravného dopytu v ŽSK 168
2.2.3.1 Analýza dopytu po prímestskej autobusovej doprave 168

2.2.3.2 Analýza dopytu po mestskej hromadnej doprave 173
2.2.3.3 Analýza dopytu po železničnej osobnej doprave 177
2.3 Dopravný model súčasnej celkovej deľby prepravnej práce 182

ZOZNAM PRÍLOH

1. Pasportizácia prestupných uzlov a miest v ŽSK
2. Súbežné spoje v ŽSK
3. Nadväznosti – potenciálne prestupné miesta na železničnú dopravu v ŽSK
4. Nadväznosti – prestupné zastávky prímestskej autobusovej dopravy v ŽSK
5. Zoznam materských a základných škôl v ŽSK
6. Analýza počtu základných škôl a žiakov v jednotlivých obciach v ŽSK
7. Počty dochádzajúcich študentov na stredné školy v ŽSK
8. Rozdelenie územia ŽSK na FUA
9. Zdravotné obvody v ŽSK
10. Počet pôšt v ŽSK
11. Analýza veľkostí obcí v ŽSK
12. Časová dostupnosť obcí v ŽSK
13. Priemerný počet nástupov a výstupov cestujúcich za jeden pracovný deň vo vybraných prestupných miestach

ZOZNAM TABULIEK

Tab. 1 Základná technická charakteristika železničnej infraštruktúry v Žilinskom kraji 17
Tab. 2 Charakteristiky cestnej siete Žilinského kraja 19
Tab. 3 Analýza cestovných časov a cestovných rýchlostí na traťových úsekoch v ŽSK pre vlaky kategórií Os a REX 49
Tab. 4 Analýza počtu spojov kategórií Os a REX na traťových úsekoch v ŽSK v pracovný deň 50
Tab. 5 Analýza počtu spojov kategórií Os a REX na traťových úsekoch v ŽSK v sobotu 51
Tab. 6 Analýza počtu spojov kategórií Os a REX na traťových úsekoch v ŽSK v nedeľu 51
Tab. 7 Analýza počtu spojov kategórií R, RR, EX na traťových úsekoch v ŽSK 52
Tab. 8 Skutočné počty vlakov na jednotlivých traťových úsekoch v ŽSK 52
Tab. 9 Výkony v mkm na jednotlivých traťových úsekoch v ŽSK za rok 2018 53
Tab. 10 Evidenčný stav a turnusová potreba hnacích dráhových vozidiel, vložených a prípojných vozňov ZSSK v ŽSK (k 31.01.2020) 56
Tab. 11 Evidenčný stav a turnusová potreba osobných vozňov ZSSK v ŽSK (k 31.01.2020) 56
Tab. 12 Prepravná kapacita vlakových súprav a vozňov používaných v ŽSK 57
Tab. 13 Úzke miesta na železničnej sieti ŽSK z hľadiska kapacity 59
Tab. 14 Prehľad dopravcov PAD v ŽSK 62
Tab. 15 Priemerný vek autobusov prímestskej autobusovej dopravy v ŽSK 68
Tab. 16 Počet nových autobusov obstaraných v období 2010 – 2018 68
Tab. 17 Vstupné parametre pre určenie súbežných spojov 72
Tab. 18 Vstupné parametre pre určenie nenadväzných spojov 74
Tab. 19 SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK 75
Tab. 20 Počet obyvateľov ŽSK 77
Tab. 21 Počet obyvateľov ŽSK v roku 2015 78
Tab. 22 Demografická prognóza pre roky 2030 a 2045 80
Tab. 23 Ekonomicky aktívne obyvateľstvo podľa vzdelania v ŽSK v tis. osôb 83
Tab. 24 Podiel ekonomicky aktívneho obyvateľstva podľa vzdelania v ŽSK v % 84
Tab. 25 Materské školy v ŽSK podľa okresov k 15.9.2018 85
Tab. 26 Špeciálne materské školy v ŽSK podľa okresov k 15.9.2018 86
Tab. 27 Základné školy v ŽSK podľa okresov k 15.9.2018 86
Tab. 28 Počet tried a žiakov na ZŠ v ŽSK podľa okresov k 15.9.2018 87
Tab. 29 Špeciálne základné školy v ŽSK podľa okresov k 15.9.2018 88
Tab. 30 Počet obcí so ZŠ a bez ZŠ podľa okresov 89
Tab. 31 Obce v okrese Bytča bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1.- 4. ročník 89
Tab. 32 Obce v okrese Čadca bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník 89
Tab. 33 Obce v okrese Dolný Kubín bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník 90
Tab. 34 Obce v okrese KNM bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník 90
Tab. 35 Obce v okrese Liptovský Mikuláš bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník 90
Tab. 36 Obce v okrese Martin bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník 91
Tab. 37 Obce v okrese Námestovo bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník 92
Tab. 38 Obce v okrese Ružomberok bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník 92
Tab. 39 Obce v okrese Turčianske Teplice bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník 93
Tab. 40 Obce v okrese Tvrdošín bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník 94
Tab. 41 Obce v okrese Žilina bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník 94
Tab. 42 Prepravné vzťahy študentov z okresov Čadca a Kysucké nové Mesto do mesta Čadca 98

Tab. 43 Prepravné vzťahy študentov z okresov Žilina, Námestovo a Liptovský Mikuláš do mesta Čadca 99
Tab. 44 Prepravné vzťahy študentov z okresov Čadca a Žilina do mesta Turzovka 99
Tab. 45 Prepravné vzťahy študentov z okresov Čadca a Kysucké Nové Mesto pre Kysucké Nové Mesto 100
Tab. 46 Prepravné vzťahy študentov z okresov Žilina, Bytča, Martin a ďalších pre Kysucké Nové Mesto 101
Tab. 47 Prepravné vzťahy študentov z okresu Bytča do mesta Bytča 102
Tab. 48 Prepravné vzťahy študentov z okresov Žilina, Čadca, Považská Bystrica a Púchov do mesta Bytča 102
Tab. 49 Prepravné vzťahy študentov z okresu Žilina do Žiliny 103
Tab. 50 Prepravné vzťahy študentov z okresu Bytča do mesta Žilina 104
Tab. 51 Prepravné vzťahy študentov z okresu KNM a Čadca do Žiliny 104
Tab. 52 Prepravné vzťahy študentov z okresu Martin a Turčianske Teplice do Žiliny 105
Tab. 53 Prepravné vzťahy študentov z okresov Považská Bystrica a Púchov do Žiliny 105
Tab. 54 Prepravné vzťahy študentov z Oravy do Žiliny 106
Tab. 55 Prepravné vzťahy študentov z okresov Ružomberok a Liptovský Mikuláš do Žiliny 107
Tab. 56 Prepravné vzťahy študentov z ostatných okresov do Žiliny 107
Tab. 57 Prepravné vzťahy študentov z okresov Žilina, Považská Bystrica a Kysucké Nové Mesto do Rajca 109
Tab. 58 Prepravné vzťahy študentov z okresu Martin do mesta Martin 110
Tab. 59 Prepravné vzťahy študentov z okresu Turčianske Teplice do mesta Martin 110
Tab. 60 Prepravné vzťahy študentov z okresov Liptovský Mikuláš, Námestovo a ďalších do mesta Martin 111
Tab. 61 Prepravné vzťahy študentov z okresu Tvrdošín do mesta Tvrdošín 112
Tab. 62 Prepravné vzťahy študentov z okresov Námestovo a Dolný Kubín do mesta Tvrdošín 112
Tab. 63 Prepravné vzťahy študentov z okresov Žilina, Bytča a ďalších do mesta Tvrdošín 113
Tab. 64 Prepravné vzťahy študentov z okresu Dolný Kubín do mesta Dolný Kubín 114
Tab. 65 Prepravné vzťahy študentov z okresov Námestovo a Tvrdošín do mesta Dolný Kubín 114
Tab. 66 Prepravné vzťahy študentov z okresov Ružomberok, Liptovský Mikuláš a ďalších do mesta Dolný Kubín 115
Tab. 67 Prepravné vzťahy študentov z okresu Námestovo do Námestova 116
Tab. 68 Prepravné vzťahy študentov z okresov Tvrdošín a Dolný Kubín do Námestova 116
Tab. 69 Prepravné vzťahy študentov z okresu Ružomberok do mesta Ružomberok 117
Tab. 70 Prepravné vzťahy študentov z okresov Dolný Kubín, Liptovský Mikuláš a ďalších do mesta Ružomberok 118
Tab. 71 Prepravné vzťahy študentov z okresu Liptovský Mikuláš do mesta Liptovský Mikuláš 119
Tab. 72 Prepravné vzťahy študentov z okresu Ružomberok do mesta Liptovský Mikuláš 120
Tab. 73 Prepravné vzťahy študentov z okresov Tvrdošín, Námestovo, Dolný Kubín a ďalších do mesta Liptovský Mikuláš 120
Tab. 74 Prepravné vzťahy študentov z okresu Liptovský Mikuláš do Liptovského Hrádku 122
Tab. 75 Prepravné vzťahy študentov z okresu Ružomberok do Liptovského Hrádku 122
Tab. 76 Prepravné vzťahy študentov z okresu Dolný Kubín a ďalších do Liptovského Hrádku 123
Tab. 77 Priemerný evidenčný počet zamestnancov v okresoch ŽSK, vývoj 2009 – 2018 124
Tab. 78 Vývoj podielu priemerného evidenčného počtu zamestnancov v okresoch ŽSK [%] 124
Tab. 79 Vývoj podielu počtu evidovaných uchádzačov o zamestnanie spolu v okresoch ŽSK [%] 125
Tab. 80 Vývoj miery evidovanej nezamestnanosti v okresoch ŽSK [%] 126
Tab. 81 Právnické osoby v ŽSK podľa vybraných právnych foriem 127

Tab. 82 Fyzické osoby – podnikatelia v ŽSK podľa právnych foriem 127
Tab. 83 Podiel počtu pracovných miest podľa kritéria veľkosti organizácii v členení na sektory NH za roky 2008 až 2018, ŽSK, porovnanie sektorov v rámci FUA a území [%] 128
Tab. 84 Podiel počtu pracovných miest podľa kritéria veľkosti organizácii v členení na sektory NH za roky 2008 až 2018, ŽSK, porovnanie sektorov medzi jednotlivými FUA a územiami [% hodnoty] .. 129
Tab. 85 Podiel počtu pracovných miest podľa kritéria veľkosti organizácii v členení na sektory NH za roky 2008 až 2018, ŽSK, porovnanie sektorov v rámci vzťahu obcí FUA s centrom FUA [% podielu centra FUA] 129
Tab. 86 Priemerné mesačné mzdy od začiatku roka do konca 4. štvrťroka 2018 podľa okresov 130
Tab. 87 Štatistika zdravotníckych zariadení v Žilinskom kraji 148
Tab. 88 Počet obcí s poštou podľa okresov v roku 2018 150
Tab. 89 Počet obcí s možnosťou železničnej dopravy 151
Tab. 90 Automobilizácia v jednotlivých okresoch ŽSK 152
Tab. 91 Veľkostné kategórie obcí 154
Tab. 92 Počet obci podľa veľkostných kategórií v jednotlivých okresoch 154
Tab. 93 Zaradenie obcí do veľkostných kategórií 155
Tab. 94 Celkové počty analyzovaných ciest v okresoch ŽSK 157
Tab. 95 Porovnanie priemerných maximálnych a minimálnych dĺžok ciest 160
Tab. 96 Počet prepravených cestujúcich podľa miesta nástupu a výstupu v PAD a ŽD 161
Tab. 97 Počet prepravených cestujúcich v PAD podľa okresov 161
Tab. 98 Obce v ŽSK s najväčším počtom nástupov a výstupov v PAD 163
Tab. 99 Obce s najväčším počtom cestujúcich v PAD v rámci obce 163
Tab. 100 Vstupné parametre pre analýzu časovej dostupnosti 165
Tab. 101 Dostupnosť mesta Žilina v rámci okresu Žilina 165
Tab. 102 Počet prepravených osôb za obdobie rokov 2005 až 2018 v ŽSK 168
Tab. 103 Počet jázd v MHD podľa druhu CL v rokoch 2010 až 2019 (ks) 176
Tab. 104 Počet prepravených cestujúcich v železničnej doprave vo vzťahu k ŽSK podľa nástupu a výstupu za roky 2015 – 2019 177
Tab. 105 Počet prepravených cestujúcich v železničnej doprave na traťových úsekoch ŽSK za roky 2017-2019 179
Tab. 106 Porovnanie počtu vybavených cestujúcich a prepravného výkonu za roky 2018 a 2019 180

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obr. 1 Okresy ŽSK 15
Obr. 2 Sieť železničných tratí ŽSR v ŽSK 16
Obr. 3 Železničná stanica Žilina 22
Obr. 4 Platené parkovacie miesta pred Železničnou stanicou Žilina 23
Obr. 5 Autobusová stanica Žilina 23
Obr. 6 Železničná stanica Čadca 24
Obr. 7 Interiér železničnej stanice Čadce 24
Obr. 8 Parkovisko pri železničnej stanici Čadca 25
Obr. 9 Chodník pred železničnou stanicou Čadca smerujúci k autobusovej stanici počas dažďa 25
Obr. 10 Autobusová stanica Čadca 26
Obr. 11 Nástupište pre mestskú dopravu 26
Obr. 12 Autobusová zastávka Čadca, aut. st. ul. Jesenského v smere Svrčinovec, Skalité 27
Obr. 13 Autobusová zastávka Čadca, aut. st. ul. Jesenského zo smeru Svrčinovec, Skalité 27
Obr. 14 Čadca mesto, železničná stanica 28
Obr. 15 Autobusová zastávka – Čadca, žel. zast. mesto 28
Obr. 16 Parkovisko pri autobusovej zastávke 29
Obr. 17 Zastávka MHD Ul. A Hlinku 29
Obr. 18 Železničná stanica Krásno nad Kysucou 30
Obr. 19 Interiér železničnej stanice Krásno nad Kysucou 30
Obr. 20 Autobusová zastávka – Krásno nad Kysucou, žel. st. 31
Obr. 21 Autobusová zastávka – Krásno nad Kysucou, rázc. 31
Obr. 22 Železničná stanica Kysucké Nové Mesto 32
Obr. 23 Autobusová stanica Kysucké Nové Mesto 32
Obr. 24 Parkovisko vedľa autobusovej stanice Kysucké Nové Mesto 33
Obr. 25 Železničná stanica Rajec a stojiská na bicykle na železničnej stanici Rajec 33
Obr. 26 Autobusová zastávka Rajec, žel. st. 34
Obr. 27 Železničná stanica Rajecké Teplice 35
Obr. 28 Autobusová stanica Rajecké Teplice 35
Obr. 29 Parkovisko pre automobily a autobusy na autobusovej stanici Rajecké Teplice 36
Obr. 30 Železničná stanica Turzovka 36
Obr. 31 Autobusová zastávka Turzovka, žel. st. 37
Obr. 32 Železničná stanica Bytča 37
Obr. 33 Autobusová zastávka Bytča, Hrabové, žel. st. 38
Obr. 34 Autobusová stanica Bytča 38
Obr. 35 Autobusová stanica Námestovo 39
Obr. 36 Železničná stanica Trstená 39
Obr. 37 Autobusová stanica Trstená 40
Obr. 38 Železničná stanica Dolný Kubín 40
Obr. 39 Autobusová stanica Dolný Kubín 41
Obr. 40 Železničná stanica Martin 41
Obr. 41 Autobusová stanica Martin 42
Obr. 42 Železničná stanica Turčianske Teplice 42
Obr. 43 Autobusová stanica Turčianske Teplice 43
Obr. 44 Železničná stanica Kraľovany 43
Obr. 45 Autobusové zastávky Kraľovany, žel. st. 44

Obr. 46 Železničná stanica Ružomberok a pred ňou umiestnená zastávka MHD 44
Obr. 47 Autobusová stanica Ružomberok 45
Obr. 48 Železničná stanica Liptovský Mikuláš 45
Obr. 49 Autobusová stanica Liptovský Mikuláš 46
Obr. 50 Železničná stanica Liptovský Hrádok 46
Obr. 51 Autobusové zastávky Liptovský Hrádok, žel. st. 47
Obr. 52 Interiér vozňa radu Bdt 55
Obr. 53 Interiér vozňa radu Bdteer 55
Obr. 54 EMJ radu 671 56
Obr. 55 Interiér EMJ radu 671 56
Obr. 56 Elektrická jednotka radu 660 58
Obr. 57 Interiér el. jednotky radu 660 58
Obr. 58 Grafické znázornenie využitia kapacity tratí v obidvoch smeroch spolu v členení na vlaky osobnej dopravy, vlaky nákladnej dopravy a voľná kapacita v počte vlakových trás za deň 61
Obr. 59 Počet obyvateľov ŽSK v roku 2015 79
Obr. 60 Krátkodobá prognóza demografického vývoja 82
Obr. 61 Dlhodobá prognóza demografického vývoja 83
Obr. 62 Vývoj ekonomicky aktívneho obyvateľstva podľa vzdelania 84
Obr. 63 Porovnanie počtu základných škôl podľa jednotlivých okresov k 15.9.2018 87
Obr. 64 Vývoj podielu priemerného evidenčného počtu zamestnancov v ŽSK [%] 125
Obr. 65 Vývoj miery evidovanej nezamestnanosti [%] 126
Obr. 66 Podiel počtu evidovaných vozidiel v jednotlivých okresoch ŽSK 151
Obr. 67 Stupeň automobilizácie v jednotlivých okresoch v ŽSK 152
Obr. 68 Vybavenosť osobnými automobilmi v jednotlivých okresoch v ŽSK 153
Obr. 69 Prognóza stupňa automobilizácie a motorizácie v ŽSK 153
Obr. 70 Zobrazenie prepravných vzťahov (ciest) v ŽSK 158
Obr. 71 Vyhodnotenie najpočetnejších reťazcov ciest v jednotlivých okresoch ŽSK 159
Obr. 72 Počet prepravených cestujúcich za obdobie rokov 2005 až 2018 za ŽSK 169
Obr. 73 Štruktúra cestujúcich v roku 2005 a v roku 2018 za ŽSK 169
Obr. 74 Čas pobytu cestujúcich v dopravných prostriedkoch pri dochádzaní za prácou a do školy 170
Obr. 75 Podiel žiakov, ktorí používajú prímestskú autobusovú dopravu v nadväznosti na MHD 171
Obr. 76 Podiel žiakov, ktorí používajú železničnú dopravu v nadväznosti na MHD 172
Obr. 77 Podiel žiakov, ktorí používajú prímestskú autobusovú dopravu a železničnú dopravu v nadväznosti na MHD 172
Obr. 78 Súčasný plán liniek MHD Žilina 175
Obr. 79 Vývoj počtu prepravených osôb v rámci ŽSK za obdobie 2010 – 2019 178
Obr. 80 Vývoj počtu prepravených osôb medzi ŽSK a ostatnými krajmi za obdobie 2010–2019 178
Obr. 81 Štruktúra vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy v ŽSK za rok 2019 179

ZOZNAM SKRATIEK A POJMOV

BP	bezplatná preprava
B+R	Bike and Ride – koordinácia medzi hromadnou a cyklistickou dopravou
CL	cestovný lístok
DPMŽ	Dopravný podnik mesta Žiliny, s.r.o.
DSP	Dopravno – sociologický prieskum
EMJ	Elektrická motorová jednotka
EÚ	Európska únia
FUA	Funkčná mestská oblasť
GVD	Cestovný poriadok železničnej osobnej dopravy
HDV	Hnacie dráhové vozidlo
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravný systém
KÚRS	Koncepcia územného rozvoja Slovenska
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MHD	Mestská hromadná doprava
mkm	miestový kilometer
MRP	medziročné porovnanie
PAD	Prímestská autobusová doprava
PDO	Plán dopravnej obslužnosti
P+R	Park and Ride – koordinácia medzi hromadnou a individuálnou dopravou
SOŠ	Stredná odborná škola
SP	Strediská prevádzky
SPD	Správa prevádzky depa
SR	Slovenská republika
SRRP	Stredisko riadenia a realizácie prevádzky
STN	Slovenská technická norma
SURDM	Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility
ŠÚ	Štatistický úrad
TEM	Transeurópska magistrála
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť
VOD	Verejná osobná doprava
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

1 ÚVOD

1.1 Obsahové náležitosti plánu dopravnej obslužnosti

V rámci SR sa uplatňujú predpisy EÚ, ktoré sú priamo vykonateľné v každom členskom štáte EÚ a taktiež národné právo Slovenskej republiky. Hlavnou právnou normou EÚ, priamo vykonateľnou v SR, je nariadenie (ES) č. 1370/2007. V Slovenskej republike neexistuje národné právo, ktoré by upravovalo všeobecne verejnú hromadnú osobnú dopravu a jej integráciu. V SR hromadná osobná doprava je upravená nasledujúcimi právnymi normami:

- zákon NR SR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave,
- zákon NR SR č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach.

Dopravná obslužnosť sa vykonáva podobne ako v ostatných štátoch na základe plánu dopravnej obslužnosti. Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti 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 obslužnosti objednávateľ spolupracuje s objednávateľom dopravných služieb železničnej dopravy na zosúladení kapacitných a prevádzkových možností v železničnej doprave a v pravidelnej autobusovej doprave. Objednávateľ musí vypracovať plán dopravnej obslužnosti tak, aby riešil efektívnosť a hospodárnosť zabezpečovania dopravnej obslužnosti, najmä racionálne usporiadanie pravidelnej dopravy s cieľom minimalizovať súbežné prepravy a vytvoriť funkčnú nadväznosť pravidelnej dopravy na železničnú dopravu a na mestskú hromadnú dopravu a aby podporoval integrované dopravné systémy.

Podľa § 20 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave plán dopravnej obslužnosti obsahuje najmä:

a) zoznam autobusových liniek alebo ich častí, na ktorých sa má uskutočňovať pravidelná doprava vo verejnom záujme,
b) požiadavky na primeraný rozsah dopravných služieb,
c) spôsob riešenia súbežnej dopravy, opatrenia na zabezpečenie koordinácie a nadväznosti na železničnú dopravu alebo na mestskú dráhovú dopravu,
d) spôsob výpočtu a harmonogram poskytovania príspevku z verejného rozpočtu,
e) možnosti úpravy sadzby základného cestovného alebo udelenia výlučného práva na dopravné služby na určitej autobusovej linke alebo na určitých zastávkach,
f) ciele a zámery riešenia disproporcie dopytu a ponuky v určitom území vrátane potreby investícií do vozidlového parku, do technickej základne alebo do organizácie a trasy autobusových liniek.

Pri vypracovávaní Plánu dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja (PDO ŽSK) je nutné dodržať obsahové náležitosti plánu dopravnej obslužnosti, minimálny rozsah, pravidlá zostavovania a štandardy dopravnej obslužnosti ustanovené všeobecne záväzným právnym predpisom.

V PDO ŽSK by mali byť stanovené ciele a rámcové zámery na ponuku prepravných výkonov a ich financovanie, ako i nutné investície na základe existujúcej alebo plánovanej štruktúry osídlenia a prognózy očakávaných prepravných prúdov.

Základným cieľom PDO ŽSK je navrhnúť minimálnu dopravnú obslužnosť a optimálnu obslužnosť kraja (rozsah dopravy a pomer medzi jednotlivými módmi dopravy), na zabezpečenie maximálnej efektívnosti verejných prostriedkov a stanovenie ich optimálneho rozsahu a efektívneho využitia na ich zabezpečenie.

Obsahovú stránku dokumentácie PDO ŽSK budú tvoriť jednotlivé odborné časti, ktoré budú vyjadrené v textovej a grafickej časti.

Štruktúra/obsahová časť PDO ŽSK:

- *Analytická časť*
- *Návrhová časť*
- *Odporúčacia časť*

1. Analytická časť bude obsahovať:

a) analýzy prestupných uzlov medzi železničnou, autobusovou a mestskou dopravou z hľadiska koordinácie a nadväznosti jednotlivých spojov, vhodnosti prestupných terminálov a možnosti vybudovania nových prestupných uzlov s cieľom posilnenia nosných liniek,
b) štruktúrovanú populačnú analýzu vrátane populačného modelovania a prognózovania,
c) analýzy očakávaných trendov v mobilite (napr. nárast automobilizácie, nárast priemernej vzdialenosti ciest a ich počet a pod.),
d) analýzy očakávaných zmien v rozmiestnení aktivít v území (najmä distribúcie pracovných príležitostí a zariadení služieb),
e) analýzy stavu statickej a mobilnej infraštruktúry, najmä stavu ciest a dráh, vozidlového parku, zastávok a staníc a identifikácie úzkych miest, ktoré by mohli ohroziť plynulosť, pravidelnosť, spoľahlivosť alebo bezpečnosť verejnej osobnej dopravy,
f) analýzy súčasného stavu dopravnej obsluhy, dopravných a prepravných prúdov, slabých miest, frekvencie a lokalít závažných mimoriadnych udalostí negatívne ovplyvňujúcich spoľahlivosť prevádzky,
g) dopravné modelovanie a prognózovanie s cieľom určiť súčasnú celkovú deľbu prepravnej práce a scenáre celkovej deľby prepravnej práce na základe jednotlivých rastových scenárov populačného prognózovania, pričom minimálne jeden zo scenárov predpokladá maximálne uskutočniteľné zásahy do organizácie, prevádzky a infraštruktúry s vopred stanovenými cieľovými hodnotami celkovej deľby prepravnej práce v prospech verejnej osobnej dopravy (v nadväznosti na Plán udržateľnej mobility Žilinského samosprávneho kraja).

Pri analýze staníc a zastávok sa v analytickej časti a odporúčacej časti v nevyhnutnej miere uvedie stav a odporúčania pre nemotorovú dopravu (najmä pešiu a cyklistickú dopravu) v okolí zdrojových, cieľových a prestupných bodov.

2. Návrhová časť bude obsahovať:

a) vypracovanie štandardov dopravnej obslužnosti VOD, ktorých súčasťou bude:
   - rozdelenie obcí do jednotlivých kategórií podľa odporúčaného rozsahu dopravnej obslužnosti,
   - štandardy minimálnej dopravnej obslužnosti (pracovný deň) a (sobota, nedeľa, sviatok),
   - štandardy optimálnej dopravnej obslužnosti (pracovný deň) a (sobota, nedeľa, sviatok),
   - štandardy týkajúce sa dostupnosti autobusových zastávok,
   - stanovenie základnej prevádzkovej doby a času prepravnej špičky a sedla podľa jednotlivých kategórií obcí,
   - určenie miery prestupovosti, resp. určenie garancie bez prestupových spojení,
   - výpočet rozsahu prepravných nárokov, smerovanie a deľbu prepravnej práce,
   - zostavenie ponuky dopravných a prepravných výkonov,
   - náklady, príjmy, ekonomiku jednotlivých módov verejnej dopravy,
   - súhrnný návrh postupu racionalizácie dopravnej obsluhy regiónu, smerujúcej k jej optimalizácii, so zreteľom na časovú dostupnosť prirodzených, spádových centier.

b) vymedzenia spádových centier alebo prestupných bodov, ktoré sú východiskom na rozdelenie dopravnej obsluhy, a to spravidla do dvoch úrovní, pričom:
   - **prvú úroveň** predstavuje doprava medzi spádovými centrami a obcami, ktoré tvoria funkčný región centra a
   - **druhú úroveň** predstavuje spojenie spádových centier s centrom samosprávneho kraja a spojenie medzi jednotlivými spádovými centrami;

c) vytvorenia optimálnej siete liniek vo verejnom záujme v rámci súčasných podmienok,

d) vytvorenia funkčnej výhľadovej siete liniek vo verejnom záujme pre jednotlivé scenáre s väzbou na časové polohy liniek objednávaných iným objednávateľom, ak takéto linky existujú a sú relevantné,

e) definície krízových postupov pri najčastejšie sa vyskytujúcich mimoriadnych udalostiach podľa vykonanej analýzy.

3. Odporúčacia časť plánu dopravnej obslužnosti pozostáva z:

a) odporúčaných zásahov do infraštruktúry s cieľom zvýšiť plynulosť, pravidelnosť, spoľahlivosť a bezpečnosť liniek v definovanej sieti a zabezpečiť navrhovaný podiel verejnej osobnej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce, pričom tieto zásahy môžu byť riešené variantne v nadväznosti na scenáre,

b) odporúčaných zásahov do cestovných poriadkov (taktovosť, nadväznosť, optimalizácia, stanovenie systémových jazdných časov a pod.) s cieľom zvýšiť plynulosť, pravidelnosť, spoľahlivosť a bezpečnosť liniek v definovanej sieti a zabezpečiť navrhovaný podiel verejnej osobnej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce, pričom tieto zásahy môžu byť riešené variantne v nadväznosti na scenáre,

c) odporúčanej štruktúry vozidlového parku s cieľom vytvorenia adekvátnej ponuky na zabezpečenie dopravnej obslužnosti v stanovenom časovom horizonte,

d) vyhotovenia akčného a finančného plánu na dosiahnutie cieľového podielu verejnej osobnej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce,

e) časový horizont pre scenáre vývoja a prognózovanie na 5 a 10 rokov.

PDO ŽSK bude konkretizovať verejný záujem pre potreby samosprávneho kraja, zosúladí ponuku dopravných služieb s prepravnými potrebami obyvateľstva v existujúcej

a vytvárajúcej sa štruktúre verejných dopravných služieb s cieľom zvyšovania kvality, uspokojovania potrieb a zároveň bude podkladom pre zostavovanie cestovných poriadkov v prímestskej autobusovej doprave.

1.2 Vymedzenie riešeného územia

Žilinský samosprávny kraj sa nachádza na severozápade Slovenska a je tretím najväčším krajom Slovenskej republiky. Región susedí s Českou republikou na západe a Poľskom na severe a tiež zdieľa hranice s ďalšími tromi slovenskými krajmi – Trenčianskym, Banskobystrickým a Prešovským. Kraj je rozdelený na päť 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).

- **Rozloha:** 6 809 km^2
- **Počet obyvateľov:** 690 778 (2016)
- **Hustota zaľudnenia (na km^2):** 101.4
- **Sídlo ŽSK:** Žilina
- **Počet okresov:** 11
- **Počet miest:** 19
- **Počet obcí:** 296

Základná urbanistická koncepcia riešenia Žilinského kraja sa odvíja od:

- **medzinárodných súvislostí**, pričom rešpektuje dominantné sídelné aglomerácie európskeho významu v susedných krajinách: Viedeň, Budapešť, Katowice a k nim sa priraďujúcu ostravskú aglomeráciu, ich vzájomné väzby a prepojenia - európske multimodálne koridory,

- **celoštátnych súvislostí**, v ktorých sa plne akceptuje hlavné mesto Slovenskej republiky - Bratislava ako najvýraznejšie ťažisko osídlenia celoštátneho až medzinárodného významu a tiež druhý najsilnejší pól osídlenia Slovenska - košicko-prešovské ťažisko osídlenia a aj ostatné ťažiská osídlenia tak, ako boli definované v KÚRS 2011.

Na území Žilinského kraja sa nachádzajú tri ťažiská osídlenia:

- žilinsko - martinské s celoštátnym až medzinárodným významom,
- liptovskomikulášsko - ružombersko - dolnokubínske s nadregionálnym až celoštátnym významom,
- tvrdošínsko - námestovské s miestnym významom.

Regióny Žilinského samosprávneho kraja: **Horné Považie, Kysuce, Liptov, Orava, Turiec.**



Obr. 1 Okresy ŽSK [1]

Prírodné pomery

Povrch Žilinského kraja je prevažne hornatý, s relatívne vysokou priemernou nadmorskou výškou. Údolia pozdĺž riek Váh, Orava, Kysuca či Turiec sa nachádzajú v nadmorskej výške až 300 metrov nad morom a sú obklopené vrchovinami a horami: Západné Tatry, Nízke Tatry, Veľká Fatra, Malá Fatra, Beskydy, Strážovské vrchy, Javorníky, Chočské vrchy, Kysucká vrchovina a mnoho ďalších. Najvyšším štítom je Bystrá v Západných Tatrách (2 248 m n. m.).

V kraji boli 4 územia vyhlásené za národné parky - Vysoké Tatry, Nízke Tatry, Veľká Fatra a Malá Fatra. Nachádzajú sa tu tiež 4 chránené krajinné oblasti, 62 národných prírodných rezervácií, 39 prírodných pamiatok a 9 chránených prírodných pamiatok.

2 ANALÝZA DOPRAVNEJ PONUKY A DOPYTU

2.1 Analýza dopravnej ponuky

2.1.1 Analýza súčasného stavu dopravnej infraštruktúry

2.1.1.1 Analýza súčasného stavu železničnej dopravnej infraštruktúry

Poloha Žilinského kraja je významná z hľadiska dopravného spojenia. Hustota železničnej siete v Žilinskom kraji dosahuje 57,2 km na 100 km^{-2}. 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).

Na území ŽSK sa nachádzajú trate rôznych kategórii a významu. Základnou železničnou osou ZSK je hlavná dvojkoľajná elektrifikovaná trať Bratislava – Žilina – Košice v úseku Važec (hranica regiónu) – Plevník-Drienové (hranica regiónu).

V žilinskom železničnom uzle od tejto trate odbočuje dvojkoľajná elektrifikovaná trať do Čadce ku štátnej hranici s ČR a jednokoľajná neelektrifikovaná trať do Rajca. Do Čadce ústí neelektrifikovaná jednokoľajná, ale z pohľadu osobnej dopravy súčasne aj pomerne nádejná trať z Makova a menej významná (hoci modernizovaná a elektrifikovaná) trať z poľského Zwardońa cez Skalité. Významným železničným uzlom na trati Bratislava – Košice sú Vrútky, kde z tejto hlavnej trate odbočuje dvojkoľajná trať Vrútky – Martin – Diviaky (elektrifikovaná je len v úseku Vrútky – Martin), kde sa rozdeľuje na jednokoľajnú líniu smerujúcu do Banskej Bystrice a takisto jednokoľajnú trať smerujúcu do Zvolena. Na poslednej menovanej trati leží stanica Horná Štubňa, do ktorej ústí trať na Prievidzu a Topoľčany. Menej významnými železničnými traťami regiónu sú jednokoľajné neelektrifikované trate Kraľovany – Trstená, Žilina – Rajec a Čadca – Makov.



Obr. 2 Sieť železničných tratí ŽSR v ŽSK [1]

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

Tab. 1 Základná technická charakteristika železničnej infraštruktúry v Žilinskom kraji

Vlakový úsek	Kategória trate	Dĺžka úseku - ŽSK (km)	Počet traťových koľají	Elektri-fikácia	Maximálna traťová rýchlosť (km/h)
Žilina – Púchov	1	19	2	áno	160 km/h
Žilina – Vrútky	1	83	2	áno	120 km/h
Liptovský Mikuláš - Štrba	1	33	2	áno	100 km/h
Čadca – Skalité	1	14	1	áno	100 km/h
Skalité – Skalité št. hranica	1	7	1	áno	70 km/h
Žilina – Čadca	1	30	2	áno	140 km/h
Čadca – Čadca št. hranica	1	7	2	áno	80 km/h
Horná Štubňa – Hronská Dúbrava	2	5	1	nie	60 km/h
Diviaky – Banská Bystrica	2	13	1	nie	75 km/h
Vrútky – Martin	2	7	2	áno	100 km/h
Martin –Horná Štubňa	2	32	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

Zdroj:[11]

Dopravca 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 časoch 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.

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.

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.

2.1.1.2 Analýza súčasného stavu cestnej dopravnej infraštruktúry

Žilinský kraj je dôležitým dopravno-komunikačným uzlom, v ktorom sa stýkajú tri trasy medzinárodných cestných ťahov Európskej cestnej siete E422, E50, E75. Cesty v regióne, ktoré sú súčasťou medzinárodnej cestnej siete „E“, medzinárodných trás „TEM“ a koridorov „TEN-T“, tvoria štvrtinu medzinárodnej cestnej siete v Žilinskom kraji a predstavujú viac ako 11,5 % podiel na celkovej dĺžke ciest v regióne.

Oblasť mesta priamo ovplyvňujú dva multimodálne koridory, ktoré sa v ňom stýkajú a zároveň sťahujú vonkajšiu dopravu z mesta. Sú to:

- Baltsko-jadranský koridor Terst/Koper – Viedeň - Bratislava – Žilina – Katovice – Gdansk,
- Česko-slovenská vetva koridoru Rýn – Dunaj cez Mníchov - Praha – Zlín/Ostrava - Žilina – Košice - Ukrajina.

Z pohľadu polycentrického usporiadania sídelných sústav a mestských funkčných oblastí majú v celoštátnom a nadregionálnom kontexte zvláštny význam vzťahy silne kooperujúcich miest Martina a Žiliny, vytvárajúcich jadro polycentrickej sídelnej sústavy. V roku 2014 prijala Vláda SR uznesenie ktorým schválila dôležité strategické rozvojové dokumenty sektoru dopravy SR na roky 2014 až 2020. Dokumenty tvoria ex ante kondicionalitu, podmieňujúcu čerpanie finančných zdrojov EÚ pre rozvojové projekty dopravy v období do roku 2020. Strategické dokumenty v plnej miere akceptujú prirodzenú regionalizáciu územia SR prostredníctvom usporiadania dopravných projektov do kontextu tzv. funkčných regiónov. V prípade polycentrickej sídelnej sústavy Žilina – Martin a celého územia Žilinského kraja ide o kontext funkčného regiónu Severozápadné Slovensko, pozostávajúceho zo Žilinského a Trenčianskeho kraja. Výber projektov projektového plánu strategických dokumentov a ich prioritizácia (stavba diaľnica D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala, projektová dokumentácia modernizácie železničnej trate č. 180 v úseku Žilina – Kraľovany, stavba terminálu intermodálnej prepravy Žilina – Teplička nad Váhom) zohľadňujú silné kooperačné vzťahy miest a aglomerácií Martina a Žiliny [1].

Dĺžka cestnej siete Žilinského kraja je k 1.1.2019 celkom 2 054,784 km, čo predstavuje približne 11,38 % celkovej dĺžky ciest na Slovensku.

Z toho:

-	Diaľnice	102,000 km
-	diaľničné privádzače	0,000 km
-	rýchlostné cesty	18,894 km
-	cesty I. triedy	502,648 km
-	cesty II. triedy	330,584 km
-	cesty III. triedy	1 100,658 km
-	medzinárodné cesty "E" (uvažované peáže)	291,962 km
-	medzinárodné trasy "TEM"	212,759 km
-	koridory "TEN-T"	338,132 km

Hustota siete Žilinského kraja je udávaná dvoma údajmi:

- dĺžkou ciest na plochu územia: 0,302 km/km^2,
- dĺžkou ciest na 1000 obyvateľov: 2,974 km/1000 obyvateľov.

Základné údaje o sieti cestných komunikácii v Žilinskom kraji sú uvedené v tabuľke 2.

Tab. 2 Charakteristiky cestnej siete Žilinského kraja

ÚZEMNÉ ČLENENIE: SR/KRAJE - ŽILINSKÝ KRAJ — STAV SIETE CESTNÝCH KOMUNIKÁCIÍ K: 01.01.2019

OKRES	DIAĽNICE	DIAĽNIČNÉ PRIVÁDZAČE	RÝCHLOSTNÉ CESTY	PRIVÁDZAČ RÝCHLOSTNEJ CESTY	CESTY I. TRIEDY	CESTY II. TRIEDY	CESTY III. TRIEDY	SPOLU	CESTY, KTORÉ SÚ SÚČASŤOU:			ROZLOHA	POČET OBYVATEĽOV	HUSTOTA CESTNEJ SIETE	
									"E" ŤAHOV	TRÁS "TEM"	MULTIMODÁLNYCH A DOPLNKOVÝCH KORIDOROV "TEN-T"				
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	km^2	počet	km/km^2	km/1000 obyv.
Bytča	9,351				25,680	30,077	42,764	107,872	27,206	9,351	9,351	282	30 835	0,383	3,498
Čadca	15,179				54,062	68,988	109,612	247,841	32,035	33,399	33,399	761	90 499	0,326	2,739
Dolný Kubín			5,733		58,487	13,946	88,515	166,681	34,061	5,441	43,520	492	39 478	0,339	4,222
Kysucké Nové Mesto					11,198		55,287	66,485	11,198	11,198	11,198	174	32 963	0,383	2,017
Liptovský Mikuláš	44,925				72,217	64,103	173,829	355,074	44,925	44,925	44,925	1 341	72 339	0,265	4,908
Martin	15,840		1,344		47,835	7,935	133,867	206,821	20,895	20,895	57,079	736	96 629	0,281	2,140
Námestovo					38,775	33,739	88,594	161,108				690	62 134	0,233	2,593
Ružomberok	2,936				59,668		91,885	154,489	59,514	51,400	51,400	647	56 791	0,239	2,720
Turčianske Teplice			4,207		35,369	15,469	81,516	136,561			23,241	393	15 970	0,348	8,551
Tvrdošín			7,610		21,680	42,604	56,754	128,648	22,785		22,824	479	36 104	0,269	3,563
Žilina	13,769				77,677	53,723	178,035	323,204	39,343	36,150	41,195	815	157 281	0,397	2,055
ŽILINSKÝ KRAJ SPOLU:	102,000		18,894		502,648	330,584	1 100,658	2 054,784	291,962	212,759	338,132	6 809	691 023	0,302	2,974

Zdroj: [8]

Plánované diaľnice a rýchlostné cesty sú uvedené v novom projekte výstavby diaľnic a rýchlostných ciest MDaV SR. Rovnako sú uvedené v Prílohe 2 Cestného zákona, ale bez udania dĺžky, ktorá sa môže meniť podľa projektovej dokumentácie.

Plánované diaľnice a rýchlostné cesty podľa Prílohy 2, Cestného zákona:

D1 Bratislava /Petržalka - križovatka s D2 - Trnava - Trenčín - Žilina - Prešov - Košice – štátna hranica SR/Ukrajina,
D2 štátna hranica ČR/SR - Kúty - Malacky - Bratislava – štátna hranica SR/MR,
D3 Žilina - Kysucké Nové Mesto - Čadca - Skalité - štátna hranica SR/PR,
D4 štátna hranica Rakúsko/SR - Bratislava - križovatka D2 Jarovce - križovatka Rovinka – križovatka s Dl Ivanka pri Dunaji-sever - križovatka s cestou II/502 - križovatka s cestou I/2 – križovatka s D2 Stupava juh - štátna hranica SR/Rakúsko,
R1 Trnava - Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica – Ružomberok,
R2 Trenčín križovatka Dl - Prievidza - Žiar nad Hronom - Zvolen - Lučenec - Rimavská Sobota -Rožňava – Košice,
R3 štátna hranica MR/SR Šahy - Zvolen - Žiar nad Hronom - Turčianske Teplice - Martin - Kraľovany - Dolný Kubín - Trstená - št. hranica SR/PR,
R4 štátna hranica MR/SR - Milhosť - Košice - Prešov - Giraltovce - Svidník - št. hranica SR/PR,
R5 štátna hranica ČR/SR Svrčinovec - križovatka s D3,
R6 štátna hranica ČR/SR Lysá pod Makytou – Púchov,
R7 Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Veľký Krtíš – Lučenec,

R8 R2 - Partizánske - Topoľčany - Nitra – R1.

2.1.2 Analýza súčasného stavu prestupných uzlov a prestupných miest

V rámci analýzy prestupných uzlov a miest bola vykonaná pasportizácia stanovených terminálov verejnej dopravy v Žilinskom samosprávnom kraji v režime vlak/autobus, ako aj vybraných prestupných miest v režime autobus/autobus s priemerným počtom nástupov a výstupov za jeden pracovný deň väčším ako 3 000 cestujúcich. Detailne boli analyzované zastávky nachádzajúce sa v oblasti pilotného spustenia integrovaného dopravného systému. S postupným rozširovaním integrovaného dopravného systému v rámci ŽSK budú pribúdať aktualizácie k stavom prestupných uzlov a miest v jednotlivých oblastiach kraja.

Stanovené prestupné miesta – terminály verejnej dopravy v ŽSK v režime vlak/autobus:

- Bytča, železničná stanica – Bytča, Hrabové, železničná stanica,
- Žilina, železničná stanica – Žilina, autobusová stanica,
- Čadca, železničná stanica – Čadca, autobusová stanica,
- Čadca mesto zastávka – Čadca, železničná zastávka mesto,
- Kysucké Nové Mesto, železničná stanica – Kysucké Nové Mesto, autobusová stanica,
- Martin, železničná stanica – Martin, autobusová stanica,
- Turčianske Teplice, železničná stanica – Turčianske Teplice, autobusová stanica,
- Krásno nad Kysucou, železničná stanica – Krásno nad Kysucou, železničná stanica,
- Liptovský Mikuláš, železničná stanica – Liptovský Mikuláš, autobusová stanica,
- Dolný Kubín, železničná stanica – Dolný Kubín, autobusová stanica,
- Trstená, železničná stanica – Trstená, autobusová stanica,
- Kraľovany, železničná stanica – Kraľovany, železničná stanica,
- Ružomberok, železničná stanica – Ružomberok, autobusová stanica,
- Rajecké Teplice, železničná stanica - Rajecké Teplice, autobusová stanica,
- Rajec, železničná stanica – Rajec, železničná stanica,
- Turzovka, železničná stanica - Turzovka, železničná stanica,
- Liptovský hrádok, železničná stanica – Liptovský Hrádok, železničná stanica.

Vybrané prestupné miesta v režime autobus/autobus s priemerným počtom nástupov a výstupov za jeden pracovný deň väčším ako 3 000 cestujúcich:

- Bytča, autobusová stanica,
- Námestovo, autobusová stanica.

Kvalitu služby vo verejnej osobnej doprave definuje norma STN EN 13816. Norma definuje kritéria kvality rozdelené do ôsmych kategórií, ktoré súvisia aj s kvalitou autobusových a železničných staníc a zastávok:

- dostupnosť – je rozsah ponúkanej služby v geografickom zmysle, času, frekvencie a druhu dopravného prostriedku,
- **prístupnosť – ide o prístup do systému verejnej dopravy osôb vrátane napojenia na iné druhy dopravy,**

- informácia – je systematické poskytovanie znalostí o systéme verejnej osobnej dopravy, ktoré majú pomôcť pri plánovaní a uskutočňovaní ciest,
- čas – ide o aspekty času dôležité pri plánovaní a uskutočňovaní ciest,
- **starostlivosť o zákazníka – myslia sa prvky služby zavádzajúce najtesnejšie praktické spojenie medzi štandardnou službou a požiadavkami akéhokoľvek individuálneho zákazníka,**
- **pohodlie – ide o prvky služby zavedené so zámerom vytvorenia príjemných a pohodových ciest verejnou osobnou dopravou,**
- **bezpečnosť – charakteristická pocitom osobnej ochrany zákazníka, odvodeného zo skutočných zavedených opatrení a z činností vedúcich k tomu, aby sa zaistilo, že zákazníci sú si týchto opatrení vedomí,**
- dopad na životné prostredie - vplyvy na životné prostredie vyplývajúce z poskytovania služby verejnej prepravy osôb.

Pri analýze prestupných uzlov a miest bola potrebná osobná obhliadka a vytvorenie fotodokumentácie vybraných zastávok. Pri obhliadke sa vychádzalo z dokumentu Štandard vybavenia zastávok a označníkov IDS ŽSK, podľa ktorého bolo možné detailne posúdiť aktuálny stav prestupných uzlov a miest. Pri hodnotení bolo potrebné prihliadať na význam zastávok a ich zaradenie do skupín, pre ktoré sú stanovené minimálne kritéria, ktoré musia spĺňať. Zastávky IDS ŽSK sú rozdelené do troch skupín a to:

- **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.

<u>Zastávky skupín A a B sú ďalej kategorizované do tried podľa ich dopravného významu:</u>

- **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,
- **zástavky IV. triedy** - málo významné zastávky, zástavky mimo zastavanej časti obcí a miest, resp. zastávky na okrajoch obcí a miest (napr. rázcestia a pod.).

Počas obhliadky bolo potrebné vychádzať z tabuliek povinného a minimálneho vybavenia zastávok zo Štandardu vybavenia zastávok a označníkov IDS ŽSK, ktorý určuje čo by mala zastávka určitej skupiny a triedy mať vo vybavení a poskytovať cestujúcim. Tabuľky s vybavením jednotlivých zastávok v čase vykonávania pasportizácie sú súčasťou Prílohy č. 1.

2.1.2.1 Prestupné uzly a prestupné miesta v rámci pilotného územia IDS na trati Čadca – Žilina

Hlavnou dopravnou tepnou regiónu Kysuce je železničná trať č. 127 Žilina – Čadca – Mosty u Jablunkova, ktorá je začlenená do pilotného územia IDS ŽSK na úseku Žilina - Čadca. V prestupných uzloch Žilina, Kysucké Nové Mesto, Krásno nad Kysucou, Čadca mesto a Čadca je cestujúcim umožnený prestup na mestskú hromadnú dopravu, prímestskú autobusovú dopravu a regionálnu železničnú dopravu v stanici Žilina na trať č. 126 Žilina – Rajec a v stanici Čadca na trať č. 128 Čadca – Makov, resp. na trať č. 129 Čadca – Skalité – Zwardoň.

Železničná stanica Žilina

Železničná stanica Žilina je súčasťou dôležitého železničného dopravného uzla železničných tratí č. 120 Bratislava – Žilina a č. 180 Žilina – Košice a regionálnych tratí č. 126 Žilina – Rajec a č. 127 Žilina – Čadca – Mosty u Jablunkova. Pokladnica na železničnej stanici je otvorená nepretržite a je vybavená systémom KVC (komplexné vybavenie cestujúcich). Pred železničnou stanicou sa nachádza platené parkovisko pre automobily. Bezplatné parkovanie je umožnené cestujúcim k vnútroštátnym i medzinárodným spiatočným cestovným lístkom zakúpeným cez internet alebo prostredníctvom mobilnej aplikácie do prémiového kupé 1 plus (v IC vlakoch aj do 2. triedy) a to vo vzdialenosti približne 200 metrov od staničnej budovy. Cestujúcim je v stanici k dispozícií elektronické zariadenie informujúce o príchodoch a odchodoch spojov, rozhlasové zariadenie, ako aj stojiská na bicykle. V blízkosti železničnej stanice sa nachádzajú zastávky mestskej hromadnej dopravy, na ktorých sú umiestnené automaty na predaj cestovných lístkov.



Obr. 3 Železničná stanica Žilina [5]



Obr. 4 Platené parkovacie miesta pred Železničnou stanicou Žilina [5]

Autobusová stanica Žilina

Autobusová stanica, ktorá je vzdialená približne 300 metrov od železničnej stanice je vybavená prístreškami, lavičkami, osvetlením, odpadkovými košmi, zábradlím, ako aj číselným a slovným označením jednotlivých zastávok a smerov. Cestujúcim je tiež k dispozícii elektronická tabuľa odchodov autobusových spojov. Súčasťou stanice je klientske centrum, v ktorom je cestujúcim umožnené bezdrôtové pripojenie na internet. Pozdĺž autobusovej stanice sa nachádza platené parkovisko pre automobily.



Obr. 5 Autobusová stanica Žilina [5]

Železničná stanica Čadca

Stanica Čadca predstavuje uzol železničných tratí č. 127 Žilina - Čadca – Mosty u Jablunkova, č. 128 Čadca – Makov a č. 129 Čadca – Skalité – Zwardoň. Stanica je vybavená systémom komplexného vybavenia cestujúcich. Aktuálny stav železničnej stanice je postačujúci. Interiér železničnej stanice je udržiavaný v čistote, exteriér budovy je čiastočne

v zanedbanom stave, potrebná je rekonštrukcia alebo náter strešnej krytiny. V interiéri stanice sa nachádza čakáreň s miestami na sedenie, cestujúci si v stanici môžu zakúpiť taktiež občerstvenie. Železničná stanica má vybudovaný bezbariérový prístup, čo umožňuje bezpečný pohyb telesne postihnutým cestujúcim.



Obr. 6 Železničná stanica Čadca [5]



Obr. 7 Interiér železničnej stanice Čadce [5]

V blízkosti železničnej stanice Čadca sa nachádza zastávka mestskej hromadnej dopravy, ako aj autobusová stanica prímestskej autobusovej dopravy, ku ktorej vedie smerom od železničnej stanice chodník, ktorý je v nevyhovujúcom stave. Problémy nastávajú najmä počas daždivého počasia, nakoľko sa vo výmoľoch hromadí veľké množstvo vody, čo znemožňuje cestujúcim pohyb po chodníku (viď obr. 9). Taktiež sa v blízkosti železničnej stanice nachádza parkovisko pre automobily, ktoré je pre cestujúcich voľne prístupné.



Obr. 8 Parkovisko pri železničnej stanici Čadca [5]



Obr. 9 Chodník pred železničnou stanicou Čadca smerujúci k autobusovej stanici počas dažďa [5]

Autobusová stanica Čadca

Autobusová stanica nachádzajúca sa v blízkosti železničnej stanice je v stave, kedy by bola potrebná rekonštrukcia a obnova. Nutné sú rozsiahle úpravy stojísk a nástupných hrán, ktoré sú zničené a rozpadávajú sa. Pri daždivom počasí sa tu vytvárajú mláky, na ktorých cestujúci musia čakať na príchod autobusu, vhodné by bolo tiež doplnenie navigačných prvkov pre nevidiacich. Nástupištia pre mestskú dopravu sú vyznačené príslušnými označníkmi, avšak nástupištia pre prímestskú autobusovú dopravu majú len číselné označenie bez názvov, ktoré by bolo vhodné doplniť. Na stanici sa nachádza aj informačné centrum určené pre cestujúcich. Prístrešok na autobusovej stanici zastrešuje len určitú časť, stojiská pre mestskú hromadnú dopravu nemajú vybudované prístrešky pri označníkoch. Predaj cestovných lístkov pre mestskú hromadnú dopravu sa uskutočňuje priamo u vodiča v autobuse a nie pomocou predajných automatov na cestovné lístky.



Obr. 10 Autobusová stanica Čadca [5]



Obr. 11 Nástupište pre mestskú dopravu [5]

Cestujúcim je tiež umožnený prestup do obcí Svrčinovec, Čierne, resp. Skalité, ktorý je zabezpečený autobusovým spojením zo zastávky Čadca, aut. st. ul. Jesenského, ktorá sa nenachádza priamo na autobusovej stanici Čadca ale v jej blízkosti pri ceste I/11 v smere Svrčinovec, Skalité.

Na zastávke sa nachádzajú dva označníky a to pre mestskú a prímestskú autobusovú dopravu. Autobusová zastávka je v zanedbanom stave, s chýbajúcimi plexisklami a poškodeným odpadkovým košom. Potrebná je náprava a doplnenie chýbajúcich častí, ako aj zabudovanie osvetlenia. Momentálne sa pri zastávke nachádza verejné osvetlenie, ktoré je nedostatočné. V opačnom smere zo Svrčinovca a Skalitého sa nachádza zastávka s označníkmi pre prímestskú a mestskú dopravu. Na zastávke je nutné dobudovať chýbajúci prístrešok, miesta na sedenie, ako aj osvetlenie, ktoré sú dôležité pre vytvorenie pohodlia a bezpečnosti cestujúcich. Potrebná je taktiež úprava stojiska pre cestujúcich na zastávke.



Obr. 12 Autobusová zastávka Čadca, aut. st. ul. Jesenského v smere Svrčinovec, Skalité [5]



Obr. 13 Autobusová zastávka Čadca, aut. st. ul. Jesenského zo smeru Svrčinovec, Skalité [5]

Železničná stanica Čadca mesto

Železničná stanica Čadca mesto je prvou zastávkou v meste Čadca, ležiacou na trati č. 127 Žilina – Čadca – Mosty u Jablunkova. Osobná pokladnica v stanici nie je vybavená systémom na komplexné vybavenie cestujúcich. Stanica je v zastaralom stave a bola by potrebná jej rekonštrukcia a obnova.

V blízkosti železničnej stanice Čadca mesto sa nachádza zastávka prímestskej a mestskej hromadnej dopravy. Na autobusové zastávky je cestujúcim umožnený presun cez podchod, ktorý umožňuje aj bezbariérový prístup prostredníctvom plošiny pre imobilných cestujúcich.



Obr. 14 Čadca mesto, železničná stanica [5]

Autobusová zastávka Čadca, železničná zastávka mesto

Autobusové zastávky v blízkosti železničnej stanice umožňujú cestujúcim presun na prímestskú autobusovú dopravu. Autobusové zastávky v oboch smeroch sú zastrešené s vyvýšeným ostrovčekom, lavičkami a osvetlením, k dispozícii je aj parkovisko pre automobily. Zabezpečený je tu tiež bezbariérový prístup pri presune z/na železničnú stanicu.

V blízkosti autobusovej stanice sa nachádza zastávka mestskej hromadnej dopravy, ktorá umožňuje napojenie na sieť MHD na zastávke Ul. A. Hlinku, z ktorej premávajú 4 linky MHD.



Obr. 15 Autobusová zastávka – Čadca, žel. zast. mesto [5]



Obr. 16 Parkovisko pri autobusovej zastávke [5]



Obr. 17 Zastávka MHD Ul. A Hlinku [5]

Železničná stanica Krásno nad Kysucou

Železničná stanica Krásno nad Kysucou sa nachádza na trati č. 127 Žilina – Čadca – Mosty u Jablunkova. Pokladnica v stanici nie je vybavená systémom komplexného vybavenia cestujúcich. Železničná stanica má zabudované rozhlasové i elektronické zariadenia príchodov a odchodov spojov s aktuálnym časom. Miestnosť na čakanie pre cestujúcich je čistá, k dispozícii je cestujúcim WC, ako aj polica s knižkami, ktoré môžu cestujúci čítať počas čakania na vlak. Pri železničnej stanici 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. Železničná stanica má vybudovaný bezbariérový prístup, čo zvyšuje komfort a bezpečný pohyb najmä telesne postihnutým cestujúcim.



Obr. 18 Železničná stanica Krásno nad Kysucou [5]



Obr. 19 Interiér železničnej stanice Krásno nad Kysucou [5]

Aktuálny stav železničnej stanice je čiastočne vyhovujúci, avšak žiaduce by bolo premiestniť prestupné miesto bližšie k centru mesta Krásno nad Kysucou, nakoľko väčšina liniek prechádzajúcich mestom Krásno nad Kysucou neprechádza zastávkami ležiacimi v blízkosti železničnej stanice. Vybudovaním plánovaného prestupného terminálu sa stane prestupné miesto optimálnym. Predstavený bol projekt riešenia optimalizácie vybudovaním prestupného terminálu v Krásne nad Kysucou v mieste navrhovanej zastávky a zrušenie „regionálnej trate“. Prestupný terminál by spĺňal požiadavky modernizovanej trate a vybudovanie nástupíšť pri obidvoch koľajach, podchod s bezbariérovým prístupom na tieto nástupištia a prestup z autobusovej dopravy na železničnú v minimálnom čase so zvozom cestujúcich z priľahlých dolín (Bystrice, Zborov, Oščadnica) ku vlakom v smere na Žilinu.

Autobusová zastávka Krásno nad Kysucou, železničná stanica

Autobusová zastávka sa nachádza mimo centra obce, tvorí ju iba označník a cestovný poriadok, potrebné je preto dobudovať základné vybavenie a to prístrešok, odpadkový kôš, osvetlenie priestorov a pod.



Obr. 20 Autobusová zastávka – Krásno nad Kysucou, žel. st. [5]

Nakoľko väčšina liniek neprechádza zastávkami ležiacimi v blízkosti železničnej stanice, v súčasnosti je prestupnou zastávkou Krásno nad Kysucou, rázc. Zastávka je vybavená prístreškom, lavičkami, ako aj elektronickým informačným systémom.



Obr. 21 Autobusová zastávka – Krásno nad Kysucou, rázc. [5]

Železničná stanica Kysucké Nové Mesto

Železničná stanica leží na trati 127 Žilina – Čadca – Mosty u Jablunkova. Stanica je vybavená pokladnicami na komplexné vybavenie cestujúcich a spĺňa základné vybavenie železničných staníc. Potrebné by bolo doplnenie stojanov na bicykle, ako aj menšie úpravy exteriéru. Na železničnej stanici je vybudovaný bezbariérový prístup pre telesne postihnutých cestujúcich. Aktuálny stav je uspokojivý.



Obr. 22 Železničná stanica Kysucké Nové Mesto [5]

Autobusová stanica Kysucké Nové Mesto

Autobusová stanica sa nachádza v blízkosti železničnej stanice, čo umožňuje rýchly prestup na prímestskú autobusovú dopravu ako aj mestskú hromadnú dopravu, keďže vozidlá MHD zastavujú na autobusovej stanici. Cestovné lístky na MHD si cestujúci zakupujú vo vozidle, nakoľko na stanici nie je automat na cestovné lístky. Autobusová stanica pôsobí zanedbane a potrebná je jej rekonštrukcia, nové nátery, ako aj lavičky a lepšie osvetlenie pre zvýšenie komfortu a pohodlia cestujúcich. V blízkosti stanice 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.



Obr. 23 Autobusová stanica Kysucké Nové Mesto [5]



Obr. 24 Parkovisko vedľa autobusovej stanice Kysucké Nové Mesto [5]

2.1.2.2 Prestupné uzly a prestupné miesta v rámci pilotného územia IDS na trati Rajec – Žilina

Železničná stanica Rajec

Vnútorné priestory železničnej stanice Rajec sú pre verejnosť neprístupné. Cestujúci preto na príchod vlaku musia čakať vonku, kde sa nachádzajú lavičky v primeranom množstve a s novým náterom. Vzhľad a čistota budovy je v dobrom stave, areál stanice je udržiavaný. Na stanici sa nachádzali taktiež stojany na bicykle, ktoré boli plne obsadené, preto by bolo vhodné vybudovať B+R a vytvoriť miesta pre ďalšie stojany na bicykle, ktoré by boli zabezpečené aj proti krádežiam. Na stanici sa nachádza taktiež WC a je prístupné na vyžiadanie kľúča od personálu. Cestujúcim je prostredníctvom automatu umožnený nákup integrovaných cestovných lístkov, ktoré môžu využiť na cestu vlakom a následne v MHD Žilina.



Obr. 25 Železničná stanica Rajec a stojiská na bicykle na železničnej stanici Rajec[5]

Autobusová zastávka Rajec, žel. st.

Vzdialenosť autobusovej zastávky Rajec od železničnej stanice je cca 150 metrov. Autobusová zastávka bola zaradená do kategórie zastávok skupiny B. Na autobusovej zastávke sa nachádzajú vyvýšené ostrovčeky s označníkmi a cestovným poriadkom. Na konštrukcii označníkov sú pripojené odpadkové koše, čo môžeme považovať podľa Štandardu vybavenia zastávok a označníkov za neprípustné. Na autobusovej zastávke sa nachádza iba jeden prístrešok vzdialený od označníkov a miest na čakanie pre cestujúcich. Na zastávke sa nachádzalo miesto na sedenie pre cestujúcich len v časti pod prístreškom. Taktiež chýba osvetlenie autobusovej zastávky. V areáli autobusovej zastávky sa nachádza dostatočne veľká plocha na vybudovanie parkovacích miest P+R, resp. stanovišťa pre autobusy nakoľko vodiči autobusov nemajú pri stanici obratisko.

Do budúcnosti by bolo vhodné upraviť a vybudovať z autobusovej zastávky Rajec, žel. st. moderný prestupný terminál s informačnou technológiou pre cestujúcich, ako aj s potrebou dobudovania prístreškov so sedením i osvetlením pre cestujúcich. Taktiež by bolo vhodné dobudovanie P+R a B+R.



Obr. 26 Autobusová zastávka Rajec, žel.st. [5]

Železničná stanica Rajecké Teplice

Železničná stanica je v dobrom stave, vedľa stanice sa nachádza autobusová stanica a parkovisko. Stanica je vybavená veľkým prístreškom s miestami na sedenie. Pod prístreškom sa nachádzajú stojany na bicykle, ohradené klietkou a zabezpečené číselným kódom. Stanica má taktiež zabezpečené a udržiavané WC.

V budove železničnej stanice sa nachádza interaktívne Múzeum dopravy, kde sú vystavené objekty predovšetkým spojené so železničnou dopravou ako napr. modelové koľajisko, dobové uniformy, traťmajsterská železničná drezina a ďalšie, čo zvyšuje atraktivitu železničnej stanice resp. prestupného uzla.



Obr. 27 Železničná stanica Rajecké Teplice [5]

Autobusová stanica Rajecké Teplice

Umiestnenie autobusovej stanice vedľa železničnej stanice predstavuje ideálne riešenie a možnosti pre cestujúcich v rámci prestupu na iný druh dopravy. Autobusová zastávka je vo veľmi dobrom stave. Stanica je zmodernizovaná a vylepšená drobnými stavebnými úpravami. V stanici sa nachádza okrem základného vybavenia aj elektronický informačný systém ukazujúci aktuálny čas, ako aj čas odchodu príslušných liniek. Pri stanici sa nachádza vybudované parkovisko pre automobily, autobus a zabudované stojany na bicykle. V autobusovej stanici je taktiež obratisko pre autobusy. Prestupný uzol Rajecké Teplice možno považovať za dôležitý, nakoľko sa tu nachádzajú prírodné liečebné termálne kúpele s vysokou mierou návštevnosti.



Obr. 28 Autobusová stanica Rajecké Teplice [5]



Obr. 29 Parkovisko pre automobily a autobusy na autobusovej stanici Rajecké Teplice [5]

2.1.2.3 Prestupné uzly a prestupné miesta mimo pilotného územia IDS

Železničná stanica Turzovka

Železničná stanica Turzovka leží na trati č. 128 Čadca – Makov. Pokladnice v stanici sú vybavené systémom komplexného vybavenia cestujúcich. Železničná stanica je v udržiavanom stave. Pred železničnou stanicou sa nachádza parkovisko s povolením parkovať maximálne 2 hodiny. V blízkosti stanice je prístrešok pre bicykle a zabezpečený je tiež bezbariérový presun cestujúcich na protiľahlú autobusovú zástavku.



Obr. 30 Železničná stanica Turzovka [5]

Autobusová zastávka Turzovka, železničná stanica

Autobusová zastávka je v tesnej blízkosti železničnej stanice. Zastávka má vyvýšený ostrovček, prístrešok, lavičky aj odpadkový kôš. Okrem základného vybavenia sa na zastávke nachádza aj elektronický informačný systém ukazujúci aktuálny čas a odchody liniek zastavujúcich na autobusovej zastávke. Blízkosť autobusovej zastávky a železničnej stanice, ako aj a zrekonštruovaný priestor a chodníky v rámci prestupného miesta dáva cestujúcim možnosť rýchleho a jednoduchého presunu medzi jednotlivými druhmi dopravy.



Obr. 31 Autobusová zastávka Turzovka, žel. st. [5]

Železničná stanica Bytča

Železničná stanica Bytča leží na trati č. 120 Bratislava – Trenčín – Žilina. Pokladnica v stanici je bez systému komplexného vybavenia cestujúcich. Železničná stanica je v peknom udržiavanom stave so zmodernizovaným nástupišťom, ktoré umožňuje bezbariérový presun cestujúcich. Cestujúcim je k dispozícií elektronické informačné zariadenie informujúce o príchodoch a odchodoch vlakov. K dispozícií sú tiež stojany na bicykle a WC.



Obr. 32 Železničná stanica Bytča [5]

Autobusová zastávka Bytča, Hrabové, žel. st.

Autobusová zastávka sa nachádza oproti železničnej stanici. Spojenie je pre cestujúcich zabezpečené chodníkom s navigačnými prvkami pre nevidiacich a slabozrakých. Zastávka v smere na Považskú Bystricu pozostáva z prístrešku, označníka a lavičiek. Súčasťou autobusovej zastávky je aj odpadkový kôš a cestovný poriadok všetkých zastavujúcich liniek.

Prechod na zastávku v opačnom smere na Bytču je pre cestujúcich zabezpečený priechodom cez cestu. Zastávka v tomto smere pozostáva z označníka umiestneného na chodníku, odpadkového koša a cestovného poriadku zastavujúcich liniek.



Obr. 33 Autobusová zastávka Bytča, Hrabové, žel. st. [5]

Autobusová stanica Bytča

Vzdialenosť autobusovej stanice Bytča od železničnej stanice je približne 2,5 km. V tomto prípade nejde o prestupný bod dvoch druhov dopravy, ale autobusovú stanicu v Bytči považujeme za významné prestupné miesto v režime autobus/autobus. Priemerný počet nástupov a výstupov za jeden pracovný deň na stanici je 5 800 cestujúcich. Stanica je v udržiavanom stave s osvetlením a prístreškami nad jednotlivými nástupnými hranami. Súčasťou autobusovej stanice je sociálne zariadenie, ako aj čakáreň pre cestujúcich s elektronickým informačným systémom a voľným prístupom na internet.



Obr. 34 Autobusová stanica Bytča [5]

Autobusová stanica Námestovo

Autobusová stanica v Námestove predstavuje významné prestupné miesto v režime autobus/autobus s priemerným počtom nástupov a výstupov za 1 pracovný deň viac ako 6 400 cestujúcich. Stanica je v dobrom a udržiavanom stave s osvetlením, lavičkami, odpadkovými košmi, ako aj so sociálnym zariadením pre cestujúcich. V rámci autobusovej stanice sa nachádza parkovisko pre autobusy. Cestujúcim je k dispozícii čakáreň s bezbariérovým prístupom, ktorej súčasťou je aj informačné a predajné centrum, ako aj voľný prístup na internet.



Obr. 35 Autobusová stanica Námestovo [5]

Železničná stanica Trstená

Železničná stanica Trstená je v peknom a udržiavanom stave. V čakárni sú pre cestujúcich k dispozícii lavičky, informačné vitríny a v zimných mesiacoch je zabezpečené vykurovanie. V železničnej stanici sa nachádza osobná pokladnica bez systému komplexného vybavenia cestujúcich. Autobusová stanica je od železničnej vzdialená približne 350 metrov.



Obr. 36 Železničná stanica Trstená [5]

Autobusová stanica Trstená

V meste Trstená sa nachádza moderná autobusová stanica s osvetlením, lavičkami, ako aj bezbariérovým prístupom a navigačnými prvkami pre nevidiacich a slabozrakých cestujúcich. Na stanici sa nachádza čakáreň s elektronickým informačným systémom, ako aj informačné a predajné centrum pre cestujúcich.



Obr. 37 Autobusová stanica Trstená [5]

Železničná stanica Dolný Kubín

Železničná stanica Dolný Kubín leží na trati č. 181 Kraľovany – Trstená. Stanica pôsobí zastaralo, avšak bez nečistôt a v udržiavanom stave. Čakáreň je vybavená lavičkami, odpadkovými košmi, ako aj informačnými vitrínami. K dispozícii je aj osobná pokladnica so systémom komplexného vybavenia cestujúcich.



Obr. 38 Železničná stanica Dolný Kubín [5]

Autobusová stanica Dolný Kubín

Autobusová stanica Dolný Kubín sa nachádza v blízkosti železničnej stanice. Na autobusovej stanici zastavujú aj linky MHD. Stanica je vybavená prístreškami, lavičkami a osvetlením. Na stanici sa nachádza elektronický informačný systém. Cestujúcim je sprístupnená čakáreň, v ktorej sa nachádza informačné a predajné centrum, sociálne zariadenie, ako aj možnosť bezdrôtového pripojenia na internet.



Obr. 39 Autobusová stanica Dolný Kubín [5]

Železničná stanica Martin

Železničná stanica Martin leží na trati č. 170 Zvolen – Vrútky. Stanica je vybavená systémom komplexného vybavenia cestujúcich. Pri železničnej stanici sa nachádza parkovisko s maximálnou povolenou dobou státia 30 minút. V stanici, ktorá prešla rekonštrukciou je zabezpečený bezbariérový prístup. Cestujúcim sú k dispozícii tiež stojiská na bicykle a elektronické zariadenie informujúce o príchodoch a odchodoch spojov. V čase pasportizácie v stanici nebolo zabezpečené vykurovanie priestorov, v ktorých sa zdržujú cestujúci.



Obr. 40 Železničná stanica Martin [5]

Autobusová stanica Martin

Autobusová stanica sa nachádza oproti železničnej stanici. Cestujúci čakajú na autobusy na vyvýšenom ostrovčeku so zábradlím. Stanica je zastrešená, k dispozícií je osvetlenie a lavičky pre cestujúcich. Autobusová stanica pôsobí zastaralo. Na stanici cestujúcim nie je k dispozícií elektronický informačný systém.



Obr. 41 Autobusová stanica Martin [5]

Železničná stanica Turčianske Teplice

Železničná stanica sa nachádza na trati č. 170 Zvolen – Vrútky. V stanici sa nachádza osobná pokladnica. Pokladnice sú vybavené systémom komplexného vybavenia cestujúcich. V čakárni je zabezpečené vykurovanie, lavičky, ako aj informácie o odchodoch spojov v papierovej podobe. Cestujúcim sú k dispozícií tiež stojany na bicykle a WC. Železničná stanica je v udržiavanom stave.



Obr. 42 Železničná stanica Turčianske Teplice [5]

Autobusová stanica Turčianske Teplice

Autobusová stanica Turčianske Teplice je vzdialená od železničnej stanice približne 550 metrov. Cestujúci čakajú autobusy na vyvýšenom ostrovčeku, k dispozícií sú tri prístrešky s cestovným poriadkom zastavujúcich liniek. Na autobusovej stanici sa nachádzajú tiež odpadkové koše a osvetlenie. Oproti zastávke sa nachádza parkovisko pre automobily s označením rezervácie pre klientov banky.



Obr. 43 Autobusová stanica Turčianske Teplice [5]

Železničná stanica Kraľovany

Železničná stanica Kraľovany sa nachádza na trati č. 180 Žilina – Košice, z ktorej odbočuje trať č. 181 Kraľovany – Trstená. Železničná stanica je vybavená osobnými pokladnicami so systémom komplexného vybavenia cestujúcich. Stanica je v udržiavanom a čistom stave. Cestujúcim je k dispozícií elektronické zariadenie informujúce o príchodoch a odchodoch spojov, ako aj stojiská na bicykle. Pred železničnou stanicou sa nachádza parkovisko pre automobily.



Obr. 44 Železničná stanica Kraľovany [5]

Autobusová zastávka Kraľovany, železničná stanica

V blízkosti železničnej stanice sa nachádza autobusová zastávka. Zastávka v smere na Ružomberok je vybavená prístreškom, lavičkami, odpadkovým košom, ako aj cestovným poriadkom zastavujúcich liniek. V čase pasportizácie bol na zastávke spadnutý označník. Zastávka v opačnom smere na Martin pozostávala z označníka a cestovného poriadku zastavujúcich liniek.



Obr. 45 Autobusové zastávky Kraľovany, žel. st. [5]

Železničná stanica Ružomberok

Železničná stanica sa nachádza na trati č. 180 Žilina – Košice. Pokladnice v stanici sú vybavené systémom komplexného vybavenia cestujúcich. V stanici sa nachádza čakáreň, v ktorej je v zimných mesiacoch zabezpečené vykurovanie. Stanica je udržiavanom stave. Informácie o príchodoch a odchodoch spojov sú cestujúcim k dispozícií v papierovej podobe. Cestujúci majú taktiež možnosť odloženia si bicyklov na vyhradených stojiskách na bicykle. V blízkosti stanice sa nachádza platené parkovisko pre automobily.



Obr. 46 Železničná stanica Ružomberok a pred ňou umiestnená zastávka MHD [5]

Autobusová stanica Ružomberok

Autobusová stanica sa nachádza oproti železničnej stanici. Pozostáva z prístrešku s osvetlením a lavičiek umiestnených na vyvýšenom ostrovčeku. Na stanici sa nachádza elektronický informačný systém. Súčasťou autobusovej stanice je cestovná a informačná kancelária, do ktorej je umožnený bezbariérový prístup, takýto prístup je cestujúcim umožnený aj k sociálnym zariadeniam nachádzajúcim sa na stanici. V blízkosti autobusovej a železničnej stanice sa nachádza zastávka MHD, ktorá pozostáva z označníka, prístrešku a lavičiek.



Obr. 47 Autobusová stanica Ružomberok [5]

Železničná stanica Liptovský Mikuláš

Železničná stanica sa nachádza na trati č. 180 Žilina – Košice. Osobné pokladnice v stanici sú vybavené systémom komplexného vybavenia cestujúcich. Stanica v Liptovskom Mikuláši je v udržiavanom stave, so zabezpečeným vykurovaním, elektronickým zariadením informujúcim o príchodoch a odchodoch spojov, ako aj so stojiskami na bicykle. Pred stanicou sa nachádza parkovisko, kde je umožnené bezplatné parkovanie počas 1 hodiny a s maximálnym povoleným časom státia 4 hodiny.



Obr. 48 Železničná stanica Liptovský Mikuláš [5]

Autobusová stanica Liptovský Mikuláš

Autobusová stanica sa nachádza v blízkosti železničnej stanice. Stanica je vybavená prístreškom, lavičkami, odpadkovými košmi a číselnými označeniami jednotlivých zastávok s popisom smerov, na ktoré jednotlivé spoje odchádzajú. Cestujúcim je tiež k dispozícií informačné centrum, obsahujúce monitor s aktuálnymi odchodmi spojov, ako aj voľný prístup na internet. Na autobusovej stanici zastavajú aj linky MHD.



Obr. 49 Autobusová stanica Liptovský Mikuláš [5]

Železničná stanica Liptovský Hrádok

Železničná stanica sa nachádza na trati č. 180 Žilina – Košice. Pokladnice v stanici sú vybavené systémom komplexného vybavenia cestujúcich. Na stanici sa nachádzajú lavičky, odpadkové koše a cestujúcim sú k dispozícií informácie o odchodoch a príchodoch spojov v papierovej podobe. Vo vnútorných priestoroch, kde je počas zimných mesiacov zabezpečené vykurovanie, by bolo potrebné obnoviť nátery stien, ktoré sú popísané. Na železničnej stanici sa nenachádzajú stojany na bicykle.



Obr. 50 Železničná stanica Liptovský Hrádok [5]

Autobusová zastávka Liptovský Hrádok, železničná stanica

Autobusové zastávky sa nachádzajú v blízkosti železničnej stanice, pričom by bolo potrebné zabezpečenie bezpečného presunu cestujúcich medzi železničnou stanicou a autobusovými zastávkami. Na tomto mieste sa nachádzajú tri miesta na nástup a výstup cestujúcich s rôznym stupňom vybavenia. Všetky tri nástupišťa sú vybavené označníkom, cestovným poriadkom zastavujúcich liniek, osvetlením a odpadkovými košmi. Nástupišťa č. 2 a č. 3 majú naviac oproti nástupišťu č. 1 prístrešok a lavičky pre cestujúcich.



Obr. 51 Autobusové zastávky Liptovský Hrádok, žel. st. [5]

2.1.3 Analýza súčasného stavu dopravnej obsluhy

2.1.3.1 Prímestská a regionálna železničná doprava

Železničnú osobnú dopravu na území ŽSK prevádzkuje spoločnosť ZSSK, objednáva a financuje ju MDV SR.

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.

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. 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. K zvýšeniu počtu cestujúcich dochádza najmä v lete v oblasti Tatier a turistických regiónoch.

Podľa interných prieskumov ZSSK za rok 2019 využíva 67,56% cestujúcich regionálnu dopravu a 32,44% cestujúcich diaľkovú dopravu.

V rámci ŽSK sa Železničná doprava realizuje na nasledujúcich železničných tratiach:

- Plevník-Drienové/Predmier (hranica regiónu) – Žilina – Važec (hranica regiónu) (120 a 180)
    - Železnica je v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou (I/18 a I/61) v úseku Žilina – Plevník-Drienové. Na východ od Žiliny je trať v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou (I/18) len v úseku Kráľova Lehota – Liptovský Mikuláš. V úseku Kraľovany – Vrútky sa cesta od železnice vzďaľuje na cca 1 – 1,5 km.
- Žilina – Čadca (127)
    - 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 (126)
    - Železničná trať je v celej dĺžke v tesnom súbehu s cestnou komunikáciou.
- Čadca – Makov (128)
    - V celej trase je železnica v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou.
- Čadca – Skalité (129)
    - V celej trase je železnica v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou.
- Vrútky – Martin – Diviaky – odb. Dolná Štubňa – Čremošné (hranica regiónu) (170, 171)
    - 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.
- Diviaky – Horná Štubňa (hranica regiónu) (170)
    - Trať je v súbehu s cestnou komunikáciou I/65.
- Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej (hranica regiónu) (145)
    - Vo väčšej časti trasy jestvuje súbeh cesty I/65 a III/2171.
- Kraľovany – Trstená (181)
    - Trať je v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou.

V Tab. 3 je uvedená analýza cestovných časov a cestovných rýchlosti na jednotlivých traťových úsekoch v ŽSK. Priemerná cestovná rýchlosť vlakov regionálnej dopravy v ŽSK je 48,02 $km.h^{-1}$.

Tab. 3 Analýza cestovných časov a cestovných rýchlostí na traťových úsekoch v ŽSK pre vlaky kategórií Os a REX

Úsek	Dĺžka úseku (km)	Priemerný cestovný čas (min)	Priemerná cestovná rýchlosť ($km.h^{-1}$)
Žilina – Bytča – (Predmier)	17	19	53,6
Žilina – Čadca Os	30	38	47,3
Žilina – Čadca REX	30	29	62,1
Čadca - Svrčinovec	4	6	40
Čadca - Skalité	14	20	42
Skalité - Skalité-Serafínov	6	10	36
Čadca - Makov	26	52	30
Žilina – Vrútky	21	19	66,3
Vrútky - Kraľovany	18	24	45
Kraľovany - Ružomberok	18	22	49,10
Ružomberok - Liptovský Mikuláš	26	23	67,8
Liptovský Mikuláš - Východná	27	25	64,8
Žilina - Rajec	21	42	30
Vrútky - Diviaky	29	35	49,7
Diviaky - Horná Štubňa	10	13	46,1
Horná Štubňa - Turček	5	6	50
Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej	6	8	45
Kraľovany - Dolný Kubín	17	31	32,9
Dolný Kubín - Trstená	39	77	30,4

Zdroj:[11]

V prímestskej a regionálnej doprave realizujú výkony vlaky kategórií Os a REX. V Tab. 4, Tab. 5 a Tab. 6 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 úrovní 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 krajmi 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. 4 Analýza počtu 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-Serafínov	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. 5 Analýza počtu 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-Serafínov	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 - Kraľovany	18	11	0	11	0	198	198
Kraľovany - 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
Kraľovany - 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. 6 Analýza počtu 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-Serafínov	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 - Kraľovany	18	11	0	11	0	198	198
Kraľovany - 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. 7 Analýza počtu 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 Tab. 8 je uvedené porovnanie skutočného počtu vlakov na jednotlivých traťových úsekoch v ŽSK v rokoch 2017 a 2018. Z uvedených údajov je zrejmé, že celkový počet vlakov medziročne mierne narástol.

Tab. 8 Skutočné počty vlakov na jednotlivých traťových úsekoch v ŽSK

Číslo a opis výkonového úseku	**Počet vlakov**		**Priemerný počet vlakov za deň**	
	2017	**2018**	**2017**	**2018**
0242 Štrba – Lipt. Mikuláš	10 965	10 906	30	30
0243 Lipt. Mikuláš – Štrba	10 955	10 898	30	30
0244 Lipt. Mikuláš – Kraľovany	13 232	13 370	36	37
0245 Kraľovany – Lipt. Mikuláš	13 168	13 152	36	36
0262 Kraľovany – Vrútky	12 931	13 074	35	36
0263 Vrútky – Kraľovany	13 297	13 234	36	36
0264 Vrútky – Žilina	16 267	16 327	45	45

0265 Žilina – Vrútky	16 598	16 469	45	45
0272 Žilina – Púchov	12 862	14 277	35	36
0273 Púchov – Žilina	13 052	14 429	36	40
0282 Žilina - Čadca	11 587	11 399	32	31
0283 Čadca - Žilina	11 325	11 364	31	31
0602 Trstená – Kraľovany	3 660	3 693	10	10
0603 Kraľovany – Trstená	4 297	4 334	12	12
0622 Čadca – Skalité	2 801	2 795	8	8
0623 Skalité – Čadca	2 798	2 799	8	8
0632 Skalité – Skalité št.hr.	2 651	2 318	7	6
0633 Skalité št.hr. – Skalité	2 650	2 320	7	6
0642 Čadca – Makov	3 500	3 543	10	10
0643 Makov – Čadca	4 090	4 143	11	11
0652 Žilina – Rajec	3 577	3 644	10	10
0653 Rajec – Žilina	3 939	4 003	11	11
0854 Diviaky – Martin	7 266	7 319	20	20
0855 Martin – Diviaky	8 274	8 249	23	23
0862 B. Bystrica–Odb. D. Štubňa	2 991	3 149	8	9
0863 Odb. D. Štubňa–B. Bystrica	2 981	3 138	8	9
0872 Martin – Vrútky	7 344	7 326	20	20
0873 Vrútky – Martin	8 353	8 257	23	23
1112 Horná Štubňa – Handlová	2 960	2 989	8	8
1113 Handlová - Horná Štubňa	3 692	3 638	10	10
2002 Čadca – Čadca št.hr.	7 856	7 690	22	21
2003 Čadca št.hr. - Čadca	7 860	7 692	22	21
Celkový súčet	**249 779**	**251 938**	**685**	**689**

Zdroj:[1]

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. 9 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:[11]

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 hradené 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 cestovný čas (teda čas cesty vrátane čakania na prvý vhodný spoj vo východiskovej stanici) 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.

Vozidlový park v prímestskej a regionálnej osobnej železničnej doprave

Hnacie a prípojné dráhové vozidlá ZSSK sú dislokované v Oblastných správach sekcie riadenia prevádzky ZSSK. Oblastná správa depa Žilina má tri výkonné jednotky:

- pracovisko stanice Žilina,

- pracovisko Čadca,
- pracovisko Kraľovany.

Na hlavných tratiach sú nasadzované klasické súpravy ťahané elektrickými rušňami jednosmernej alebo dvojsystémovej trakcie a elektrické poschodové jednotky r. 671. Na neelektrifikovaných tratiach sú to motorové vozne radu 811 s prípojnými vozňami r. 011, 912, motorové jednotky 813+913 alebo klasické súpravy s motorovými rušňami radov 754 a 757.

Využívajú sa klasické súpravy prevažne nerekonštruovaných vozňov ťahaných rušňom, ktoré sú morálne zastarané (vek 30 rokov a viac) bez výraznejšej modernizácie, s konštrukčnou rýchlosťou 120 km.h^{-1}, brzdová sústava obsahuje zastarané prvky (brzdové klátiky) s nižšou účinnosťou, bez možnosti využitia diagnostických systémov. Z hľadiska bezpečnosti cestujúcich nie je možné centrálne 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 na súpravách zastúpené rekonštruované vozne Bdteer.



Obr. 52 Interiér vozňa radu Bdt [6]



Obr. 53 Interiér vozňa radu Bdteer [6]

Z nových vozidiel a súprav sú nasadzované poschodové elektrické motorové jednotky radu 671. Z hľadiska technickej špecifikácie ide o poschodovú elektrickú motorovú jednotku (EMJ), v zložení riadiaci poschodový vozeň, vložené poschodové vozne a elektrický vozeň s rozchodom 1 435 mm a konštrukčnou rýchlosťou 160 km.h^{-1}. EMJ je plne klimatizovaná, s kapacitou 300 miest na sedenie. Má centrálne uzatváranie dverí, teplovzdušné kúrenie, klimatizáciu, uzavretý odpadový systém, odkladací batožinový priestor, priestor pre 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. 54 EMJ radu 671 [7]



Obr. 55 Interiér EMJ radu 671 [7]

V nasledujúcich tabuľkách je uvedený evidenčný stav a turnusová potreba HDV, vložených a prípojných vozňov a evidenčný stav a potreba osobných vozňov v ZSSK.

Tab. 10 Evidenčný stav a turnusová potreba hnacích dráhových vozidiel, vložených a prípojných vozňov ZSSK v ŽSK (k 31.01.2020)

Rad ŽDV		011	071	162	163	362	363	671	811	813	912	971	Spolu
Žilina	Evidenčný stav	0	8	7	0	4	7	8	1	4		8	47
	Turnusová potreba	0	6	6	0	2	7	6	1	3		6	37
Čadca	Evidenčný stav	0							3	7	1		11
	Turnusová potreba	0							0	5	0		5
Kraľovany	Evidenčný stav	5							6	4			15
	Turnusová potreba	4							4	4			12
Spolu v ŽSK	Evidenčný stav	5	8	7	0			8	10	15	1	8	62
	Turnusová potreba	4	6	6	0			6	5	12	0	6	45

Zdroj:[11]

Tab. 11 Evidenčný stav a turnusová potreba osobných vozňov ZSSK v ŽSK (k 31.01.2020)

Celkom		Bc+BcZSSK	Ampeer	Apeer	Bdee 54 /29-40/	Bd 58 /20-40/	Bee z Bc 20-40	Bgee /20-30/	B 20-41	Bee 20-48	Bmz66	Beer66	Bpeer66	Bmpz86	Bdt	Bdtee	Bdteer (5B)	Bdgteer (5B)	Bdteer (v)(3B) IS	Bdghmeer	BDs	BDsee	BDsheer	Spolu
SPS Žilina	**Evidenčný stav**	8	6	12	3	5	3	1	47	13	6	5	12	22	21	2	5	3	2	8	5	7	4	**200**
	Turnusová potreba	4	5	9	2	4	3	1	30	12	2	3	6	24	18	0	4	2	2	7	4	6	3	**151**

Zdroj:[11]

Tab. 12 Prepravná kapacita vlakových súprav a vozňov používaných v ŽSK

Typ a označenie vozidla		**normálna obsaditeľnosť (počet miest na sedenie)**
vlaková súprava	813+913	83 + (111 státie)
	671+071+971	307 + (333 státie)
	661	247 + (212 státie)
	660	343 + (285 státie)
vozne	Bc ZSSK	48
	Bc	54
	Ampeer	54
	Apeer61	52
	$Bdee_{54}$	54
	Bd_{58}	58
	Bee	60
	Bgee	60
	B_{80} RIC	80
	Bee80	80
	Bmz	66
	Beer61	60
	Bpeer61	66
	Bmpz	84
	Bdt	88
	Bdtee	88
	Bdteer	80
	Bdgteer	80
	Bdteer (v)	84
	Bdghmeer	43
	BDs RIC	40
	BDsee	40
	BDsheer	24
	Bc ZSSK	48

Zdroj:[11]

Od roku 2020 budú postupne na elektrifikovaných tratiach nasadzované nové elektrické jednotky s maximálnou možnou prevádzkovou rýchlosťou do 160 km/h. Jednotky budú dodané v 2 verziách:

- 13 ks elektrických jednotiek označených ako rad 661, ktoré budú zložené z troch vozňov. Celková dĺžka jednotky 80 m s kapacitou 247 sediacich cestujúcich;
- 12 ks elektrických jednotiek označených ako rad 660, ktoré budú zložené zo štyroch vozňov. Celková dĺžka jednotky bude 106 m s kapacitou 343 sediacich cestujúcich.

Uvedené vozidlá budú mať moderný, klimatizovaný a komfortný interiér s modernými prvkami štandardov vybavenia jednotiek (najmä informačný systém, wi-fi, zásuvky na napájanie drobných osobných spotrebičov, moderné WC). Jednotky budú vybavené bezpečnostným vnútorným a vonkajším kamerovým systémom a systémom počítania cestujúcich. V každej jednotke bude priestor na prepravu imobilných cestujúcich so špeciálne prispôsobeným WC, ako aj priestory na prepravu detských kočíkov a bicyklov (min. v počte 1 bicykel na 40 sediacich cestujúcich). Tieto vozidlá by mali po dodaní pokryť viac ako 90% vlakov regionálnej dopravy v ŽSK.



Obr. 56 Elektrická jednotka radu 660 [6]



Obr. 57 Interiér el. jednotky radu 660 [6]

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 modernizácii 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. V súčasnosti je však znížená priepustnosť z dôvodu modernizácie úseku Púchov – Považská Bystrica.

Z regionálnych tratí vykazuje z hľadiska infraštruktúrnych možností trate 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 v Tab. 13. Priemerné využitie kapacity dvojkoľajných tratí dosahuje 33 – 42 %, jednokoľajných (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 tabuľke 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.

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 centrálneho dispečerského pracoviska. Plánovaný rozvoj predpokladá aj stavebnú úpravu trate Žilina – Rajec so skvalitnením ponuky zastávok.

Tab. 13 Úzke miesta na železničnej sieti ŽSK z hľadiska kapacity

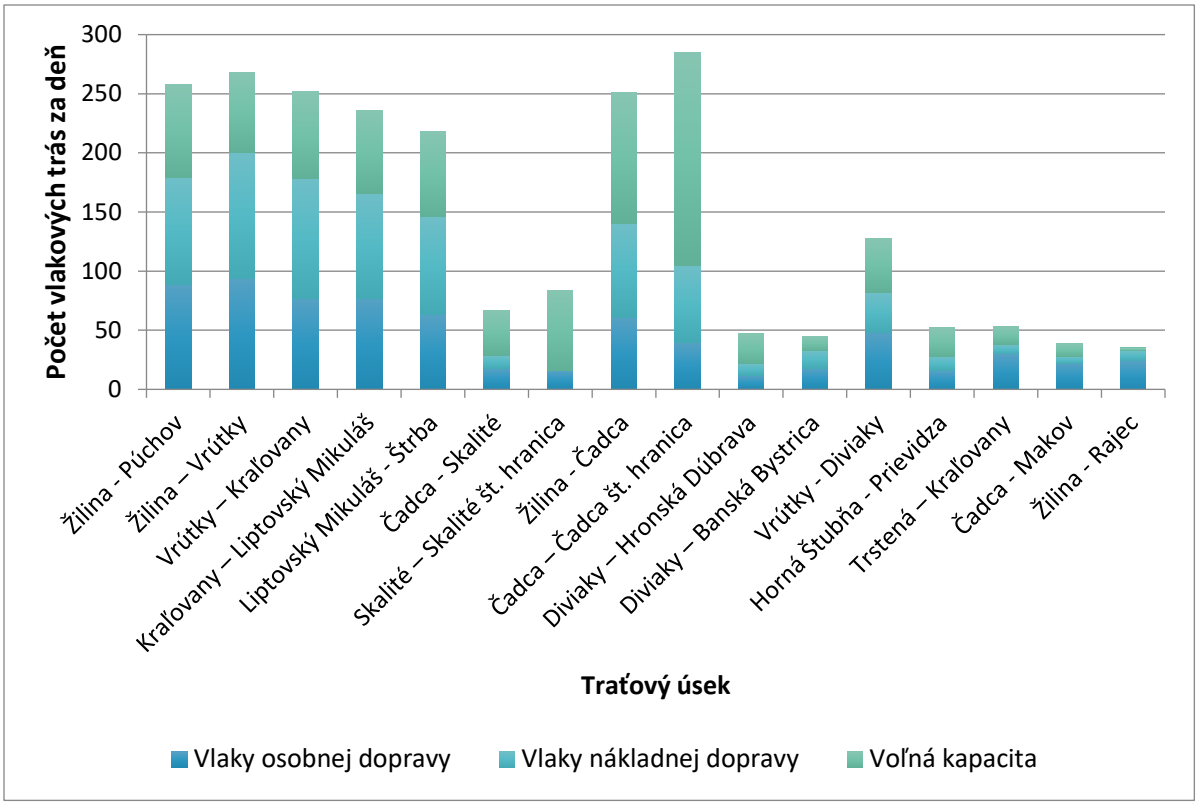
Trať č.	**Názov trate**	**Priemerné využitie kapacity v súčasnosti (%)**	**Úzke miesto**	**Návrh na odstránenie úzkeho miesta**	**Najkratší možný interval regionálnych vlakov (min)**
120	Žilina – Púchov	41,95	Uzol Žilina.	Modernizácia staničných a traťových zabezpečovacích zariadení. Zvýšenie traťovej 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
180	Kraľovany – Liptovský Mikuláš	42,35	Intervaly na nástupištiach.	Vybudovanie mimoúrovňového príchodu na nástupištia v medziľahlých staniciach. Modernizácia staničných a traťových zabezpečovacích zariadení.	15
180	Liptovský Mikuláš – Štrba	38,10	Intervaly na nástupištiach.	Vybudovanie mimoúrovňového príchodu na nástupištia v medziľahlých staniciach. 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	Čadca – Krásno nad Kysucou	Modernizácia traťového úseku na 140 km/h	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 a priepustnosť, dlhé prevádzkové intervaly.	Modernizácia zabezpečovacích zariadení s výhľadom na diaľkové riadenie dopravy Otvorenie ďalšej dopravne na umožnenie križovania vlakov	40 - 60
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

Zdroj:[2,11]

Nároky na kapacitu vykazuje tvorba intervalového resp. taktového grafikonu vlakov osobnej dopravy. Presná časová poloha vlakových trás najmä pri symetrickom taktovom grafikone 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.

Využitie kapacity tratí v obidvoch 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. 58. Súčet týchto troch hodnôt udáva praktickú priepustnosť traťového úseku v počte vlakov za deň.



Obr. 58 Grafické znázornenie využitia kapacity tratí v obidvoch smeroch spolu v členení na vlaky osobnej dopravy, vlaky nákladnej dopravy a voľná kapacita v počte vlakových trás za deň [2]

2.1.3.2 Prímestská autobusová doprava

V zmysle zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov má Žilinský samosprávny kraj zákonnú povinnosť zabezpečovať dopravnú obslužnosť územia svojho kraja pravidelnou prímestskou autobusovou dopravou. Na základe platnej legislatívy uzatvárajú samosprávne kraje s vybranými dopravnými spoločnosťami zmluvy o službách vo verejnom záujme.

V rozhodnutí o udelení dopravnej licencie na autobusovú linku môže samosprávny kraj žiadateľovi okrem iného uložiť povinnosť zabezpečiť v súlade s plánom dopravnej obslužnosti nadväznosť cestovného poriadku autobusovej linky prevádzkovanej vo verejnom záujme na cestovný poriadok iného druhu dopravy, najmä železničnej dopravy, s cieľom obmedziť paralelné trasy a súbežné spoje autobusov a vlakov používať zastávku iba na nastupovanie alebo na vystupovanie cestujúcich.

V ojedinelých prípadoch si výkony pravidelnej autobusovej dopravy objednávajú aj prímestské obce v prípade, ak považujú obsluhu krajom dotovaných liniek za nedostatočnú. Tieto linky spravidla bývajú predĺžením liniek MHD alebo kombináciou mestskej a prímestskej linky.

V Žilinskom samosprávnom kraji prevádzkuje pravidelnú autobusovú dopravu celkovo 15 dopravcov.

- **Diaľkovú autobusovú dopravu prevádzkuje 6 dopravcov na 9 linkách**
- **Prímestskú autobusovú dopravu prevádzkuje 11 dopravcov:**
  - *9 dopravcov prevádzkuje prímestskú autobusovú dopravu na komerčnom základe na 9 linkách,*
  - *2 prevádzkujú prímestskú autobusovú dopravu vo verejnom záujme na 210 linkách, z čoho 11 liniek je medzikrajských.*

Tab. 14 Prehľad dopravcov PAD v ŽSK

DOPRAVCA	Počet prím. liniek
VLABUSS, s.r.o., ul. Slobody 43, 022 01 Čadca	1
ALMITOUR, s.r.o., ul. Slobody 43, 022 01 Čadca	1
Jozef Jagelka, Kostolná 891, 029 44 Rabča	1
Jozef Stolárik, Nižná Korňa 723, 023 21 Korňa	1
MFC BUS s.r.o., Vysoká nad Kysucou 524, 022 55 Vysoká nad Kysucou	1
Danza Trans, s. r. o., Kysucká cesta I. 577, 023 54 Turzovka	1
AD Edmund Šiška, 027 32 Zuberec 328	1
Jozef Žulko, Mlýnska 330, 028 01 Brezovica	1
K&K Trust, s.r.o., Západ 1056/12-2, Trstená	1
SAD Žilina, a. s., Košická 2, 010 65 Žilina	120
SAD LIORBUS, a. s., Bystrická cesta 62, 034 01 Ružomberok, korešp. adresa: J. Kačku 1, 034 95 Likavka	90

Zdroj: Autor na základe [3]

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.

V súčasnosti je v ŽSK zabezpečovaná prímestská autobusová doprava na nasledovných linkách:

501461	Bytča-Súľov, Hradná
501462	Bytča-Plevník-Považská Bystrica
501463	Bytča-Horný Hričov-Žilina
501464	Bytča-Dolný Hričov-Ovčiarsko-Žilina
501465	Bytča-Dolný Hričov-Peklina
501466	Bytča-Hlboké nad Váhom
501467	Bytča - Štiavnik

501468	Bytča-Bytča, Mikšová-Bytča, Beňov
501469	Štiavnik-Považská Bystrica
501470	Bytča-Bytča, Pšurnovice
501471	Bytča-Petrovice, Setechov ZŠ-Petrovice
501472	Bytča - Kolárovice - Makov
501473	Kolárovice-Bytča-Považská Bystrica
501475	Bytča - Svederník - Žilina
501477	Bytča - Veľké Rovné
501478	Žilina-Veľké Rovné
501481	Bytča-Petrovice cez Priečny Potok
511401	Žilina - Mojš
511403	Žilina - Rosina - Višňové
511405	Žilina - Stráňavy
511406	Žilina - Stráňavy - Strečno
511408	Žilina - Martin
511409	Žilina - Varín - Lutiše - Radôstka
511410	Žilina - Terchová, Vrátna
511411	Žilina - Terchová, Biely Potok
511412	Žilina-Varín-Terchová-Horná Tižina-Šípková
511413	Žilina - Varín - Dolná Tižina - Belá
511414	Žilina - Varín - Lysica
511415	Žilina - Varín - Krasňany - Dolná Tižina
511417	Žilina - Varín-Nezbudská Lúčka
511418	Žilina - Teplička - Kotrčiná Lúčka - Varín
511419	Žilina - Varín - Stráža
511420	Žilina - Divina
511421	Žilina - Divina, Lúky
511423	Žilina - Dlhé Pole
511424	Žilina - Hôrky - Brezany - Ovčiarsko
511425	Žilina-Podhorie-Lietava, Lietavská Závadka
511427	Žilina - Liet. Lúčka, cementáreň - Babkov
511428	Žilina - Kysucké Nové Mesto
511429	Žilina - Lietavská Lúčka - Turie
511430	Žilina - Rajecké Teplice - Rajec
511431	Žilina - Stránske - Rajecké Teplice - Konská
511432	Žilina - Rajecké Teplice - Kunerad
511433	Žilina - Rajecké Teplice - Kamenná Poruba
511434	Žilina - R. Teplice - Zbýňov - Jasenové - Rajec
511435	Žilina - Rajec - Prievidza-Bojnice

511436	Žilina - Rajecké Teplice - Rajec
511437	Žilina - Rajec - Čičmany
511438	Rajec - Malá Čierna
511439	Rajec - Ďurčiná
511440	Rajec, Ďurčiná - Rajec - Malá Čierna
511441	Žilina - Varín - D. Tižina - Lysica - Terchová
511460	Žilina - Bytča - Považská Bystrica
Región Kysuce	
502401	Čadca-Zákopčie, Holých
502402	Čadca-Zákopčie, u Polievkov
502403	Čadca-Turzovka-Klokočov
502404	Krásno-Čadca-Staškov
502405	Čadca-Raková-Korchaň-Kubríková
502406	Skalité-Čadca-Kysucké Nové Mesto
502407	Čadca-Oščadnica, Vreščovka
502408	Čadca-Oščadnica
502409	Oščadnica-Kysucké Nové Mesto
502410	Čadca-Oščadnica
502411	Čadca-Stará Bystrica-Nová Bystrica-Vychylovka
502412	Čadca-Stará Bystrica-Nová Bystrica
502413	Čadca-Krásno nad Kysucou-Zborov nad Bystricou-Stará Bystrica
502414	Čadca-Stará Bystrica-Lutiše
502415	Čadca-Svrčinovec
502416	Čadca-Svrčinovec, Závršie
502450	Čadca-Turzovka-Klokočov-Staškov
502451	Turzovka-Dlhá nad Kysucou
502452	Turzovka-Veľké Rovné-Žilina
502454	Čadca-Turzovka-Turkov-Kelčov-Makov
502455	Čadca-Turzovka-Korňa
502456	Turzovka-Hlinené
502457	Turzovka-Podvysoká-Olešná-Staškov
502458	Klokočov, Konečná/Baraní/-Turzovka-Staškov-Klokočov, Hrubý Buk
502459	Čadca-Staškov-Olešná-Klokočov-Turzovka
502461	Čadca-Turzovka-Makov
502462	Turzovka-Čadca-Žilina
504401	Žilina-Kysucké Nové Mesto-Nová Bystrica-Vychylovka
504402	Čadca-Kysucké Nové Mesto-Žilina
504404	Lodno-Kysucké Nové Mesto-Žilina
504405	Kysucké Nové Mesto-Povina

504406	Horný Vadičov-Kysucké Nové Mesto-Žilina
504407	Kysucké Nové Mesto-Snežnica
504408	Žilina-Snežnica
504409	Kysucké Nové Mesto-Rudinská
504410	Nesluša-Čadca
504411	Nesluša-Kysucké Nové Mesto-Žilina
504413	Kysucké Nové Mesto-Ochodnica
504492	Lodno-Ochodnica-Povina-Kysucké Nové Mesto
	Región Turiec
506401	Martin - Kraľovany - Dolný Kubín
506402	Martin - Krpeľany - Nolčovo
506403	Martin - Turany - Šútovo
506404	Martin - Sučany - Kraľovany - Ružomberok
506405	Martin - Sučany - Podhradie, Konské
506406	Martin - Sučany - Turčianska Štiavnička
506407	Martin - Turčianske Jaseno - Sklabinský Podzámok
506408	Martin - Trnovo - Valča
506409	Martin - Belá, Dulice - Necpaly
506410	Martin - Príbovce - Valča
506411	Martin - Kláštor pod Znievom - Vrícko
506412	Kláštor pod Znievom - Socovce - Laskár, Valentová
506413	Martin - Slovenské Pravno - Prievidza
506414	Martin - Malý Čepčín - Turčianske Teplice - Horná Štubňa
506415	Martin - Príbovce - Folkušová
506416	Martin - Príbovce - Blatnica
506417	Martin - Mošovce - Turčianske Teplice
506418	Žilina - Martin - Banská Bystrica
509401	Turčianske Teplice - Mošovce
509402	Mošovce - Malý Čepčín - Veľký Čepčín - Ivančiná
509403	Turčianske Teplice - Diviaky - Dubové - Budiš - Jasenovo
509404	Turčianske Teplice - Veľký Čepčín - Slovenské Pravno - Jasenovo
509405	Turčianske Teplice - Slovenské Pravno - Brieštie
509406	Kaľamenová - Slovenské Pravno - Brieštie
509407	Turčianske Teplice - Rakša - Háj - Čremošné
509408	Turčianske Teplice - Horná Štubňa - Sklené
509409	Turčianske Teplice - Turček - Kremnica
509410	Turčianske Teplice - Kláštor pod Znievom - Vrícko
	Región Orava
503402	Dolný Kubín-Ružomberok-Banská Bystrica-Zvolen
503403	Dolný Kubín-Oravský Podzámok-Novoť
503404	Dolný Kubín-Lokca-Oravská Lesná

503405	Dolný Kubín-Oravský Podzámok-Vaňovka
503406	Dolný Kubín-Nižná-Trstená
503407	Dolný Kubín-Dlhá nad Oravou-Nižná-Chlebnice
503408	Dolný Kubín-Oravský Podzámok-Pribiš
503410	Dolný Kubín-Medzibrodie nad Oravou-Pucov-Pokryváč
503411	Oravský Podzámok-Dolný Kubín-Malatiná
503412	Dolný Kubín-Revišné-Oravská Poruba-Istebné
503413	Oravský Podzámok-Dolný Kubín-Istebné-Párnica-Žaškov
503414	Zázrivá, Havrania-Kozinská-Dolina-Zázrivá, Ráztoky
503416	Dolný Kubín-Zázrivá, Biela-Zázrivá, Plešivá
503418	Jasenová-Dolný Kubín-Veličná, Revišné-Istebné
503419	Istebné-Dolný Kubín-Oravský Podzámok-Námestovo
503420	Dolný Kubín-Lokca-Mútne, Duľov
507402	Námestovo-Oravská Lesná- Nová Bystrica-Žilina
507403	Námestovo-Lokca-Novoť
507405	Námestovo-Rabča-Oravská Polhora
507407	Námestovo-Rabča-Sihelné
507408	Námestovo-Rabča-Rabčice
507409	Námestovo-Klin
507410	Námestovo-Tvrdošín-Trstená
507411	Námestovo-Tvrdošín-Nižná
507412	Námestovo-Bobrov
507413	Námestovo-Oravský Podzámok-Dolný Kubín-Kraľovany
507414	Námestovo-Lokca-Oravská Lesná
507415	Novoť-Zákamenné-Oravská Lesná
507416	Námestovo-Lokca-Lomná
507417	Námestovo-Beňadovo-Mútne, Duľov
507418	Námestovo-Oravské Veselé
507419	Námestovo-Mútne
507420	Námestovo-Námestovo, Brehy-Námestovo, PUNCH-Námestovo, ZVT
510402	Trstená -Námestovo/Nižná-Dolný Kubín-Kraľovany/Terchová- Martin-Žilina
510403	Nižná-Trstená-Oravice
510404	Nižná - Trstená / Zverovka - Zuberec - Oravice - Suchá Hora
510405	Brezovica-Trstená-Zemianska Dedina-Nižná
510406	Trstená/Nižná-Zábiedovo
510407	Trstená-Podbiel-Zuberec-Zverovka
510408	Trstená-Podbiel-Zuberec-Oravice-Zverovka-Malé Borové-Veľké Borové
510409	Trstená-Nižná-Tvrdošín-Štefanov nad Oravou
510410	Trstená-Námestovo/Nižná-Dolný Kubín-Ružomberok
510411	Nižná-Trstená-Trstená, štátna hranica-Ústie nad priehradou
510412	Podbiel-Trstená-Vitanová-Suchá Hora
510413	Trstená-Podbiel-Zuberec-Liptovský Mikuláš
Región Liptov	
505401	Liptovský Mikuláš-Bobrovec-Jalovec-Pavlova Ves-Liptovské Beháróvce-Bobrovček

505402	Liptovský Mikuláš-Bobrovec-Trstené - Jalovec
505403	Liptovský Mikuláš-Bobrovec-Trstené
505404	Liptovský Mikuláš-Liptovská Sielnica-Liptovské Matiašovce-Huty Malé Borové-Veľké Borové
505405	Liptovský Mikuláš-Lipt. Trnovec-Prosiek-Ižipovce-Bobrovník-Bukovina-Liptovská Anna
505406	Liptovský Mikuláš-Liptovský Trnovec-Liptovská Sielnica-Liptovské Matiášovce-Kvačany
505407	Liptovský Mikuláš-Liptovský Trnovec-Liptovská Sielnica-Liptovské Matiášovce-Kvačany
505408	Liptovský Mikuláš-Liptovský Trnovec-Liptovská Silenica-Kvačany-Ižipovce-Prosiek
505410	Liptovský Mikuláš-Beňadiková-Liptovský Ondrej-Jakubovany-Konská
505411	Liptovský Mikuláš-Veterná Poruba
505412	Liptovský Mikuláš-Veterná Poruba-Smrečany-Žiar-Žiar, Žiarska dolina
505413	Liptovský Mikuláš-Liptovský Hrádok-Kráľova Lehota-Vyšná Boca- Čertovica
505414	Liptovský Mikuláš-Beňadiková-Uhorská Ves-Podtureň-Liptovský Hrádok
505415	Liptovský Mikuláš-Beňadiková-Podtureň-Uhorská Ves-Liptovský Ján
505416	Liptovský Mikuláš-Závažná Poruba
505418	Liptovský Mikuláš-L. Hrádok-Vavrišovo-Pribylina-Podbanské Vysoké Tatry-Poprad
505419	Liptovský Mikuláš-Pavčiná Lehota-Demänovská Dolina
505423	Liptovský Mikuláš-Galovany-Svätý Kríž-Lazisko
505424	Liptovský Mikuláš-Galovany-Svätý Kríž-Lazisko-Gôtovany
505425	Liptovský Mikuláš-Galovany-Svätý Kríž-Gôtovany-Vlachy-Ľubeľa-Liptovské Kľačany
505426	Liptovský Mikuláš-Galovany-Svätý Kríž-Gôtovany-Vlachy-Ľubeľa L. Kľačany-Dúbrava
505428	Liptovský Mikuláš-Galovany-Gôtovany-Malatíny-Partizánska Ľupča-Liptovský Michal
505430	Liptovský Hrádok-Liptovský Mikuláš-Ružomberok-Donovaly-Banská Bystrica
505433	Liptovský Mikuláš-Liptovský Hrádok-Liptovský Peter-Jamník-Jakubovany
505434	Liptovský Mikuláš-Beňadiková-Uhorská Ves-Podtúreň-Lipt. Hrádok-Liptovská Kokava
505435	Liptovský Mikuláš-Beňadiková-Podtureň-Lipt. Hrádok-Lipt. Peter Jamník-Vavrišovo-Pribylina
505436	Liptovský Mikuláš-Podtureň-L.Hrádok-L.Peter-Vavrišovo-Pribylina-Pribylina,Podbanské
505437	Liptovský Hrádok-Kráľova Lehota-Hybe-Východná
505438	Liptovský Mikuláš-Podtúreň-Liptovský Hrádok-Kráľova Lehota Hybe-Východná-Važec
505443	Liptovský Hrádok, žel.st. - Liptovský Hrádok, Vyšné Fabriky
508401	Ružomberok - Liptovská Osada - Liptovské Revúce
508402	Ružomberok - Liptovská Osada - Liptovská Lúžna
508403	Ružomberok - Liptovská Osada - Korytnica-kúpele - Donovaly
508404	Ružomberok - Turík - Liptovská Teplá - Potok
508405	Ružomberok - Ľubochňa - Kraľovany - Martin
508406	Ružomberok - Valaská Dubová - Komjatná
508407	Ružomberok - Likavka - Martinček
508408	Ružomberok - Valaská Dubová - Dolný Kubín
508409	Ružomberok - Štiavnička - Liptovská Štiavnica
508410	Ružomberok - Štiavnička - Ludrová
508411	Ružomberok - Liptovské Sliače
508412	Ružomberok - Ivachnová - Partizánska Ľupča

508413	Liptovská Teplá - Kalameny - Lúčky
508414	Liptovská Teplá - Liptovský Michal - Potok
508415	Ružomberok - Liptovská Teplá - Lúčky

O neustále zvyšovanie kvality a komfortu prepravy cestujúcich sa Žilinský samosprávny kraj stará aj pravidelnou obnovou vozidlového parku autobusovej dopravy (v zmysle zmluvných dohôd o obnove vozidlového parku), čím prispieva tiež k zvyšovaniu bezpečnosti cestnej premávky a k ochrane životného prostredia. Z dôvodu zabezpečenia štandardu kvality vozidlového parku vyžaduje Žilinský samosprávny kraj, aby dopravné spoločnosti prevádzkujúce služby vo verejnom záujme, ale aj ostatní komerční dopravcovia nepoužívali pre prímestskú autobusovú dopravu autobusy staršie ako 16 rokov.

SAD ŽILINA, a. s., prevádzkuje v súčasnosti 241 autobusov s priemerným vekom 6,82 roka a ARRIVA LIORBUS, a. s., prevádzkuje 216 autobusov s priemerným vekom 8,22 roka. Priemerný vek autobusov prevádzkovaných vo verejnom záujme na území ŽSK sa za obdobie posledného desaťročia 10 znížil o viac ako tretinu. Od roku 2006 kúpili dopravné spoločnosti prevádzkujúce služby vo verejnom záujme spolu 448 nových autobusov, ktoré vrátane vnútorného vybavenia predstavujú investície vo výške viac ako 76 mil. EUR. Obnovu vozidlového parku zahŕňajú dopravné spoločnosti ako ekonomicky oprávnenú nákladovú položku do kalkulácie úhrady straty.

Z celkového počtu vozidiel používaných v prímestskej doprave je 84,9% klimatizovaných, a vykonávajú cca 85% objednávaných dopravných výkonov v prímestskej autobusovej doprave v rámci ŽSK.

Tab. 15 Priemerný vek autobusov prímestskej autobusovej dopravy v ŽSK

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
SAD LIORBUS, a. s.	5,30	5,39	5,76	5,03	5,90	7,54	6,82	7,60	8,22
SAD Žilina, a. s.	4,39	4,95	5,89	6,87	7,65	8,66	8,33	7,60	6,82
Spolu	**4,85**	**5,17**	**5,83**	**5,95**	**6,78**	**8,10**	**7,58**	**7,60**	**7,52**

Zdroj: [4]

Tab. 16 Počet nových autobusov obstaraných v období 2010 – 2018

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
SAD LIORBUS, a. s.	9	9	2	20	15	8	10	6	12
SAD Žilina, a. s.	0	6	0	0	0	4	20	30	35
Spolu	**9**	**15**	**2**	**20**	**15**	**12**	**30**	**36**	**47**

Zdroj: [4]

2.1.4 Analýza súbežnej dopravy v Žilinskom samosprávnom kraji

2.1.4.1 Analýza právnych predpisov vo vzťahu k riešeniu

Zákon NR SR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave

§10 Dopravná licencia

(4) V rozhodnutí o udelení dopravnej licencie môže dopravný správny orgán žiadateľovi uložiť povinnosť

b) zabezpečiť v súlade s plánom dopravnej obslužnosti nadväznosť cestovného poriadku autobusovej linky prevádzkovanej vo verejnom záujme na cestovný poriadok iného druhu dopravy, najmä železničnej dopravy, s cieľom obmedziť paralelné trasy a súbežné spoje autobusov a vlakov; to neplatí, ak ide o jednorazovú prepravu.

§ 18 Dopravná obslužnosť

(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 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.

§ 20 Plán dopravnej obslužnosti

(2) Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti 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 (ďalej len "príspevok"). Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávateľ spolupracuje s objednávateľom dopravných služieb železničnej dopravy na zosúladení kapacitných a prevádzkových možností v železničnej doprave a v pravidelnej autobusovej doprave.

(3) Plán dopravnej obslužnosti obsahuje najmä

c) spôsob riešenia súbežnej dopravy, opatrenia na zabezpečenie koordinácie a nadväznosti na železničnú dopravu alebo na mestskú dráhovú dopravu,

(4) Objednávateľ musí vypracovať plán dopravnej obslužnosti tak, aby riešil efektívnosť a hospodárnosť zabezpečovania dopravnej obslužnosti, najmä racionálne usporiadanie pravidelnej dopravy s cieľom minimalizovať súbežné prepravy a vytvoriť funkčnú nadväznosť pravidelnej dopravy na železničnú dopravu a na mestskú dráhovú dopravu a aby podporoval integrované dopravné systémy.

Zákon NR SR č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach

§ 19 Dopravná obslužnosť

(1) Dopravnou obslužnosťou na účely tohto zákona je zabezpečenie poskytovania primeraného rozsahu dopravných služieb vo vnútroštátnej verejnej osobnej doprave na území vymedzenom v zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme, najmä na zabezpečenie dopravy do zamestnania, škôl, zdravotníckych zariadení, úradov a za účelom uspokojovania kultúrnych, rekreačných a spoločenských potrieb vrátane dopravy späť, prispievajúcej k trvalo udržateľnému rozvoju územného obvodu.

(2) Primeraným rozsahom na účely odseku 1 sa rozumie počet spojov za deň, presnosť a pravidelnosť jednotlivých spojov a kapacita dráhových vozidiel na jednotlivých tratiach a linkách, ktoré určí objednávateľ dopravných služieb na uspokojenie dopytu verejnosti počas jednotlivých dní v týždni.

§ 20 Plán dopravnej obslužnosti

(2) Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávateľ dopravných služieb berie do úvahy oprávnené požiadavky verejnosti, kapacitu železničnej infraštruktúry (ďalej len "kapacita infraštruktúry") alebo siete mestskej dopravy, prevádzkové možnosti dráhových podnikov, možnosti súbežnej dopravy, hospodárnosť zabezpečovania verejnej osobnej dopravy a finančné možnosti verejného rozpočtu na úhradu straty dráhového podniku za dopravné služby vo verejnom záujme.

(3) Plán dopravnej obslužnosti obsahuje najmä

c) spôsob riešenia súbežnej dopravy a zabezpečenia nadväznosti na dopravné služby poskytované inými druhmi dopravy, najmä verejnou autobusovou dopravou,

(4) Súbežnou dopravou podľa odseku 2 sa rozumejú dopravné služby pravidelnej verejnej autobusovej dopravy, ktorej linky sú s verejnou osobnou dopravou na dráhe identické alebo veľmi podobné smerovaním trás, ak dochádzková vzdialenosť medzi autobusovými zastávkami a najbližšími železničnými zastávkami alebo stanicami nie je väčšia ako 1 500 m. Za súbežnú dopravu sa nepovažujú paralelné linky verejnej autobusovej dopravy vykonávanej v rámci jednej obce so železničnou dopravou.

(5) Objednávateľ dopravných služieb musí vypracovať plán dopravnej obslužnosti tak, aby riešil efektívnosť a hospodárnosť zabezpečovania dopravnej obslužnosti, najmä racionálne usporiadanie dopravných služieb, odstránenie neúčelných paralelných trás a liniek a vytvorenie funkčnej nadväznosti verejnej autobusovej dopravy na železničnú verejnú osobnú dopravu. V súbežnej doprave má prednosť železničná doprava.

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR – Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou Príloha 3 Návrh zásad zabezpečenia dopravnej obslužnosti samosprávnych krajov

Maximálna dochádzková vzdialenosť na zastávku prímestskej dopravy v pracovný deň v čase prepravnej špičky sa odporúča stanoviť na 1,5 km, čo zodpovedá 20 min chôdze. Táto dochádzková vzdialenosť má pokryť minimálne 90 % obyvateľov v danom území. V čase prepravného sedla, v deň pracovného voľna a pracovného pokoja je stanovená na 2,2 km, t. j. 30 min chôdze. Za súbežné spoje autobusovej a železničnej dopravy sú považované tie spoje, ktoré spĺňajú nasledovné podmienky:

- spoje, ktoré majú prevažnú väčšinu zastávok na súbežnom úseku vo vzájomnej vzdialenosti menšej ako 1,5 km (zodpovedajúcej dochádzkovej vzdialenosti),

- časový rozdiel príchodov a odchodov zo zastávky medzi spojmi je menší ako 30 minút. [9]

2.1.4.2 Analýza súbežnosti

Podľa vyššie uvedených zásad je súbežnou verejnou osobnou dopravou vykonávanie vnútroštátnej pravidelnej autobusovej dopravy, ak nejde o diaľkovú autobusovú dopravu, ktorá má s verejnou osobnou dopravou na železničnej dráhe tieto spoločné znaky:

a) identické alebo veľmi podobné smerovanie vedenia liniek alebo spojov,

b) porovnateľnú hustotu staníc (zastávok) a porovnateľnú dochádzkovú vzdialenosť k staniciam (zastávkam),

c) spoj je vedený v rovnakej alebo veľmi blízkej časovej polohe.

Za súbežné spoje autobusovej a železničnej dopravy sú považované tie spoje, ktoré spĺňajú nasledovné podmienky:

- spoje, ktoré majú prevažnú väčšinu zastávok na súbežnom úseku vo vzájomnej vzdialenosti menšej ako 1,5 km (zodpovedajúcej dochádzkovej vzdialenosti),

- časový rozdiel príchodov a odchodov zo zastávky medzi spojmi je menší ako 30 minút.

Prevádzkovanie súbežných spojov má význam len v prípade prepravných špičiek, kedy sa predpokladá zvýšený počet cestujúcich. Dopravná obsluha by mala byť založená na princípoch multimodality, efektívnosti a ekologickej výhodnosti verejnej osobnej dopravy s garanciou zabezpečenia základnej dopravnej obsluhy pre obyvateľov regiónu.

Príloha č. 2 obsahuje zoznam súbežných spojov v Žilinskom samosprávnom kraji. Do výpočtu boli zahrnuté všetky spoje z cestovných poriadkov platné v zadaný deň. Za súbežný sa považuje taký úsek trasy spojov s minimálnou definovanou dĺžkou, v ktorom majú spoje najmenej určitý počet súhlasných zastávok, najviac určitý počet nesúhlasných zastávok a v súhlasných zastávkach najviac určitý časový rozdiel.

Vstupné parametre pre určenie súbežných spojov:

Typ súbežnosti určuje, ktoré cestovné poriadky budú zahrnuté do výpočtu;

Objekt určuje oblasť, v ktorej budú vyhľadané súbežné spoje. Do úvahy pripadajú všetky súbehy spojov, ktoré majú aspoň jednu zastávku v zvolenej oblasti;

Maximálna vzdialenosť medzi blízkymi zastávkami [min] určuje najdlhší povolený čas (v minútach), za ktorý je možné chôdzou prejsť medzi zastávkami, v ktorých porovnávané spoje zastavujú. Blízke zastávky môžeme následne považovať za súhlasné;

Maximálny časový rozdiel v súhlasných zastávkach [min] určuje najväčší časový rozdiel medzi odjazdami súbežných spojov v súhlasných zastávkach;

Minimálny počet súhlasných zastávok určuje najmenší povolený počet súhlasných zastávok v súbežnom úseku;

Maximálny počet nesúhlasných zastávok určuje najväčší počet zastávok v súbežnom úseku spojov, ktoré nie sú súhlasné ani blízke;

Minimálna dĺžka súbežného úseku [km] určuje najkratšiu možnú dĺžku súbežného úseku;

Dátum určuje obdobie, pre ktoré sa hľadajú súbežnosti.

Tab. 17 Vstupné parametre pre určenie súbežných spojov

Parameter	Hodnota
Typ súbežnosti	Autobusy - Vlaky 2018/2019
Objekt	Kraj: Žilinský
Max. vzdialenosť medzi blízkymi zastávkami [min]	20
Max. časový rozdiel v súhlasných zastávkach [min]	30
Min. počet súhlasných zastávok	2
Max. počet nesúhlasných zastávok	50
Min. dĺžka súbežného úseku [km]	10

Zdroj: [5]

Výstupom je tabuľka požadovaných súbehov, pričom každý súbeh je rozdelený do dvoch riadkov so súbežnými spojmi. Počet nájdených súbežných spojov závisí od veľkosti hodnôt priradených jednotlivým parametrom. Výsledná tabuľka obsahuje stĺpce:

Číslo linky – v stĺpci sú osobitne uvedené čísla autobusových liniek so súbežným spojom. Pomocou filtra je možné vyhľadať konkrétnu autobusovú linku alebo zoradiť linky podľa potreby;

Súbežné spoje – v stĺpci sú vypísané súbežné spoje;

Platnosť spoja – udáva platnosť cestovného poriadku daného spoja;

Východzia a Koncová zastávka – v týchto stĺpcoch sú uvedené počiatočné a koncové zastávky súbežného úseku. Pre každý spoj súbehu môžu byť odlišné. V takom prípade sa jedná o blízke zastávky.

Čas od a Čas do – v týchto stĺpcoch je uvedený čas odjazdu súbežného spoja z východzej zastávky, resp. jeho príjazd do koncovej zastávky súbežného úseku;

Vzdialenosť- udáva dĺžku súbežného úseku na trase jednotlivých súbežných spojov. Hodnota je uvedená v km a je vypočítaná ako rozdiel tarifných vzdialeností vo východzej a koncovej zastávke súbežného úseku;

Pevný kód – určuje, v ktorých dňoch v týždni spoj pravidelne jazdí. Použité skratky a znaky majú rovnaký význam ako v cestovných poriadkoch;

Doba – predstavuje čas, ktorý potrebuje daný spoj k prekonaniu dĺžky súbežného úseku;

Počet SZ – obsahuje počet súhlasných zastávok v súbežnom úseku;

Počet NZ – obsahuje počet nesúhlasných zastávok v súbežnom úseku. Nesúhlasné zastávky sú zastávky, na ktorých zastavuje len jeden zo súbežných spojov;

Časový rozdiel – obsahuje interval časových rozdielov (v minútach) medzi odjazdami, príp. príjazdami súbežných spojov zo/do súhlasných zastávok;

Počet dní – znázorňuje počet súbehov súbežných spojov, t.j. koľkokrát dochádza k tomuto súbehu.

2.1.5 Analýza nadväznosti spojov v Žilinskom samosprávnom kraji

Základnou myšlienkou prestavby systému dopravnej obsluhy Žilinského samosprávneho kraja je prechod od dnes obvyklého usporiadania s priamymi autobusovými linkami 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.

Aby bolo možné sledovať nadväznosť jednotlivých spojov verejnej dopravy v režime železničná doprava a autobusová doprava, je potrebné si v prvom rade stanoviť prestupné uzly. V budúcnosti by malo ísť o tzv. garantované prestupné uzly. Pre tento účel je však potrebné stanoviť základné pravidlá – štandardy, aby bolo možné hodnoverne nastavovať prestupy v rámci verejnej osobnej dopravy v ŽSK. Ide o veľmi náročnú problematiku, nakoľko každý prestupný uzol má svoje špecifiká.

V rámci uvedenej problematiky je potrebné si stanoviť, či majú autobusy v prestupných uzloch nadväzovať na všetky vlaky a tiež v ktorom smere (spravidla by malo ísť o hlavný, nosný smer). Taktiež je potrebné brať do úvahy veľkosť a významnosť prestupného bodu vzhľadom na druh mestskej aglomerácie. Nevyhnutné je tiež rozlišovať napr. typické školské spoje, kde podľa vyťaženia autobusu ide o návoz deti základných škôl z obcí, kde nemajú stupeň 5-9.

Ďalším faktorom pri tvorbe nadväznosti je skutočnosť potreby selekcie relatívne súbežných spojov. Napr. v rámci vyselektovaných nadväznosti sú uvedené ako nenadväzné aj spoje, ktoré vedú v priestorovom súbehu so železničnými spojmi (na odstránenie týchto súbehov je potrebné, aby železnica prevzala svoju nosnú úlohu). Nie je nutné, aby tieto spoje boli nadväzné na vlaky v nácestných zastávkach. Napríklad v prípade autobusovej linky Žilina – Rajec nie je potrebné, aby nadväzovala na železničnú dopravu.

Stanovené prestupné miesta – terminály verejnej dopravy v ŽSK v režime vlak/autobus:

- Bytča, železničná stanica – Bytča, Hrabové, železničná stanica,
- Žilina, železničná stanica – Žilina, autobusová stanica,
- Čadca, železničná stanica – Čadca, autobusová stanica,
- Čadca mesto zastávka – Čadca, železničná zastávka mesto,
- Kysucké Nové Mesto, železničná stanica – Kysucké Nové Mesto, autobusová stanica,
- Martin, železničná stanica – Martin, autobusová stanica,
- Turčianske Teplice, železničná stanica – Turčianske Teplice, autobusová stanica,
- Krásno nad Kysucou, železničná stanica – Krásno nad Kysucou, železničná stanica,
- Liptovský Mikuláš, železničná stanica – Liptovský Mikuláš, autobusová stanica,

- Dolný Kubín, železničná stanica – Dolný Kubín, autobusová stanica,
- Trstená, železničná stanica – Trstená, autobusová stanica,
- Kraľovany, železničná stanica – Kraľovany, železničná stanica,
- Ružomberok, železničná stanica – Ružomberok, autobusová stanica,
- Rajecké Teplice, železničná stanica – Rajecké Teplice, autobusová stanica,
- Rajec, železničná stanica – Rajec, železničná stanica,
- Turzovka, železničná stanica - Turzovka, železničná stanica,
- Liptovský hrádok, železničná stanica – Liptovský hrádok, železničná stanica.

V Prílohe č. 3 je uvedená podrobná analýza nadväzností v režime vlak/autobus pre vyššie stanovené prestupné miesta.

Okrem týchto nadväzností boli analyzované aj nadväznosti autobusovej dopravy v prestupných zastávkach:

- Bytča, autobusová stanica,
- Námestovo, autobusová stanica.

Nadväznosti v režime autobus/autobus pre tieto určené prestupné zastávky sú analyzované v Prílohe č. 4.

Vstupné parametre pre určenie nenadväzných spojov:

maximálny časový posun – určuje najväčší čas, o ktorý je možné analyzovaný spoj posunúť pre získanie nadväznosti;

minimálna doba prestupu – určuje najkratší čas, ktoré je potrebný pre prestup medzi nadväzujúcim spojmi;

maximálna doba prestupu – určuje najdlhší čas, ktorý je vyhradený pre prestup, teda aké dlhé čakanie je ešte považované za čakanie na nadväzujúci spoj.

Tab. 18 Vstupné parametre pre určenie nenadväzných spojov

Max. časový posun [min]	5
Min. doba prestupu [min]	1
Max. doba prestupu [min]	15
Dátum	12.02.2020

Zdroj: [5]

Výsledné tabuľky obsahujú pre každú analyzovanú zastávku nadväznosti/nenadväznosti jednotlivých spojov, ktoré prechádzajú cez danú zastávku. Údaje sú zoradené podľa časov príchodov a odchodov spojov. Pri každom autobusovom spoji je uvedená poznámka, aké sú možnosti jeho posunutia pre dosiahnutie lepšej nadväznosti.

2.1.6 SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK

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

Tab. 19 SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK

SILNÉ STRÁNKY
• Dobrá dostupnosť vrátane prepojenia v pohraničných oblastiach s ČR a PL – výhodná územná dostupnosť, výhodné situovanie zastávok a staníc v blízkosti obydlí 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 7,52 roka. • 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
• 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 uzlov 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: o zvyšovanie kvality PAD aj s ohľadom na cestujúcich s obmedzenou mobilitou a sluchovo a zrakovo postihnutých cestujúcich, o 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, o pravidelná obnova vozidlového parku vrátane ekologických a bezbariérových vozidiel, o 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, o 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 uzlov – 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 staniciach 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.

2.2 Analýza prepravného dopytu

2.2.1 Demografická charakteristika kraja

Analýza demografie je spracovaná po okresoch ŽSK. Žilinský samosprávny kraj tvorí 11 okresov, 19 miest a 296 obcí. K 31. 12. 2017 v kraji žilo 691 023 obyvateľov, delenie po okresoch je uvedené v Tab. 20.

Tab. 20 Počet obyvateľov ŽSK

Okres	Počet obyvateľov	%
Bytča	30 835	4,5
Čadca	90 499	13,1
Dolný Kubín	39 478	5,7
Kysucké Nové Mesto	32 963	4,8
Liptovský Mikuláš	72 339	10,5
Martin	96 629	14,0
Námestovo	62 134	9,0
Ružomberok	56 791	8,2
Turčianske Teplice	15 970	2,3
Tvrdošín	36 104	5,2
Žilina	157 281	22,8
Žilinský kraj spolu	691 023	100,0

Zdroj: [1]

Najľudnateším je okres Žilina, v ktorom žije viac ako 22% obyvateľov kraja. Okresom s najmenším počtom obyvateľov sú Turčianske Teplice s 2,3 % obyvateľov. ŽSK má tri hlavné ťažiská osídlenia rôznych významov. Vymedzenie ťažísk osídlenia je v súlade s II. návrhom KURS 2011:

Žilinsko - martinské ťažisko osídlenia celoštátneho až medzinárodného významu zasahuje do okresov Žilina, Čadca, Kysucké Nové Mesto, Bytča, Považská Bystrica, Púchov, Martin a Turčianske Teplice. Svojimi účinkami presahuje hranice Žilinského kraja. Žilinsko-martinské ťažisko osídlenia zahrňuje na území Žilinského kraja tieto sídelné centrá spolu s ich

suburbánnymi pásmami: Žilina, Vrútky, Martin, Turčianske Teplice, Kysucké Nové Mesto, Čadca, Turzovka, Rajec a Bytča. Suburbánne pásma predstavujú územia okolo sídelných centier, v ktorých predpokladáme intenzívnejší rozvoj bytovej výstavby a technickej infraštruktúry ako v okrajových častiach kraja.

Liptovskomikulášsko – ružombersko - dolnokubínske ťažisko regionálneho významu zasahuje do okresov Ružomberok, Liptovský Mikuláš a Dolný Kubín. Zahŕňa tieto sídelné centrá spolu s ich suburbánnymi pásmami: Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Liptovský Hrádok a Dolný Kubín.

Tvrdošínsko-námestovské ťažisko miestneho významu zasahuje do okresov Tvrdošín a Námestovo. Zahŕňa tieto sídelné centrá spolu s ich suburbánnymi pásmami: Tvrdošín, Trstená a Námestovo.

V Žilinskom kraji dochádza k postupnému spomaleniu demografického vývoja, pričom najintenzívnejší rozvoj zaznamenal v rokoch 1970 – 1980. Výnimkou sú oravské okresy, ktoré si prírastok počtu obyvateľov zachovali. V rámci okresov Žilinského kraja má najnepriaznivejší vývoj okres Turčianske Teplice, kde od roku 1970 až do súčasnosti počet obyvateľov stále klesá.

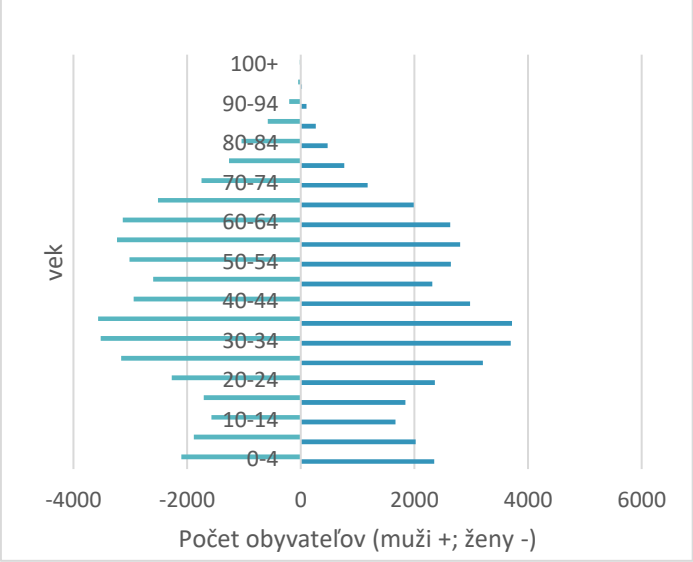
Stav a rozloženie obyvateľstva ŽSK v roku 2015 je uvedený v nasledujúcej tabuľke a grafe.

Tab. 21 Počet obyvateľov ŽSK v roku 2015

Žilinský kraj - 2015			
Vek	**Muži**	**Ženy**	**Spolu**
Spolu	340089	352967	693056
0-4	19330	18382	37712
5-9	18333	17434	35767
10-14	17968	16992	34960
15-19	20125	19233	39358
20-24	24821	23739	48560
25-29	27188	26479	53667
30-34	28718	26842	55560
35-39	29760	27743	57503
40-44	27475	26005	53480
45-49	22564	22153	44717
50-54	23502	23162	46664
55-59	22900	23575	46475
60-64	20927	23482	44409
65-69	15084	18702	33786

70-74	9222	13568	22790
75-79	5907	10749	16656
80-84	3800	8194	11994
85-89	1825	4605	6430
90-94	550	1695	2245
95-99	79	215	294
100+	11	18	29

Zdroj: [1]



Obr. 59 Počet obyvateľov ŽSK v roku 2015 [1]

Prognóza demografického vývoja

Demografická prognóza bola spracovaná za všetky obce v Žilinskom kraji do roku 2045. Východiskom pre prognózu bola analýza súčasného demografického vývoja, vekové zloženie obyvateľstva v roku 2015 a výsledky okresnej prognózy obyvateľstva do roku 2035.

Základným vstupným predpokladom pri prognóze, aj prognostickej simulácii, bolo zachovanie súčasných základných demografických trendov počas prognózovaného obdobia v kombinácii s predpokladmi prognózy na úrovni okresov.

Výstupom za každé územie zahrnuté do prognózy bola veková štruktúra obyvateľstva (5-ročné a špeciálne vekové skupiny) a základné demografické charakteristiky (živonarodení, zomrelí, prirodzený prírastok obyvateľstva, migračné saldo, celkový prírastok obyvateľstva, priemerný vek obyvateľstva) za roky 2015, 2035, 2045.

Demografická prognóza pre výhľadové roky 2030 a 2040 je uvedená v nasledujúcich tabuľkách.

Tab. 22 Demografická prognóza pre roky 2030 a 2045

Žilinský kraj – 2030									
Vek	Muži	Ženy	Spolu	Žnar	Zomr	PP	MS	CP	PRVEK
Spolu	339492	355887	695379	5814	7129	-1315	727	-588	43,55
0-4	15541	14872	30413						
5-9	17368	16606	33974						
10-14	18792	17956	36748						
15-19	19386	18478	37864						
20-24	18428	17560	35988						
25-29	18087	17265	35352						
30-34	20245	19498	39743						
35-39	24668	23831	48499						
40-44	26731	26406	53137						
45-49	28203	26681	54884						
50-54	28506	27202	55708						
55-59	25256	24954	50210						
60-64	19863	21079	40942						
65-69	19160	21469	40629						
70-74	16504	20891	37395						
75-79	12494	18921	31415						
80-84	6681	12449	19130						
85-89	2526	6347	8873						
90-94	838	2641	3479						
95-99	195	742	937						
100+	20	39	59						

Žilinský kraj - 2045									
Vek	Muži	Ženy	Spolu	Žnar	Zomr	PP	MS	CP	PRVEK
Spolu	325148	344822	669970	5578	9476	-3898	940	-2958	47,12
0-4	14269	13623	27892						
5-9	14204	13520	27724						
10-14	14417	13788	28205						
15-19	15664	14976	30640						
20-24	17593	16834	34427						
25-29	19111	18351	37462						
30-34	19630	18759	38389						
35-39	18589	17857	36446						
40-44	18082	17287	35369						
45-49	20062	19533	39595						
50-54	24290	23806	48096						
55-59	25891	26116	52007						
60-64	26169	25920	52089						
65-69	25209	26016	51225						
70-74	20526	23274	43800						
75-79	13560	18346	31906						
80-84	9877	16361	26238						
85-89	5395	11982	17377						
90-94	2137	6513	8650						
95-99	449	1883	2332						
100+	24	77	101						

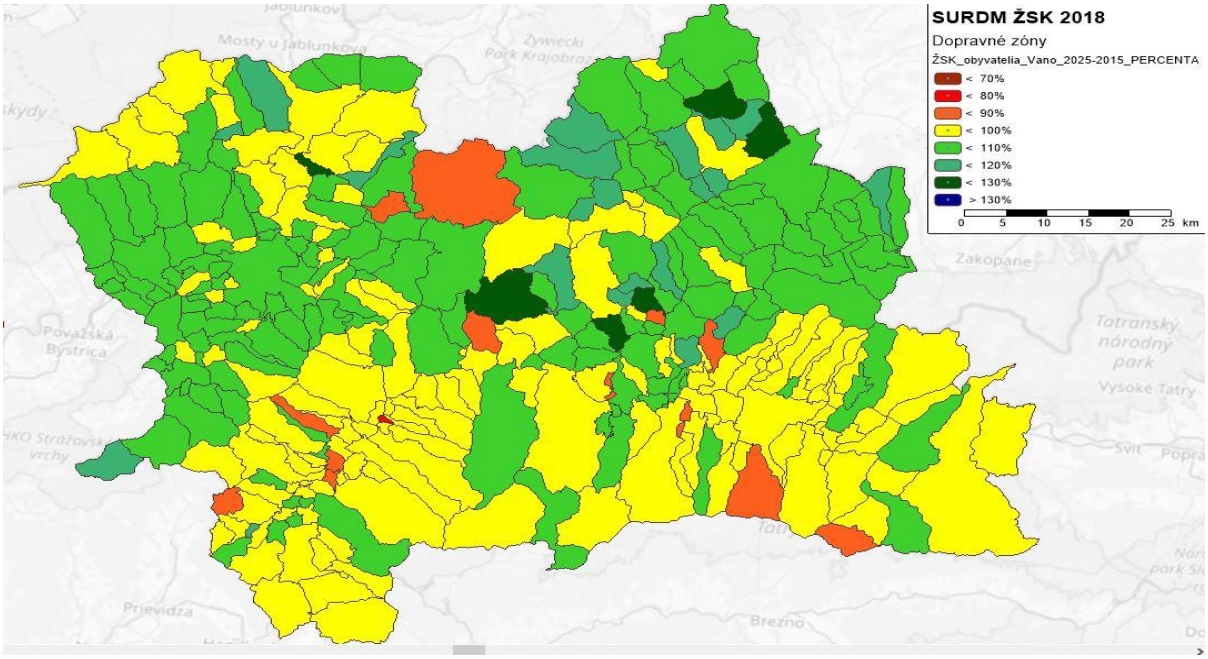
Zdroj: [1]

Počet obyvateľstva v Žilinskom samosprávnom kraji by mal podľa dostupnej prognózy nepatrne narastať (z 693 056 obyvateľov v roku 2015 na 695 379 v roku 2030), potom sa

predpokladá pokles. V súvislosti so zostavou Plánu dopravnej obslužnosti 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 Žilinskom samosprávnom kraji výrazne zvyšovať. Z hľadiska riešenia verejnej osobnej dopravy v regióne to bude znamenať nižšie nároky na dopravu žiakov do škôl, vyššie nároky na dopravu za iným účelom (napr. dochádzka k lekárovi, na úrady a pod.).

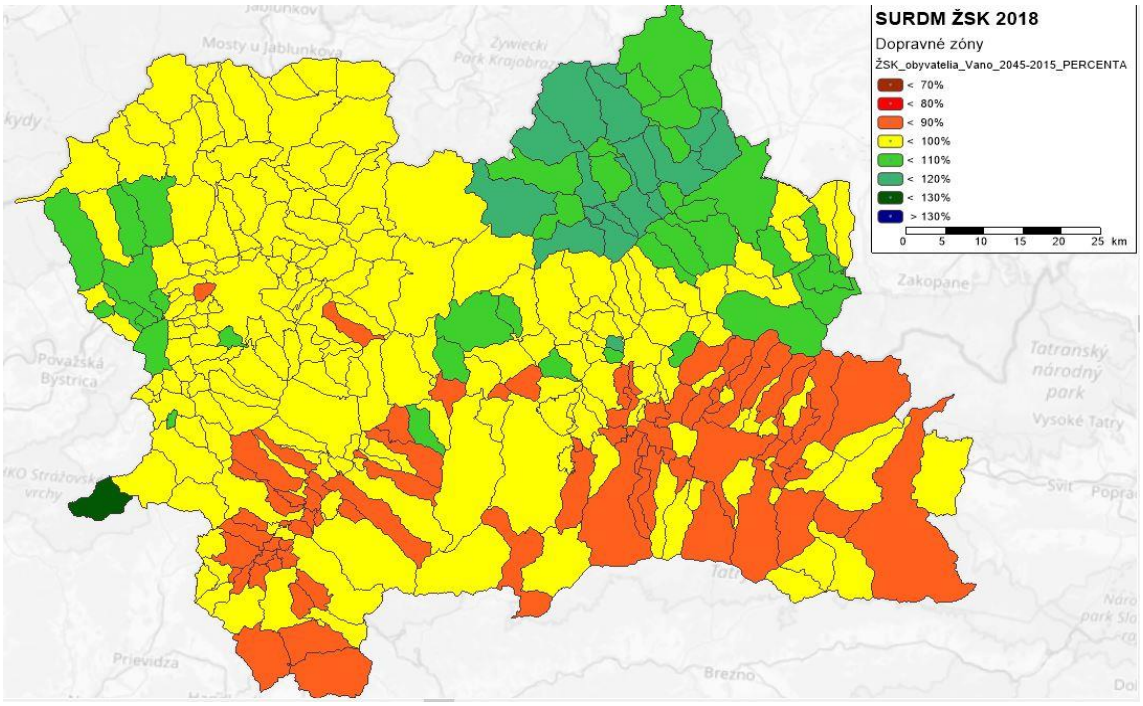
Predpokladaný dopad demografickej prognózy na sídelnú štruktúru

Demografická prognóza je z pohľadu sídelných štruktúr v krátkodobom horizonte vyrovnaná. Vo väčšine sídelných útvarov je predpoklad stability počtu obyvateľov, mierny nárast sa predpokladá v okresoch Žilina, Bytča a okresoch Oravy. Silnejší pokles je lokálneho charakteru.



Obr. 60 Krátkodobá prognóza demografického vývoja [1]

Prognóza v dlhodobom pohľade je málo optimistická. Nárast počtu obyvateľov sa predpokladá len v obciach okresov Oravy, Bytča, Žilina, Čadca. Obce okresov Liptovský Mikuláš, Martin, Turčianske Teplice majú predpoklad značného poklesu počtu obyvateľov, čo môže mať silno negatívny vplyv na celú sídelnú štruktúru. Ostatné časti kraja zaznamenávajú predpoklad mierneho poklesu, resp. stability.



Obr. 61 Dlhodobá prognóza demografického vývoja [1]

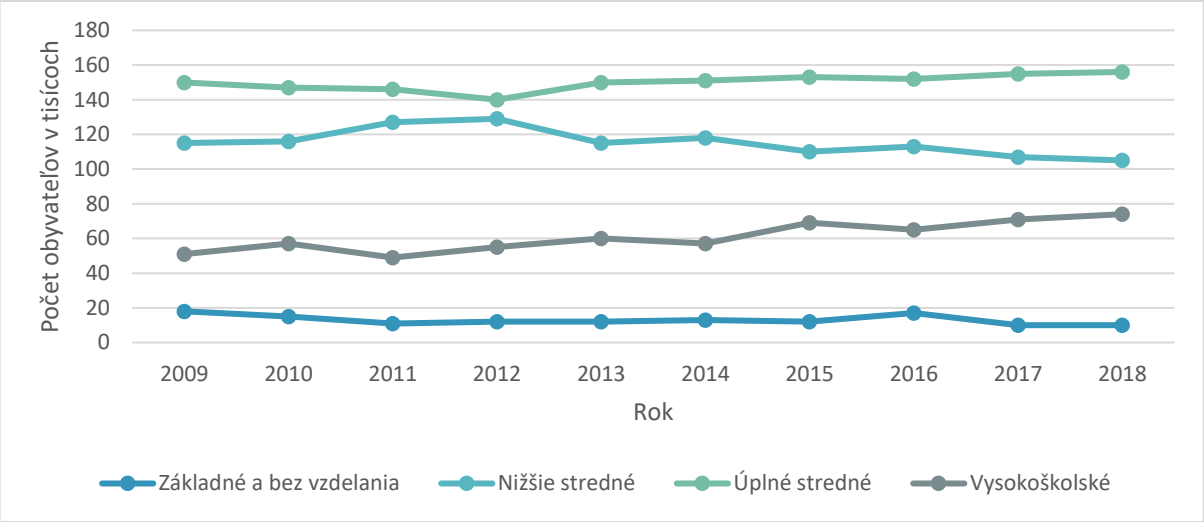
2.2.1.1 Vzdelanostná štruktúra obyvateľstva ŽSK

Dosiahnutý stupeň vzdelania je dôležitým predpokladom zamestnateľnosti obyvateľstva. Štatisticky sa vykazuje u ekonomicky aktívneho obyvateľstva. Štruktúra ekonomicky aktívneho obyvateľstva podľa dosiahnutého stupňa vzdelania sa postupne mení. V Tab. 23 a v grafe na Obr. 62 je uvedený vývoj počtu ekonomicky aktívneho obyvateľstva v ŽSK podľa dosiahnutého stupňa vzdelania od roku 2009.

Tab. 23 Ekonomicky aktívne obyvateľstvo podľa vzdelania v ŽSK v tis. osôb

Ukazovateľ	**Ekonomicky aktívne obyvateľstvo**									
	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Základné a bez vzdelania	18	15	11	12	12	13	12	17	10	10
Nižšie stredné	115	116	127	129	115	118	110	113	107	105
Úplné stredné	150	147	146	140	150	151	153	152	155	156
Vysokoškolské	51	57	49	55	60	57	69	65	71	74
Spolu	**333**	**335**	**333**	**336**	**337**	**338**	**343**	**347**	**343**	**344**

Zdroj: autori na základe [20]



Obr. 62 Vývoj ekonomicky aktívneho obyvateľstva podľa vzdelania [autori]

Najvyšší podiel tvorí ekonomicky aktívne obyvateľstvo s úplným stredným vzdelaním (45,35% za rok 2018) a najnižší ekonomicky aktívne obyvateľstvo so základným vzdelaním alebo bez vzdelania (2,91% za rok 2018). Z analyzovaných štatistických údajov vyplýva, že podiel ekonomicky aktívneho obyvateľstva s nižším vzdelaním (základné a bez vzdelania, nižšie stredné) sa postupne znižuje v prospech ekonomicky aktívneho obyvateľstva s vyšším vzdelaním (úplné stredné, vysokoškolské vzdelanie).

Tab. 24 Podiel ekonomicky aktívneho obyvateľstva podľa vzdelania v ŽSK v %

Ukazovateľ	**Ekonomicky aktívne obyvateľstvo**									
	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Základné a bez vzdelania	5,41	4,48	3,30	3,57	3,56	3,85	3,50	4,90	2,92	2,91
Nižšie stredné	34,53	34,63	38,14	38,39	34,12	34,91	32,07	32,56	31,20	30,52
Úplné stredné	45,05	43,88	43,84	41,67	44,51	44,67	44,61	43,80	45,19	45,35
Vysokoškolské	15,32	17,01	14,71	16,37	17,80	16,86	20,12	18,73	20,70	21,51
Spolu	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**

Zdroj: autori na základe [20]

2.2.1.2 Analýza školských zariadení ŽSK

Školské zariadenia a dopyt po vzdelaní spôsobujú a ovplyvňujú sekundárny (druhotný) dopyt žiakov a študentov po preprave aj verejnou osobnou dopravou. Ide o stabilnú časť dopytu, pretože v ostatných rokoch nedochádza k zmenám vo vzdelávacom procese, mení sa len z hľadiska demografie počet detí a študentov v jednotlivých vekových skupinách. Mení sa tiež dopyt po stredoškolských vzdelávacích zariadeniach podľa ich typu a stupňa poskytovaného vzdelania.

a) Analýza materských škôl v Žilinskom kraji

Na území ŽSK bolo k 15.9.2018 v prevádzke 361 materských škôl. Najväčší počet materských škôl je v okrese Žilina a najmenší v okrese Turčianske Teplice. Prehľad počtu materských škôl, tried a počtu detí navštevujúcich materské školy podľa jednotlivých okresov, je uvedený v Tab. 25. Podrobný prehľad materských škôl je uvedený v Prílohe č. 5.

Tab. 25 Materské školy v ŽSK podľa okresov k 15.9.2018

Územie	Počet materských škôl	Triedy MŠ so starostlivosťou				Prípravné triedy v minulom školskom roku	
		celodennou		poldennou			
		triedy	deti	triedy	deti	triedy	deti
Okres Bytča	17	45	840	3	44	19	306
Okres Čadca	35	126	2 480	8	180	53	883
Okres Dolný Kubín	27	67	1 353	0	9	26	429
Okres Kysucké Nové Mesto	15	50	1 005	0	19	22	349
Okres Liptovský Mikuláš	45	109	2 180	2	32	43	716
Okres Martin	46	146	3 014	2	43	48	973
Okres Námestovo	30	77	1 469	34	662	48	896
Okres Ružomberok	35	91	1 696	3	58	41	593
Okres Turčianske Teplice	13	23	416	0	2	8	141
Okres Tvrdošín	19	64	1 306	1	11	26	453
Okres Žilina	79	252	5 066	5	109	96	1 805
Spolu Žilinský kraj	**361**	**1 050**	**20 825**	**58**	**1 169**	**430**	**7 544**

Zdroj: autori na základe [21]

Špeciálnych materských škôl bolo k dátumu 15.9.2019 v ŽSK spolu 18. V tab. 26 sú uvedené počty špeciálnych materských škôl, tried a detí navštevujúcich špeciálne materské

školy podľa jednotlivých okresov. Podrobný prehľad špeciálnych materských škôl je uvedený v Prílohe č. 5.

Tab. 26 Špeciálne materské školy v ŽSK podľa okresov k 15.9.2018

Územie	Počet špeciálnych materských škôl	Počet tried	Počet detí
Okres Bytča	1	2	19
Okres Čadca	1	1	8
Okres Dolný Kubín	2	2	18
Okres Kysucké Nové Mesto	2	3	18
Okres Liptovský Mikuláš	3	5	34
Okres Martin	2	2	15
Okres Námestovo	2	3	21
Okres Ružomberok	1	1	2
Okres Tvrdošín	1	1	8
Okres Žilina	3	7	46
Spolu Žilinský kraj	**18**	**27**	**189**

Zdroj: autori na základe [21]

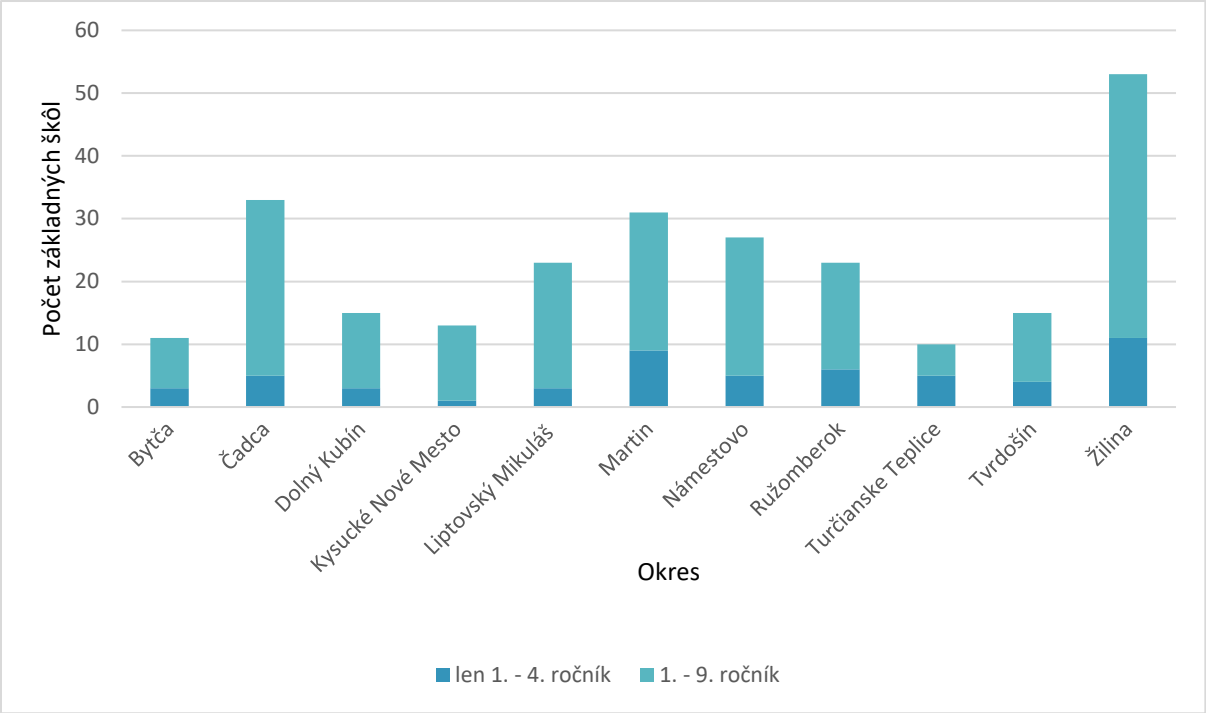
b) Analýza základných škôl v Žilinskom kraji

K dátumu 15.9.2018 bolo na území ŽSK v prevádzke spolu 254 základných škôl, z toho 55 škôl poskytovalo vzdelanie iba v 1. stupni ZŠ a 199 škôl poskytovalo vzdelanie v 1. a 2. stupni ZŠ. V tab. 27 je uvedený prehľad počtu škôl podľa jednotlivých okresov. Kompletný prehľad všetkých základných škôl je uvedený v Prílohe č. 5.

Tab. 27 Základné školy v ŽSK podľa okresov k 15.9.2018

Územie	Počet základných škôl		
	len 1. – 4. ročník	1. – 9. ročník	Spolu
Okres Bytča	3	8	11
Okres Čadca	5	28	33
Okres Dolný Kubín	3	12	15
Okres Kysucké Nové Mesto	1	12	13
Okres Liptovský Mikuláš	3	20	23
Okres Martin	9	22	31
Okres Námestovo	5	22	27
Okres Ružomberok	6	17	23
Okres Turčianske Teplice	5	5	10
Okres Tvrdošín	4	11	15
Okres Žilina	11	42	53
Spolu Žilinský kraj	**55**	**199**	**254**

Zdroj: autori na základe [21]



Obr. 63 Porovnanie počtu základných škôl podľa jednotlivých okresov k 15.9.2018 [21]

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené počty tried na základných školách a počty žiakov navštevujúcich ZŠ podľa jednotlivých okresov. K dátumu 15.9.2018 navštevovalo ZŠ v ŽSK spolu 59 337 žiakov, z toho 28 042 v prvom stupni a 31 295 v druhom stupni.

Tab. 28 Počet tried a žiakov na ZŠ v ŽSK podľa okresov k 15.9.2018

Územie	**Triedy**			**Žiaci**		
	v ročníku					
	nul-tom	**1. -4.**	**5. -9.**	**nul-tom**	**1. – 4.**	**5. – 9.**
Okres Bytča	0	65	72	0	1 204	1 526
Okres Čadca	0	197	222	0	3 368	4 228
Okres Dolný Kubín	0	87	91	0	1 664	1 736
Okres Kysucké Nové Mesto	0	77	89	0	1 312	1 604
Okres Liptovský Mikuláš	2	137	148	25	2 545	2 807
Okres Martin	2	193	182	17	3 517	3 598

Okres Námestovo	0	191	201	0	3 512	4 028
Okres Ružomberok	2	128	135	30	2 204	2 506
Okres Turčianske Teplice	0	36	34	0	514	560
Okres Tvrdošín	0	90	96	0	1 609	1 840
Okres Žilina	0	357	339	0	6 593	6 862
Spolu Žilinský kraj	**6**	**1 558**	**1 609**	**72**	**28 042**	**31 295**

Zdroj: autori na základe [21]

Na území ŽSK bolo k dátumu 15.9.2018 spolu 38 špeciálnych základných škôl, ktoré navštevovalo spolu 1 425 žiakov. Prehľad počtu špeciálnych škôl, tried a žiakov podľa jednotlivých okresov je uvedený v Tab. 29 a kompletný prehľad špeciálnych škôl v ŽSK je uvedený v Prílohe č. 5.

Tab. 29 Špeciálne základné školy v ŽSK podľa okresov k 15.9.2018

Územie	Počet špeciálnych ZŠ	Počet tried	Počet žiakov
Okres Bytča	2	11	89
Okres Čadca	4	20	127
Okres Dolný Kubín	3	9	50
Okres Kysucké Nové Mesto	2	8	45
Okres Liptovský Mikuláš	5	40	292
Okres Martin	5	40	322
Okres Námestovo	4	23	132
Okres Ružomberok	5	21	137
Okres Turčianske Teplice	2	3	19
Okres Tvrdošín	1	1	12
Okres Žilina	5	32	200
Spolu Žilinský kraj	**38**	**208**	**1 425**

Zdroj: autori na základe [21]

Na základe analýzy základných škôl bolo zistené, že spolu 132 obcí v ŽSK má aspoň jednu základnú školu s výučbou v 1. – 9. ročníku, 50 obcí má základnú školu s výučbou iba v 1. – 4. ročníku a 133 obcí nemá základnú školu. Počty ZŠ v jednotlivých obciach v ŽSK sú uvedené v Prílohe č. 6.

Tab. 30 Počet obcí so ZŠ a bez ZŠ podľa okresov

Územie	Počet obcí s aspoň jednou ZŠ 1. - 9. ročník	Počet obcí so ZŠ iba 1. - 4. ročník	Počet obcí bez ZŠ	Počet obcí spolu
Okres Bytča	7	3	2	12
Okres Čadca	19	4	0	23
Okres Dolný Kubín	8	2	14	24
Okres Kysucké Nové Mesto	10	1	3	14
Okres Liptovský Mikuláš	12	3	41	56
Okres Martin	9	9	25	43
Okres Námestovo	20	4	0	24
Okres Ružomberok	11	5	9	25
Okres Turčianske Teplice	4	4	18	26
Okres Tvrdošín	9	4	2	15
Okres Žilina	23	11	19	53
Spolu Žilinský kraj	**132**	**50**	**133**	**315**

Zdroj: autori na základe [20]

Obce bez základných škôl a so základnými školami iba pre 1. – 4. ročník sú uvedené podľa jednotlivých okresov v nasledujúcich tabuľkách. Kompletný prehľad počtu základných škôl v jednotlivých obciach je uvedený v Prílohe č. 6.

V okrese Bytča sa nachádzajú 2 obce bez ZŠ a 3 obce so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník. Všetky obce bez ZŠ majú do 1 000 obyvateľov.

Tab. 31 Obce v okrese Bytča bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1.- 4. ročník

Okres Bytča			
Obec	**Počet obyvateľov**	**ZŠ**	**Školský obvod**
Jablonové	899	bez ZŠ	Súľov-Hradná
Maršová-Rašov	927	bez ZŠ	Predmier
Hlboké nad Váhom	938	iba 1. - 4. ročník	Bytča
Hvozdnica	1 194	iba 1. - 4. ročník	Štiavnik
Petrovice	1 578	iba 1. - 4. ročník	Kolárovice

Zdroj: autori na základe [20]

V okrese Čadca sa nenachádza žiadna obec bez ZŠ a obce so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník sú spolu 4.

Tab. 32 Obce v okrese Čadca bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník

Okres Čadca			
Obec	**Počet obyvateľov**	**ZŠ**	**Školský obvod**
Klubina	546	iba 1. - 4. ročník	Stará Bystrica
Dlhá nad Kysucou	612	iba 1. - 4. ročník	Turzovka
Radôstka	819	iba 1. - 4. ročník	Stará Bystrica
Dunajov	1 173	iba 1. - 4. ročník	Ochodnica

Zdroj: autori na základe [20]

V okrese Dolný Kubín sa nachádza 14 obcí bez ZŠ, najväčšie obce bez ZŠ, ktoré majú nad 1 000 obyvateľov sú Veličná a Oravská Poruba. Obce, v ktorých sa nachádza škola iba pre 1. – 4. ročník sú spolu 2.

Tab. 33 Obce v okrese Dolný Kubín bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník

Okres Dolný Kubín			
Obec	**Počet obyvateľov**	**ZŠ**	**Školský obvod**
Pokryváč	163	bez ZŠ	Dolný Kubín, Pucov
Osádka	164	bez ZŠ	Dolný Kubín
Leštiny	267	bez ZŠ	Dolný Kubín
Jasenová	420	bez ZŠ	Dolný Kubín
Kraľovany	432	bez ZŠ	Ľubochňa
Pribiš	450	bez ZŠ	Oravský Podzámok
Medzibrodie nad Oravou	527	bez ZŠ	Dolný Kubín, Pucov
Sedliacka Dubová	536	bez ZŠ	Dlhá Nad Oravou
Horná Lehota	551	bez ZŠ	Dlhá Nad Oravou, Oravský Podzámok
Bziny	568	bez ZŠ	Dolný Kubín
Vyšný Kubín	769	bez ZŠ	Dolný Kubín
Párnica	894	bez ZŠ	Žaškov
Oravská Poruba	1 046	bez ZŠ	Dolný Kubín
Veličná	1 273	bez ZŠ	Dolný Kubín
Krivá	810	iba 1. - 4. ročník	Dlhá Nad Oravou
Pucov	860	iba 1. - 4. ročník	Dolný Kubín

Zdroj: autori na základe [20]

V okrese Kysucké Nové Mesto sa nachádzajú 3 obce bez ZŠ. Ide o malé obce do 500 obyvateľov. Obec, ktorá má ZŠ len pre 1. – 4. ročník je v okrese Kysucké Nové Mesto len 1.

Tab. 34 Obce v okrese KNM bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník

Okres Kysucké Nové Mesto			
Obec	**Počet obyvateľov**	**ZŠ**	**Školský obvod**
Rudinka	382	bez ZŠ	Rudina
Lopušné Pažite	452	bez ZŠ	Radoľa
Dolný Vadičov	480	bez ZŠ	Horný Vadičov
Lodno	1 001	iba 1. - 4. ročník	Kysucký Lieskovec

Zdroj: autori na základe [20]

V okrese Liptovský Mikuláš sa nachádza 41 obcí bez ZŠ a 3 obce, ktoré majú ZŠ iba pre 1. – 4. ročník. Väčšina obcí bez ZŠ sú malé obce do 1 000 obyvateľov. Najväčšie obce v okrese Liptovský Mikuláš bez ZŠ, ktoré majú viac ako 1 000 obyvateľov sú Liptovský Peter, Liptovská Porúbka a Podtureň.

Tab. 35 Obce v okrese Liptovský Mikuláš bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník

Okres Liptovský Mikuláš			
Obec	**Počet obyvateľov**	**ZŠ**	**Školský obvod**
Veľké Borové	48	bez ZŠ	Zuberec
Liptovské Beharovce	74	bez ZŠ	Bobrovec
Liptovská Anna	86	bez ZŠ	Kvačany
Ižipovce	89	bez ZŠ	Kvačany
Bukovina	102	bez ZŠ	Kvačany

Vyšná Boca	104	bez ZŠ	Hybe, Liptovský Hrádok
Malé Borové	127	bez ZŠ	Zuberec
Bobrovník	137	bez ZŠ	Kvačany
Nižná Boca	163	bez ZŠ	Hybe, Liptovský Hrádok
Huty	173	bez ZŠ	Zuberec
Bobrovček	175	bez ZŠ	Bobrovec
Prosiek	203	bez ZŠ	Kvačany
Konská	213	bez ZŠ	Liptovský Mikuláš
Malatíny	226	bez ZŠ	Partizánska Ľupča
Trstené	228	bez ZŠ	Bobrovec
Malužiná	241	bez ZŠ	Hybe, Liptovský Hrádok
Pavlova Ves	263	bez ZŠ	Bobrovec
Galovany	266	bez ZŠ	Svätý Kríž
Jalovec	294	bez ZŠ	Bobrovec
Demänovská Dolina	301	bez ZŠ	Liptovský Mikuláš
Liptovské Matiašovce	312	bez ZŠ	Kvačany
Jakubovany	366	bez ZŠ	Liptovský Mikuláš
Veterná Poruba	379	bez ZŠ	Liptovský Mikuláš
Liptovské Kľačany	387	bez ZŠ	Ľubeľa
Pavčina Lehota	388	bez ZŠ	Liptovský Mikuláš
Lazisko	400	bez ZŠ	Svätý Kríž
Žiar	451	bez ZŠ	Liptovský Mikuláš
Jamník	455	bez ZŠ	Liptovský Hrádok
Gôtovany	456	bez ZŠ	Svätý Kríž
Uhorská Ves	488	bez ZŠ	Liptovský Ján
Beňadiková	508	bez ZŠ	Liptovský Ján, Liptovský Mikuláš
Liptovský Trnovec	553	bez ZŠ	Kvačany
Kráľova Lehota	590	bez ZŠ	Hybe, Liptovský Hrádok
Liptovská Sielnica	594	bez ZŠ	Kvačany
Vlachy	606	bez ZŠ	Ľubeľa
Liptovský Ondrej	614	bez ZŠ	Liptovský Mikuláš
Smrečany	653	bez ZŠ	Liptovský Mikuláš
Vavrišovo	697	bez ZŠ	Liptovský Hrádok
Podtureň	1 090	bez ZŠ	Liptovský Hrádok, Liptovský Ján
Liptovská Porúbka	1 175	bez ZŠ	Liptovský Hrádok
Liptovský Peter	1 340	bez ZŠ	Liptovský Hrádok
Liptovská Kokava	963	iba 1. - 4. ročník	Liptovský Hrádok
Dúbrava	1 222	iba 1. - 4. ročník	Ľubeľa
Závažná Poruba	1 284	iba 1. - 4. ročník	Liptovský Mikuláš

Zdroj: autori na základe [20]

V okrese Martin sa nachádza 25 obcí bez ZŠ a 9 obcí, ktoré majú ZŠ iba pre 1. – 4. ročník. Najväčšia obec bez ZŠ je obec Príbovce, ktorá má viac ako 1 000 obyvateľov. Ostatné obce bez ZŠ majú do 1 000 obyvateľov.

Tab. 36 Obce v okrese Martin bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník

Okres Martin			
Obec	**Počet obyvateľov**	**ZŠ**	**Školský obvod**
Karlová	104	bez ZŠ	Benice
Laskár	136	bez ZŠ	Kláštor pod Znievom
Folkušová	147	bez ZŠ	Benice
Ležiachov	160	bez ZŠ	Kláštor pod Znievom

Záborie	165	bez ZŠ	Martin, Sklabiňa
Turčiansky Ďur	179	bez ZŠ	Kláštor pod Znievom
Horný Kalník	182	bez ZŠ	Dražkovce, Martin
Ratkovo	186	bez ZŠ	Krpeľany
Sklabinský Podzámok	194	bez ZŠ	Martin, Sklabiňa
Socovce	249	bez ZŠ	Kláštor pod Znievom
Nolčovo	250	bez ZŠ	Krpeľany
Dolný Kalník	259	bez ZŠ	Dražkovce, Martin
Trnovo	279	bez ZŠ	Košťany nad Turcom, Žabokreky
Rakovo	364	bez ZŠ	Benice
Turčianske Jaseno	400	bez ZŠ	Dražkovce, Martin
Diaková	424	bez ZŠ	Dražkovce, Martin
Slovany	461	bez ZŠ	Kláštor pod Znievom
Vrícko	467	bez ZŠ	Kláštor pod Znievom
Turčiansky Peter	483	bez ZŠ	Košťany nad Turcom
Šútovo	507	bez ZŠ	Krpeľany
Ďanová	561	bez ZŠ	Benice
Trebostovo	578	bez ZŠ	Košťany nad Turcom, Žabokreky
Podhradie	667	bez ZŠ	Sučany
Lipovec, okres Martin	940	bez ZŠ	Turčianske Kľačany, Vrútky
Príbovce	1 088	bez ZŠ	Benice
Sklabiňa	625	iba 1. - 4. ročník	Martin
Blatnica	933	iba 1. - 4. ročník	Benice
Turčianska Štiavnička	940	iba 1. - 4. ročník	Sučany
Necpaly	945	iba 1. - 4. ročník	Belá-Dulice, Košťany nad Turcom
Turčianske Kľačany	967	iba 1. - 4. ročník	Vrútky
Dražkovce	987	iba 1. - 4. ročník	Martin
Žabokreky	1 243	iba 1. - 4. ročník	Belá-Dulice, Košťany nad Turcom
Bystrička	1 492	iba 1. - 4. ročník	Martin
Valča	1 703	iba 1. - 4. ročník	Benice

Zdroj: autori na základe [20]

V okrese Námestovo sa nenachádza žiadna obec bez ZŠ a 4 obce, ktoré majú ZŠ iba pre 1. – 4. ročník.

Tab. 37 Obce v okrese Námestovo bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník

Okres Námestovo			
Obec	**Počet obyvateľov**	**ZŠ**	**Školský obvod**
Ťapešovo	717	iba 1. - 4. ročník	Lokca
Vasiľov	828	iba 1. - 4. ročník	Lokca
Lomná	914	iba 1. - 4. ročník	Krušetnica
Vavrečka	1 503	iba 1. - 4. ročník	Námestovo

Zdroj: autori na základe [20]

V okrese Ružomberok sa nachádza 9 obcí bez ZŠ. Všetky obce bez ZŠ sú obce do 1 000 obyvateľov. Iba ZŠ pre 1. – 4. ročník má v okrese Ružomberok 5 obcí.

Tab. 38 Obce v okrese Ružomberok bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník

Okres Ružomberok			
Obec	**Počet obyvateľov**	**ZŠ**	**Školský obvod**
Potok	100	bez ZŠ	Liptovská Teplá

Turík	247	bez ZŠ	Liptovská Teplá
Liptovský Michal	303	bez ZŠ	Liptovská Teplá
Martinček	435	bez ZŠ	Likavka
Kalameny	468	bez ZŠ	Liptovská Teplá
Ivachnová	628	bez ZŠ	Liptovská Teplá
Bešeňová	671	bez ZŠ	Liptovská Teplá
Valaská Dubová	776	bez ZŠ	Likavka, Ružomberok
Štiavnička	800	bez ZŠ	Ružomberok
Švošov	820	iba 1. - 4. ročník	Ľubochňa
Ludrová	1 012	iba 1. - 4. ročník	Ružomberok
Hubová	1 079	iba 1. - 4. ročník	Ľubochňa
Stankovany	1 172	iba 1. - 4. ročník	Ľubochňa
Liptovská Štiavnica	1 174	iba 1. - 4. ročník	Ružomberok

Zdroj: autori na základe [20]

V okrese Turčianske Teplice sa nachádza 18 obcí bez ZŠ, ide o malé obce do 1 000 obyvateľov. Obce, ktoré majú ZŠ iba pre 1. – 4. ročník sú spolu 4.

Tab. 39 Obce v okrese Turčianske Teplice bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník

Okres Turčianske Teplice			
Obec	**Počet obyvateľov**	**ZŠ**	**Školský obvod**
Liešno	55	bez ZŠ	Slovenské Pravno
Moškovec	67	bez ZŠ	Slovenské Pravno, Turčianske Teplice
Ivančiná	78	bez ZŠ	Malý Čepčín, Slovenské Pravno, Turčianske Teplice
Čremošné	80	bez ZŠ	Turčianske Teplice
Ondrašová	80	bez ZŠ	Slovenské Pravno
Kaľamenová	85	bez ZŠ	Slovenské Pravno
Brieštie	132	bez ZŠ	Slovenské Pravno, Turčianske Teplice
Jasenovo	133	bez ZŠ	Slovenské Pravno, Turčianske Teplice
Borcová	147	bez ZŠ	Mošovce, Turčianske Teplice
Blažovce	164	bez ZŠ	Turčianske Teplice
Abramová	175	bez ZŠ	Slovenské Pravno
Rudno	199	bez ZŠ	Slovenské Pravno, Turčianske Teplice
Budiš	201	bez ZŠ	Dubové, Slovenské Pravno, Turčianske Teplice
Rakša	223	bez ZŠ	Mošovce, Turčianske Teplice
Bodorová	232	bez ZŠ	Mošovce
Veľký Čepčín	255	bez ZŠ	Malý Čepčín, Mošovce, Slovenské Pravno, Turčianske Teplice
Háj	467	bez ZŠ	Turčianske Teplice
Turček	615	bez ZŠ	Horná Štubňa, Turčianske Teplice
Jazernica	319	iba 1. - 4. ročník	Turčianske Teplice
Malý Čepčín	539	iba 1. - 4. ročník	Mošovce, Slovenské Pravno, Turčianske Teplice
Dubové	709	iba 1. - 4. ročník	Turčianske Teplice
Sklené	728	iba 1. - 4. ročník	Horná Štubňa, Turčianske Teplice

Zdroj: autori na základe [20]

V okrese Tvrdošín sa nachádzajú 2 obce, v ktorých nie je ZŠ. Ide o obce do 1 000 obyvateľov. Obce, ktoré majú iba ZŠ pre 1. – 4. ročník sú spolu 4.

Tab. 40 Obce v okrese Tvrdošín bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník

Okres Tvrdošín			
Obec	**Počet obyvateľov**	**ZŠ**	**Školský obvod**
Štefanov nad Oravou	687	bez ZŠ	Tvrdošín
Oravský Biely Potok	724	bez ZŠ	Zuberec
Čimhová	678	iba 1. - 4. ročník	Liesek
Zábiedovo	858	iba 1. - 4. ročník	Trstená
Podbiel	1 284	iba 1. - 4. ročník	Nižná
Suchá Hora	1 438	iba 1. - 4. ročník	Hladovka

Zdroj: autori na základe [20]

V okrese Žilina sa nachádza spolu 19 obcí bez ZŠ. Najväčšie obce, v ktorých sa nenachádza ZŠ a ktoré majú nad 1 000 obyvateľov sú Svederník, Mojš a Nededza. Iba ZŠ pre 1. – 4. ročník má v okrese Žilina spolu 11 obcí.

Tab. 41 Obce v okrese Žilina bez ZŠ alebo so ZŠ iba pre 1. – 4. ročník

Okres Žilina			
Obec	**Počet obyvateľov**	**ZŠ**	**Školský obvod**
Čičmany	127	bez ZŠ	Fačkov, Rajecká Lesná
Paština Závada	228	bez ZŠ	Dolný Hričov
Šuja	330	bez ZŠ	Rajec
Veľká Čierna	350	bez ZŠ	Rajec
Malá Čierna	351	bez ZŠ	Rajec
Hričovské Podhradie	352	bez ZŠ	Dolný Hričov
Nezbudská Lúčka	392	bez ZŠ	Varín
Kľače	417	bez ZŠ	Jasenové, Rajec
Porúbka, okres Žilina	486	bez ZŠ	Lietavská Lúčka
Kotrčiná Lúčka	517	bez ZŠ	Gbeľany
Brezany	629	bez ZŠ	Hôrky
Ovčiarsko	629	bez ZŠ	Hôrky
Stráža	684	bez ZŠ	Belá, Dolná Tižina
Bitarová	751	bez ZŠ	Hôrky
Zbyňov	872	bez ZŠ	Jasenové, Rajec
Podhorie, okres Žilina	904	bez ZŠ	Lietava
Nededza	1 029	bez ZŠ	Belá, Gbeľany
Mojš	1 086	bez ZŠ	Žilina
Svederník	1 180	bez ZŠ	Dlhé Pole
Jasenové	626	iba 1. - 4. ročník	Rajec
Fačkov	640	iba 1. - 4. ročník	Rajecká Lesná
Horný Hričov	789	iba 1. - 4. ročník	Dolný Hričov
Lysica	834	iba 1. - 4. ročník	Belá, Dolná Tižina
Stránske	841	iba 1. - 4. ročník	Rajecké Teplice
Divinka	1 024	iba 1. - 4. ročník	Divina
Kunerad	1 044	iba 1. - 4. ročník	Rajecké Teplice
Ďurčiná	1 085	iba 1. - 4. ročník	Rajec
Konská, okres Žilina	1 534	iba 1. - 4. ročník	Rajecké Teplice
Krasňany	1 538	iba 1. - 4. ročník	Belá, Dolná Tižina, Gbeľany, Varín

Lietavská Svinná-Babkov	1 734	iba 1. - 4. ročník	Lietavská Lúčka

Zdroj: autori na základe [20]

c) Analýza stredných a vysokých škôl v Žilinskom kraji

Na základné vzdelanie nadväzuje stredné vzdelanie, ktoré je poskytované v troch druhoch škôl: na gymnáziách, stredných odborných školách a na špeciálnych stredných školách. V členení podľa týchto druhov škôl boli zisťované aj počty žiakov. Výsledky analýzy poukazujú na skutočnosť, že prevažná časť stredných škôl je sústredená v okresných mestách a obciach so štatútom mesta.

V Žilinskom kraji sa nachádza 29 gymnázií s celkovým počtom 9 802 žiakov. Najvyšší počet gymnázií (8) má v súčasnosti okres Žilina, ktorý má zároveň aj najvyšší podiel žiakov v gymnáziách za kraj (25,13% žiakov).

Žilinský kraj má 57 stredných odborných škôl s počtom 19 079 žiakov. Najväčší počet stredných odborných škôl sa nachádza v okrese Žilina (17). Z hľadiska počtu žiakov je opäť najvýznamnejší okres Žilina (30,39% z počtu žiakov SOŠ v Žilinskom kraji).

Stredné odborné vzdelanie poskytujú aj špeciálne stredné školy, ktorých v Žilinskom kraji pôsobí celkom 16 s počtom žiakov 439. Najviac špeciálnych stredných škôl má okres Žilina (4), kde študuje 134 žiakov (30,52% z počtu žiakov na týchto školách). Tri okresy na území kraja (Dolný Kubín, Tvrdošín a Turčianske Teplice) nemajú žiadnu špeciálnu strednú školu vo svojej spádovej oblasti.

V kraji sa nachádzajú aj sídla vysokých škôl (resp. univerzít), a to v krajskom meste Žilina a v okresných mestách Liptovský Mikuláš a Ružomberok. V Martine je od roku 1969 zriadená Jesseniova lekárska fakulta Univerzity Komenského. Na týchto školách študuje celkom 12 754 študentov.

Vyhodnotenie prieskumu v oblasti identifikácie prepravných prúdov študentov

Plán dopravnej obslužnosti musí zosúladiť ponuku dopravných služieb s prepravnými potrebami obyvateľstva s cieľom zvyšovania kvality, uspokojovania potrieb a zároveň bude podkladom pre zostavovanie cestovných poriadkov v prímestskej autobusovej doprave.
Študenti stredných škôl predstavujú významný prúd cestujúcich, nakoľko prevažná väčšina nebýva na internáte, ale denne dochádza do školy. Pretože dochádzanie študentov spôsobuje a ovplyvňuje dopyt po preprave aj verejnou osobnou dopravou, bol realizovaný prieskum v oblasti identifikácie prepravných prúdov študentov. Poznanie správania sa tejto skupiny cestujúcich môže napomôcť k zabezpečeniu vhodnej ponuky a kvality dopravnej obslužnosti, čo môže následne stabilizovať dopyt po verejnej osobnej doprave. Oslovené boli priamo stredné školy v Žilinskom samosprávnom kraji. Prieskum bol realizovaný formou e-mailu so žiadosťou o informáciu o časovom rozpätí vyučovania a o vyplnenie tabuľky, z ktorej je zrejmé, z akej obce a aký počet študentov dochádza do danej školy. Vyplnené tabuľky sa nachádzajú v Prílohe č. 7.

Na žiadosť o poskytnutie informácií (od 25.11.2019 do 6.12.2019) odpovedalo nasledovných 46 stredných škôl z celkovo oslovených 58 škôl z 10 okresov:

Okres Čadca

- Obchodná akadémia Dušana Metoda Janotu, Čadca
- Stredná odborná škola technická, Čadca
- Stredná odborná škola obchodu a služieb, Čadca
- Gymnázium Turzovka

Okres Kysucké Nové Mesto

- Gymnázium Kysucké Nové Mesto
- Stredná odborná škola strojnícka, Kysucké Nové Mesto

Okres Martin

- Gymnázium Jozefa Lettricha v Martine
- Stredná odborná škola obchodu a služieb, Martin
- Obchodná akadémia, Martin
- Spojená škola, Martin

Okres Bytča

- Gymnázium Bytča

Okres Žilina

- Spojená škola, Rosinská cesta, Žilina
- Gymnázium Hlinská, Žilina
- Gymnázium Veľká Okružná, Žilina
- Gymnázium Varšavská cesta, Žilina
- Gymnázium Rajec
- Stredná priemyselná škola stavebná, Žilina
- Spojená škola, Žilina – Bytčica
- Stredná zdravotnícka škola, Žilina
- Stredná odborná škola podnikania, Žilina
- Obchodná akadémia Veľká okružná, Žilina
- Hotelová akadémia, Žilina

- SOŠ poľnohospodárstva a služieb na vidieku, Žilina
- Stredná odborná škola dopravná, Žilina
- Stredná odborná škola elektrotechnická, Žilina
- Stredná odborná škola stavebná, Žilina

Okres Ružomberok

- Gymnázium Ružomberok
- Stredná odborná škola polytechnická, Ružomberok

Okres Liptovský Mikuláš

- Obchodná akadémia, Liptovský Mikuláš
- Stredná zdravotnícka škola, Liptovský Mikuláš
- Gymnázium M. M. Hodžu, Liptovský Mikuláš
- Stredná odborná škola elektrotechnická, Liptovský Hrádok
- Gymnázium, Liptovský Hrádok
- Hotelová akadémia, Liptovský Mikuláš
- Stredná odborná škola stavebná, Liptovský Mikuláš

Okres Námestovo

- Gymnázium A. Bernoláka, Námestovo
- Stredná odborná škola podnikania a služieb, Námestovo
- Stredná odborná škola technická, Námestovo

Okres Dolný Kubín

- Stredná odborná škola polytechnická Dolný Kubín-Kňažia, Dolný Kubín
- Gymnázium P. O. Hviezdoslava Dolný Kubín
- Obchodná akadémia, Dolný Kubín
- Stredná odborná škola obchodu a služieb, Dolný Kubín
- Stredná zdravotnícka škola, Dolný Kubín

Okres Tvrdošín

- Stredná odborná škola lesnícka, Tvrdošín

- Gymnázium, Tvrdošín
- Spojená škola, Tvrdošín.

Získané údaje boli následne spracované do sumárnych tabuliek, ktoré poskytujú informácie o prepravných prúdoch študentov stredných škôl pre jednotlivé okresy.

Okres Čadca

Mesto Čadca

Pre mesto Čadca boli analyzované výstupy z týchto stredných škôl:

- Stredná odborná škola technická Čadca. Začiatok vyučovania 7:00, koniec do 14:10.
- SOŠ obchodu a služieb Čadca. Začiatok vyučovania 7:50, koniec do 15:10.
- Obchodná akadémia Dušana Metoda Janotu Čadca. Začiatok vyučovania 8:00, koniec do 14:15.

Tab. 42 Prepravné vzťahy študentov z okresov Čadca a Kysucké nové Mesto do mesta Čadca

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Raková	Čadca	98
Oščadnica	Čadca	92
Turzovka	Čadca	84
Krásno nad Kysucou	Čadca	74
Skalité	Čadca	66
Čierne	Čadca	61
Svrčinovec	Čadca	45
Klokočov	Čadca	41
Stará Bystrica	Čadca	40
Staškov	Čadca	40
Vysoká nad Kysucou	Čadca	34
Zákopčie	Čadca	33
Korňa	Čadca	30
Zborov nad Bystricou	Čadca	28
Kysucké Nové Mesto	Kysucké Nové Mesto	23
Olešná	Čadca	21
Makov	Čadca	19
Nová Bystrica	Čadca	18
Ochodnica	Kysucké Nové Mesto	12
Dlhá nad Kysucou	Čadca	11
Podvysoká	Čadca	11
Rudina	Kysucké Nové Mesto	7
Kysucký Lieskovec	Kysucké Nové Mesto	6
Lodno	Kysucké Nové Mesto	4
Nesluša	Kysucké Nové Mesto	4
Klubina	Čadca	3
Horný Vadičov	Kysucké Nové Mesto	2
Radoľa	Kysucké Nové Mesto	2
Radôstka	Čadca	2

Dunajov	Čadca	1
Povina	Kysucké Nové Mesto	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Obce prestavujúce extra dopyt po spojoch pre študentov sú nasledujúce:

- Raková,
- Oščadnica,
- Turzovka,
- Krásno nad Kysucou,
- Skalité,
- Čierne.

Tab. 43 Prepravné vzťahy študentov z okresov Žilina, Námestovo a Liptovský Mikuláš do mesta Čadca

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Oravská Lesná	Námestovo	5
Žilina	Žilina	5
Liptovský Trnovec	Liptovský Mikuláš	1
Horný Hričov	Žilina	1
Rajecké Teplice	Žilina	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Z tabuľky 43 je zrejmé, že prepravné vzťahy z okresov Žilina, Námestovo a Liptovský Mikuláš do mesta Čadca nie sú vysoké a oproti prepravným vzťahom z okresu Čadca a Kysucké Nové Mesto sú zanedbateľné.

Mesto Turzovka

Pre mesto Turzovka boli analyzované výstupy z jednej strednej školy a to:

- Gymnázium Turzovka. Začiatok vyučovania 7:10, koniec do 14:40.

Tab. 44 Prepravné vzťahy študentov z okresov Čadca a Žilina do mesta Turzovka

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Podvysoká	Čadca	14
Vysoká nad Kysucou	Čadca	11
Raková	Čadca	10
Klokočov	Čadca	9
Staškov	Čadca	9
Olešná	Čadca	8
Makov	Čadca	4
Korňa	Čadca	4
Čadca	Čadca	2
Svrčinovec	Čadca	1
Čierne	Čadca	1
Zákopčie	Čadca	1
Žilina	Žilina	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Okres Kysucké Nové Mesto

Mesto Kysucké Nové Mesto

Pre mesto Kysucké Nové Mesto boli analyzované výstupy z nasledovných stredných škôl:

- Stredná odborná škola strojnícka, Kysucké Nové Mesto. Začiatok vyučovania 7:25, koniec do 14:35.
- Gymnázium, Kysucké Nové Mesto. Začiatok vyučovania 7:50, koniec do 14:00.

Tab. 45 Prepravné vzťahy študentov z okresov Čadca a Kysucké Nové Mesto pre Kysucké Nové Mesto

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Krásno nad Kysucou	Čadca	54
Čadca	Čadca	40
Nesluša	Kysucké Nové Mesto	31
Horný Vadičov	Kysucké Nové Mesto	29
Rudina	Kysucké Nové Mesto	29
Kysucký Lieskovec	Kysucké Nové Mesto	21
Radoľa	Kysucké Nové Mesto	19
Čierne	Čadca	17
Skalité	Čadca	16
Zborov nad Bystricou	Čadca	15
Povina	Kysucké Nové Mesto	15
Lodno	Kysucké Nové Mesto	14
Turzovka	Čadca	13
Svrčinovec	Čadca	12
Nová Bystrica	Čadca	11
Oščadnica	Čadca	11
Raková	Čadca	9
Ochodnica	Kysucké Nové Mesto	9
Rudinská	Kysucké Nové Mesto	9
Staškov	Čadca	8
Stará Bystrica	Čadca	7
Dolný Vadičov	Kysucké Nové Mesto	7
Olešná	Čadca	6
Podvysoká	Čadca	6
Klokočov	Čadca	5
Lopušné Pažite	Kysucké Nové Mesto	4
Rudinka	Kysucké Nové Mesto	4
Snežnica	Kysucké Nové Mesto	3
Dunajov	Čadca	2
Klubina	Čadca	2
Vysoká nad Kysucou	Čadca	1
Zákopčie	Čadca	1
Košice	Košice	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 46 Prepravné vzťahy študentov z okresov Žilina, Bytča, Martin a ďalších pre Kysucké Nové Mesto

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Žilina	Žilina	47
Krasňany	Žilina	6
Varín	Žilina	5
Belá	Žilina	4
Rosina	Žilina	4
Veľké Rovné	Bytča	3
Divina	Žilina	3
Teplička nad Váhom	Žilina	3
Ružomberok	Ružomberok	2
Lietavská Lúčka	Žilina	2
Rajec	Žilina	2
Rajecké Teplice	Žilina	2
Stráňavy	Žilina	2
Terchová	Žilina	2
Bytča	Bytča	1
Krmeš	Liptovský Mikuláš	1
Príbovce	Martin	1
Klin	Námestovo	1
Kanianka	Prievidza	1
Lysá pod Makytou	Púchov	1
Púchov	Púchov	1
Liptovská Osada	Ružomberok	1
Liesek	Tvrdošín	1
Divinka	Žilina	1
Dlhé Pole	Žilina	1
Dolná Tižina	Žilina	1
Ďurčiná	Žilina	1
Fačkov	Žilina	1
Gbeľany	Žilina	1
Horný Hričov	Žilina	1
Lietava	Žilina	1
Lutiše	Žilina	1
Nededza	Žilina	1
Svederník	Žilina	1
Višňové	Žilina	1
Lysica	Žilina	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Obce prestavujúce extra dopyt po spojoch pre študentov sú nasledujúce:

- Krásno nad Kysucou,
- Žilina.

Okres Bytča

Mesto Bytča

Pre mesto Bytča boli analyzované výstupy z jednej strednej školy a to:

- Gymnázium Bytča. Začiatok vyučovania 7:50, koniec do 14:30.

Tab. 47 Prepravné vzťahy študentov z okresu Bytča do mesta Bytča

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Hvozdnica	Bytča	13
Jablonové	Bytča	6
Kolárovice	Bytča	7
Kotešová	Bytča	9
Maršová-Rašov	Bytča	3
Petrovice	Bytča	13
Predmier	Bytča	8
Súľov	Bytča	9
Štiavnik	Bytča	21
Veľké Rovné	Bytča	29

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 48 Prepravné vzťahy študentov z okresov Žilina, Čadca, Považská Bystrica a Púchov do mesta Bytča

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Makov	Čadca	7
Považská Bystrica	Považská Bystrica	7
Dolný Hričov	Žilina	6
Žilina	Žilina	6
Plevník-Drieňové	Považská Bystrica	2
Púchov	Púchov	2
Brvnište	Považská Bystrica	1
Papradno	Považská Bystrica	1
Pružina	Považská Bystrica	1
Hričovské Podhradie	Žilina	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Z okresu Bytča boli vyhodnotené prepravné vzťahy z jednej strednej školy, pričom najvyšší dopyt študentov vykázala obec Veľké Rovné.

Okres Žilina

Mesto Žilina

Pre mesto Žilina boli analyzované výstupy z týchto stredných škôl:

- Stredná zdravotnícka škola Žilina. Začiatok vyučovania 7:50, koniec do 15:10.
- Stredná odborná škola podnikania Žilina. Začiatok vyučovania 7:45, koniec do 14:10.
- Obchodná akadémia, Žilina. Začiatok vyučovania 7:50, koniec do 14:10.
- Spojená škola, Žilina – Bytčica. Začiatok vyučovania 7:30, koniec do 15:20.
- Gymnázium Veľká okružná, Žilina. Začiatok vyučovania 7:50, koniec do 15:05.
- Hotelová akadémia, Žilina. Začiatok vyučovania 7:30, koniec do 15:05.
- Gymnázium Hlinská, Žilina. Začiatok vyučovania 8:00, koniec do 15:10.
- Gymnázium, Varšavská cesta, Žilina. Začiatok vyučovania 7:10, koniec do 15:40.
- SOŠ poľnohospodárstva a služieb na vidieku, Žilina. Začiatok vyučovania 6:55, koniec do 15:00.
- Stredná odborná škola dopravná, Žilina. Začiatok vyučovania 7:00, koniec do 15:00.

- Spojená škola, Rosinská cesta 4, Žilina. Začiatok vyučovania 7:45, koniec do 15:00.
- Stredná odborná škola elektrotechnická, Žilina. Začiatok vyučovania 7:15, koniec do 14:50.
- SOŠ stavebná, Tulipánová, Žilina. Začiatok vyučovania 7:45, koniec do 15:15.
- Stredná priemyselná škola stavebná, Veľká okružná, Žilina. Začiatok vyučovania 7:50, koniec do 15:15.

Tab. 49 Prepravné vzťahy študentov z okresu Žilina do Žiliny

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Terchová	Žilina	119
Teplička nad Váhom	Žilina	117
Belá	Žilina	108
Rajecké Teplice	Žilina	108
Varín	Žilina	99
Strečno	Žilina	94
Lietavská Lúčka	Žilina	87
Rajec	Žilina	86
Divina	Žilina	84
Rosina	Žilina	81
Višňové	Žilina	78
Dlhé Pole	Žilina	56
Rajecká Lesná	Žilina	56
Lietava	Žilina	55
Turie	Žilina	54
Dolná Tižina	Žilina	47
Gbeľany	Žilina	47
Stráňavy	Žilina	46
Nededza	Žilina	45
Kamenná Poruba	Žilina	44
Dolný Hričov	Žilina	37
Krasňany	Žilina	37
Konská	Žilina	34
Lietavská Svinná-Babkov	Žilina	28
Ďurčiná	Žilina	26
Kunerad	Žilina	20
Svederník	Žilina	20
Horný Hričov	Žilina	19
Lutiše	Žilina	19
Mojš	Žilina	15
Zbyňov	Žilina	15
Kľače	Žilina	12
Kotrčiná Lúčka	Žilina	10
Paština Závada	Žilina	10
Bitarová	Žilina	9
Divinka	Žilina	9
Hôrky	Žilina	9
Ovčiarsko	Žilina	9
Stránske	Žilina	9
Jasenové	Žilina	8
Podhorie	Žilina	8
Stráža	Žilina	7

Hričovské Podhradie	Žilina	5
Lysica	Žilina	5
Malá čierna	Žilina	5
Porúbka	Žilina	5
Brezany	Žilina	4
Fačkov	Žilina	4
Veľká Čierna	Žilina	3
Nezbudská Lúčka	Žilina	2
Šuja	Žilina	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 50 Prepravné vzťahy študentov z okresu Bytča do mesta Žilina

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Bytča	Bytča	201
Veľké Rovné	Bytča	91
Štiavnik	Bytča	60
Kotešová	Bytča	44
Petrovice	Bytča	28
Kolárovice	Bytča	26
Predmier	Bytča	23
Jablonové	Bytča	20
Hvozdnica	Bytča	19
Súľov	Bytča	18
Maršová-Rašov	Bytča	7
Hlboké nad Váhom	Bytča	5

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 51 Prepravné vzťahy študentov z okresu KNM a Čadca do Žiliny

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Kysucké Nové Mesto	Kysucké Nové Mesto	153
Čadca	Čadca	76
Rudina	Kysucké Nové Mesto	50
Krásno nad Kysucou	Čadca	45
Kysucký Lieskovec	Kysucké Nové Mesto	40
Skalité	Čadca	34
Turzovka	Čadca	34
Vysoká nad Kysucou	Čadca	32
Nesluša	Kysucké Nové Mesto	31
Snežnica	Kysucké Nové Mesto	30
Čierne	Čadca	29
Raková	Čadca	26
Horný Vadičov	Kysucké Nové Mesto	26
Oščadnica	Čadca	25
Radoľa	Kysucké Nové Mesto	22
Svrčinovec	Čadca	20
Ochodnica	Kysucké Nové Mesto	20
Korňa	Čadca	17
Stará Bystrica	Čadca	17
Makov	Čadca	16
Zborov nad Bystricou	Čadca	14
Povina	Kysucké Nové Mesto	14
Staškov	Čadca	13

Olešná	Čadca	12
Dunajov	Čadca	8
Nová Bystrica	Čadca	8
Rudinská	Kysucké Nové Mesto	8
Klokočov	Čadca	7
Lodno	Kysucké Nové Mesto	7
Radôstka	Čadca	6
Podvysoká	Čadca	5
Dolný Vadičov	Kysucké Nové Mesto	4
Lopušné Pažite	Kysucké Nové Mesto	4
Dlhá nad Kysucou	Čadca	3
Rudinka	Kysucké Nové Mesto	2
Klubina	Čadca	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 52 Prepravné vzťahy študentov z okresu Martin a Turčianske Teplice do Žiliny

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Martin	Martin	100
Vrútky	Martin	25
Sučany	Martin	15
Turany	Martin	15
Krpeľany	Martin	6
Turčianske Teplice	Turčianske Teplice	6
Necpaly	Martin	5
Dražkovce	Martin	4
Kláštor pod Znievom	Martin	4
Turčianska Štiavnička	Martin	4
Belá-Dulice	Martin	3
Košťany nad Turcom	Martin	3
Mošovce	Turčianske Teplice	3
Valča	Martin	2
Horná Štubňa	Turčianske Teplice	2
Slovenské Pravno	Turčianske Teplice	2
Bystrička	Martin	1
Dolný Kalník	Martin	1
Nolčovo	Martin	1
Príbovce	Martin	1
Sklabiňa	Martin	1
Jazernica	Turčianske Teplice	1
Turček	Turčianske Teplice	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 53 Prepravné vzťahy študentov z okresov Považská Bystrica a Púchov do Žiliny

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Považská Bystrica	Považská Bystrica	58
Púchov	Púchov	15
Plevník - Drienové	Považská Bystrica	6
Domaniža	Považská Bystrica	4
Považská Teplá	Považská Bystrica	4
Udiča	Považská Bystrica	4

Pružina	Považská Bystrica	3
Beluša	Púchov	3
Papradno	Považská Bystrica	2
Prečín	Považská Bystrica	2
Sverepec	Považská Bystrica	2
Dolná Mariková	Považská Bystrica	1
Milochov	Považská Bystrica	1
Sádočné	Považská Bystrica	1
Stupné	Považská Bystrica	1
Lúky	Púchov	1
Lysá pod Makytou	Púchov	1
Mestečko	Púchov	1
Nimnica	Púchov	1
Zárieče	Púchov	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 54 Prepravné vzťahy študentov z Oravy do Žiliny

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Dolný Kubín	Dolný Kubín	29
Zázrivá	Dolný Kubín	19
Zákamenné	Námestovo	19
Oravská Lesná	Námestovo	18
Tvrdošín	Tvrdošín	15
Oravská Poruba	Dolný Kubín	9
Námestovo	Námestovo	8
Hruštín	Námestovo	7
Rabča	Námestovo	7
Breza	Námestovo	6
Mútne	Námestovo	6
Oravské Veselé	Námestovo	6
Kraľovany	Dolný Kubín	5
Lokca	Námestovo	5
Oravská Jasenica	Námestovo	5
Oravská Polhora	Námestovo	5
Trstená	Tvrdošín	5
Klin	Námestovo	4
Rabčice	Námestovo	4
Oravský Podzámok	Dolný Kubín	3
Pucov	Dolný Kubín	3
Žaškov	Dolný Kubín	3
Krušetnica	Námestovo	3
Lomná	Námestovo	3
Novoť	Námestovo	3
Vavrečka	Námestovo	3
Podbiel	Tvrdošín	3
Dlhá nad Oravou	Dolný Kubín	2
Párnica	Dolný Kubín	2
Liesek	Tvrdošín	2
Istebné	Dolný Kubín	1
Jasenová	Dolný Kubín	1
Medzibrodie nad Oravou	Dolný Kubín	1
Pokryváč	Dolný Kubín	1

Veličná	Dolný Kubín	1
Beňadovo	Námestovo	1
Sihelné	Námestovo	1
Ťapešovo	Námestovo	1
Vasiľov	Námestovo	1
Hladovka	Tvrdošín	1
Zábiedovo	Tvrdošín	1
Zuberec	Tvrdošín	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 55 Prepravné vzťahy študentov z okresov Ružomberok a Liptovský Mikuláš do Žiliny

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Ružomberok	Ružomberok	17
Liptovské Sliače	Ružomberok	4
Likavka	Ružomberok	3
Liptovská Osada	Ružomberok	3
Liptovská Štiavnica	Ružomberok	3
Ľubochňa	Ružomberok	3
Liptovský Mikuláš	Liptovský Mikuláš	2
Lúčky	Ružomberok	2
Valaská Dubová	Ružomberok	2
Liptovský Hrádok	Liptovský Mikuláš	1
Malé Borové	Liptovský Mikuláš	1
Závažná Poruba	Liptovský Mikuláš	1
Ivachnová	Ružomberok	1
Liptovské Revúce	Ružomberok	1
Lisková	Ružomberok	1
Ludrová	Ružomberok	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 56 Prepravné vzťahy študentov z ostatných okresov do Žiliny

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Nováky	Prievidza	5
Prievidza	Prievidza	4
Bardejov	Bardejov	3
Nové Mesto nad Váhom	Nové Mesto nad Váhom	3
Handlová	Prievidza	3
Liešťany	Prievidza	3
Nitrianske Rudno	Prievidza	3
Trenčín	Trenčín	3
Detva	Detva	2
Košice	Košice	2
Vrbovce	Myjava	2
Stará Turá	Nové Mesto nad Váhom	2
Kľačno	Prievidza	2
Šutovce	Prievidza	2
Skalica	Skalica	2
Žarnovica	Žarnovica	2
Banská Bystrica	Banská Bystrica	1
Banská Štiavnica	Banská Štiavnica	1
Bratislava	Bratislava	1
Pohronská Polhora	Brezno	1

Ráztoky	Brezno	1
Horná Potôň	Dunajská Streda	1
Šamorín	Dunajská Streda	1
Horné Saliby	Galanta	1
Sereď	Galanta	1
Kľačany	Hlohovec	1
Dubnica nad Váhom	Ilava	1
Košecké Podhradie	Ilava	1
Ladce	Ilava	1
Lednické Rovne	Ilava	1
Krížová Ves	Kežmarok	1
Kežmarok	Kežmarok	1
Granč - Petrovce	Levoča	1
Lučenec	Lučenec	1
Dúbravka	Michalovce	1
Ivanka pri Nitre	Nitra	1
Kočovce	Nové Mesto nad Váhom	1
Slovenský Grob	Pezinok	1
Piešťany	Piešťany	1
Sokolovce	Piešťany	1
Veselé	Piešťany	1
Kokava nad Rimavicou	Poltár	1
Selce	Poltár	1
Svit	Poprad	1
Prešov	Prešov	1
Bojnice	Prievidza	1
Čavoj	Prievidza	1
Diviaky nad Nitricou	Prievidza	1
Lehota pod Vtáčnikom	Prievidza	1
Lipník	Prievidza	1
Nitrianske Pravno	Prievidza	1
Nitrianske Sučany	Prievidza	1
Oslany	Prievidza	1
Pravenec	Prievidza	1
Ráztočno	Prievidza	1
Nedožery	Prievidza	1
Revúca	Revúca	1
Hrachovo	Rimavská Sobota	1
Rimavská Sobota	Rimavská Sobota	1
Lipany	Sabinov	1
Koválov	Senica	1
Senica	Senica	1
Vrádište	Skalice	1
Spišský Hrušov	Spišská Nová Ves	1
Giraltovce	Svidník	1
Jacovce	Topoľčany	1
Topoľčany	Topoľčany	1
Malé Ozorovce	Trebišov	1
Trenčianska Teplá	Trenčín	1
Senné	Veľký Krtíš	1
Sečovská Polianka	Vranou nad Topľou	1
Sľažany	Zlaté Moravce	1
Pliešovce	Zvolen	1

Sliač	Zvolen	1
Zvolen	Zvolen	1
Lovča	Žiar nad Hronom	1
Tmavá Hora	Žiar nad Hronom	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Najväčší dopyt po spojoch prímestskej dopravy vykazovali študenti stredných škôl, dochádzajúci do Žiliny z nasledovných miest a obcí: Bytča, Kysucké Nové Mesto, Terchová, Teplička nad Váhom, Belá a Rajecké Teplice.

Mesto Rajec

Pre mesto Rajec boli analyzované výstupy z jednej strednej školy a to:

- Gymnázium Rajec. Začiatok vyučovania 8:00, koniec do 15:15.

Tab. 57 Prepravné vzťahy študentov z okresov Žilina, Považská Bystrica a Kysucké Nové Mesto do Rajca

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Ďurčiná	Žilina	6
Považská Bystrica	Považská Bystrica	5
Domaniža	Považská Bystrica	4
Žilina	Žilina	4
Kľače	Žilina	3
Zbyňov	Žilina	3
Prečín	Považská Bystrica	2
Jasenové	Žilina	2
Kamenná Poruba	Žilina	2
Konská	Žilina	2
Rosina	Žilina	2
Kysucký Lieskovec	Kysucké Nové Mesto	1
Čelkova Lehota	Považská Bystrica	1
Počarová	Považská Bystrica	1
Fačkov	Žilina	1
Malá Čierna	Žilina	1
Mojš	Žilina	1
Nezbudská Lúčka	Žilina	1
Rajecká Lesná	Žilina	1
Rajecké Teplice	Žilina	1
Strečno	Žilina	1
Šuja	Žilina	1
Veľká Čierna	Žilina	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Okres Martin

Mesto Martin

Pre mesto Martin boli analyzované výstupy z týchto stredných škôl:

- Gymnázium Jozefa Lettricha, Martin. Začiatok vyučovania 8:00, koniec do 14:35.
- Spojená škola, Martin. Začiatok vyučovania 7:30, koniec do 14:50.
- SOŠ obchodu a služieb, Martin. Začiatok vyučovania 7:05, koniec do 15:10.
- Obchodná akadémia, Martin. Začiatok vyučovania 7:50, koniec do 15:25.

Tab. 58 Prepravné vzťahy študentov z okresu Martin do mesta Martin

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Vrútky	Martin	84
Sučany	Martin	76
Turany	Martin	51
Dražkovce	Martin	43
Kláštor pod Znievom	Martin	29
Príbovce	Martin	26
Valča	Martin	23
Košťany nad Turcom	Martin	20
Žabokreky	Martin	18
Belá-Dulice	Martin	18
Necpaly	Martin	17
Sklabiňa	Martin	14
Turčianska Štiavnička	Martin	13
Blatnica	Martin	12
Bystrička	Martin	11
Turčianske Jaseno	Martin	10
Trebostovo	Martin	8
Turčiansky Peter	Martin	6
Vrícko	Martin	6
Dolný Kalník	Martin	5
Turčianske Kľačany	Martin	5
Krpeľany	Martin	5
Ďanová	Martin	3
Podhradie	Martin	3
Diaková	Martin	3
Rakovo	Martin	3
Ratkovo	Martin	3
Karlová	Martin	2
Slovany	Martin	2
Socovce	Martin	2
Záborie	Martin	1
Trnovo	Martin	1
Laskár	Martin	1
Lipovec	Martin	1
Šútovo	Martin	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 59 Prepravné vzťahy študentov z okresu Turčianske Teplice do mesta Martin

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Turčianske Teplice	Turčianske Teplice	65
Horná Štubňa	Turčianske Teplice	20
Mošovce	Turčianske Teplice	19
Slovenské Pravno	Turčianske Teplice	16

Dubové	Turčianske Teplice	9
Malý Čepčín	Turčianske Teplice	3
Turček	Turčianske Teplice	3
Abramová	Turčianske Teplice	2
Bodorová	Turčianske Teplice	2
Háj	Turčianske Teplice	2
Jazernica	Turčianske Teplice	2
Ondrašová	Turčianske Teplice	1
Ivančiná	Turčianske Teplice	1
Sklené	Turčianske Teplice	1
Veľký Čepčín	Turčianske Teplice	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 60 Prepravné vzťahy študentov z okresov Liptovský Mikuláš, Námestovo a ďalších do mesta Martin

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Liptovský Mikuláš	Liptovský Mikuláš	2
Oravské Veselé	Námestovo	2
Prievidza	Prievidza	2
Strečno	Žilina	2
Žilina	Žilina	2
Banská Štiavnica	Banská Štiavnica	1
Podbrezová	Brezno	1
Skalité	Čadca	1
Párnica	Dolný Kubín	1
Košice	Košice	1
Zákamenné	Námestovo	1
Breza	Námestovo	1
Hruštín	Námestovo	1
Nitrianske Pravno	Prievidza	1
Ružomberok	Ružomberok	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Najväčší dopyt po spojoch prímestskej dopravy vykazovali študenti stredných škôl, dochádzajúci do Žiliny z Vrútok, Sučian a z Turčianskych Teplíc.

Okres Tvrdošín

Mesto Tvrdošín

Pre mesto Tvrdošín boli analyzované výstupy z týchto škôl:

- Spojená škola, Tvrdošín. Začiatok vyučovania 7:50, koniec do 14:05.
- SOŠ lesnícka, Tvrdošín. Začiatok vyučovania 7:00, koniec do 14:05.
- Gymnázium Tvrdošín. Začiatok vyučovania 7:40, koniec do 14:00.

Tab. 61 Prepravné vzťahy študentov z okresu Tvrdošín do mesta Tvrdošín

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Nižná	Tvrdošín	56
Trstená	Tvrdošín	37
Liesek	Tvrdošín	31
Vitanová	Tvrdošín	21
Zuberec	Tvrdošín	18
Hladovka	Tvrdošín	14
Habovka	Tvrdošín	13
Oravský Biely Potok	Tvrdošín	13
Podbiel	Tvrdošín	13
Čimhová	Tvrdošín	9
Suchá Hora	Tvrdošín	9
Brezovica	Tvrdošín	6
Štefanov nad Oravou	Tvrdošín	5
Zábiedovo	Tvrdošín	4

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 62 Prepravné vzťahy študentov z okresov Námestovo a Dolný Kubín do mesta Tvrdošín

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Zákamenné	Námestovo	30
Oravská Polhora	Námestovo	29
Rabča	Námestovo	28
Námestovo	Námestovo	27
Dolný Kubín	Dolný Kubín	27
Oravské Veselé	Námestovo	26
Hruštín	Námestovo	17
Lokca	Námestovo	17
Oravská Lesná	Námestovo	16
Rabčice	Námestovo	16
Chlebnice	Dolný Kubín	15
Dlhá nad Oravou	Dolný Kubín	14
Novoť	Námestovo	13
Zubrohlava	Námestovo	13
Mútne	Námestovo	12
Krivá	Dolný Kubín	12
Babín	Námestovo	11
Oravská Jasenica	Námestovo	11
Breza	Námestovo	10
Sihelné	Námestovo	9
Krušetnica	Námestovo	8
Bobrov	Námestovo	7
Klin	Námestovo	7
Vasiľov	Námestovo	7
Oravský Podzámok	Dolný Kubín	7
Vavrečka	Námestovo	6
Lomná	Námestovo	4
Párnica	Dolný Kubín	4
Veličná	Dolný Kubín	4
Beňadovo	Námestovo	3
Horná Lehota	Dolný Kubín	3
Medzibrodie nad Oravou	Dolný Kubín	3

Zázrivá	Dolný Kubín	3
Ťapešovo	Námestovo	2
Bziny	Dolný Kubín	2
Oravská Poruba	Dolný Kubín	2
Pribiš	Dolný Kubín	2
Pucov	Dolný Kubín	2
Žaškov	Dolný Kubín	2
Istebné	Dolný Kubín	1
Sedliacka Dubová	Dolný Kubín	1
Vyšný Kubín	Dolný Kubín	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 63 Prepravné vzťahy študentov z okresov Žilina, Bytča a ďalších do mesta Tvrdošín

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Veľké Rovné	Bytča	2
Ružomberok	Ružomberok	2
Ústie nad Priehradou	Trstená	2
Bratislava	Bratislava	1
Hvozdnica	Bytča	1
Petrovice	Bytča	1
Makov	Čadca	1
Ochodnica	Kysucké Nové Mesto	1
Liptovský Hrádok	Liptovský Mikuláš	1
Modra	Pezinok	1
Sklené	Turčianske Teplice	1
Nová Baňa	Žarnovica	1
Žilina	Žilina	1
Dolný Hričov	Žilina	1
Rajecká Lesná	Žilina	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Obce predstavujúce extra dopyt po spojoch pre študentov sú nasledujúce:

- Nižná,
- Trstená,
- Liesek,
- Zákamenné.

Na deľbe prepravnej práce sa v okrese Tvrdošín podieľa najmä autobusová doprava.

Okres Dolný Kubín

Mesto Dolný Kubín

Pre mesto Dolný Kubín boli analyzované výstupy z týchto škôl:

- Gymnázium P. O. Hviezdoslava, Dolný Kubín. Začiatok vyučovania 7:30, koniec do 13:50.
- Obchodná akadémia, Dolný Kubín. Začiatok vyučovania 7:30, koniec do 13:45.

- SOŠ obchodu a služieb, Dolný Kubín. Začiatok vyučovania 7:30, koniec do 15:00.
- SOŠ polytechnická, Dolný Kubín – Kňažia. Začiatok vyučovania 7:30, koniec do 15:00.
- Stredná zdravotnícka škola, Dolný Kubín. Začiatok vyučovania 7:40, koniec do 14:00.

Tab. 64 Prepravné vzťahy študentov z okresu Dolný Kubín do mesta Dolný Kubín

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Zázrivá	Dolný Kubín	72
Veličná	Dolný Kubín	56
Dlhá nad Oravou	Dolný Kubín	46
Žaškov	Dolný Kubín	41
Istebné	Dolný Kubín	36
Oravský Podzámok	Dolný Kubín	30
Oravská Poruba	Dolný Kubín	24
Pucov	Dolný Kubín	24
Vyšný Kubín	Dolný Kubín	24
Chlebnice	Dolný Kubín	23
Malatiná	Dolný Kubín	19
Pribiš	Dolný Kubín	15
Párnica	Dolný Kubín	12
Horná Lehota	Dolný Kubín	10
Bziny	Dolný Kubín	8
Krivá	Dolný Kubín	8
Medzibrodie nad Oravou	Dolný Kubín	7
Sedliacka Dubová	Dolný Kubín	7
Leštiny	Dolný Kubín	6
Kraľovany	Dolný Kubín	6
Jasenová	Dolný Kubín	4
Pokryváč	Dolný Kubín	3
Osádka	Dolný Kubín	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 65 Prepravné vzťahy študentov z okresov Námestovo a Tvrdošín do mesta Dolný Kubín

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Zákamenné	Námestovo	70
Hruštín	Námestovo	63
Mútne	Námestovo	37
Babín	Námestovo	32
Novoť	Námestovo	31
Trstená	Tvrdošín	30
Oravská Lesná	Námestovo	28
Tvrdošín	Tvrdošín	27
Beňadovo	Námestovo	27
Námestovo	Námestovo	24
Suchá Hora	Tvrdošín	23
Breza	Námestovo	22
Liesek	Tvrdošín	19
Nižná	Tvrdošín	19
Lokca	Námestovo	17
Zuberec	Tvrdošín	15
Oravské Veselé	Námestovo	14

Habovka	Tvrdošín	13
Vitanová	Tvrdošín	13
Vavrečka	Námestovo	13
Bobrov	Námestovo	12
Ťapešovo	Námestovo	12
Krušetnica	Námestovo	11
Rabča	Námestovo	10
Hladovka	Tvrdošín	9
Oravská Polhora	Námestovo	8
Zubrohlava	Námestovo	8
Brezovica	Tvrdošín	7
Podbiel	Tvrdošín	6
Klin	Námestovo	6
Oravská Jasenica	Námestovo	6
Lomná	Námestovo	6
Oravský biely potok	Tvrdošín	4
Zábiedovo	Tvrdošín	4
Sihelné	Námestovo	4
Rabčice	Námestovo	2
Vasiľov	Námestovo	2

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 66 Prepravné vzťahy študentov z okresov Ružomberok, Liptovský Mikuláš a ďalších do mesta Dolný Kubín

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Ružomberok	Ružomberok	20
Liptovská Lúžna	Ružomberok	20
Komjatná	Ružomberok	17
Valaská Dubová	Ružomberok	11
Likavka	Ružomberok	6
Liptovské Sliače	Ružomberok	4
Liptovský Mikuláš	Liptovský Mikuláš	4
Liptovská Osada	Ružomberok	3
Liptovská Štiavnica	Ružomberok	3
Žilina	Žilina	2
Terchová	Žilina	2
Ludrová	Ružomberok	2
Nitra	Nitra	2
Turčianske teplice	Turčianske Teplice	1
Veľký Čepčín	Turčianske Teplice	1
Trnava	Trnava	1
Lisková	Ružomberok	1
Lúčky	Ružomberok	1
Martinček	Ružomberok	1
Martin	Martin	1
Vrútky	Martin	1
Malacky	Malacky	1
Svätý Kríž	Liptovský Mikuláš	1
Bratislava	Bratislava	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Najväčší dopyt po spojoch prímestskej dopravy vykazovali študenti stredných škôl, dochádzajúci do Dolného Kubína zo Zázrivej, Zákamenného a z Hruštína.

Okres Námestovo

Mesto Námestovo

Pre mesto Námestovo boli analyzované výstupy z týchto škôl:

- SOŠ podnikania a služieb, Námestovo. Začiatok vyučovania 7:00, koniec do 19:00.
- Gymnázium Antona Bernoláka, Námestovo. Začiatok vyučovania 8:00, koniec do 14:25.
- SOŠ technická, Námestovo. Začiatok vyučovania 7:05, koniec do 14:05.

Prepravné vzťahy sú uvedené v tabuľke 64 a čo sa týka deľby prepravnej práce, najväčší podiel má v okrese Námestovo autobusová doprava.

Tab. 67 Prepravné vzťahy študentov z okresu Námestovo do Námestova

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Rabča	Námestovo	124
Oravská Polhora	Námestovo	114
Oravské Veselé	Námestovo	87
Rabčice	Námestovo	79
Novoť	Námestovo	75
Lokca	Námestovo	68
Mútne	Námestovo	68
Sihelné	Námestovo	67
Klin	Námestovo	63
Oravská Jasenica	Námestovo	63
Zubrohlava	Námestovo	55
Zákamenné	Námestovo	50
Breza	Námestovo	42
Hruštín	Námestovo	41
Bobrov	Námestovo	40
Oravská Lesná	Námestovo	40
Krušetnica	Námestovo	34
Vavrečka	Námestovo	29
Lomná	Námestovo	21
Babín	Námestovo	20
Beňadovo	Námestovo	16
Vasiľov	Námestovo	14
Ťapešovo	Námestovo	12

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 68 Prepravné vzťahy študentov z okresov Tvrdošín a Dolný Kubín do Námestova

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Tvrdošín	Tvrdošín	42
Trstená	Tvrdošín	41
Liesek	Tvrdošín	27

Zuberec	Tvrdošín	15
Nižná	Tvrdošín	12
Suchá Hora	Tvrdošín	9
Štefanov nad Oravou	Tvrdošín	7
Zábiedovo	Tvrdošín	7
Dolný Kubín	Dolný Kubín	5
Hladovka	Tvrdošín	5
Podbiel	Tvrdošín	5
Vitanová	Tvrdošín	4
Brezovica	Tvrdošín	3
Oravský Biely Potok	Tvrdošín	3
Habovka	Tvrdošín	3
Horná Lehota	Dolný Kubín	2
Oravský Podzámok	Dolný Kubín	1
Bziny	Dolný Kubín	1
Sedliacka Dubová	Dolný Kubín	1
Veličná	Dolný Kubín	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Obce prestavujúce extra dopyt po spojoch pre študentov sú nasledujúce:

- Rabča, Oravská Polhora, Oravské Veselé, Rabčice a Novoť.

Okres Ružomberok

Mesto Ružomberok

Pre mesto Ružomberok boli analyzované výstupy z týchto škôl:

- Gymnázium Ružomberok. Začiatok vyučovania 7:00, koniec do 14:35.
- SOŠ polytechnická Ružomberok. Začiatok vyučovania 7:10, koniec do 14:15.

Tab. 69 Prepravné vzťahy študentov z okresu Ružomberok do mesta Ružomberok

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Likavka	Ružomberok	39
Liptovská Štiavnica	Ružomberok	22
Liptovská Lúžna	Ružomberok	21
Liptovské Sliače	Ružomberok	20
Lisková	Ružomberok	19
Ludrová	Ružomberok	18
Štiavnička	Ružomberok	17
Lúčky	Ružomberok	15
Liptovská Teplá	Ružomberok	12
Komjatná	Ružomberok	11
Ľubochňa	Ružomberok	9
Liptovské Revúce	Ružomberok	8
Hubová	Ružomberok	7
Liptovská Osada	Ružomberok	7
Švošov	Ružomberok	6

Valaská Dubová	Ružomberok	5
Potok	Ružomberok	3
Stankovany	Ružomberok	3
Ivachnová	Ružomberok	3
Martinček	Ružomberok	3
Bešeňová	Ružomberok	2
Kalameny	Ružomberok	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 70 Prepravné vzťahy študentov z okresov Dolný Kubín, Liptovský Mikuláš a ďalších do mesta Ružomberok

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Dolný Kubín	Dolný Kubín	2
Kraľovany	Dolný Kubín	2
Liptovské Kľačany	Liptovský Mikuláš	2
Partizánska Ľupča	Liptovský Mikuláš	2
Mošovce	Turčianske Teplice	2
Lučatín	Banská Bystrica	1
Bobrovec	Liptovský Mikuláš	1
Vlachy	Liptovský Mikuláš	1
Galovany	Liptovský Mikuláš	1
Kráľova Lehota	Liptovský Mikuláš	1
Lazisko	Liptovský Mikuláš	1
Turany	Martin	1
Klin	Námestovo	1
Krušetnica	Námestovo	1
Kapušany	Prešov	1
Šarišské Michaľany	Sabinov	1
Gbely	Skalica	1
Tvrdošín	Tvrdošín	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Najväčší dopyt po spojoch prímestskej dopravy vykazovali študenti stredných škôl, dochádzajúci do Ružomberka z obce Likavka.

Okres Liptovský Mikuláš

Mesto Liptovský Mikuláš

Pre mesto Liptovský Mikuláš boli analyzované výstupy z týchto škôl:

- Gymnázium Michala Miloslava Hodžu, Liptovský Mikuláš. Začiatok vyučovania 7:05, koniec do 14:45.
- Obchodná akadémia, Liptovský Mikuláš. Začiatok vyučovania 7:05, koniec do 14:30.
- Hotelová akadémia, Liptovský Mikuláš. Začiatok vyučovania 7:30, koniec do 14:55.
- Stredná odborná škola stavebná, Liptovský Mikuláš. Začiatok vyučovania 7:00, koniec do 14:00.
- Stredná zdravotnícka škola, Liptovský Mikuláš. Začiatok vyučovania 7:10, koniec do 15:35.

Tab. 71 Prepravné vzťahy študentov z okresu Liptovský Mikuláš do mesta Liptovský Mikuláš

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Liptovský Hrádok	Liptovský Mikuláš	109
Bobrovec	Liptovský Mikuláš	49
Dúbrava	Liptovský Mikuláš	33
Svätý Kríž	Liptovský Mikuláš	28
Ľubeľa	Liptovský Mikuláš	25
Liptovská Sielnica	Liptovský Mikuláš	23
Liptovský Ondrej	Liptovský Mikuláš	23
Východná	Liptovský Mikuláš	23
Važec	Liptovský Mikuláš	21
Závažná Poruba	Liptovský Mikuláš	21
Hybe	Liptovský Mikuláš	20
Liptovský Ján	Liptovský Mikuláš	20
Smrečany	Liptovský Mikuláš	16
Liptovská Kokava	Liptovský Mikuláš	13
Partizánska Ľupča	Liptovský Mikuláš	13
Pribylina	Liptovský Mikuláš	13
Liptovské Kľačany	Liptovský Mikuláš	10
Podtureň	Liptovský Mikuláš	10
Beňadiková	Liptovský Mikuláš	9
Vlachy	Liptovský Mikuláš	9
Kvačany	Liptovský Mikuláš	8
Lazisko	Liptovský Mikuláš	8
Liptovský Trnovec	Liptovský Mikuláš	8
Vavrišovo	Liptovský Mikuláš	8
Gôtovany	Liptovský Mikuláš	6
Kráľova Lehota	Liptovský Mikuláš	6
Liptovský Peter	Liptovský Mikuláš	6
Nižná Boca	Liptovský Mikuláš	6
Prosiek	Liptovský Mikuláš	6
Liptovská Porúbka	Liptovský Mikuláš	5
Pavčina Lehota	Liptovský Mikuláš	5
Jalovec	Liptovský Mikuláš	4
Jamník	Liptovský Mikuláš	4
Uhorská Ves	Liptovský Mikuláš	4
Žiar	Liptovský Mikuláš	4
Jakubovany	Liptovský Mikuláš	3
Malé Borové	Liptovský Mikuláš	3
Vyšná Boca	Liptovský Mikuláš	3
Galovany	Liptovský Mikuláš	2
Pavlova Ves	Liptovský Mikuláš	2
Trstené	Liptovský Mikuláš	2
Bobrovček	Liptovský Mikuláš	1
Bukovina	Liptovský Mikuláš	1
Demänovská Dolina	Liptovský Mikuláš	1
Huty	Liptovský Mikuláš	1
Liptovská Anna	Liptovský Mikuláš	1
Liptovské Matiašovce	Liptovský Mikuláš	1
Malatíny	Liptovský Mikuláš	1

Malužiná	Liptovský Mikuláš	1
Veterná Poruba	Liptovský Mikuláš	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 72 Prepravné vzťahy študentov z okresu Ružomberok do mesta Liptovský Mikuláš

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Ružomberok	Ružomberok	65
Liptovské Sliače	Ružomberok	39
Liptovská Teplá	Ružomberok	19
Liptovská Lúžna	Ružomberok	15
Lisková	Ružomberok	15
Lúčky	Ružomberok	14
Likavka	Ružomberok	13
Stankovany	Ružomberok	7
Hubová	Ružomberok	6
Komjatná	Ružomberok	5
Liptovské Revúce	Ružomberok	5
Štiavnička	Ružomberok	5
Bešeňová	Ružomberok	4
Ivachnová	Ružomberok	4
Liptovská Štiavnica	Ružomberok	4
Ľubochňa	Ružomberok	4
Švošov	Ružomberok	4
Kalameny	Ružomberok	3
Liptovský Michal	Ružomberok	3
Liptovská Osada	Ružomberok	2
Valaská Dubová	Ružomberok	2
Martinček	Ružomberok	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 73 Prepravné vzťahy študentov z okresov Tvrdošín, Námestovo, Dolný Kubín a ďalších do mesta Liptovský Mikuláš

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Zuberec	Tvrdošín	11
Námestovo	Námestovo	7
Dolný Kubín	Dolný Kubín	6
Poprad	Poprad	6
Trstená	Tvrdošín	6
Štrba	Poprad	5
Chlebnice	Dolný Kubín	4
Liesek	Tvrdošín	4
Suchá Hora	Tvrdošín	4
Žilina	Žilina	4
Malatiná	Dolný Kubín	3
Zázrivá	Dolný Kubín	3
Vrútky	Martin	3
Habovka	Tvrdošín	3
Kežmarok	Kežmarok	2
Bystrička	Martin	2
Zákamenné	Námestovo	2

Tvrdošín	Tvrdošín	2
Brezno	Brezno	1
Rohozná	Brezno	1
Kraľovany	Dolný Kubín	1
Oravský Podzámok	Dolný Kubín	1
Párnica	Dolný Kubín	1
Žaškov	Dolný Kubín	1
Mníšek Nad Hnilcom	Gelnica	1
Jasenov	Humenné	1
Huncovce	Kežmarok	1
Lechnica	Kežmarok	1
Mlynčeky	Kežmarok	1
Domaňovce	Levoča	1
Krpeľany	Martin	1
Ratkovo	Martin	1
Šútovo	Martin	1
Beňadovo	Námestovo	1
Hruštín	Námestovo	1
Mútne	Námestovo	1
Novoť	Námestovo	1
Oravská Jasenica	Námestovo	1
Čachtice	Nové Mesto nad Váhom	1
Spišské Bystré	Poprad	1
Ovčie	Prešov	1
Prešov	Prešov	1
Revúca	Revúca	1
Sekule	Senica	1
Matejovce	Spišská Nová Ves	1
Topoľčany	Topoľčany	1
Závada	Topoľčany	1
Trebišov	Trebišov	1
Trenčín	Trenčín	1
Brezovica	Tvrdošín	1
Čimhová	Tvrdošín	1
Hladovka	Tvrdošín	1
Nižná	Tvrdošín	1
Oravský Biely Potok	Tvrdošín	1
Podbiel	Tvrdošín	1
Vitanová	Tvrdošín	1
Veľký Krtíš	Veľký Krtíš	1
Pliešovce	Zvolen	1
Rajec	Žilina	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Najväčší dopyt po spojoch prímestskej dopravy vykazovali študenti stredných škôl, dochádzajúci do Liptovského Mikuláša z Liptovského Hrádku, Ružomberka a Bobrovca.

Mesto Liptovský Hrádok

Pre mesto Liptovský Hrádok boli analyzované výstupy z týchto škôl:

- Gymnázium, Liptovský Hrádok. Začiatok vyučovania 7:10, koniec do 15:15.

- SOŠ elektrotechnická, Liptovský Hrádok. Začiatok vyučovania 7:00, koniec do 15:00.

Tab. 74 Prepravné vzťahy študentov z okresu Liptovský Mikuláš do Liptovského Hrádku

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Liptovský Mikuláš	Liptovský Mikuláš	124
Bobrovec	Liptovský Mikuláš	14
Liptovský Ján	Liptovský Mikuláš	14
Podtureň	Liptovský Mikuláš	12
Liptovská Kokava	Liptovský Mikuláš	11
Hybe	Liptovský Mikuláš	10
Ľubeľa	Liptovský Mikuláš	10
Pribylina	Liptovský Mikuláš	10
Važec	Liptovský Mikuláš	10
Liptovský Peter	Liptovský Mikuláš	8
Východná	Liptovský Mikuláš	8
Závažná Poruba	Liptovský Mikuláš	8
Liptovský Ondrej	Liptovský Mikuláš	7
Kráľova Lehota	Liptovský Mikuláš	6
Smrečany	Liptovský Mikuláš	6
Vlachy	Liptovský Mikuláš	6
Vavrišovo	Liptovský Mikuláš	5
Jamník	Liptovský Mikuláš	4
Svätý Kríž	Liptovský Mikuláš	4
Dúbrava	Liptovský Mikuláš	3
Jalovec	Liptovský Mikuláš	3
Lazisko	Liptovský Mikuláš	3
Liptovská Porúbka	Liptovský Mikuláš	3
Liptovské Kľačany	Liptovský Mikuláš	3
Partizánska Ľupča	Liptovský Mikuláš	3
Liptovská Sielnica	Liptovský Mikuláš	2
Žiar	Liptovský Mikuláš	2
Beňadiková	Liptovský Mikuláš	1
Bobrovček	Liptovský Mikuláš	1
Gôtovany	Liptovský Mikuláš	1
Jakubovany	Liptovský Mikuláš	1
Liptovské Matiašovce	Liptovský Mikuláš	1
Liptovský Trnovec	Liptovský Mikuláš	1
Malatíny	Liptovský Mikuláš	1
Nižná Boca	Liptovský Mikuláš	1
Pavčina Lehota	Liptovský Mikuláš	1
Uhorská Ves	Liptovský Mikuláš	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 75 Prepravné vzťahy študentov z okresu Ružomberok do Liptovského Hrádku

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Ružomberok	Ružomberok	59
Likavka	Ružomberok	17
Liptovské Sliače	Ružomberok	13
Liptovská Teplá	Ružomberok	12

Lisková	Ružomberok	10
Lúčky	Ružomberok	8
Valaská Dubová	Ružomberok	7
Hubová	Ružomberok	6
Liptovský Michal	Ružomberok	6
Švošov	Ružomberok	5
Stankovany	Ružomberok	4
Liptovské Revúce	Ružomberok	3
Ľubochňa	Ružomberok	2
Štiavnička	Ružomberok	2
Turík	Ružomberok	2
Bešeňová	Ružomberok	1
Ivachnová	Ružomberok	1
Komjatná	Ružomberok	1
Liptovská Lúžna	Ružomberok	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Tab. 76 Prepravné vzťahy študentov z okresu Dolný Kubín a ďalších do Liptovského Hrádku

Názov mesta/obce	Okres	Počet študentov
Dolný Kubín	Dolný Kubín	12
Čadca	Čadca	2
Pucov	Dolný Kubín	2
Vyšný Kubín	Dolný Kubín	2
Zázrivá	Dolný Kubín	2
Varín	Žilina	2
Čierne	Čadca	1
Oravská Poruba	Dolný Kubín	1
Sedliacka Dubová	Dolný Kubín	1
Ľubica	Kežmarok	1
Mlynčeky	Kežmarok	1
Martin	Martin	1
Batizovce	Poprad	1
Hôrka	Poprad	1
Mengusovce	Poprad	1
Štrba	Poprad	1
Handlová	Prievidza	1
Trenčín	Trenčín	1

Zdroj: autori na základe údajov z prieskumu

Najväčší dopyt po spojoch prímestskej dopravy vykazovali študenti stredných škôl, dochádzajúci do Liptovského Hrádku z Liptovského Mikuláša a z Ružomberka.

Výstupy z dopravného prieskumu študentov stredných škôl v Žilinskom samosprávnom kraji, môžu napomôcť pri zostavovaní Plánu dopravnej obslužnosti. Vhodnou kombináciou s dátami od dopravcov je možné zistiť skutočný dopyt po preprave, pričom je možné zamerať sa na skladbu prepravného prúdu a na typ cestujúcich. Čo znamená, že je možné odhadnúť koľko cestujúcich tvoria stredoškoláci, ktorí predstavujú cestujúcich zahrnutých vo výkone vo verejnom záujme.

2.2.1.3 Zamestnanosť v ŽSK

Priemerný evidenčný počet zamestnancov v okresoch ŽSK zaznamenal v porovnaní rokov 2009 až 2018 nárast vo všetkých okresoch. Najväčší nárast zaznamenal okres Kysucké Nové Mesto.

Tab. 77 Priemerný evidenčný počet zamestnancov v okresoch ŽSK, vývoj 2009 – 2018

Kraj/okres	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018-2009 %
Okres Bytča	4 293	4 081	3 886	4 011	4 120	4 342	4 149	4 720	5 121	5 412	26,07%
Okres Čadca	12 156	10 450	10 746	10 939	11 800	12 981	14 015	13 251	15 413	16 540	36,06%
Okres Dolný Kubín	7 341	7 560	9 177	8 701	8 609	9 118	9 113	9 637	14 081	10 892	48,37%
Okres Kysucké Nové Mesto	5 169	7 922	9 179	8 822	8 367	8 800	9 568	9 835	10 829	9 960	92,69%
Okres Liptovský Mikuláš	19 485	18 205	15 620	16 148	18 074	18 934	18 473	18 974	18 596	21 149	8,54%
Okres Martin	20 144	21 649	22 889	22 539	23 422	24 459	25 043	24 931	23 960	28 225	40,12%
Okres Námestovo	6 641	6 883	7 042	6 691	6 599	6 748	7 216	7 161	6 772	8 080	21,67%
Okres Ružomberok	11 011	11 898	9 521	9 408	10 141	10 490	10 631	10 843	10 881	11 263	2,29%
Okres Turčianske Teplice	2 974	2 696	3 165	2 784	2 726	2 786	2 831	2 697	2 932	3 269	9,92%
Okres Tvrdošín	4 832	5 432	5 568	5 115	5 231	5 430	5 812	6 163	6 713	5 735	18,69%
Okres Žilina	51 275	48 630	52 609	52 060	51 318	54 987	56 820	58 546	59 029	62 360	21,62%
Žilinský kraj	145 321	145 406	149 402	147 218	150 407	159 075	163 671	166 758	174 327	182 885	25,85%

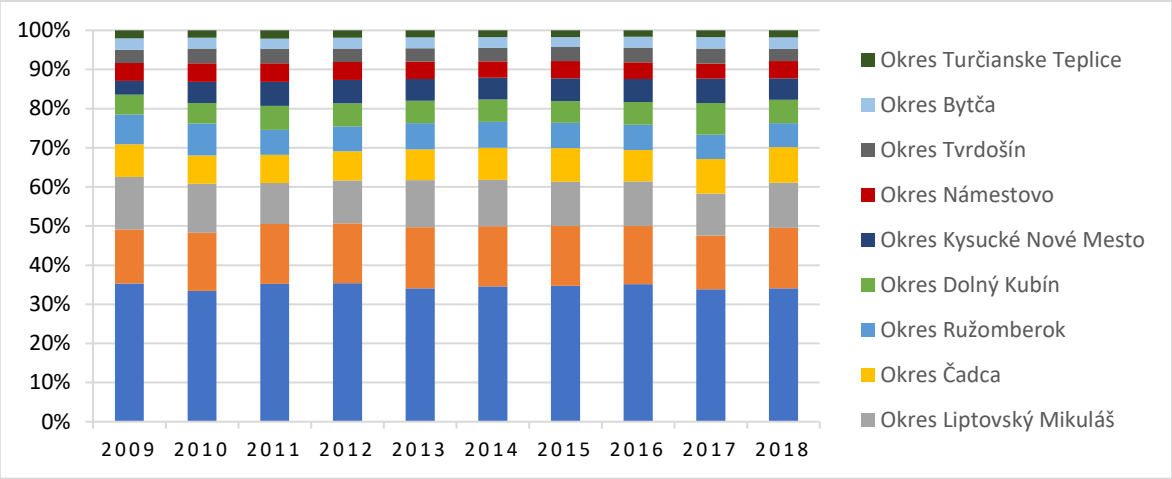
Zdroj: autori na základe [20]

Z hľadiska zmeny podielu priemerného evidenčného počtu zamestnancov okresov v ŽSK dochádza k najvyššiemu posilneniu pozície v okrese Kysucké Nové Mesto (+1,89%) a v okrese Martin (+1,57%). K najvýraznejšiemu poklesu dochádza v okrese Liptovský Mikuláš (-1,85%) a v okrese Ružomberok (-1,42%).

Tab. 78 Vývoj podielu priemerného evidenčného počtu zamestnancov v okresoch ŽSK [%]

Kraj/okres	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018-2009 %
Okres Bytča	2,95	2,81	2,60	2,72	2,74	2,73	2,53	2,83	2,94	2,96	0,01
Okres Čadca	8,36	7,19	7,19	7,43	7,85	8,16	8,56	7,95	8,84	9,04	0,68
Okres Dolný Kubín	5,05	5,20	6,14	5,91	5,72	5,73	5,57	5,78	8,08	5,96	0,91
Okres Kysucké Nové Mesto	3,56	5,45	6,14	5,99	5,56	5,53	5,85	5,90	6,21	5,45	1,89
Okres Liptovský Mikuláš	13,41	12,52	10,46	10,97	12,02	11,90	11,29	11,38	10,67	11,56	-1,85
Okres Martin	13,86	14,89	15,32	15,31	15,57	15,38	15,30	14,95	13,74	15,43	1,57
Okres Námestovo	4,57	4,73	4,71	4,54	4,39	4,24	4,41	4,29	3,88	4,42	-0,15
Okres Ružomberok	7,58	8,18	6,37	6,39	6,74	6,59	6,50	6,50	6,24	6,16	-1,42
Okres Turčianske Teplice	2,05	1,85	2,12	1,89	1,81	1,75	1,73	1,62	1,68	1,79	-0,26
Okres Tvrdošín	3,33	3,74	3,73	3,47	3,48	3,41	3,55	3,70	3,85	3,14	-0,19
Okres Žilina	35,28	33,44	35,21	35,36	34,12	34,57	34,72	35,11	33,86	34,10	-1,18

Zdroj: autori na základe [20]



Obr. 64 Vývoj podielu priemerného evidenčného počtu zamestnancov v ŽSK [%] [20]

Protichodným javom zamestnanosti obyvateľstva je nezamestnanosť, ktorú vyjadruje viacero ukazovateľov. Najviac používaným z nich je miera evidovanej nezamestnanosti, uvádzaná v %. Najvyšší podiel počtu evidovaných uchádzačov o zamestnanie je dlhodobo prezentovaný v Žilinskom a Čadčianskom okrese. V porovnaní rokov 2018 a 1996 bol klesajúci trend podielu počtu evidovaných uchádzačov o zamestnanie zaznamenaný len v okresoch Kysucké Nové Mesto, Martin a Námestovo.

Tab. 79 Vývoj podielu počtu evidovaných uchádzačov o zamestnanie spolu v okresoch ŽSK [%]

Okres/Rok	1996	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Bytča	4,83	4,20	5,49	5,76	5,47	5,56	5,43	5,50	5,14	5,16	4,68	5,17
Čadca	14,36	13,80	14,04	13,68	13,81	14,21	14,95	15,39	15,60	14,09	14,71	16,34
Dolný Kubín	5,82	7,09	6,87	6,84	6,66	6,54	6,46	6,57	6,69	6,92	6,54	7,04
Kysucké Nové Mesto	6,68	5,95	5,95	5,21	5,11	5,48	5,62	5,53	5,39	5,63	4,89	5,50
Liptovský Mikuláš	9,22	8,77	12,21	12,26	12,59	12,85	12,32	12,17	12,74	13,05	13,11	14,57
Martin	13,18	13,91	14,22	12,23	11,93	11,14	10,99	10,82	9,75	9,71	9,95	10,52
Námestovo	10,95	8,90	7,11	9,01	9,35	9,52	9,69	9,36	8,57	7,64	8,71	8,85
Ružomberok	9,01	9,25	10,57	9,49	9,20	9,21	9,12	9,27	9,77	10,91	10,13	10,92
Turčianske Teplice	2,23	2,51	3,42	2,68	2,65	2,78	2,73	2,86	2,50	2,39	2,40	2,73
Tvrdošín	5,11	5,48	5,23	5,77	5,55	5,25	5,53	5,29	4,94	4,84	5,61	5,79
Žilina	18,60	20,13	14,89	17,06	17,69	17,47	17,16	17,22	18,92	19,65	19,27	21,41
ŽSK (počet osôb)	36 068	61 349	34 013	40 180	42 637	45 869	44 945	40 783	33 849	27 370	19 311	15 211

Zdroj:[1]

Vývoj miery evidovanej nezamestnanosti v okresoch ŽSK v dlhodobom porovnaní rokov 2001 až 2018 zaznamenal vo všetkých okresoch pokles, najvyšší pokles v okrese Dolný Kubín až -18,01%, za územie ŽSK pokles - 12,34%. Najnižšia miera evidovanej nezamestnanosti v roku 2018 bola zaznamenaná v okrese Martin (2,79%), v roku 2001 v okrese Žilina (12,59%).

Tab. 80 Vývoj miery evidovanej nezamestnanosti v okresoch ŽSK [%]

Kraj/okres	2001	2003	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018-2001
Bytča	15,04	15,95	12,75	7,38	8,80	15,82	14,87	15,15	16,62	15,71	14,30	11,10	8,76	5,20	4,52	-10,52
Čadca	17,26	11,93	9,59	5,37	6,05	11,12	11,04	12,36	13,64	13,72	12,37	10,10	7,17	4,88	4,36	-12,9
Dolný Kubín	22,55	17,11	12,03	7,05	8,68	14,58	13,87	14,74	15,46	14,21	12,65	10,79	8,60	5,48	4,54	-18,01
Kys. Nové Mesto	20,27	15,12	12,07	7,26	8,06	13,42	12,23	13,09	15,14	14,23	12,28	9,97	7,88	4,54	4,13	-16,14
Lipt. Mikuláš	15,26	15,06	9,35	5,49	6,51	11,07	11,18	12,67	13,92	13,84	12,04	9,50	8,25	6,00	5,26	-10,0
Martin	16,20	13,43	8,90	5,13	5,22	10,12	9,15	9,61	9,69	10,13	8,34	6,17	4,71	3,39	2,79	-13,41
Námestovo	18,99	12,22	9,77	6,93	7,40	13,39	13,58	15,43	16,82	14,71	12,53	9,34	6,39	5,08	4,07	-14,92
Ružomberok	17,03	15,11	10,56	6,68	7,30	11,12	11,17	12,27	13,35	13,92	11,87	9,98	8,76	5,62	4,98	-12,05
Turč. Teplice	17,54	17,50	12,85	8,26	7,71	11,89	11,47	12,73	14,22	14,18	12,60	9,29	6,95	4,70	4,14	-13,4
Tvrdošín	21,01	13,47	10,74	7,13	8,58	13,20	13,02	13,73	14,02	13,60	11,18	8,74	6,78	5,36	4,41	-16,6
Žilina	12,59	10,08	6,27	3,44	3,86	7,38	8,41	9,44	9,93	9,45	8,54	7,72	6,08	3,95	3,40	-9,19

Zdroj: [1]



Obr. 65 Vývoj miery evidovanej nezamestnanosti [%] [1]

Možnosti zamestnania v ŽSK

Z celkového počtu organizačných subjektov evidovaných na území ŽSK, tvoria 36,21% právnické osoby a 63,79 % fyzické osoby. Prehľad počtu právnických a fyzických osôb podľa jednotlivých okresov je uvedený v nasledujúcich tabuľkách. Najväčší počet organizačných subjektov je sústredených v okrese Žilina.

Tab. 81 Právnické osoby v ŽSK podľa vybraných právnych foriem

Ukazovateľ	Právnické osoby podľa právnych foriem (rok 2018)					
	Obchodné spoločnosti	Družstvá	Rozpočtové organizácie	Príspevkové organizácie	Ostatné organizácie	Právnické osoby spolu
Okres Bytča	570	5	32	1	139	747
Okres Čadca	2 183	19	93	21	328	2 644
Okres Dolný Kubín	1 252	28	48	9	360	1 697
Okres Kysucké Nové Mesto	795	5	44	3	155	1 002
Okres Liptovský Mikuláš	2 569	23	116	15	658	3 381
Okres Martin	3 062	23	92	12	960	4 149
Okres Námestovo	1 218	19	57	13	251	1 558
Okres Ružomberok	1 369	20	58	6	353	1 806
Okres Turčianske Teplice	324	6	39	0	114	483
Okres Tvrdošín	777	10	37	5	185	1 014
Okres Žilina	8 290	35	154	19	1 192	9 690
Spolu Žilinský kraj	**22 409**	**193**	**770**	**104**	**4 695**	**28 171**

Zdroj: autori na základe [20]

Tab. 82 Fyzické osoby – podnikatelia v ŽSK podľa právnych foriem

Ukazovateľ	Fyzické osoby - podnikatelia podľa právnych foriem (rok 2018)	
	Fyzické osoby - podnikatelia (osoby)	z toho živnostníci
Okres Bytča	2 120	2 046
Okres Čadca	6 948	6 668
Okres Dolný Kubín	2 484	2 291
Okres Kysucké Nové Mesto	2 214	2 090
Okres Liptovský Mikuláš	4 646	4 287
Okres Martin	6 064	5 561
Okres Námestovo	7 906	7 653
Okres Ružomberok	3 712	3 456
Okres Turčianske Teplice	1 086	1 015
Okres Tvrdošín	3 448	3 252
Okres Žilina	12 069	11 310
Spolu Žilinský kraj	**52 697**	**49 629**

Zdroj: autori na základe [20]

Sektorové štatistické dáta doterajšieho socioekonomického vývoja oprávňujú charakterizovať ŽSK ako v slovenskom kontexte nadpriemerne priemyselný kraj s rozvinutým stavebníctvom, cestovným ruchom a informatikou, s priemerne zastúpeným sektorom služieb a s podpriemerným zastúpením poľnohospodárskeho sektoru.

Nasledujúce tabuľky poskytujú prehľad o pracovnom trhu rozdelenom podľa sektorov za celé desaťročné obdobie. Účelom prehľadu je identifikovať dlhodobý charakter pracovného trhu s vylúčením ročných výkyvov. Tabuľky identifikujú vzájomný pomer zastúpenia sektorov v rámci FUA (funkčná mestská oblasť) a špecifikovaných území vidieckeho charakteru. Rozdelenie územia ŽSK na FUA je uvedené v Prílohe č. 8. V rámci vidieckych území sú zaznamenané rozdielne hodnoty zastúpenia podielov, v piatich prípadoch ide o najvyššie zastúpenie III. sektoru služieb (vo väčšine prípadov obchodná vybavenosť určená pre obyvateľov územia), v prípade Západných Tatier i vybavenosť cestovného ruchu generujúcu i vonkajšie cesty územia. V poľnohospodársky málo exponovaných územiach Zázrivej a Hornej Oravy má najvyššie zastúpenie podiel II. sektoru. Charakteristicky najnižším zastúpením sa prezentuje IV. sektor vidieckych území determinovaný lokalizáciou zdravotníckych a sociálnych služieb v spádových nemocniciach/poliklinikách.

Tab. 83 Podiel počtu pracovných miest podľa kritéria veľkosti organizácii v členení na sektory NH za roky 2008 až 2018, ŽSK, porovnanie sektorov v rámci FUA a území [%]

FUA, územie	I. Sektor	II. Sektor	IIII. Sektor	IV. Sektor	V. Sektor
	% →	% →	% →	% →	% →
Bystrická dolina	8,21	27,55	40,35	0,91	22,98
FUA Bytča	3,6	54,67	27,38	2,74	11,61
FUA Čadca	1,42	33,57	39,84	11,01	14,16
FUA Dolný Kubín	3,16	49,51	25,5	9,29	12,54
Horná Orava	9,34	44,35	22,71	7,27	16,33
Liptovská Osada	17,87	24,8	39,14	1,05	17,14
FUA Liptovský Hrádok	4,45	53,93	24,08	4,96	12,58
FUA Liptovský Mikuláš	4,93	26,64	45,73	7,6	15,09
Makov	1,49	31,16	39,28	5,86	22,2
FUA Martin	2,19	39,86	34,02	12,93	11
FUA Námestovo	5,8	43,46	29,46	2,59	18,7
FUA Rajec	6,55	50,97	30,38	1,7	10,39
FUA Ružomberok	2,55	25,32	38,23	17,74	16,16
Stredná Orava	34,87	9,52	24,43	0,77	30,4
Turček	19,58	4,58	75,83	0	0
FUA Turčianske Teplice	9,77	21,22	42,81	12,87	13,33
FUA Turzovka	1,04	39,55	37,24	5,49	16,68
FUA Tvrdošín	4,97	46,04	25,17	11,6	12,22
Važec	47,4	8,35	25,12	0,22	18,91
Západné Tatry	13,87	28,75	40,58	1,4	15,39
Zázrivá	6,54	48,66	32,44	0,55	11,8
FUA Žilina	0,89	39,34	39,74	4,96	15,08
Územie kraja spolu	2,86	38,32	36,39	8,15	14,28

Vysvetlivky: % → porovnanie maximum a minimum v rámci riadkov: jednotlivých FUA, území

Zdroj: [1]

Porovnanie jednotlivých sektorov naprieč FUA a vidieckymi územiami poukazuje na dominantné postavenie FUA Žilina v celkovom hodnotení podielov, i v rámci II., III. a V. sektoru. Sektor zdravotníckych a sociálnych služieb má najvyššie zastúpenie vo FUA Martin (Univerzitná nemocnica, zdravotnícke zázemie ambulancií spojené s prínosom odbornosti LF UK). Prvý sektor – v ŽSK reprezentujúci predovšetkým poľnohospodárstvo – má najvyššie

zastúpenie v prírodných podmienkach tradičného hospodárenia v podhorských oblastiach na Liptove (FUA Liptovský Mikuláš).

Tab. 84 Podiel počtu pracovných miest podľa kritéria veľkosti organizácii v členení na sektory NH za roky 2008 až 2018, ŽSK, porovnanie sektorov medzi jednotlivými FUA a územiami [% hodnoty]

FUA, územie	I. Sektor	II. Sektor	IIII. Sektor	IV. Sektor	V. Sektor	Sektory spolu
	%↓	%↓	%↓	%↓	%↓	%↓
Bystrická dolina	1,17	0,29	0,45	0,05	0,66	0,41
FUA Bytča	3,49	3,97	2,09	0,93	2,26	2,78
FUA Čadca	3,51	6,19	7,74	9,55	7,01	7,07
FUA Dolný Kubín	6,65	7,79	4,23	6,88	5,3	6,03
Horná Orava	4,9	1,74	0,94	1,34	1,72	1,5
Liptovská Osada	1,85	0,19	0,32	0,04	0,36	0,3
FUA Liptovský Hrádok	3,17	2,86	1,35	1,24	1,79	2,03
FUA Liptovský Mikuláš	14,36	5,8	10,48	7,78	8,81	8,34
Makov	0,22	0,34	0,45	0,3	0,65	0,42
FUA Martin	10,89	14,83	13,33	22,62	10,98	14,26
FUA Námestovo	7,66	4,29	3,06	1,2	4,95	3,78
FUA Rajec	2,33	1,35	0,85	0,21	0,74	1,02
FUA Ružomberok	6,57	4,88	7,75	16,07	8,36	7,38
Stredná Orava	1,71	0,03	0,09	0,01	0,3	0,14
Turček	0,22	0	0,07	0	0	0,03
FUA Turčianske Teplice	5,35	0,87	1,85	2,48	1,46	1,57
FUA Turzovka	0,36	1,02	1,01	0,66	1,15	0,98
FUA Tvrdošín	7,51	5,19	2,99	6,15	3,7	4,32
Važec	4,54	0,06	0,19	0,01	0,36	0,27
Západné Tatry	1,7	0,26	0,39	0,06	0,38	0,35
Zázrivá	0,36	0,2	0,14	0,01	0,13	0,16
FUA Žilina	11,46	37,84	40,25	22,42	38,93	36,86
Územie kraja spolu	100	100	100	100	100	100

Vysvetlivky: %↓ porovnanie maximum a minimum v rámci stĺpcov: medzi FUA, územiami navzájom

Zdroj: [1]

Tab. 85 Podiel počtu pracovných miest podľa kritéria veľkosti organizácii v členení na sektory NH za roky 2008 až 2018, ŽSK, porovnanie sektorov v rámci vzťahu obcí FUA s centrom FUA [% podielu centra FUA]

FUA – Centrum FUA	I. Sektor	II. Sektor	IIII. Sektor	IV. Sektor	V. Sektor	Sektory spolu
	% →	% →	% →	% →	% →	% →
FUA Bytča - mesto Bytča	**21,88**	73,76	64,10	**88,02**	47,51	66,61
FUA Čadca - mesto Čadca	**10,60**	67,04	68,28	**88,34**	59,63	68,04
FUA Dolný Kubín - mesto Dolný Kubín	**5,35**	75,83	81,46	**93,18**	87,81	78,17
FUA Liptovský Hrádok - mesto Liptovský Hrádok	**25,48**	**95,49**	64,90	83,53	92,17	**84,07**
FUA Liptovský Mikuláš - mesto Liptovský Mikuláš	**34,33**	85,72	75,62	**89,10**	85,05	78,76
FUA Martin - mesto Martin	**4,98**	52,30	71,14	**92,64**	80,24	65,90
FUA Námestovo - mesto Námestovo	22,63	56,97	63,59	**88,82**	59,89	58,35
FUA Ružomberok - mesto Ružomberok	**13,35**	**88,33**	67,14	77,87	83,65	75,73

FUA Turčianske Teplice - mesto Turčianske Teplice	56,32	**36,15**	78,27	**98,63**	67,68	68,46
FUA Turzovka - mesto Turzovka	71,05	70,00	**55,60**	**73,88**	61,92	63,51
FUA Žilina - mesto Žilina	**24,86**	53,29	**83,70**	83,57	79,60	70,68
Priemerné hodnoty za FUA ŽSK	26,44	68,63	70,35	87,05	73,20	70,75

Vysvetlivky: % → podiel centra/mesta jednotlivých FUA

Zdroj: [1]

Vysoké podiely zastúpenia pracovných miest v centrách FUA signalizujú vysoké nároky na dochádzku/odchádzku centra v rámci FUA. Viac ako trojštvrtinový celkový podiel pracovných miest sektorov v centrách je dlhodobo evidovaný v štyroch FUA. Najvýraznejšie sa centralizácia vybavenosti prejavuje v IV. sektore zdravotníctva – v hodnotách 83 až 98 % (okres Turčianske Teplice), ktorá generuje obojsmerné cesty za zdravotnou vybavenosťou. Najvyššia miera závislosti obcí FUA od trhu práce v centre FUA bola zaznamenaná vo FUA Liptovský Hrádok.

Priemerná nominálna mesačná mzda v Žilinskom samosprávnom kraji

Z hľadiska príjmov obyvateľstva v danom území (a jeho následnej kúpyschopnosti) má značnú vypovedaciu hodnotu ukazovateľ „priemerná nominálna mesačná mzda“, ktorá za Žilinský kraj v roku 2018 dosiahla 1 111 € .

Priemerná nominálna mesačná mzda je v rámci územia kraja veľmi diferencovaná, čo má priamy vplyv aj na životnú úroveň, dosahovanú v jednotlivých okresoch kraja. Najvyššia priemerná mesačná mzda bola v roku 2018 v okrese Kysucké Nové Mesto (1 349 €) a najnižšia v okrese Čadca (831 €).

Tab. 86 Priemerné mesačné mzdy od začiatku roka do konca 4. štvrťroka 2018 podľa okresov

Kraj, okres	**Priemerná nominálna mesačná mzda v EUR**	
	EUR	**index 2017/2018**
Bytča	1 031	104,5
Čadca	831	107,1
Dolný Kubín	1 055	110,4
Kysucké Nové Mesto	1 349	105,1
Liptovský Mikuláš	1 017	109,4
Martin	1 134	105,7
Námestovo	901	107,1
Ružomberok	1 150	109,6
Turčianske Teplice	886	107,5
Tvrdošín	968	110,1
Žilina	1 228	107,6
Žilinský kraj	**1 111**	**107,3**

Zdroj: [20]

Najväčší zamestnávatelia v ŽSK podľa okresov

Okres Bytča

Medzi najväčších zamestnávateľov v okrese Bytča paria spoločnosti KINEX BEARINGS, a.s. a PRODCEN, s.r.o., ktoré majú viac ako 500 zamestnancov.

Mesto Bytča

- **KINEX BEARINGS, a.s.** (500 – 999 zamestnancov)
  Zameranie: výroba ložísk, súčiastok na bicykle, meradiel, kancelárskych strojov
- **ITW Slovakia s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výrobcov plastových komponentov a zostáv v automobilovom priemysle
- **TECHNOMETAL, spol. s r.o.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: výroba regálov, regálových systémov a poštových schránok, stoličiek, stolov, doplnkov
- **PHA Slovakia s.r.o** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba ostatných dielov a príslušenstva pre motorové vozidlá
- **Leader Gasket Technologies s. r. o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba ostatných kovových výrobkov

Obec Predmier

- **PRODCEN, s.r.o.** (500 – 999 zamestnancov)
  Zameranie: výroba hydraulických plošín pre materskú firmu DHOLLANDIA CENTRAL EUROPE

Okres Čadca

Medzi najväčších zamestnávateľov v okrese Čadca patria Kysucká nemocnica s poliklinikou v Čadci (500 – 999 zamestnancov) a spoločnosti COOP Jednota Čadca, spotrebné družstvo, eliastech s.r.o., Hanes Global Supply Chain Slovakia a.s. a TI-Hanil Slovakia, s.r.o.

Mesto Čadca

- **Hanes Global Supply Chain Slovakia a.s.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba pančuchového a pleteného tovaru, textilu a doplnkov.
- **TI-Hanil Slovakia, s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba brzdových a palivových zväzkov
  Spoločnosť TI-Hanil plánuje vo februári 2020 presunúť výrobu z Čadce do nových priestorov v priemyselnom parku v Krásne nad Kysucou.
- **Gnotec Čadca s. r. o.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a montáž oceľových konštrukcií, kovovýroba, zámočnícke práce.
- **Kysucké pekárne, a.s.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: výroba chleba, čerstvého pečiva a koláčov.
- **JJ ELECTRONIC, s.r.o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba elektróniek, zosilňovačov a kondenzátorov.
- **FREEDOM Juniors, s.r.o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba sklenených vianočných ozdôb a iných sklenených dekoratívnych predmetov.

- **Okrasa, výrobné družstvo** (50 – 90 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a predaj vianočných ozdôb, výroba tovaru z lepenky a papiera.
- **LUMACO, s.r.o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: inštalácia priemyselných strojov a prístrojov.
- **ASPERA-SPINN s.r.o.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a spracovanie priadzí, spriadanie konského vlasu, spracovanie kozej srsti.
- **COOP Jednota Čadca, spotrebné družstvo** (500-999 zamestnancov najmä v sieti predajní)
  Zameranie: maloobchodný predaj potravín, ovocia, zeleniny, nápojov, cukroviniek, mäsových a mliečnych výrobkov.

Mesto Krásno nad Kysucou

V meste Krásno nad Kysucou sa nachádza priemyselný park, v ktorom pôsobia viacerí investori. Park je situovaný v strede trojuholníka Ostrava - Žilina - Katowice, ktorý predstavuje jeden z vedúcich priemyselných regiónov v Strednej Európe charakteristický vysokou koncentráciou výrobcov automobilov a ich dodávateľov z prihraničných regiónov z Čiech, Poľska a Slovenska a ďalších významných výrobcov, akými sú Volkswagen, Siemens či TRW. V súčasnosti rozloha priemyselného parku dosahuje až 250 000 m^2.

Spoločnosti, ktoré pôsobia v priemyselnom parku:

- **Eliastech s.r.o. do marca 2017 Hyunnam SK s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba plastových dielov používaných pre časti interiérov ako aj exteriérov automobilov.
- **Promont, s.r.o.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: návrh, výroba a montáž oceľových konštrukcií.
- **Big Box, s.r.o.** (25 – 49 zamestnancov)
  Zameranie: výroba obalov z vlnitej lepenky na ochranu tovaru pri manipulácii.
- **PSA TECHNIK spol. s r. o.** (10 – 19 zamestnancov)
  Zameranie: alternatívne zdroje tepla a elektrickej energie, fotovoltaické a fototermické produkty.
- **HT - design s.r.o.**
  Zameranie: krbové vložky a krbové pece.

Ďalší zamestnávatelia v meste Krásno nad Kysucou:

- **KOMAD spol. s r.o.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: výroba valcovaných, zváraných rúrok a profilov, ťahanie drôtu, povrchová úprava kovov, odporové zváranie sietí.

Obec Raková

- **MOLITAS, spol. s r.o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a spracovanie polyuretánovej peny.
- **AVC Raková, a. s.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba ozubených kolies, ozubených hriadeľov, montážnych celkov a komponentov pre automobilový priemysel, stavebné a poľnohospodárske stroje.

Okres Kysucké Nové Mesto

Mesto Kysucké Nové Mesto

Mesto KNM sa stalo strediskom priemyslu v oblasti Kysúc. Najvýznamnejšími zamestnávateľmi v okrese KNM sú strojárske podniky.

- **Schaeffler Kysuce, spol. s. r. o.** (4 000 – 4 999 zamestnancov)
  Zameranie: vývoj a výroba valivých ložísk a príslušenstva.
- **OMNIA KLF, a. s.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a tepelné spracovanie náradia, predaj valivých a guľkových ložísk, dielov pre automobilový a železničný priemysel.
- **DAECHANG SEAT SK s. r. o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba komponentov pre automobilový priemysel.
- **TN SLOVAKIA, s. r. o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba guličiek a valčekov do ložísk, kovových výrobkov a nástrojov.
- **RENT- KNM, s.r.o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: stavebné pomocné práce, rezanie stavebného materiálu, zváračské práce, obkladanie, pokladanie zámkovej dlažby, asfaltovanie, prenájom garáží a výrobných priestorov.
- **3T, s.r.o.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: výroba rotačných súčiastok prírubového a hriadeľového typu.
- **Madinger, k. s.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: opracovanie a povrchová úprava kovov.
- **PENTATECH, s.r.o.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: výroba stojanov, reklamných panelov, svetelných reklám, zariadenia interiéru.

Okres Dolný Kubín

Najvýznamnejšími podnikmi v okrese Dolný Kubín, ktorí majú nad 500 zamestnancov sú Miba Sinter Slovakia s.r.o. a Klauke Slovakia s.r.o. v Dolnom Kubíne a OFZ, a.s. v Oravskom podzámku. Významným zamestnávateľom v okrese Dolný Kubín je taktiež Dolnooravská nemocnica s poliklinikou MUDr. L. Nádaši Jégého v Dolnom Kubíne (500 – 999 zamestnancov).

Mesto Dolný Kubín

- **Miba Sinter Slovakia s.r.o.** (500 – 999 zamestnancov)
  Zameranie: výroba motorových a prevodovkových dielov práškovou metalurgiou.
- **Klauke Slovakia s.r.o.** (500 – 999 zamestnancov)
  Zameranie: výrobu konektorov, kovových výliskov, kontaktov a káblových zväzkov.
- **Bourbon Automotive Plastics Dolný Kubín, s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výrobou plastových komponentov do interiérov áut (konzoly, lišty, popolníky).
- **Nobel Automotive Slovakia s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: predaj a výroba náhradných dielov a polyamidových častí pre automobilový priemysel.

- **Štátny veterinárny a potravinový ústav** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: veterinárne činnosti.
- **MAHLE Engine Components Slovakia s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba ložísk, ozubených kolies, prevodových a ovládacích prvkov.
- **SEZ DK a. s.** (200-249 zamestnancov)
  Zameranie: výroba elektroinštalačného materiálu, inštalačných škatúľ, rozvodov, zásuviek, spínačov, rozvádzačov.
- **Oravská vodárenská spoločnosť, a.s.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: zber, úprava a dodávka pitnej a úžitkovej vody.
- **NIKRO s.r.o.** (100-149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba strojov a zariadení pre potravinársky priemysel, výrobou dielov pre stavebné stroje a mechanizmy.
- **E L K O P, s.r.o** (100-149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba hliníkových rebríkov pre priemysel a domácnosti, oceľových minilešení, hliníkových radiátorov.
- **KOVOHUTY Dolný Kubín, s.r.o.** (100-149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba atomizovaných ferozliatinových práškov, mletých ferozliatinových práškov, neželezných práškov na báze medi, cínu, zinku a olova.
- **SCAME-SK, s.r.o.** (100-149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba komponentov a systémov pre elektrické inštalácie.
- **Pekárne a cukrárne RUSINA, spol. s r.o.** (50-99 zamestnancov)
  Zameranie: výroba chleba; výroba čerstvého pečiva a koláčov.
- **ITOSS, s.r.o.** (50-99 zamestnancov)
  Zameranie: výroba vlnitého papiera a lepenky a škatúľ z papiera a lepenky.
- **KAJO metal s.r.o.** (50-99 zamestnancov)
  Zameranie: výroba ložísk, ozubených kolies, prevodových a ovládacích prvkov.

Obec Oravský Podzámok

- **OFZ, a.s. Oravský Podzámok – Široká** (500 – 999 zamestnancov)
  Zameranie: výroba ferozliatín.

Obec Krivá

- **MTS, spol. s r.o.** (250-499 zamestnancov)
  Zameranie: automatizačná, lisovacia technika, náradie, dopravníky, náhradné diely, pohonné systémy, servis.
- **Amico Drevo, spol. s r.o.** (100-149 zamestnancov)
  Zameranie: spracovanie dreva, výroba SD dosiek, biopeletiek a lepených lamiel.

Obec Istebné

- **HOVAL, s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba kotlov pre ústredné vykurovanie.

Okres Námestovo

V okrese Námestovo pôsobia najmä spoločnosti zamerané na výrobu elektrotechnických komponentov a zariadení a komponentov pre automobilový priemysel. Najväčším zamestnávateľom v okrese Námestovo je spoločnosť Yanfeng Slovakia Automotive Interior Systems s.r.o. (bývalý Johnson Controls Interiors Holding Slovakia s. r. o.) a Visteon Electronics Slovakia s. r. o.

Mesto Námestovo

V priemyselnom parku Námestovo pôsobia tieto spoločnosti:

- **Yanfeng Slovakia Automotive Interior Systems s.r.o.** (okolo 1 000 zamestnancov v závode Námestovo)
  Zameranie: výroba drvených panelov, podlahových konzol a ostatných plastových komponentov pre automobilové interiéry.
- **Visteon Electronics Slovakia s. r. o.** (500 – 999 zamestnancov)
  Zameranie: produkcia a testovanie prístrojových dosiek pre zákazníkov ako BMW, PSA, Renault, Mercedes, Ford, Škoda, VW.
- **MAHLE Behr Námestovo s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: produkcia chladičov výfukových plynov (EGR), olejových chladičov a chladičov batérií pre automobilový priemysel.
- **TFC Cable Assemblies s. r. o.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: výroba elektroinštalačných zariadení

Ďalšie spoločnosti v Námestove:

- **HERN s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba detailov a zvarencov pre traktory, zemné a cestné stroje, kombajny a poľnohospodársku techniku, ale aj manipulačnú techniku a ďalšie stroje.
- **COOP Jednota Námestovo, spotrebné družstvo (**250 - 499 zamestnancov najmä v sieti predajní)
  Zameranie: maloobchodný predaj potravín, ovocia, zeleniny, nápojov, cukroviniek, mäsových a mliečnych výrobkov.
- **ARMOD, s. r. o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba armovacích stavebných výstuží; distribúcia betonárskych sietí a rôzneho doplnkového materiálu; výroba a montáž oceľových konštrukcií a zámočníctvo; dodávky a montáže vodoinštalačného a kúrenárskeho materiálu.

Obec Vavrečka

- **AWS-Slovakia, s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba elektrotechnických komponentov, káblov a veľkoplošných dosiek.

Obec Oravská Jasenica

- **PROKEŠ & Co.SK, s.r.o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a predaj gumových súčasti pre automobilový a elektrotechnický priemysel.

Obec Oravská Lesná

- **CRT ELECTRONIC s.r.o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a dodávka elektronických komponentov a prístrojov technológiou SMD a ručnou výrobou.
- **AVEX electronics, s.r.o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba elektroniky, mikroelektroniky, testovacích a periférnych zariadení pre výpočtovú techniku.

Obec Oravské Veselé

- **MATERASSO Slovakia, s.r.o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba matracov.

Okres Tvrdošín

Najväčším zamestnávateľom v okrese Tvrdošín je spoločnosť Panasonic Industrial Devices Slovakia s.r.o. v Trstenej. Významným zamestnávateľom v okrese Tvrdošín je okrem nižšie uvedených podnikov aj Hornooravská nemocnica s poliklinikou v Trstenej (500 – 599 zamestnancov).

Mesto Tvrdošín

- **HYDAC Electronic, s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a predaj hydraulických pomôcok s elektronickými komponentami, armatúr, ventilov, chladiacej a regulačnej techniky.

Mesto Trstená

- **Panasonic Industrial Devices Slovakia s.r.o.** (1 000 – 1 999 zamestnancov)
  Zameranie: výroba spotrebnej elektroniky.
- **COOP Jednota Trstená, spotrebné družstvo** (250 – 499 zamestnancov najmä v sieti predajní)
  Zameranie: maloobchodný predaj potravín, ovocia, zeleniny, nápojov, cukroviniek, mäsových a mliečnych výrobkov.
- **ELKOND HHK, a.s.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba metalických káblov a vodičov pre aplikácie v oblasti telekomunikácií, zabezpečovacej techniky, dátových prenosov, elektrických inštalácií.

Obec Nižná

V priemyselnom parku v obci Nižná spôsobia tieto spoločnosti:

- **TEMPO KONDELA, s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov), v obci Nižná – centrála
  Zameranie: maloobchodný a veľkoobchodný predaj nábytku a bytových doplnkov v SR, ČR, Maďarsku a Rumunsku s moderným a súčasným spôsobom fungovania, prostredníctvom kamenných predajní, e-shopu.
- **EDM, s.r.o.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: kompletné služby v oblasti výroby a vývoja komplexných elektro-mechanických systémov pre OEM zákazníkov pôsobiacich v trhovom segmente nízkoobjemových a vysokokvalitných výrobkov.

- **HS electronic, spol. s r.o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: vývoj, výroba a predaj sieťových zdrojov, elektronických zostáv, meracích zariadení.
- **Cable Connect s.r.o**
  Zameranie: výroba káblových zväzkov pre automobilový priemysel.
- **Eurotron component, a.s.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: výroba elektronických komponentov.

Okres Liptovský Mikuláš

V okrese Liptovský Mikuláš má zastúpenie výroba elektrických a optických zariadení, výroba potravín a nápojov, spracovanie kože a výroba kožených výrobkov, výroba strojov a zariadení, spracúvanie dreva a výroba výrobkov z dreva. Okrem nižšie uvedených najvýznamnejších podnikov je v okrese dôležitým zamestnávateľom aj Liptovská nemocnica s poliklinikou MUDr. Ivana Stodolu v Liptovskom Mikuláši (500 – 999 zamestnancov).

Mesto Liptovský Mikuláš

- **Cestné stavby Liptovský Mikuláš, spol. s r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výstavba ciest a diaľnic.
- **CBA VEREX, a.s.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: obchodná a veľkoobchodná činnosť s potravinárskym a drogistickým tovarom.
- **SlovTan Contract Tannery spol. s r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: spracovanie kože.
- **Savencia Fromage & Dairy SK, a. s.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba mliečnych výrobkov - syry, bryndza a maslo.
- **OZO, a.s.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: nakladanie s odpadmi, prepravné a logistické činnosti.
- **CD - profil s.r.o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba rúr, rúrok, dutých profilov a súvisiaceho príslušenstva z ocele.
- **VEREX-ELTO, a.s.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: distribúcia elektrotechnického tovaru.
- **Liptovské pekárne a cukrárne VČELA - Lippek k.s.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba chleba; výroba čerstvého pečiva a koláčov.
- **Liptovská vodárenská spoločnosť, a.s.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: zber, úprava a dodávka pitnej a úžitkovej vody.
- **Eurostyle Systems Liptovský Mikuláš s.r.o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba plastových komponentov pre automobilový priemysel.
- **Craemer Slovakia, s. r. o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: poloautomatická a ručná výroba sérií kovových dielcov a konštrukčných skupín pre automobilový priemysel.
- **ST. NICOLAUS a.s.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: destilovanie, úprava a miešanie alkoholu.
- **DELTECH, a.s.** (100 – 149 zamestnancov)

Zameranie: technická ochrana objektov, dodávka silno a slaboprúdových elektroinštalácií.

- **Lynnfield s. r. o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: poskytovanie služieb v oblasti správy budov a majetku - facility management.
- **GeLiMa, a.s.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba želatín bravčového, hovädzieho a rybacieho pôvodu na farmaceutické, potravinárske a technické použitie.
- **DREVOMAX s.r.o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: drevené lepené okenné eurohranoly, obklady, dlážky, lišty.
- **COOP Jednota Liptovský Mikuláš, spotrebné družstvo** (500-999 zamestnancov najmä v sieti predajní)
  Zameranie: maloobchodný predaj potravín, ovocia, zeleniny, nápojov, cukroviniek, mäsových a mliečnych výrobkov.
- **COOP LC SEVER, a.s**. (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: Logistické centrum - veľkoobchod s potravinami, drogistickým tovarom, ovocím a zeleninou.

Mesto Liptovský Hrádok

- **Eltek s.r.o.** (500-999 zamestnancov)
  Zameranie: výroba, testovanie a opravy záložných napájacích jednotiek, usmerňovačov, kontrolných a monitorovacích jednotiek pre telekomunikačný priemysel.
- **SVI Slovakia s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba, vývoj a testovanie elektronických zariadení pre telekomunikačnú, medicínsku a automatizačnú techniku.
- **Rettenmeier Tatra Timber, s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba produktov z dreva - lepené masívne platne, 3-vrstvové a masívne šalovacie platne, profilové drevo, konštrukčné drevo a rezivo pre tesárske práce a drevárske remeslá.
- **TESLA Liptovský Hrádok a.s.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: výroba strojárenských výrobkov, elektronických a elektrotechnických zariadení, komponentov a dosiek plošných spojov. Vývoj a výroba telekomunikačných zariadení.

Obec Závažná Poruba

- **IKEA Industry Slovakia, s.r.o.** (závod Závažná Poruba – Jasná 562 zamestnancov)
  Zameranie: výroba nábytku z masívneho dreva.

Obec Liptovská Porúbka

- **Pečivárne Lipt.Hrádok, s.r.o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a predaj pečiva - diabetické, celiatické a cereálne výrobky, sladké sušienky a oblátky, polevy a výrobky v prášku.

Obec Liptovský Hrádok

- **AGRIA Liptovský Ondrej, a. s.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: poľnohospodárske služby, rastlinná a živočíšna prvovýroba. Výroba a predaj krmív, chov hovädzieho dobytka.

Liptovský Mikuláš je strediskom cestovného ruchu. V meste a okolí je viacero ubytovacích kapacít (hotely, penzióny a priváty). Na katastrálnom území mesta sa nachádza Aquapark Tatralandia v lokalite Ráztoky. Strediskami zimných športov sú Jasná v Demänovskej doline, Nižná Boca, Čertovica v lokalite obce Vyšná Boca, Závažná Poruba, Žiar, Pribylina-Račková dolina a iné.

Okres Ružomberok

Najvýznamnejším zamestnávateľom v okrese Ružomberok je spoločnosť Mondi SCP, a.s. Významným zamestnávateľom v okrese Ružomberok je taktiež Ústredná vojenská nemocnica SNP Ružomberok - fakultná nemocnica (1 000 – 1 999 zamestnancov).

Mesto Ružomberok

- **Mondi SCP, a.s.** (1000-1999 zamestnancov)
  Zameranie: výroba papiera a celulózy, výroba potlačeného baliaceho papiera a papierových obalov.
- **ENRICO PRODUKTIONS s. r. o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba oblečenia.
- **SAFIRS, s.r.o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: protipožiarna ochrana.

Obec Lúčky

- **KÚPELE LÚČKY a.s.** (150 – 199 zamestnancov)

Medzi ďalších zamestnávateľov v okrese Ružomberok patria spoločnosti **GALMM s.r.o.** (Ružomberok), **Quehenberger Logistics SVK a.s.** (Ružomberok), **LIBETO a.s.** (Liptovská Telá) a iné.

Okres Martin

V okrese Martin má najväčšie zastúpenie strojárka výroba. Okrem nižšie uvedených najvýznamnejších spoločností, je dôležitým zamestnávateľom v okrese Martin aj Univerzitná nemocnica v Martine (2 000 – 2 999 zamestnancov).

V priemyselnom parku Industrial Park Martin – Sučany pôsobia spoločnosti:

- **VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.** (850 zamestnancov v závode Martin)
  Zameranie: výroba komponentov pre prevodovky.
- **KraussMaffei Technologies, spol. s r.o.** (500 – 999 zamestnancov)
  Zameranie: výroba elektrických rozvádzačov pre stroje na spracovanie plastov.
- **MAR SK, s.r.o.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: dodávateľ automobilových komponentov pre podskupiny dielov na hnacie a hnané nápravy automobilov ako sú náboje kolies, čapy brzdy a ložiskové krúžky.
- **GGB Slovakia s. r. o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba ložísk, ozubených kolies, prevodových a ovládacích prvkov.

- **ZWL Slovakia - Výroba ozubených kolies Sučany, s. r. o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba ostatných dielov a príslušenstva pre motorové vozidlá.

Ďalší významní zamestnávatelia v okrese Martin:

Mesto Martin

- **ECCO Slovakia, a.s.** (500 – 999 zamestnancov)
  Zameranie: výroba obuvi.
- **NEOGRAFIA, a.s.** (500 – 999 zamestnancov)
  Zameranie: dodávateľ komplexných polygrafických riešení v oblasti výroby kníh, časopisov, papierových obalov a reklamných materiálov s najvyšším európskym štandardom kvality.
- **Alpha medical, s. r. o.** (500 – 999 zamestnancov)
  Zameranie: laboratórná medicína – klinická biochémia, hematológia, transfuziológia, imunológia, alergológia, klinická mikrobiológia, patologická anatómia a lekárska genetika.
- **HBM Pharma s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba farmaceutických prípravkov.
- **ŽP EKO QELET a.s.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: zber a spracovanie kovového šrotu a starých vozidiel.
- **VOLZ Filters SK s. r. o.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: vývoj, výroba, predaj filtračných médií a filtračných výrobkov pre klimatizačnú a vetraciu techniku, techniky lakovania a sušenia a pre oblasť použitia plynových turbín a kompresorov.
- **Martinská teplárenská, a.s.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: dodávka pary a rozvod studeného vzduchu.
- **DS Smith Turpak Obaly, a.s.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba obalov z kartónových materiálov a špeciálnych obalov.
- **Brantner Fatra s.r.o.** (150 – 199 zamestnancov)

  Zameranie: zber odpadov, výkup zberového papiera a separovaný zber, verejné osvetlenie, čistenie komunikácií, údržba verejnej zelene.
- **VIENA INTERNATIONAL, s.r.o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: zákazková výroba presných strojných súčiastok a komponentov, lisovacích nástrojov, CNC obrábanie, CNC frézovanie a sústruženie, 3D meranie, kovoobrábanie.
- **Trend Technologies Slovakia, s. r. o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a montáž plastových výrobkov pre automobilový a elektronický priemysel, lisovanie a montáž plechových a plastových výliskov.
- **P M R , s.r.o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: zákazková výroba, delenie a ohýbanie hutného materiálu, rezanie, pálenie, delenie, ohýbanie plechu a železa.

Mesto Vrútky

- **ŽOS Vrútky a.s.** (500 – 999 zamestnancov)

Zameranie: návrh, vývoj a výroba koľajových vozidiel, modernizácia a opravy elektrických a dieselových lokomotív.

- **ALUPRINT, s.r.o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: dodávateľ papierových rezaných a vysekávaných, plastových celoobvodových a rukávových alebo tzv. shrink sleeve obalov a etikiet najmä pre nápojový, potravinársky a mliekarenský priemysel, ako aj pre iné odvetvia.

Mesto Sučany

- **PREFA invest, a.s.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: výroba betónových výrobkov na stavebné účely.

Mesto Turany

- **TEAM INDUSTRIES, s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba strojov na výrobu textilu, odevov a kožiarskych výrobkov.

Obec Košťany nad Turcom

- **TRIM LEADER, a.s.** (500 – 999 zamestnancov)
  Zameranie: výroba textilných a kožených autopoťahov a automobilových sedadiel.

Okrem vyššie uvedených podnikov, medzi významných zamestnávateľov v okrese Martin patria: **COMPEL RAIL, a.s.** (Martin), **ZTS TEES VOS, a.s**. (Martin), **Pivovar Heineken** (Martin), **PROBUGAS a.s**. (Martin), **HANSA - FLEX Hydraulik, s.r.o.** (Košťany nad Turcom), **ATTACK, s.r.o.** (Vrútky), **ELASTORSA SLOVAKIA, s.r.o.** (Martin), **Turčianska vodárenská spoločnosť, a.s.** (Martin), **Slovenská národná knižnica** (Martin) a ďalší.

Okres Turčianske Teplice

V okrese Turčianske Teplice sa nachádzajú najmä menšie podniky. na výrobu potravín, výrobu kovov a kovových výrobkov, výrobu strojov a výrobu nábytku.

Mesto Turčianske Teplice

- **Slovenské liečebné kúpele Turčianske Teplice,a.s.** (250 – 499 zamestnancov)
- **COOP JEDNOTA MARTIN, spotrebné družstvo** (250 – 499 zamestnancov najmä v sieti predajní)
  Zameranie: maloobchodný predaj potravín, ovocia, zeleniny, nápojov, cukroviniek, mäsových a mliečnych výrobkov.
- **SAMHWA TECH, s. r. o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba komponentov z ocele pre automobilový priemysel.
- **AFG s.r.o.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: chov hovädzieho dobytka, produkcia mlieka.
- **SHP a.s.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: rastlinná, živočíšna, potravinárska výroba. Predaj hydinového mäsa, konzumných vajec, piškót, mliečnych výrobkov, medu, ovocných štiav, čajov.

Obec Budiš

- **BUDIŠ a. s.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: výroba nealkoholických nápojov; produkcia minerálnych vôd a iných fľaškových vôd.

Okres Žilina

V okrese Žilina pôsobí množstvo významných podnikov z viacerých odvetví priemyslu. Najvýznamnejšími sú priemysel strojársky, chemický, potravinársky, stavebný a energetický. Vyznaným zamestnávateľom v meste Žilina je Fakultná nemocnica s poliklinikou (1 000 – 1 999 zamestnancov).

V priemyselnom parku Kia pôsobia tieto spoločnosti:

- **Kia Motors Slovakia s.r.o.** (3 000 – 3 999 zamestnancov)
  Zameranie: výroba motorových vozidiel.
- **Mobis Slovakia s.r.o.** (2 000 – 2 999 zamestnancov)
  Zameranie: výrobca modulov a autosúčiastok a exkluzívny dodávateľ autoproduktov pre KIA Motor Manufacturing Slovakia.
- **Hyundai Steel Slovakia s.r.o.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: spracovanie oceľových zvitkov, pozdĺžne a priečne rezanie, hutné spracovanie železa a ocele.

V priemyselnom parku Strečno pôsobia tieto spoločnosti:

- **DONGHEE Slovakia, s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a predaj náhradných dielov a automobilových častí, strojov a častí strojov, elektrických a elektronických produktov.
- **Webasto Žilina s. r. o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výrobca strešných okien a panoramatických strešných okien.
- **Franke Slovakia s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a predaj kuchynských drezov a batérií, sorterov, odsávačov pár.

Ďalšie spoločnosti, ktoré pôsobia v priemyselnom parku Strečno:
Samwo Slovakia s.r.o., Fontee s.r.o, Duvenback Slovensko s.r.o., Geis Sk s.r.o., Schenker s.r.o., Albatroslogistick s.r.o., Gefco Slovakia s.r.o., DHL Parcel Slovensko s.r.o., Volvo Group s.r.o., Janus Nápoje s.r.o., SPS s.r.o.

Priemyselný park Horný Hričov:

- **Vitalo Slovakia s.r.o.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: výroba plastových obalov.

Priemyselný park Nededza:

- **Grupo Antolin Bratislava, s.r.o.** (77 zamestnancov v závode v obci Nededza)
  Zameranie: výroba súčiastok pre automobilový priemysel.

Ďalšie významné podniky v okrese Žilina:

Mesto Žilina

- **Stredoslovenská distribučná, a.s.** (1 000 – 1 999 zamestnancov)
  Zameranie: distribúcia elektrickej energie, dodávka elektrickej energie, údržba a výstavba elektrických sietí a zariadenia.
- **Stredoslovenská energetika, a. s.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: komplexné služby súvisiace s rozvodom, dodávkou a používaním elektrickej energie.
- **Scheidt & Bachmann Slovensko s.r.o.** (500 – 999 zamestnancov, v okrese Žilina sa nachádza pobočka aj v Bytči)
  Zameranie: vývoj, produkcia a distribúcia systémov pre parkoviská a centrá voľného času, systémy pre železničnú zabezpečovaciu techniku, systémy vybavenia cestujúcich a systémy pre čerpacie stanice.
- **Metsa Tissue Slovakia s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba a predaj výrobkov papierovej hygieny, hygienické vreckovky, kozmetické utierky, toaletný papier, kuchynské utierky, utierky na upratovanie.
- **SUNGWOO HITECH Slovakia s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba častí karosérie a karosárskych dielcov pre automobilový priemysel.
- **TuCon, a. s.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: podzemné a inžinierske staviteľstvo.
- **Hyundai Transys Slovakia s. r. o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: dodávateľ automobilových komponentov.
- **GLOVIS SLOVAKIA, s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: dodávateľ pre KIA Motors Slovakia, odbytová, zásobovacia, distribučná logistika.
- **Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: mestská hromadná doprava v meste Žilina.
- **KROS a.s.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: vývoj a predaj softvérov zameraných na ekonomiku.
- **Elektrovod Slovakia, s.r.o.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: výroba stožiarov, rozvodní pre energetický priemysel, zvodidlových systémov a ďalších oceľových konštrukcií.
- **P E Z A a.s.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: výroba chleba; výroba čerstvého pečiva a koláčov.
- **CARMEL Auto, s. r. o.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: veľkoobchod s dielmi a príslušenstvom pre motorové vozidlá.
- **PRETOLOG s. r. o.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: distribučno-logistická spoločnosť zameraná na distribúciu potravín.
- **PRETO Ryba, s.r.o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: výroba rybacích a lahôdkových šalátov.

Mesto Rajec

- **KFTS s. r. o.** (250 – 499 zamestnancov)

Zameranie: výroba plastových dielov technológiou vstrekovania, produkcia a montáž interiérových častí automobilov.

Obec Varín

- **DOLVAP, s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba vápna, omietkových a betónových zmesí a rôznych druhov kameniva.

Obec Rajecká Lesná

- **Kofola a.s.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba nealkoholických nápojov; produkcia minerálnych vôd a iných fľaškových vôd.

Obec Terchová

- **COBA Automotive, s.r.o.** (250 – 499 zamestnancov)
  Zameranie: výroba plastových profilov, technických plastových výrobkov pre automobilový priemysel a ďalšie odvetvia.

Obec Lietavská Lúčka

- **SEJONG Slovakia s.r.o.** (150 – 199 zamestnancov)
  Zameranie: výroba výfukov pre osobné automobily.
- **Cementáreň Lietavská Lúčka a.s.** (50 – 99 zamestnancov)
  Zameranie: výrobca mletých vápencov, dolomitov a stavebných látok.

Obec Horný Hričov

- **COOP Jednota - Logistické centrum, a. s.** (200 – 249 zamestnancov)
  Zameranie: zásobovanie maloobchodných predajní.

Obec Krasňany

- **KRASPLAST AMG, s.r.o.** (100 – 149 zamestnancov)
  Zameranie: triedenie a spracovanie čistého technologického plastového odpadu.

Okrem vyššie uvedených podnikov, medzi dôležitých zamestnávateľov v okrese Žilina patria **HYZA a.s.** (Žilina), **Faurecia Automotive Slovakia s.r.o.** (Gbeľany), **Siemens s.r.o.** (Žilina), **SPP, a.s.** (Žilina), **ELTECO, a.s.** (Žilina), **Adient Slovakia, s.r.o.** (Žilina), **MODEX, a.s.** (Žilina), **SAD ZA, a.s.** (Žilina), **Žilinský samosprávny kraj, Mesto Žilina**, **DOXX, s.r.o.** (Žilina), **CEIT, a.s.** (Žilina) a ďalší.

Pracovný čas v najväčších podnikoch v ŽSK

Pri zostavovaní Plánu dopravnej obslužnosti je potrebné zohľadniť aj organizáciu pracovného času. V najväčších výrobných podnikoch je pracovný čas rozvrhnutý na zmeny.

KIA Motors Slovakia, s. r. o.

Výrobný závod sa nachádza v priemyselnom parku pri Žiline v obci Teplička nad Váhom. Preprava zamestnancov je v súčasnosti zabezpečená prostredníctvom priamych autobusových liniek z jednotlivých miest a obci a prostredníctvom liniek MHD Žilina. V blízkosti podniku sa nachádza zastávka PAD a MHD Kia Site.

Pracovný čas:
3 – zmenná prevádzka: 06:00 – 14:00, 14:00 – 22:00, 22:00 – 06:00
2 – zmenná prevádzka: 06:00 – 18:00, 18:00 – 06:00
Administratíva: 07:00 – 15:30

Preprava zamestnancov je rovnako zabezpečená aj do podniku Mobis Slovakia s.r.o. v obci Gbeľany, v blízkosti ktorého sa nachádza zastávka PAD a MHD Mobis Site.

Schaeffler Kysuce, spol. s r.o.

Závod sa nachádza v Kysuckom Novom Meste cca 2 km od železničnej stanice, v súčasnosti má 7 hál s celkovou zastavanou plochou takmer 113 000 m2. V blízkosti závodu sa nachádzajú autobusové zastávky Kysucké Nové Mesto, Schaeffler I a Kysucké Nové Mesto, Schaeffler II.

Pracovný čas:
3 - zmenná prevádzka: 06:00 – 14:00, 14:00 – 22:00, 22:00 – 06:00

KINEX BEARINGS, a.s.

Podnik sa nachádza v meste Bytča. V blízkosti podniku sa nachádza autobusová zastávka Bytča, Kinex.

Pracovný čas:
1-zmenná, 2-zmenná, 3-zmenná prevádzka: 05:45 – 13:45, 13:45 – 21:45, 21:45 – 05:45
Nepretržitá prevádzka: 05:45 – 17:45, 17:45 – 05:45
Administratíva: 07:00 – 15:00

ŽOS Vrútky a.s.

Podnik sa nachádza v meste Vrútky cca 7 min. chôdze od železničnej stanice Vrútky, v blízkosti podniku sa nachádza zastávka MHD Martin ŽOS Vrútky.

Pracovný čas:
2 - zmenná prevádzka: 06:00 – 14:30, 14:30 – 22:00

NEOGRAFIA, a.s.

Spoločnosť má v meste Martin dva závody. Základný závod v centre Martina je v dosahu MHD. Závod Martin-Priekopa má zastávku MHD cca 12 min. chôdze.

Práca je organizovaná v:
1 - zmennej prevádzke: 06:00 – 14:00, 06:30 – 14:30, 07:00 – 15:00, 07:30 – 15:30, 08:00 – 16:00
2 - zmennej prevádzke: 06:00 – 14:00, 14:00 – 22:00,
3 - zmennej prevádzke: 06:00 – 14:00, 14:00 – 22:00, 22:00 – 06:00, niektoré pracoviská začínajú nočné zmeny už v nedeľu
nepretržitej prevádzke: 06:00 – 18:00, 18:00 – 06:00, práca prebieha nepretržite v dvanásťhodinových zmenách.

Volkswagen Slovakia, a. s.

Závod Martin je lokalizovaný mimo mesta Martin v priemyselnom parku Martin - Sučany, mimo dosah MHD. Na nepretržitú, 3 - zmennú a na 7.00h je zabezpečená zmluvná doprava, medzimestské linky zachádzajú priamo pred závod Martin.

Zamestnanci pracujú v rôznych zmenových modeloch :

3 - zmenná prevádzka v pracovných dňoch (cca 20% zamestnancov), ranná, poobedná, nočná: 06:00 - 14:00, 14:00 - 22:00, 22:00 - 06:00

Nepretržitá prevádzka (cca 70% zamestnancov) – nonstop aj cez víkendy, 2x ranná, 2x nočná, potom 4 dni voľna: 06:00 – 18:00, 18:00 – 06:00

Zvyšok zamestnancov pracuje buď v jednozmennej prevádzke (od 06:00) alebo má pružný pracovný čas (možný nástup od 06:00 – 08:30) v pracovných dňoch.

Mondi SCP, a.s.

Podnik je lokalizovaný v meste Ružomberok s dobrou dostupnosťou MHD.

Pracovný čas:

Prevažná väčšina zamestnancov pracuje v nepretržitej prevádzke (vrátane víkendov a sviatkov) v časoch: 06:00 – 14:00, 14.00 – 22:00, 22:00 – 6:00 (zamestnanci zvyčajne prichádzajú do závodu aspoň 30 minút pred začiatkom zmeny).

Administratívni pracovníci zvyčajne pracujú PO-PIA od 07:00 do 15:00.

Panasonic Industrial Devices Slovakia s.r.o.

Podnik sa nachádza v meste Trstená, v blízkosti sa nachádza zastávka PAD Trstená, Panasonic.
Spoločnosť Panasonic funguje v nepretržitej (vrátane víkendov).

Pracovný čas:
Výrobní pracovníci a skladníci (3 zmeny): 06:00 – 14:00, 14:00 – 22:00, 22:00 – 06:00
Údržba a obsluha strojov (4 zmeny, 12 hod.): 06:00 – 18:00, 18:00 - 06:00
Technici a administratíva: 07:00 – 15:30

Visteon Electronics Slovakia s. r. o.

Závod sa nachádza v priemyselnom parku v Námestove. V blízkosti priemyselného parku sa nachádza autobusová zastávka Námestovo, Areál PUNCH. Pracovný čas je 7,5 hod.

Pracovný čas:
3 - zmenná prevádzka: 06:00 – 14:00, 14:00 – 22:00, 22:00 – 06:00
Administratíva - flexibilný pracovný čas, pre väčšinu, štandardne: 08:00 – 16:00

OFZ, a. s. Oravský Podzámok – Široká

Závod sa nachádza v obci Oravský Podzámok v časti Široká, v blízkosti sa nachádza autobusová zastávka Oravský Podzámok, Široká, OFZ.

Pracovný čas:
1 - zmenná prevádzka (pondelok – piatok): 06:00 – 14:00 a 07:00 – 15:00
2 - zmenná prevádzka (pondelok – nedeľa): 06:00 – 18:00 a 18:00 – 06:00
nepretržitá prevádzka (pondelok – nedeľa): 06:00 – 14:00, 14:00 – 22:00, 22:00 – 06:00

ECCO Slovakia, a.s.

Spoločnosť je lokalizovaná v Martine v časti Košúty, v blízkosti sa nachádza zastávka MHD Košúty, ECCO.

Pracovný čas:
3 – zmenná prevádzka: ranná: 06:00 – 14:00 od pondelka do piatku
poobedná: 04:00 – 22:00 od pondelka do piatku
nočná: 22:00 – 06:00 od nedele do štvrtku

Scheidt & Bachmann Slovensko s.r.o.

Spoločnosť sa nachádza v Žiline na Priemyselnej ulici, najbližšia zastávka MHD, je zastávka Priemyselná.

Pracovný čas:
výrobní zamestnanci (2 - zmenná prevádzka): 06:00 – 14:00, 14:00 – 22:00
THP administratívni zamestnanci (flexibilný pracovný čas): povinná časť 9:00 – 15:00

Stredoslovenská energetika, a. s.

Spoločnosť sa nachádza v Meste Žilina, najbližšie zastávka MHD je Závodská.

Pracovná doba: pohyblivá - väčšina zamestnancov 07:00 – 15:00 (povinný príchod ráno do 08:30)

IKEA Industry Slovakia, s.r.o. (závod Závažná Poruba – Jasná)

Závod sa nachádza v obci Závažná Poruba pri Liptovskom Mikuláši, najbližšia autobusová zastávka k podniku je Závažná Poruba, Luhy Craemer.

Pracuje sa vo viaczmennom režime nasledovne:
3 - zmenná prevádzka: 05:45 – 13:45, 13:45 – 21:45, 21:45 – 05:45
4 - zmenná prevádzka: 05:45 – 17:45, 17:45 – 05:45

KraussMaffei Technologies, spol. s r.o.

Spoločnosť je lokalizovaná v priemyselnom parku Martin – Sučany. V spoločnosti sa uplatňuje rovnomerne rozvrhnutý a pružný pracovný čas.

ROVNOMERNE ROZVRHNUTÝ PRACOVNÝ ČAS
V spoločnosti je začiatok a koniec pracovných zmien určený podľa typu zmennosti:

Jednozmenná prevádzka

Týždenný pracovný čas 40 h/týždeň : ranná zmena: 06:00 – 14:30

Dvojzmenná prevádzka

Týždenný pracovný čas 37,5 h/týždeň: ranná zmena: 06:00 – 14:30
poobedná zmena: 14:00 – 22:00

Týždenný pracovný čas 38,75 h/týždeň: ranná zmena: 06:00 – 14:15
poobedná zmena:13:45 – 22:00

Trojzmenná prevádzka

Týždenný pracovný čas 37,5 h/týždeň: ranná zmena: 06:00 – 14:00
poobedná zmena: 14:00 – 22:00
nočná zmena: 22:00 – 06:00

PRUŽNÝ PRACOVNÝ ČAS
Voliteľný pracovný čas a základný pracovný čas je určený nasledovne:
06:00 – 08:30 – začiatok pracovnej zmeny, voliteľný pracovný čas
08:30 – 14:00 – základný pracovný čas
14:00 – 18:00 – voliteľný pracovný čas

Pracovné zmeny v nemocniciach

Nemocnice sa nachádzajú v dobrej dostupnosti verejnou osobnou dopravou. Začiatky zmien sú väčšinou rozvrhnuté na 06:00, 14:00 a 20:00. Z dopravného hľadiska môže byť problémom nástup na 20:00.

2.2.1.4 Vybavenosť kraja zdravotníckymi a inými zariadeniami

Potreba dochádzky sa viaže aj na existenciu infraštruktúry zdravotných zariadení v jednotlivých obciach okresov kraja. Dochádzka do obcí so zdravotnými zariadeniami je osobitne dôležitá pre kategórie obyvateľstva v predproduktívnom predškolskom veku (povinné prehliadky, očkovania) a v poproduktívnom veku (dôchodcovia – nárast počtu chronických ochorení z titulu vyššieho veku), v dôsledku čoho je potrebné zohľadňovať vekové členenie obyvateľstva v obciach a príslušnú infraštruktúru v súvislosti so zostavovaním Plánu dopravnej obslužnosti územia.

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené počty zdravotníckych zariadení v Žilinskom kraji.

Tab. 87 Štatistika zdravotníckych zariadení v Žilinskom kraji

Druh zdravotníckeho zariadenia	Počet
Poskytovatelia zdravotnej starostlivosti	1400
Agentúry domácej ošetrovateľskej starostlivosti	29
Polikliniky	10
Nemocnice	7
Psychiatrické liečebne	1
Odborné liečebné ústavy	1
Centrá pre liečbu drogových závislostí	2
Liečebne dlhodobo chorých	1
Ambulantná pohotovostná služba (vrátane zubno-lekárskej služby prvej pomoci)	25
Verejné lekárne	222
Pobočky verejných lekární	20
Nemocničné lekárne	7
Výdajne zdravotníckych pomôcok	22

Zdroj: [3]

Zoznam nemocníc a polikliník v Žilinskom kraji:

Bytča

- Poliklinika MEDICENTRUM, s.r.o.
  Adresa: S. Sakalovej 161/16, 014 01 Bytča

Čadca

- Kysucká nemocnica s poliklinikou Čadca
  Adresa: Palárikova 2311, 02201 Čadca

Dolný Kubín

- Dolnooravská nemocnica s poliklinikou MUDr. L. Nádaši Jégého Dolný Kubín
  Adresa: Nemocničná 1944/10, 02601 Dolný Kubín

Liptovský Mikuláš

- Liptovská nemocnica s poliklinikou MUDr. Ivana Stodolu Liptovský Mikuláš
  Adresa: Palúčanská 25, 03101 Liptovský Mikuláš

Martin

- Univerzitná nemocnica Martin
  Adresa: Kollárova 2, 03601 Martin
- Poliklinika ZDRAVIE, s.r.o.
  Adresa: Mudroňová č.14, 036 01 Martin
- Martinská poliklinika, s.r.o., Martin
  Adresa: Československej armády 3, 03601 Martin
- Poliklinika ADMEUM, s.r.o.
  Adrsa:Pavla Mudroňa 14, 036 01 Martin

Vrútky

- Poliklinika ŽOS Medika, s.r.o.
  Adresa: Dielenská Kružná 2, 038 61 Vrútky

Námestovo

- Oravská poliklinika Námestovo
  Adresa: Červeného kríža 62/30, 02901 Námestovo

Ružomberok

- Ústredná vojenská nemocnica SNP Ružomberok-fakultná nemocnica
  Adresa: Považská 1380/2, 034 01 Ružomberok

Trstená

- Hornooravská nemocnica s poliklinikou Trstená
  Adresa: Mieru 549/16, 02801 Trstená

Žilina

- Fakultná nemocnica s poliklinikou Žilina
  Adresa: Vojtecha Spanyola 43, 01001 Žilina
- Poliklinika Krankas, s.r.o., Žilina
  Adresa: Bratislavská 1, 01001 Žilina
- Poliklinika Žilpo, s.r.o., Žilina

Adresa: Vysokoškolákov 31, 01008 Žilina

- Poliklinika Medcentrum, s.r.o., Žilina
  Adresa: J. Milca 33, 01001 Žilina
- Poliklinika MEDIVASA, s.r.o.
  Adresa: Nemocnica s poliklinikou, V. Spanyola 8187, 010 01 Žilina

V Prílohe č. 9 je uvedená podrobná analýza zdravotných obvodov v Žilinskom kraji podľa jednotlivých okresov. Z analýzy vyplýva, že vo väčšine obcí sa nenachádza ambulancia všeobecného lekára pre dospelých a ambulancia všeobecného lekára pre deti a dorast a obyvatelia dochádzajú za svojím obvodným lekárom do iných miest alebo obcí.

Vybavenosť obcí poštou

Služby poskytované poštou sú jedným z účelov dochádzky obyvateľov z obcí bez pošty do obcí s poštou. V rámci analýzy infraštruktúry bola posudzovaná aj vybavenosť obcí poštou. Z celkového počtu 315 obcí v kraji sa pošta nachádza v 166 obciach (52,7%), zvyšných 149 obcí (47,3%) poštu nemá. Najväčší podiel obcí s poštou majú okresy Čadca (87,0% obcí) a Námestovo (79,2% obcí) a najmenší podiel obcí s poštou je v okresoch Turčianske Teplice (34,6% obcí) a Liptovský Mikuláš (37,5% obcí). V Prílohe č. 10 sú uvedené počty pôšt v konkrétnych obciach.

Tab. 88 Počet obcí s poštou podľa okresov v roku 2018

Územie	Obce s poštou	Obce spolu	% z celkového počtu
Okres Bytča	9	12	75,0%
Okres Čadca	20	23	87,0%
Okres Dolný Kubín	12	24	50,0%
Okres Kysucké Nové Mesto	9	14	64,3%
Okres Liptovský Mikuláš	21	56	37,5%
Okres Martin	18	43	41,9%
Okres Námestovo	19	24	79,2%
Okres Ružomberok	15	25	60,0%
Okres Turčianske Teplice	9	26	34,6%
Okres Tvrdošín	10	15	66,7%
Okres Žilina	24	53	45,3%
Spolu Žilinský kraj	**166**	**315**	**52,7%**

Zdroj: autori na základe [20]

Obce s možnosťou železničnej dopravy

V systéme verejnej dopravy má dôležitú úlohu železničná doprava, ktorá by mala byť nosná. Železničné zastávky sa nachádzajú v 77 obciach Žilinského kraja, čo predstavuje 24,4% z celkového počtu obcí. Z hľadiska podielu počtu obcí napojených na železničnú dopravu je najlepšia situácia v okrese Čadca, v ktorom má možnosť využívať železničnú dopravu 56,5% obcí. Najmenší podiel obcí napojených na železničnú dopravu v rámci kraja má okres Liptovský Mikuláš (12,5% obcí) a v okrese Námestovo sa železničná sieť nenachádza vôbec.

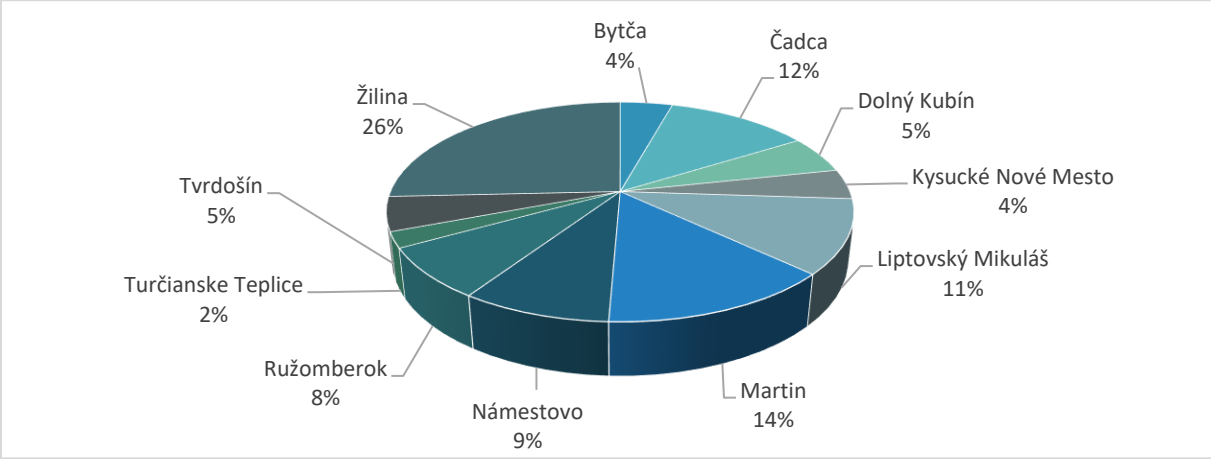
Tab. 89 Počet obcí s možnosťou železničnej dopravy

Územie	Obce so ŽD	Obce spolu	% z celkového počtu
Okres Bytča	3	12	25,0%
Okres Čadca	13	23	56,5%
Okres Dolný Kubín	12	24	50,0%
Okres Kysucké Nové Mesto	3	14	21,4%
Okres Liptovský Mikuláš	7	56	12,5%
Okres Martin	9	43	20,9%
Okres Námestovo	0	24	0,0%
Okres Ružomberok	6	25	24,0%
Okres Turčianske Teplice	7	26	26,9%
Okres Tvrdošín	4	15	26,7%
Okres Žilina	13	53	24,5%
Spolu Žilinský kraj	**77**	**315**	**24,4%**

Zdroj: autori na základe [20]

2.2.1.5 Automobilizácia v ŽSK

K 29.11.2019 bolo v Žilinskom kraji evidovaných 278 842 osobných motorových vozidiel. Z celkového počtu vozidiel má najväčší podiel okres Žilina (26%), za ktorým nasledujú postupne okresy Martin (14%), Čadca (12%), Liptovský Mikuláš (11%), Námestovo (9%), Ružomberok (8%), Dolný Kubín (5%), Tvrdošín (5%), Kysucké Nové Mesto (4%), Bytča (4%). Najmenší podiel evidovaných vozidiel v Žilinskom kraji má okres Turčianske Teplice (2%).



Obr. 66 Podiel počtu evidovaných vozidiel v jednotlivých okresoch ŽSK [22]

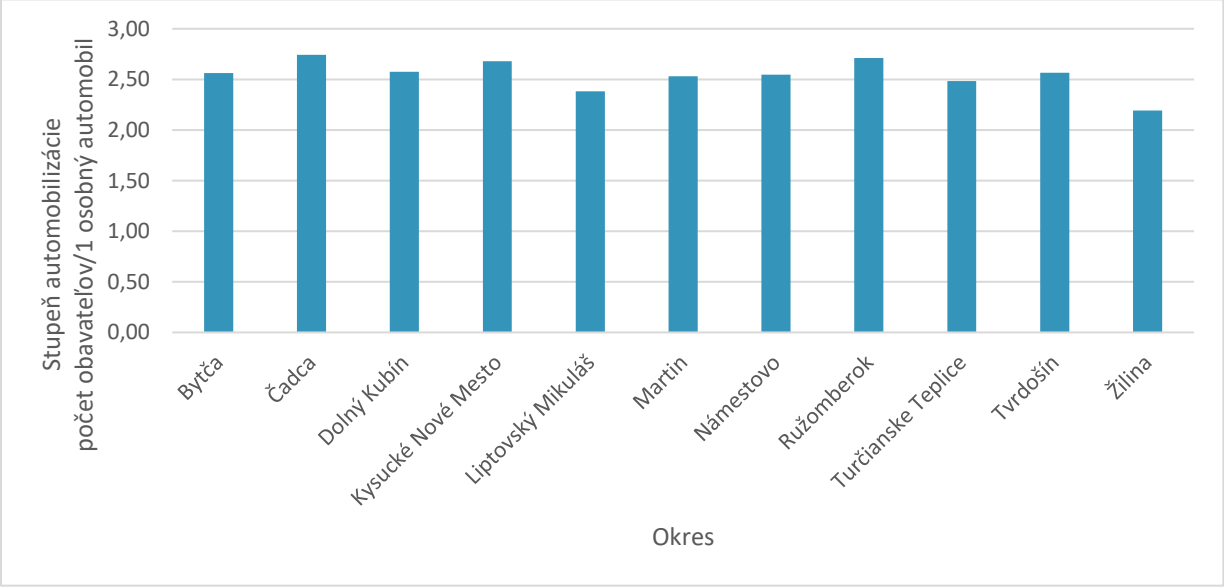
V Tab. 90 sú uvedené počty osobných motorových vozidiel v jednotlivých okresoch ŽSK k 29.11.2019, stupeň automobilizácie a vybavenosť osobnými automobilmi.

Tab. 90 Automobilizácia v jednotlivých okresoch ŽSK

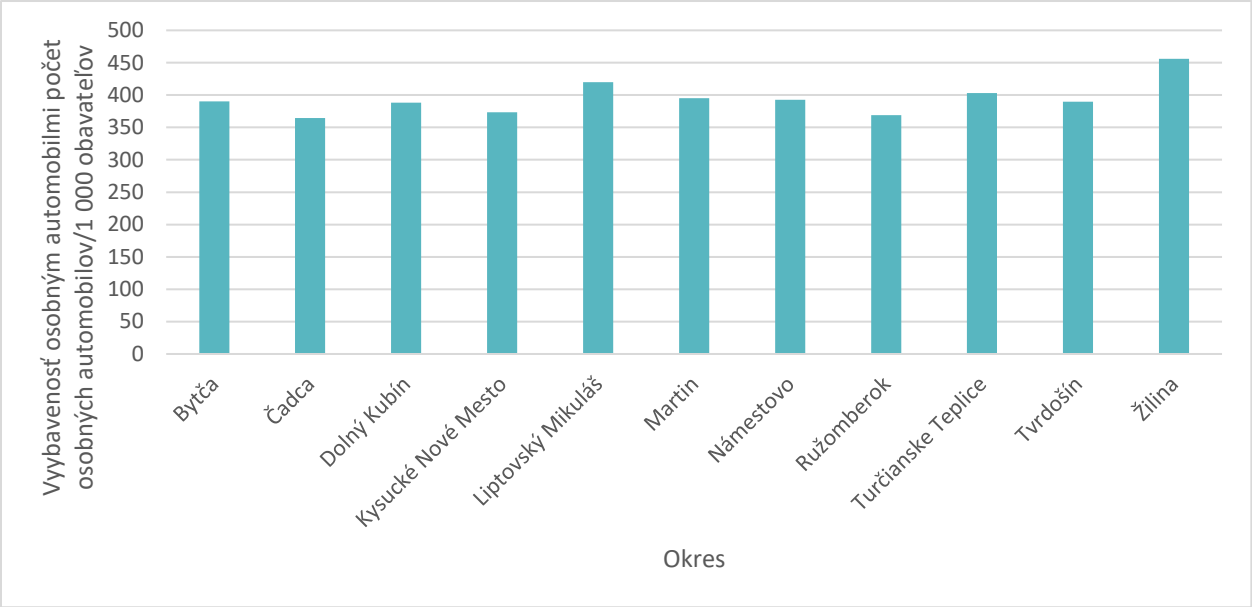
Územie	Počet obyvateľov	Počet OA	Stupeň automobilizácie (obyv./1 OA)	Vybavenosť osobnými automobilmi (OA/1 000 obyv.)
Bytča	30 835	12 031	2,56	390
Čadca	90 499	33 001	2,74	365
Dolný Kubín	39 478	15 326	2,58	388
Kysucké Nové Mesto	32 963	12 305	2,68	373
Liptovský Mikuláš	72 339	30 377	2,38	420
Martin	96 629	38 188	2,53	395
Námestovo	62 134	24 400	2,55	393
Ružomberok	56 791	20 957	2,71	369
Turčianske Teplice	15 970	6 435	2,48	403
Tvrdošín	36 104	14 078	2,56	390
Žilina	157 281	71 744	2,19	456
Spolu Žilinský kraj	**691 023**	**278 842**	**2,48**	**404**

Zdroj: autori na základe [20,22]

Najvyšší stupeň automobilizácie má okres Žilina, v ktorom pripadá na 1 osobný automobil 2,19 obyvateľa. Najnižší stupeň automobilizácie má okres Čadca, kde pripadá na 1 osobný automobil 2,74 obyvateľa.

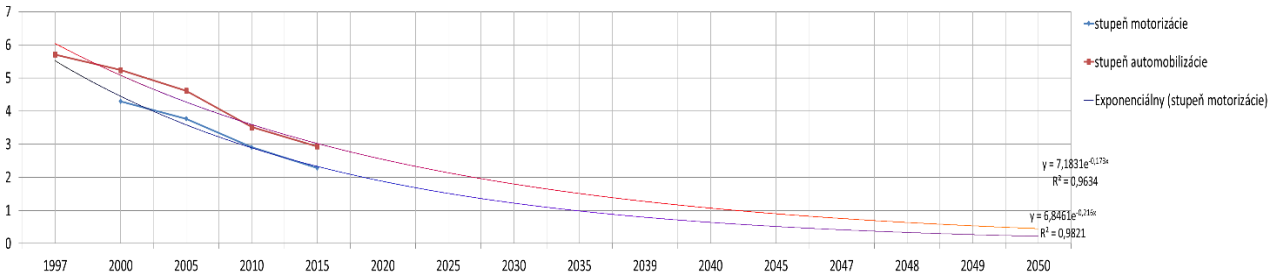


Obr. 67 Stupeň automobilizácie v jednotlivých okresoch v ŽSK [20,22]



Obr. 68 Vybavenosť osobnými automobilmi v jednotlivých okresoch v ŽSK [20,22]

Na Obr. 69 je uvedená prognóza stupňa automobilizácie (obyv./osob.voz.) a motorizácie (obyv./voz.) v ŽSK do roku 2050.



Obr. 69 Prognóza stupňa automobilizácie a motorizácie v ŽSK [1]

2.2.2 Vymedzenie spádových centier

Spádové centrá sú centrá dochádzky obyvateľov do zamestnania, škôl, zdravotníckych zariadení, úradov, za voľnočasovými aktivitami a inými účelmi. Dôležitým faktorom, ktorý ovplyvňuje kvalitu života obyvateľov v regióne je dostupnosť jednotlivých obcí verejnou dopravou. Doprava medzi spádovými centrami a obcami, ktoré tvoria atrakčný obvod spádového centra predstavuje prvú úroveň dopravnej obslužnosti. Druhú úroveň dopravnej obslužnosti predstavuje spojenie spádových centier s centrom samosprávneho kraja, teda mestom Žilina a spojenie medzi jednotlivými spádovými centrami.

Analýza veľkosti obcí

Obce sú podľa veľkosti rozdelené do 7 kategórií, ktoré sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 91 Veľkostné kategórie obcí

Kategória obce	Kritérium počtu obyvateľov	Označenie
Malé sídlo	Do 399	MS
Stredné sídlo	Od 400 do 1 999	SS
Veľké sídlo	Od 2 000 do 3 999	VS
Významné sídlo	Od 4 000 do 5 999	VZS
Regionálne centrum	Od 6 000 do 19 999	RC
Veľké regionálne centrum	Od 20 000 do 59 999	VRC
Krajské centrum	Viac ako 60 000	KC

Zdroj: autori

Počet obcí podľa veľkostných kategórií v jednotlivých okresoch je uvedený v Tab. 92. V ŽSK sa nachádza jedno krajské centrum Žilina, 4 veľké regionálne centrá a 11 regionálnych centier. Najviac obcí patrí do kategórie stredné sídlo a to 176.

Tab. 92 Počet obci podľa veľkostných kategórií v jednotlivých okresoch

Územie	KC	VRC	RC	VZS	VS	SS	MS	Spolu
Okres Bytča	0	0	1	1	2	8	0	12
Okres Čadca	0	1	2	4	7	9	0	23
Okres Dolný Kubín	0	0	1	0	1	19	3	24
Okres Kysucké Nové Mesto	0	0	1	0	2	10	1	14
Okres Liptovský Mikuláš	0	1	1	0	2	26	26	56
Okres Martin	0	1	1	2	0	24	15	43
Okres Námestovo	0	0	1	3	10	10	0	24
Okres Ružomberok	0	1	0	0	4	17	3	25
Okres Turčianske Teplice	0	0	1	0	0	8	17	26
Okres Tvrdošín	0	0	2	1	1	11	0	15
Okres Žilina	1	0	0	3	8	34	7	53
Spolu Žilinský kraj	**1**	**4**	**11**	**14**	**37**	**176**	**72**	**315**

Zdroj: autori na základe [20]

V Tab. 93 sú jednotlivé obce zaradené do veľkostných kategórií. Kompletná analýza veľkostí obcí s uvedením počtu obyvateľov v jednotlivých obciach je podrobne spracovaná v Prílohe č. 11.

Tab. 93 Zaradenie obcí do veľkostných kategórií

Kategória obce	**Kritérium počtu obyvateľov**	**Počet obcí**	**Obec (okres)**
Krajské centrum	Viac ako 60 000	1	Žilina (ZA)
Veľké regionálne centrum	Od 20 000 do 59 999	4	Martin (MT), Liptovský Mikuláš (LM), Ružomberok (RK), Čadca (CA)
Regionálne centrum	Od 6 000 do 19 999	11	Dolný Kubín (DK), Kysucké Nové Mesto (KM), Bytča (BY), Tvrdošín (TS), Námestovo (NO), Vrútky (MT), Turzovka (CA), Liptovský Hrádok (LM), Trstená (TS), Krásno nad Kysucou (CA), Turčianske Teplice (TR)
Významné sídlo	Od 4 000 do 5 999	14	Rajec (ZA), Oščadnica (CA), Raková (CA), Zákamenné (NO), Skalité (CA), Rabča (NO), Sučany (MT), Čierne (CA), Turany (MT), Teplička nad Váhom (ZA), Terchová (ZA), Nižná (TS), Štiavnik (BY), Oravská Polhora (NO)
Veľké sídlo	Od 2 000 do 3 999	37	Varín (ZA), Veľké Rovné (BY), Novoť (NO), Liptovské Sliače (RK), Svrčinovec (CA), Oravská Lesná (NO), Belá (ZA), Rosina (ZA), Nesluša (KM), Hruštín (NO), Mútne (NO), Rajecké Teplice (ZA), Likavka (RK), Liesek (TS), Oravské Veselé (NO), Višňové (ZA), Staškov (CA), Liptovská Lúžna (RK), Stará Bystrica (CA), Nová Bystrica (CA), Vysoká nad Kysucou (CA), Zázrivá (DK), Strečno (ZA), Klin (NO), Važec (LM), Lokca (NO), Divina (ZA), Zubrohlava (NO), Kysucký Lieskovec (KM), Klokočov (CA), Zborov nad Bystricou (CA), Sihelné (NO), Východná (LM), Lisková (RK), Kotešová (BY), Rabčice (NO), Turie (ZA)
Stredné sídlo	Od 400 do 1 999	176	Korňa (CA), Bobrovec (LM), Olešná (CA), Ochodnica (KM), Dlhé Pole (ZA), Oravská Jasenica (NO), Stráňavy (ZA), Bobrov (NO), Kamenná Poruba (ZA), Lietavská Lúčka (ZA), Zuberec (TS), Rudina (KM), Kolárovice (BY), Valča (MT), Zákopčie (CA), Lúčky (RK), Makov (CA), Lietavská Svinná - Babkov (ZA), Kláštor pod Znievom (MT), Krasňany (ZA), Horný Vadičov (KM), Liptovská Osada (RK), Breza (NO), Dolný Hričov (ZA), Chlebnice (DK), Horná Štubňa (TR), Žaškov (DK), Petrovice (BY), Konská (ZA), Vavrečka (NO), Lietava (ZA), Komjatná (RK), Radoľa (KM), Liptovské Revúce (RK), Bystrička (MT), Hybe (LM), Suchá Hora (TS),

			Babín (NO), Dlhá nad Oravou (DK), Dolná Tižina (ZA), Gbeľany (ZA), Svederník (ZA), Habovka (TS), Oravský Podzámok (DK), Istebné (DK), Predmier (BY), Vitanová (TS), Brezovica (TS), Košťany nad Turcom (MT), Mošovce (TR), Podvysoká (CA), Veličná (DK), Pribylina (LM), Liptovský Peter (LM), Podbiel (TS), Závažná Poruba (LM), Liptovská Štiavnica (RK), Partizánska Ľupča (LM), Belá - Dulice (MT), Mojš (ZA), Žabokreky (MT), Dúbrava (LM), Hvozdnica (BY), Liptovská Porúbka (LM), Rajecká Lesná (ZA), Stankovany (RK), Dunajov (CA), Povina (KM), Ľubeľa (LM), Podtureň (LM), Príbovce (MT), Ďurčiná (ZA), Liptovský Ján (LM), Krpeľany (MT), Oravská Poruba (DK), Hubová (RK), Hladovka (TS), Snežnica (KM), Nededza (ZA), Ľubochňa (RK), Dražkovce (MT), Kunerad (ZA), Divinka (ZA), Ludrová (RK), Liptovská Teplá (RK), Rudinská (KM), Necpaly (MT), Maršová-Rašov (BY), Lodno (KM), Turčianske Kľačany (MT), Blatnica (MT), Liptovská Kokava (LM), Krušetnica (NO), Súľov - Hradná (BY), Podhorie (ZA), Turčianska Štiavnička (MT), Lomná (NO), Hlboké nad Váhom (BY), Lipovec (MT), Slovenské Pravno (TR), Párnica (DK), Jablonové (BY), Beňadovo (NO), Zbyňov (ZA), Štiavnička (RK), Pucov (DK), Stránske (ZA), Zábiedovo (TS), Švošov (RK), Lysica (ZA), Hôrky (ZA), Svätý Kríž (LM), Vasiľov (NO), Malatiná (DK), Radôstka (CA), Krivá (DK), Horný Hričov (ZA), Valaská Dubová (RK), Vyšný Kubín (DK), Bitarová (ZA), Bešeňová (RK), Ťapešovo (NO), Lutiše (ZA), Oravský Biely Potok (TS), Sklené (TR), Dubové (TR), Vavrišovo (LM), Štefanov nad Oravou (TS), Čimhová (TS), Ovčiarsko (ZA), Smrečany (LM), Stráža (ZA), Podhradie (MT), Ivachnová (RK), Brezany (ZA), Fačkov (ZA), Sklabiňa (MT), Jasenové (ZA), Turček (TR), Liptovský Ondrej (LM), Dlhá nad Kysucou (CA), Liptovská Sielnica (LM), Vlachy (LM), Kráľova Lehota (LM), Trebostovo (MT), Bziny (DK), Ďanová (MT), Liptovský Trnovec (LM), Horná Lehota (DK), Medzibrodie nad Oravou (DK), Malý Čepčín (TR), Sedliacka Dubová (DK), Kvačany (LM), Kotrčiná Lúčka (ZA), Klubina (CA), Beňadiková (LM), Šútovo (MT), Uhorská Ves (LM), Turčiansky Peter (MT), Porúbka (ZA), Háj (TR), Dolný Vadičov (KM), Gôtovany (LM), Žiar (LM), Jamník (LM), Pribiš (DK), Kalameny (RK), Vrícko (MT), Diaková (MT), Martinček (RK), Lopušné Pažite (KM), Slovany (MT), Kraľovany (DK), Jasenová (DK), Kľače (ZA), Turčianske Jaseno (MT)
Malé sídlo	Do 399	72	Rudinka (KM), Pavčina Lehota (LM), Nezbudská Lúčka (ZA), Lazisko (LM), Veterná Poruba (LM), Liptovské Kľačany (LM), Rakovo (MT), Jakubovany (LM), Veľká Čierna (ZA), Hričovské Podhradie (ZA), Benice (MT), Malá Čierna (ZA),

			Šuja (ZA), Liptovské Matiašovce (LM), Jazernica (TR), Demänovská Dolina (LM), Galovany (LM), Jalovec (LM), Liptovský Michal (RK), Dolný Kalník (MT), Trnovo (MT), Leštiny (DK), Pavlova Ves (LM), Nolčovo (MT), Veľký Čepčín (TR), Turík (RK), Socovce (MT), Bodorová (TR), Malatíny (LM), Paština Závada (ZA), Malužiná (LM), Konská (LM), Rakša (TR), Trstené (LM), Prosiek (LM), Ratkovo (MT), Budiš (TR), Rudno (TR), Horný Kalník (MT), Sklabinský Podzámok (MT), Bobrovček (LM), Abramová (TR), Turčiansky Ďur (MT), Záborie (MT), Osádka (DK), Blažovce (TR), Pokryváč (DK), Nižná Boca (LM), Huty (LM), Ležiachov (MT), Borcová (TR), Folkušová (MT), Bobrovník (LM), Laskár (MT), Brieštie (TR), Čičmany (ZA), Malé Borové (LM), Jasenovo (TR), Karlová (MT), Vyšná Boca (LM), Potok (RK), Bukovina (LM), Ižipovce (LM), Kaľamenová (TR), Ondrašová (TR), Liptovská Anna (LM), Čremošné (TR), Ivančiná (TR), Liptovské Beharovce (LM), Moškovec (TR), Liešno (TR), Veľké Borové (LM)

Zdroj: autori na základe [20]

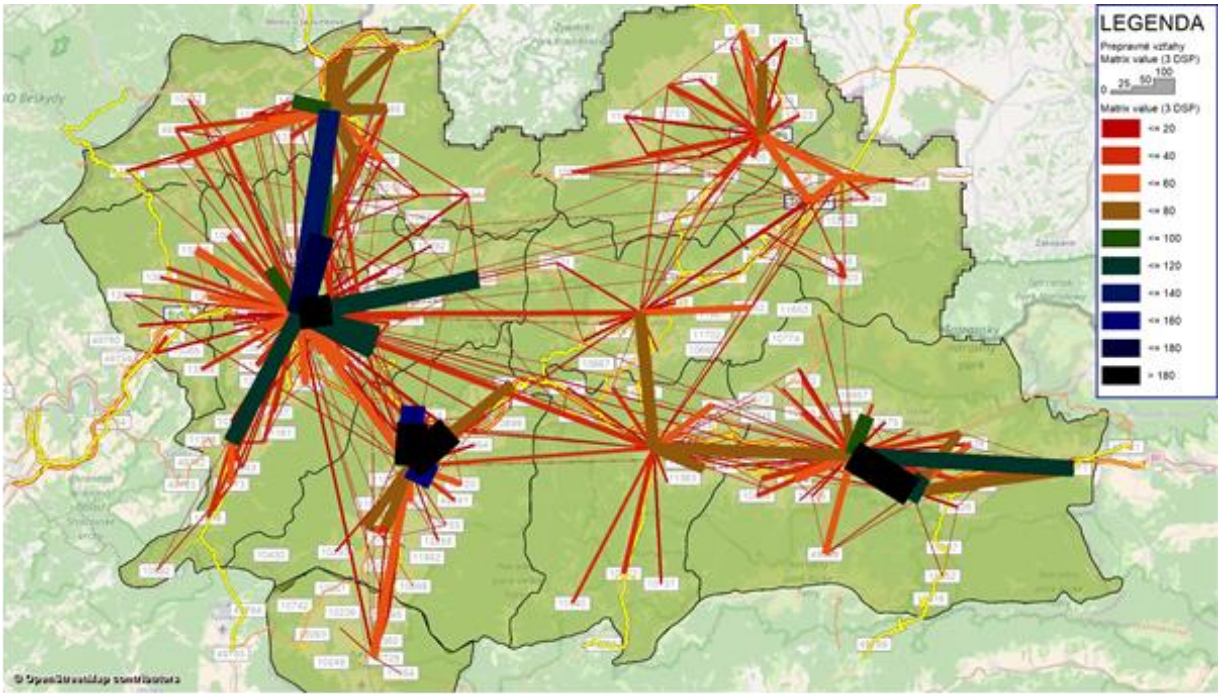
V rámci spracovania dokumentu Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja bol vykonaný dopravno – sociologický prieskum mobility v okresoch ŽSK (DSP). DSP bol spracovaný v dvoch etapách v roku 2015 a 2016. Celá databáza údajov DSP bola doplnená o údaje z DSP mesta Žilina, ktorý bol vykonaný v roku 2014 v rámci riešenia Územného Generelu Dopravy mesta Žilina a DSP mesta Martin, ktorý bol vykonaný v roku 2012 v rámci riešenia Územného Generelu Dopravy mesta Martin. V DSP bolo analyzovaných 37 147 ciest. V Tab. 94 sú uvedené počty analyzovaných ciest podľa jednotlivých okresov.

Tab. 94 Celkové počty analyzovaných ciest v okresoch ŽSK

	Bytča	**Čadca**	**Dolný Kubín**	**Kysucké Nové Mesto**	**Liptovský Mikuláš**	**Martin**	**Námestovo**	**Ružomberok**	**Turčianske Teplice**	**Tvrdošín**	**Žilina**	**ŽSK**
Počet ciest	3 108	4 794	1 029	1 234	5 785	7 292	2 331	2 119	660	1 379	7 416	37 147

Zdroj: [1]

Nasledujúci obrázok zobrazuje grafické vyjadrenie všetkých prepravných vzťahov – ciest v rámci ŽSK.



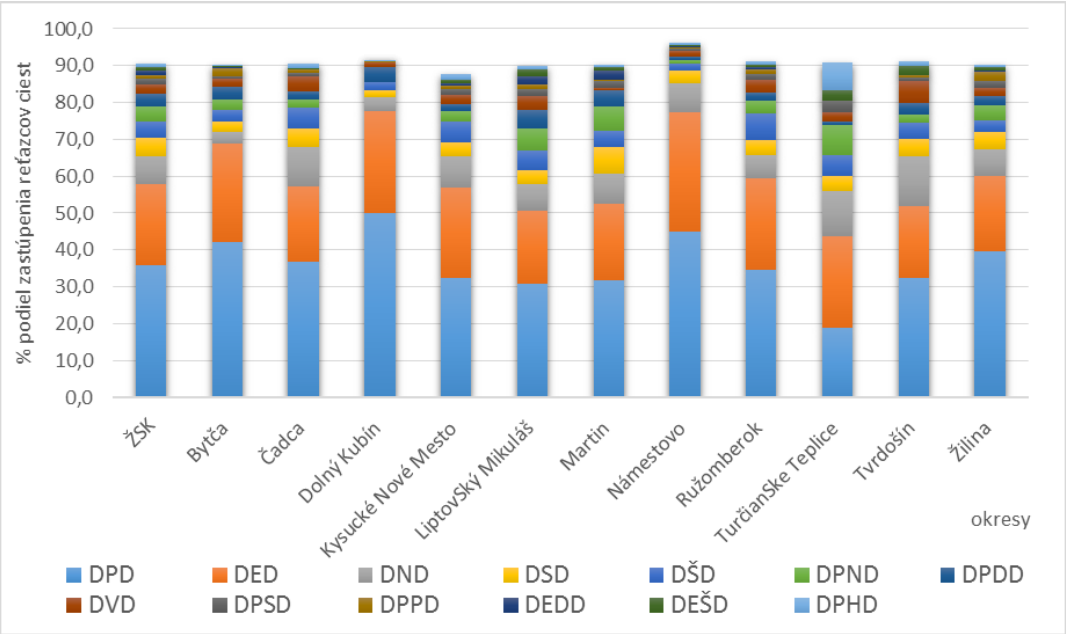
Obr. 70 Zobrazenie prepravných vzťahov (ciest) v ŽSK [1]

Početnosť ciest podľa ich účelov

Dôležitým výsledkom prieskumu bolo určenie reťazcov ciest (aktivít). Pod reťazcom sa rozumie postupnosť premiestňovania osoby v priebehu dňa po opustení domova. Každý reťazec sa začína odchodom z domu, následne každá cesta je v reťazci určená cieľovým účelom, posledným cieľovým účelom je zasa návrat domov. Pre vyhodnotenie reťazcov ciest boli definované nasledovné aktivity:

- do práce – P,
- do školy – E,
- domov – D,
- cesty hosp. činnosti (služby) – H,
- súkromné vybavovanie – S,
- nákup, služby, stravovanie – N,
- návštevy – V,
- šport, rekreácia, kultúra – Š.

Celkovo bolo zhodnotených 11 účelov ciest, aplikovaných na 9 dopravných módoch a analyzovaných pre 9 skupín obyvateľstva. Grafické znázornenie najpočetnejších reťazcov je uvedené na nasledujúcom obrázku.



Obr. 71 Vyhodnotenie najpočetnejších reťazcov ciest v jednotlivých okresoch ŽSK [1]

Početnosť ciest podľa dĺžky

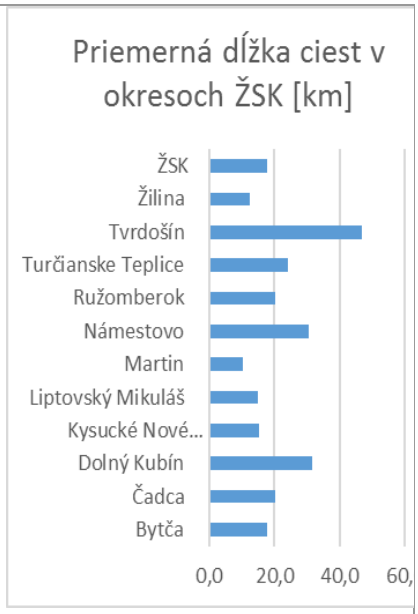
Vyhodnotenie početnosti ciest podľa ich dĺžky poukazuje na rozdielnu distribúciu ciest v jednotlivých okresoch ŽSK. Údaje poukazujú na vplyv významných, dopravných zón v regióne, ktoré generujú množstvo ciest - prevažne ide o cesty spojené so zamestnaním.

Najvyšší podiel početnosti ciest na určitý interval bol vyhodnotený pre nasledovné vzťahy:

- Bytča -> Žilina,
- Dolný Kubín -> Ružomberok,
- Turčianske Teplice -> Martin,
- Kysucké Nové Mesto -> Žilina,
- Martin -> Žilina.

Tab. 95 Porovnanie priemerných maximálnych a minimálnych dĺžok ciest

	Priemerná vzdialenosť cesty	Najdlhšia priemerná vzdialenosť	Najkratšia priemerná vzdialenosť
Bytča	17,6		
Čadca	20,1		
Dolný Kubín	31,5		
Kysucké Nové Mesto	15,1		
Liptovský Mikuláš	14,7		
Martin	10,3		10,27
Námestovo	30,6		
Ružomberok	20,3		
Turčianske Teplice	24,0		
Tvrdošín	47,0	47,0	
Žilina	12,5		
ŽSK	17,6		



Zdroj: [1]

Analýza počtu prepravených cestujúcich podľa zdroja a cieľa cesty

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené počty prepravených cestujúcich podľa nástupu a výstupu. V počtoch sú zahrnuté údaje o prepravených osobách v PAD a údaje o počte cestujúcich v železničnej doprave s definovanou reláciou Z/DO. Uvedené údaje sú za rok 2018. Najväčší počet osôb sa prepravuje do miest Žilina, Čadca a Liptovský Mikuláš.

Tab. 96 Počet prepravených cestujúcich podľa miesta nástupu a výstupu v PAD a ŽD

Obec	Okres	Počet obyvateľov	Cestujúci v PAD + cestujúci v železničnej doprave v rámci ŽSK za rok 2018		
			Nástup	Výstup	Spolu
Žilina	Žilina	80 978	4 027 533	3 899 808	13 220 558
Čadca	Čadca	24 315	1 458 235	1 425 327	5 128 541
Liptovský Mikuláš	Liptovský Mikuláš	31 345	1 185 337	1 197 025	4 563 358
Martin	Martin	54 978	1 218 676	1 169 393	4 103 310
Ružomberok	Ružomberok	26 854	1 199 082	1 170 469	3 954 004
Námestovo	Námestovo	7 876	832 410	819 824	3 696 121
Kysucké Nové Mesto	Kysucké Nové Mesto	15 132	1 080 655	1 090 000	3 692 897
Bytča	Bytča	11 362	690 657	707 067	3 427 545
Dolný Kubín	Dolný Kubín	18 905	808 250	815 236	3 305 706
Liptovský Hrádok	Liptovský Mikuláš	7 528	522 577	511 676	2 101 683
Trstená	Tvrdošín	7 368	368 933	357 470	1 481 458
Turčianske Teplice	Turčianske Teplice	6 390	383 324	394 716	1 288 404
Turzovka	Čadca	7 559	284 676	290 013	1 194 279
Krásno nad Kysucou	Čadca	6 783	281 813	286 435	1 169 616
Tvrdošín	Tvrdošín	9 195	284 517	287 592	1 118 786
Vrútky	Martin	7 760	536 859	526 115	1 076 525

Zdroj: autori na základe [11,23]

Podrobne boli analyzované údaje o počte prepravených osôb v PAD. Údaje použité pre analýzu sú za jeden pracovný deň (20.03.2019). V nasledujúcej tabuľke sú uvedené počty prepravených cestujúcich v PAD v rámci jednotlivých okresov ŽSK a medzi jednotlivými okresmi ŽSK. Najviac prepráv sa realizuje v rámci 1 okresu. Najväčší počet prepráv medzi okresmi sa uskutočňuje medzi okresmi Bytča – Žilina, Kysucké Nové Mesto – Žilina, Tvrdošín – Námestovo a Dolný Kubín – Námestovo.

Tab. 97 Počet prepravených cestujúcich v PAD podľa okresov

Okres 1	Okres 2	Počet cestujúcich
Žilina	Žilina	19 130
Čadca	Čadca	12 628
Liptovský Mikuláš	Liptovský Mikuláš	10 228
Námestovo	Námestovo	9 571
Martin	Martin	7 335
Ružomberok	Ružomberok	5 913
Bytča	Bytča	5 225

Dolný Kubín	Dolný Kubín	4 404
Kysucké Nové Mesto	Kysucké Nové Mesto	4 379
Tvrdošín	Tvrdošín	3 886
Bytča	Žilina	2 960
Kysucké Nové Mesto	Žilina	2 099
Turčianske Teplice	Turčianske Teplice	1 787
Tvrdošín	Námestovo	1 410
Dolný Kubín	Námestovo	1 194
Dolný Kubín	Ružomberok	984
Turčianske Teplice	Martin	811
Kysucké Nové Mesto	Čadca	560
Tvrdošín	Dolný Kubín	495
Čadca	Žilina	359
Martin	Žilina	209
Ružomberok	Liptovský Mikuláš	165
Bytča	Čadca	67
Tvrdošín	Liptovský Mikuláš	61
Dolný Kubín	Žilina	60
Dolný Kubín	Martin	51
Námestovo	Žilina	31
Turčianske Teplice	Žilina	30
Námestovo	Martin	24
Námestovo	Čadca	23
Dolný Kubín	Čadca	22
Námestovo	Ružomberok	18
Tvrdošín	Ružomberok	17
Tvrdošín	Martin	12
Martin	Ružomberok	9
Tvrdošín	Žilina	8
Tvrdošín	Čadca	2
Kysucké Nové Mesto	Námestovo	1

Zdroj: autori na základe [23]

V Tab. 98 sú uvedené obce s najväčším počtom cestujúcich v PAD, ktorý nastúpili alebo vystúpili na ktorejkoľvek zastávke nachádzajúcej sa v danej obci. V počte cestujúcich nie sú zahrnutí cestujúci, ktorí cestovali v rámci jednej obce.

Tab. 98 Obce v ŽSK s najväčším počtom nástupov a výstupov v PAD

Obec	Okres	Počet obyvateľov	Nástup	Výstup	Spolu
Žilina	Žilina	80 978	9 827	9 455	19282
Námestovo	Námestovo	7 876	3 647	3 499	7146
Martin	Martin	54 978	3 541	3 399	6940
Čadca	Čadca	24 315	3 501	3 243	6744
Liptovský Mikuláš	Liptovský Mikuláš	31 345	3 216	3 363	6579
Ružomberok	Ružomberok	26 854	2 831	2 787	5618
Bytča	Bytča	11 362	2 775	2 823	5598
Dolný Kubín	Dolný Kubín	18 905	2 663	2 667	5330
Kysucké Nové Mesto	Kysucké Nové Mesto	15 132	2 412	2 467	4879
Liptovský Hrádok	Liptovský Mikuláš	7 528	1 726	1 703	3429
Trstená	Tvrdošín	7 368	1 415	1 319	2734
Tvrdošín	Tvrdošín	9 195	1 097	1 116	2213
Rajec	Žilina	5 816	896	963	1859
Krásno nad Kysucou	Čadca	6 783	857	850	1707
Turčianske Teplice	Turčianske Teplice	6 390	735	760	1495
Turzovka	Čadca	7 559	734	732	1466
Nižná	Tvrdošín	4 036	694	740	1434
Sučany	Martin	4 710	711	690	1401
Rajecké Teplice	Žilina	3 008	642	732	1374
Raková	Čadca	5 507	584	577	1161
Varín	Žilina	3 815	477	527	1004

Zdroj: autori na základe [23]

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené obce s najväčším počtom cestujúcich autobusmi PAD v rámci danej obce za pracovný deň.

Tab. 99 Obce s najväčším počtom cestujúcich v PAD v rámci obce

Obec	Okres	Počet obyvateľov	Počet cestujúcich
Bytča	Bytča	11 362	1 194
Čadca	Čadca	24 315	724
Námestovo	Námestovo	7 876	650
Liptovský Mikuláš	Liptovský Mikuláš	31 345	533
Zákamenné	Námestovo	5 442	514
Oščadnica	Čadca	5 701	467
Dolný Kubín	Dolný Kubín	18 905	443
Oravská Lesná	Námestovo	3 407	405

Krásno nad Kysucou	Čadca	6 783	371
Žilina	Žilina	80 978	363
Liptovský Hrádok	Liptovský Mikuláš	7 528	336
Kysucké Nové Mesto	Kysucké Nové Mesto	15 132	319
Turzovka	Čadca	7 559	313
Zázrivá	Dolný Kubín	2 657	279
Novoť	Námestovo	3 575	260
Turčianske Teplice	Turčianske Teplice	6 390	257
Nesluša	Kysucké Nové Mesto	3 153	257
Mútne	Námestovo	2 990	250
Terchová	Žilina	4 078	249
Raková	Čadca	5 507	235
Rabča	Námestovo	5 006	233
Nová Bystrica	Čadca	2 775	222
Liptovské Sliače	Ružomberok	3 755	220
Ochodnica	Kysucké Nové Mesto	1 934	220
Skalité	Čadca	5 248	211

Zdroj: autori na základe [23]

Určenie spádových centier

Z uvedených analýz vyplýva, že hlavnými spádovými centrami sú jednotlivé okresné mestá a krajské mesto Žilina. Ďalšími dôležitými spádovými centrami v ŽSK, do ktorých smeruje podstatná časť ciest sú mestá Krásno nad Kysucou, Trstená, Turzovka, Rajec, Vrútky a Liptovský Hrádok.

Analýza časovej dostupnosti okresných miest a krajského mesta

Čas premiestnenia zo zdroja do cieľa cesty je významným faktorom, ktorý vo veľkej miere ovplyvňuje rozhodnutie obyvateľov uprednostniť verejnú osobnú alebo individuálnu automobilovú dopravu. Tento čas závisí od dostupnosti zastávok, času stráveného v dopravnom prostriedku, počtu prestupov a času stráveného čakaním. Pre cestujúceho je dôležité, aby celkový čas premiestnenia bol čo najkratší.

V rámci analýzy spádových centier bola vykonaná analýza časovej dostupnosti, ktorá je uvedená v Prílohe č. 12. Analýza je rozdelená na analýzu časovej dostupnosti jednotlivých okresných miest z okolitých obcí vrátane dostupnosti krajského mesta Žiliny z okresných miest a analýzu dostupnosti krajského mesta Žiliny zo všetkých obcí a miest v rámci ŽSK. Pre každú obec a mesto je vypočítaný najkratší čas, za ktorý sa obyvatelia obce môžu prepraviť do centra využitím prostriedkov hromadnej osobnej dopravy. Časová dostupnosť je vypočítaná na základe vstupných parametrov uvedených v Tab. 100.

Tab. 100 Vstupné parametre pre analýzu časovej dostupnosti

Základný súbor spojov	autobusy = ÁNO vlaky = ÁNO
Výber	OBEC → CENTRUM
Centrá	Okresy/Krajské mesto
Čas OD-DO	05:00-18:00
Dátum	19.11.2019
Max. počet prestupov	2
Kritická hranica [min]	60/120
Ďalšie možnosti	len prímestské autobusy = ÁNO

Zdroj: [5]

Základný súbor spojov (autobusy, vlaky): určuje, ktoré cestovné poriadky majú byť zahrnuté do výpočtu.

Smer dopravy: určuje smer pohybu cestujúcich (z alebo do centra).

Čas od a Čas do: slúži na vymedzenie časti dňa pre výpočet.

Dátum: predstavuje deň, pre ktorý je realizovaný výpočet.

Maximálny počet prestupov: určuje, ktoré spojenia budú započítané.

Kritický časová hranica: hodnota v minútach, ktorá slúži na stanovenie štandardu dostupnosti.

Ďalšie možnosti: možnosť obmedzenia len na prímestské autobusy.

Vo výsledných tabuľkách je pre každú obec alebo mesto uvedený minimálny čas, za ktorý je možné prepravu uskutočniť, počet spojení a najkratšia vzdialenosť medzi obcou a zvoleným centrom v km. V Tab. 101 je uvedená časová dostupnosť mesta Žilina z obcí v okrese Žilina. Kompletná analýza sa nachádza v Prílohe č. 12.

Tab. 101 Dostupnosť mesta Žilina v rámci okresu Žilina

ID	Názov obce	Centrum	Čas v min.	Počet spojení	Vzdialenosť v km
265	Belá [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	29	40	19
266	Bitarová [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	19	17	10
267	Brezany [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	22	11	11
268	Čičmany [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	79	5	45
269	Divina [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	16	22	8
270	Divinka [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	10	67	5
271	Dlhé Pole [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	36	16	18
272	Dolná Tižina [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	33	12	18

273	Dolný Hričov [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	22	57	16
274	Ďurčiná [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	66	14	29
275	Fačkov [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	58	18	35
276	Gbeľany [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	16	55	11
277	Hôrky [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	16	24	8
278	Horný Hričov [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	15	43	11
279	Hričovské Podhradie [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	24	47	17
280	Jasenové [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	45	22	22
281	Kamenná Poruba [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	37	18	21
282	Kľače [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	37	37	21
283	Konská [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	32	60	18
284	Kotrčiná Lúčka [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	23	13	13
285	Krasňany [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	22	54	14
286	Kunerad [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	42	15	22
287	Lietava [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	25	14	14
288	Lietavská Lúčka [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	15	108	8
289	Lietavská Svinná [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	23	12	14
290	Lutiše [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	60	7	36
291	Lysica [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	28	45	19
292	Malá Čierna [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	62	22	32
293	Mojš [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	12	9	7
294	Nededza [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	14	59	9
295	Nezbudská Lúčka [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	40	6	16
296	Ovčiarsko [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	25	17	12
297	Paština Závada [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	31	12	19
298	Podhorie [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	26	12	15

299	Porúbka [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	19	79	10
300	Rajec [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	40	47	24
301	Rajecká Lesná [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	49	18	29
302	Rajecké Teplice [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	29	77	17
303	Rosina [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	12	28	6
304	Stráňavy [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	14	14	10
305	Stránske [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	31	13	15
306	Stráža [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	25	55	16
307	Strečno [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	15	41	13
308	Svederník [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	15	43	10
309	Šuja [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	47	18	26
310	Teplička nad Váhom [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	11	73	7
311	Terchová [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	39	29	27
312	Turie [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	20	68	12
313	Varín [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	19	78	13
314	Veľká Čierna [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	69	20	34
315	Višňové [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	17	27	8
316	Zbyňov [*SK-ZA]	Žilina [*SK-ZA]	34	39	19

Zdroj: autori na základe [23]

2.2.3 Analýza súčasného a potenciálneho prepravného dopytu v ŽSK

2.2.3.1 Analýza dopytu po prímestskej autobusovej doprave

Prepravný dopyt po prímestskej autobusovej doprave vo všeobecnosti závisí od viacerých faktorov, ktorými môžu byť:

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 verejnú osobnú dopravu);

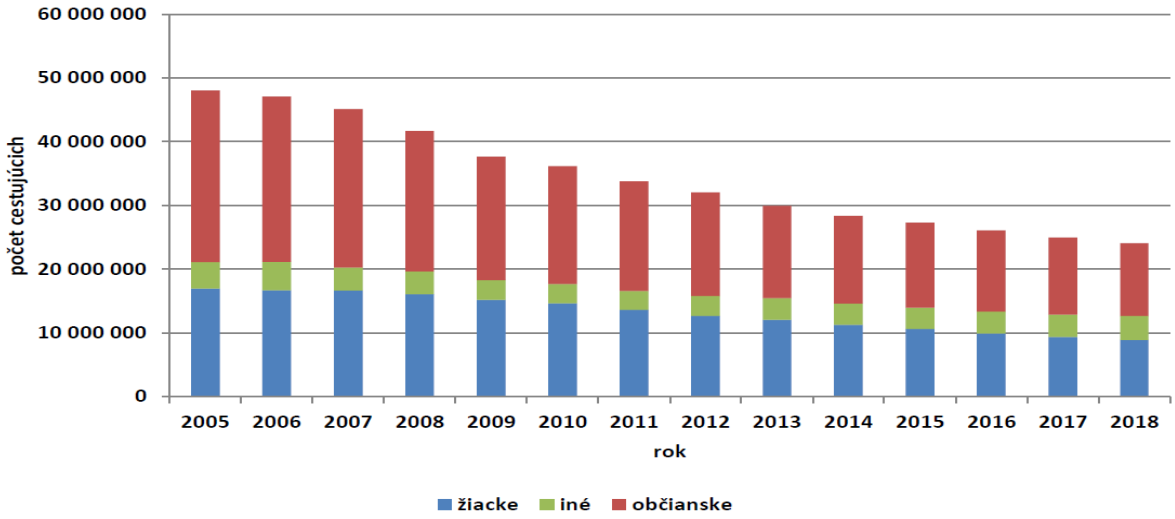
d) výška cestovného (zvyšovanie úrovne cestovného obvykle znamená úbytok počtu cestujúcich, v dôsledku čoho predpokladaný nárast tržieb z titulu vyššieho cestovného nevyvoláva adekvátny nárast týchto tržieb).

Ukazovateľom dopytu môže byť počet prepravených cestujúcich, ide o dostupné a sledované štatistické údaje. Výkony autobusovej dopravy v ostatných rokoch výrazne klesajú, týka sa to všetkých skupín cestujúcich. Mení sa tiež výrazne proporcionalita štruktúry dopytu z hľadiska skupín cestujúcich, resp. druhu cestovného. Pokles dopytu po službách autobusovej dopravy je kompenzovaný rastom výkonov individuálnej automobilovej dopravy.

Tab. 102 Počet prepravených osôb za obdobie rokov 2005 až 2018 v ŽSK

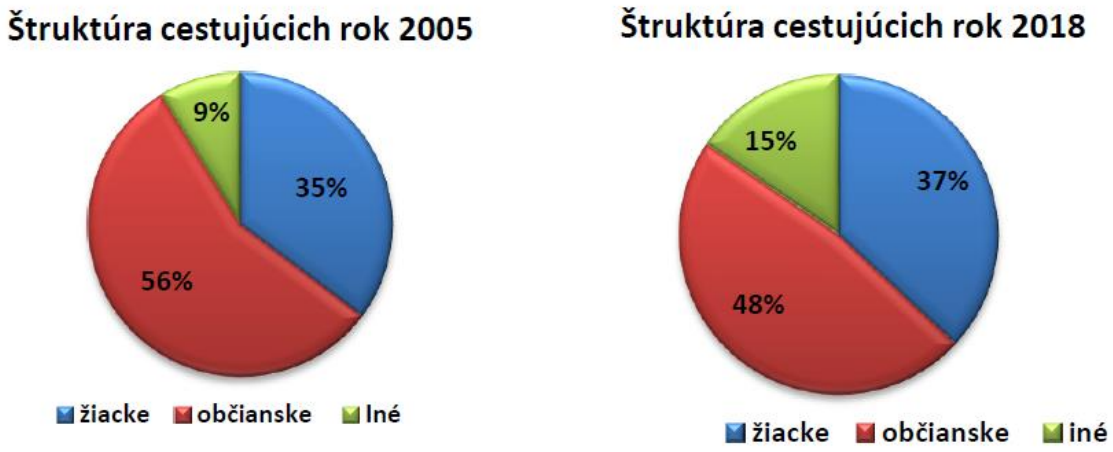
Obdobie (rok)	**Žiacke**	**Občianske**	**Iné**	**Spolu**
2005	16 934 000	26 952 000	4 163 000	48 022 000
2006	16 688 000	25 946 377	4 445 623	47 080 000
2007	16 657 000	24 862 642	3 597 358	45 117 000
2008	16 063 000	22 001 459	3 570 541	41 635 000
2009	15 164 000	19 391 736	3 098 264	37 654 000
2010	14 639 000	18 470 843	3 027 157	36 137 000
2011	13 590 000	17 201 059	2 994 941	33 786 000
2012	12 634 000	16 212 360	3 170 640	32 017 000
2013	12 038 033	14 502 601	3 385 366	29 926 000
2014	11 254 417	13 739 777	3 337 806	28 332 000
2015	10 622 437	13 349 753	3 353 853	27 326 043
2016	9 871 045	12 726 571	3 474 192	26 071 808
2017	9 360 619	12 084 439	3 497 793	24 942 851
2018	8 897 904	11 466 703	3 729 256	24 093 863
Úbytok v absolútnej hodnote (2018 - 2005)	**- 8 036 096**	**- 15 485 297**	**- 433 744**	**-23 928 137**
celkový index poklesu	**52,54 %**	**42,54 %**	**89,58 %**	**50,17 %**

Zdroj: [3]



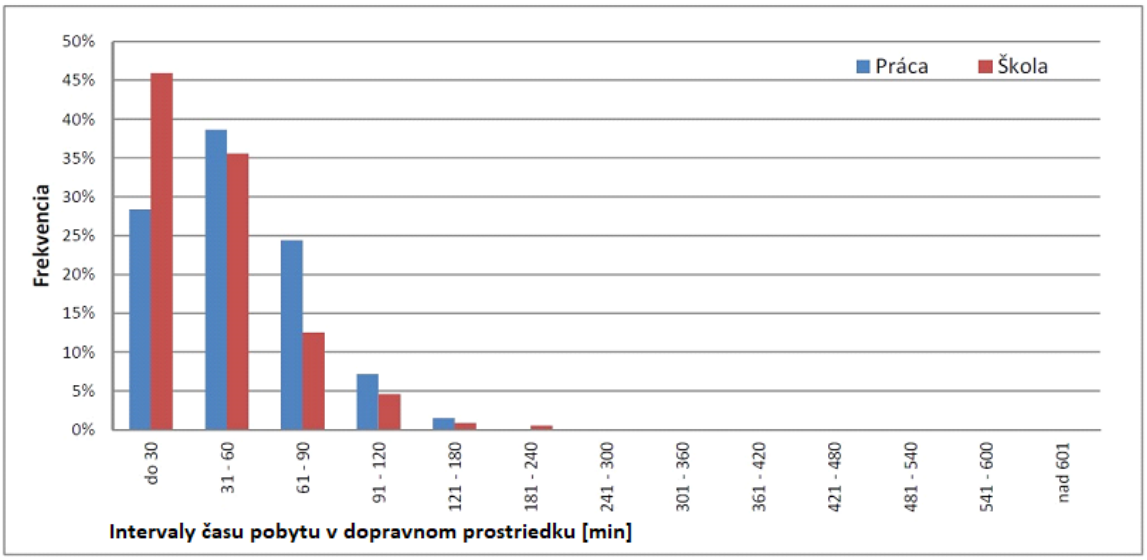
Obr. 72 Počet prepravených cestujúcich za obdobie rokov 2005 až 2018 za ŽSK [3]

Taktiež je potrebné konštatovať, že sa mení aj štruktúra cestujúcich. Z roka na rok stúpa percento zľavnených cestujúcich, teda cestujúcich využívajúcich rôzne druhy osobitného cestovného.



Obr. 73 Štruktúra cestujúcich v roku 2005 a v roku 2018 za ŽSK [3]

Presné smerovanie ciest z nástupnej zastávky na výstupnú zastávku prímestskej autobusovej dopravy je spracované podľa druhu cestovného lístka pre vstupy do dopravného modelu na základe dát poskytnutých od dopravcov SAD Žilina, a.s. a ARRIVA Liorbus, a.s. Na obrázku 74 je v grafe percentuálne vyjadrený čas pobytu cestujúcich v dopravných prostriedkoch pri dochádzaní za prácou a do školy.



Obr. 74 Čas pobytu cestujúcich v dopravných prostriedkoch pri dochádzaní za prácou a do školy [1]

V rámci dodávky riešenia multimodálnych dopravných vzťahov v dopravných systémoch bol realizovaný prieskum autobusovej dopravy na autobusových staniciach v Slovenskej republike. Vo vzťahu k Žilinskému samosprávnemu kraju sú následne uvedené vybrané výstupy z prieskumu. [13]

Súhrn dopravného správania na autobusovej stanici Žilina:

- 30% ciest sa opakuje denne, ďalších 13% sú cesty opakujúce sa po týždni;
- najčastejšie strávia cestujúci v dopravnom prostriedku 30 minút;
- podľa počtu etáp významne dominujú cesty jednoetapové - 80% opýtaných na svojej ceste neprestupuje, cca 18% opýtaných využije etapy 2 (tzn. cesta s prestupom).

Autobusová stanica Žilina slúži ako miesto cieľa dochádzania, to platí pre 67% opýtaných. Denná periodicita ciest však nie je dominantnou vlastnosťou cestujúcich. V 33% prípadov slúži stanica Žilina ako miesto u cesty, prípadne ako miesto prestupu na nadväzujúcu cestu.

Na autobusovej stanici dominuje regionálna doprava (99%) a diaľková autobusová doprava (1%). Rozmiestnenie zdrojov ciest zodpovedá zistenému priemernému cestovnému času aj vzdialenosti, pretože väčšina zdrojov ciest sa nachádza približne v okruhu doby jazdy do 30 minút.

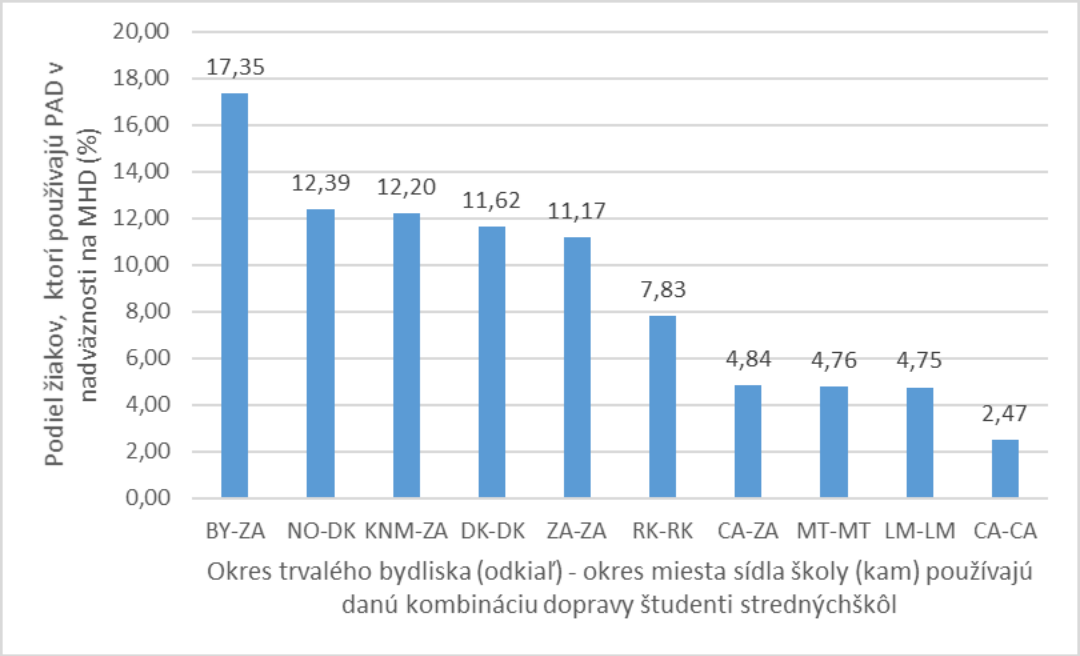
Demografický vývoj obyvateľstva nielen v SR determinuje dopyt cestujúcich po osobnej doprave. Veľký potenciál pre prepravu v súčasnosti predstavuje práve skupina žiakov a študentov. Ich preprava za vzdelaním je závislá od použitia služieb verejnej osobnej dopravy, pretože oni na rozdiel od iných skupín obyvateľstva nemajú možnosť nahradiť služby verejnej osobnej dopravy použitím osobného automobilu.

V roku 2015 bol pod záštitou Žilinského samosprávneho kraja realizovaný prieskum, za účelom identifikácie prepravných zvyklostí žiakov stredných škôl v Žilinskom kraji vo väzbe na riešenie projektu *Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK*. Na vyhodnotení výsledkov sa podieľala Žilinská univerzita v Žiline. Výskumom prepravných

zvyklostí bolo zisťované aj kombinované používanie niekoľkých druhov dopravy pre uspokojovanie prepravných potrieb študentov cestou do a zo školy, a to:

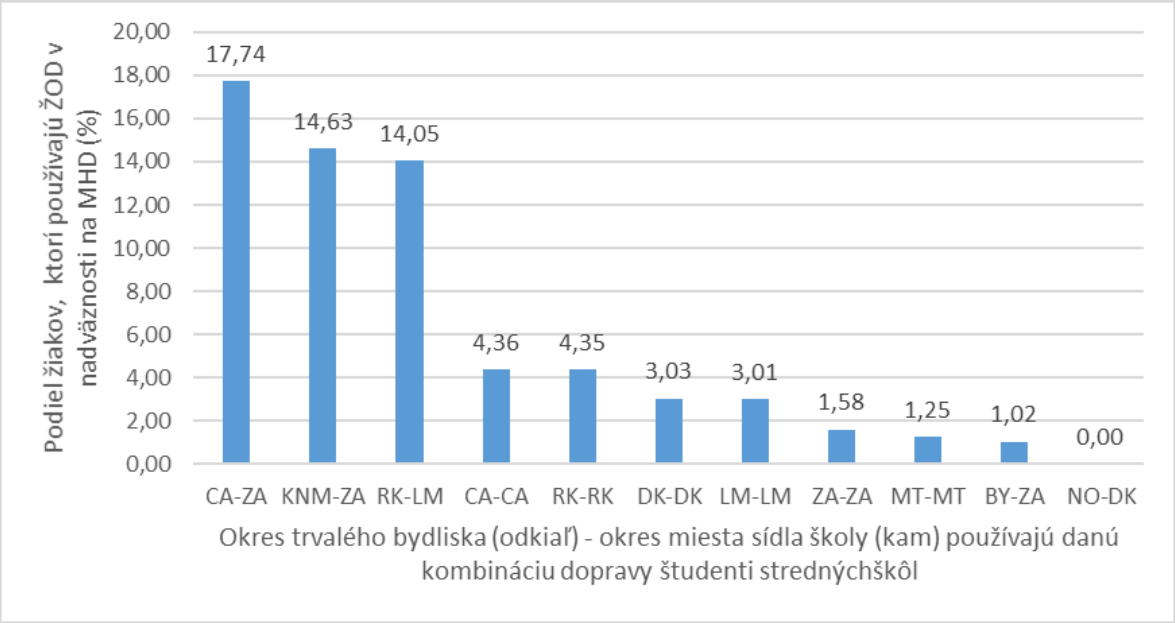
- kombinácia použitia PAD a MHD (nemohla sa vyskytovať možnosť ŽD),
- kombinácia použitia ŽD a MHD (nemohla sa vyskytovať možnosť PAD),
- kombinácia použitia PAD, ŽD a MHD súčasne.

Na Obr. 75 sú znázornené percentuálne podiely žiakov stredných škôl, ktorí používajú pre prepravu do a zo školy kombináciu prímestskej autobusovej dopravy a MHD, ide o zostupné zoradenie.



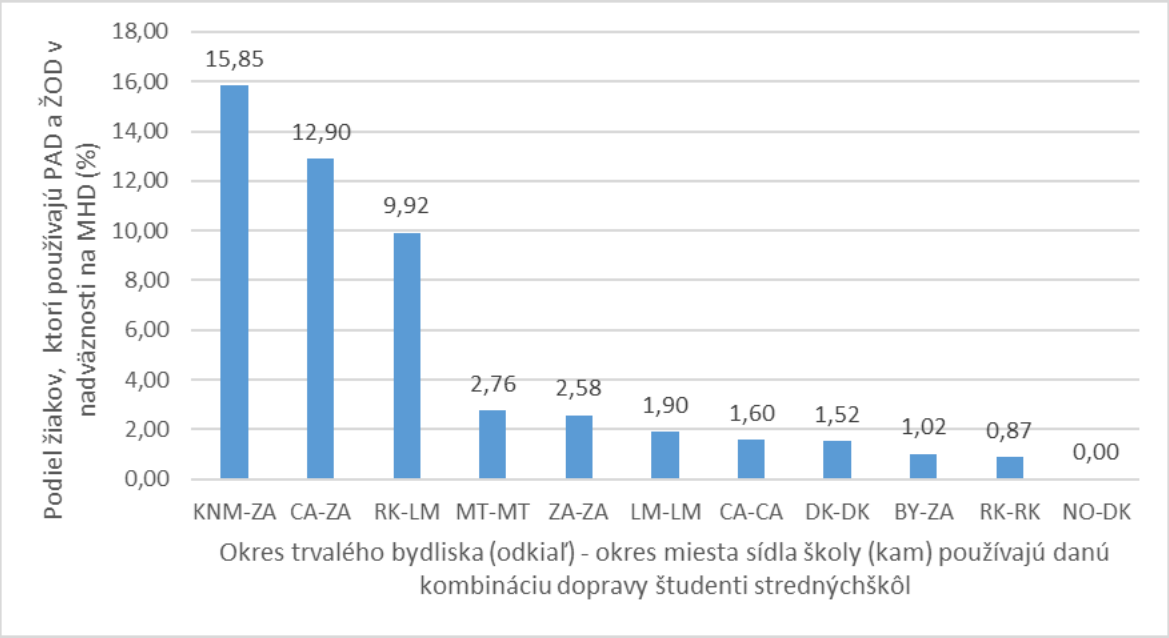
Obr. 75 Podiel žiakov, ktorí používajú prímestskú autobusovú dopravu v nadväznosti na MHD [12]

Obr. 76 obsahuje percentuálne podiely žiakov stredných škôl, ktorí používajú pre prepravu do a zo školy kombináciu železničnej osobnej dopravy a MHD, ide o zostupné zoradenie.



Obr. 76 Podiel žiakov, ktorí používajú železničnú dopravu v nadväznosti na MHD [12]

Obr. 77 znázorňuje percentuálne podiely žiakov stredných škôl, ktorí používajú pre prepravu do a zo školy kombináciu železničnej osobnej dopravy, prímestskej autobusovej dopravy a MHD súčasne, ide o zostupné zoradenie.



Obr. 77 Podiel žiakov, ktorí používajú prímestskú autobusovú dopravu a železničnú dopravu v nadväznosti na MHD [12]

Identifikácia faktorov dopytu, poznanie miery ich vplyvu ako aj poznanie prepravných zvyklostí skupín obyvateľov môže slúžiť aj pre zostavenie viackriteriálnych modelov pre odhad a prognózovanie dopytu v budúcnosti.

2.2.3.2 Analýza dopytu po mestskej hromadnej doprave

Výkony vo verejnom záujme na linkách mestskej hromadnej dopravy objednávajú jednotlivé mestá. Linky spravidla neprekračujú hranice mesta, ktoré si výkony objednáva. Mestskú hromadnú dopravu v Žiline zabezpečuje Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. od 1.11.1993. Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. je spoločnosťou, v ktorej má mesto Žilina 100% podiel.

K 1.9.2019 mal podnik 271 zamestnancov. Vo svojom vozidlovom parku má 42 trolejbusov a 40 autobusov. Prevádzka mestskej hromadnej dopravy je vykonávaná na 8 trolejbusových a 11 autobusových linkách. Denné dopravné výkony predstavujú nasledovný počet kilometrov:

v pracovný deň: Trolejbusy - 5 810 km

Autobusy - 5 943 km

v sobotu-nedeľu: Trolejbusy - 3 421 km

Autobusy - 2 786 km

Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. je jedným z dopravcov, ktorí zabezpečujú prepravu zamestnacov spoločnosti KIA motors Slovakia, MOBIS Slovakia a ďalších pridružených spoločností do ich výrobných závodov v Tepličke nad Váhom. Na tieto účely slúžia zamestnanecké autobusové linky číslo 25 a 35.

Súčasná sieť autobusových liniek MHD Žilina má dĺžku 59,55 km a sieť trolejbusových liniek 22,3 km. Za najviac vyťažené linky môžeme považovať trolejbusové linky číslo 4, 14, 7 a 6.

Trolejbusové linky

1	DPMŽ-Železničná stanica-Nemocnica-VL-SO-HL-DPMŽ	**6**	Hájik-Žel.st.-Nemocnica-OC Dubeň-Vlčince a späť
3	Solinky-Bôrik-Železničná stanica-Nemocnica-Solinky	**7**	Hájik-Závodie-Hliny-Solinky-UNIZA-Vlčince a späť
4	Vlčince-Košická-Žel.st.-HL-SO-UNIZA-Vlčince	**14**	Vlčince-UNIZA-Solinky-Hliny-Železničná stanica-Vlčince

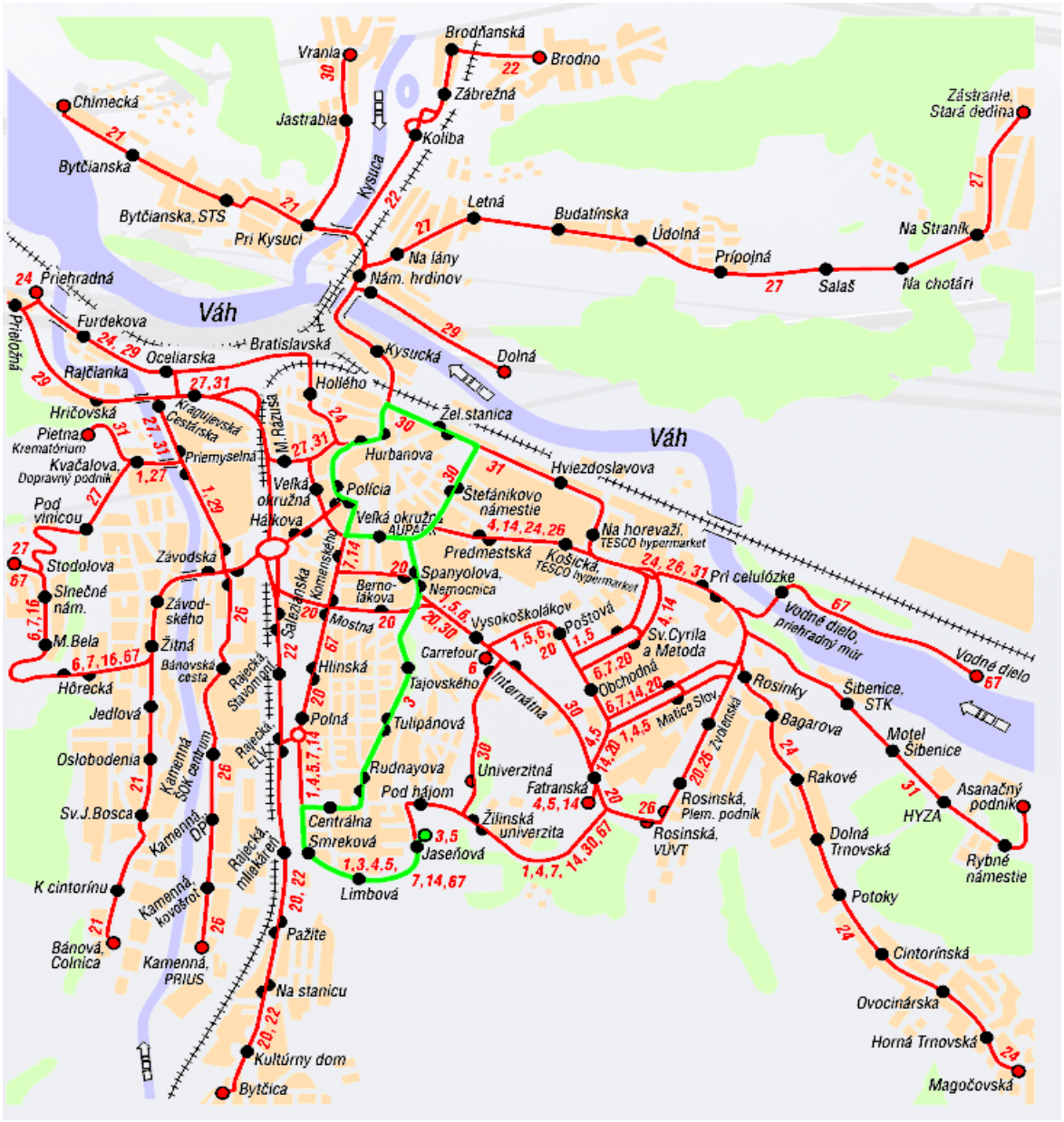
5	VL-Nemocnica-Veľká okružná, AUPARK-HL-SO a späť	**16**	Hájik-Závodie-Veľká okružná, AUPARK-centrum-Hájik

Autobusové linky

20	Bytčica-Rajecká-Vlčince-Rajecká-Bytčica	**27**	Hájik-centrum-Budatín-Zádubnie-Zástranie a späť
21	Považský Chlmec-Budatín-Závodie-Bánová, colnica a späť	**29**	Žilinská Lehota-Priemyselná-centrum-Budatín a späť
22	Bytčica-Rajecká-Žel.st.-Budatín-Brodno a späť	**30**	Vranie-Budatín-Železničná stanica-UNIZA a späť
24	Trnové-Rosinky-centrum-Strážov a späť	**31**	Mojšová Lúčka-centrum-Nový cintorín a späť
26	Kamenná-Závodie-centrum-Rosinská, VÚVT a späť	**67**	Hájik-Závodie-Hliny-Solinky-Vlčince-Vodné dielo a späť

Nočná linka

50	Železničná stanica-Vlčince-Solinky-Hliny-Hájik a späť		



Obr. 78 Súčasný plán liniek MHD Žilina [24]

Analýza dopytu je realizovaná na základe poskytnutých zdrojových údajov o počtoch jázd podľa druhov cestovných lístkov (CL) dopravcom DPMŽ, s. r. o. za obdobie rokov 2010 až 2019, konkrétne podľa jednorazových CL, predplatných CL a SMS CL. Dopravca DPMŽ, s. r. o. vedie štatistiku o dopyte cestujúcich vyjadrenú počtom jázd podľa jednorazových CL, predplatných CL a od roku 2010 aj SMS CL. Štatistika je vedená podľa druhu CL, pričom pre ňu platí, že uvažovaný počet predaných CL zodpovedá počtu jázd pre konkrétny druh cestovného lístka. Prehľad jázd podľa druhu použitého CL je spracovaný v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 103 Počet jázd v MHD podľa druhu CL v rokoch 2010 až 2019 (ks)

Rok	Jednorazové CL	Predplatné CL	SMS CL	Spolu
2010	5 891 275	5 314 270	86 234	11 291 779
2011	5 638 497	5 179 970	112 489	10 930 956
2012	5 294 598	5 228 530	141 144	10 664 272
2013	5 160 324	5 306 880	164 421	10 631 625
2014	5 134 562	5 328 010	173 650	10 636 222
2015	5 125 518	5 706 941	182 801	11 015 260
2016	5 120 480	6 099 259	191 224	11 410 963
2017	4 693 402	6 760 354	196 483	11 650 239
2018	3 949 093	7 908 820	195 203	12 053 116
2019	3 789 025	8 164 073	211 859	12 164 957

Zdroj: [10]

Uvedený nárast počtu cestujúcich od roku 2015 spôsobilo postupné zavádzanie bezplatnej dopravy pre jednotlivé skupiny obyvateľov mesta.

Trend nárastu IAD je možné pozorovať aj v centrálnej oblasti mesta Žilina, kde sa počas dopravných špičiek vytvárajú rozsiahle kongescie spôsobujúce zdržania nielen cestujúcim IAD, ale aj vozidlám mestskej hromadnej dopravy prepravujúcim niekoľkonásobne väčší počet cestujúcich. V meste Žilina nie sú vytvorené žiadne vyhradené jazdné pruhy pre vozidlá MHD. Keďže v dnešnej dobe je kladený veľký dôraz na rýchlosť premiestnenia, MHD sa javí ako pomalší spôsob prepravy a teda pre cestujúcich menej atraktívny. Skutočnosť je ovplyvnená charakterom pohybu vozidiel mestskej dopravy, ktoré musia zastavovať na zastávkach, čím je ich priemerná rýchlosť nižšia ako rýchlosť osobných automobilov. Ďalším negatívnym vplyvom na rýchlosť vozidiel MHD sú jej časové straty, z ktorých výraznú časť tvoria zdržania vozidiel MHD na svetelne riadených križovatkách, ktorých rozsah sa zvyšuje priamoúmerne s nárastom intenzity osobných vozidiel.

Riešením uvedenej situácie by mohlo byť aj zavedenie prvkov preferencie MHD, čím sa zaoberá aj strategický dokument mesta Žilina - *Strategický plán rozvoja mesta Žilina do roku 2025,* v rámci ktorého je medzi strategické ciele zaradené aj vybudovanie systému aktívnej podmienenej preferencie MHD na križovatkách riadených svetelnou signalizáciou. Hlavným cieľom preferencie, ktorý vyplýva z uvedeného strategického dokumentu je predovšetkým zabezpečenie plynulého prejazdu vozidiel MHD križovatkami a teda eliminácia prípadov, kedy vozidlá krátko pred vstupom do križovatky dostanú červený signál „Stoj!“.

V súčasnosti sa realizuje pilotný projekt pre preferenciu vozidiel MHD na vybraných svetelne riadených križovatkách v meste.

2.2.3.3 Analýza dopytu po železničnej osobnej doprave

Analýza skutočného dopytu po železničnej osobnej doprave je vykonaná na základe údajov o prepravených osobách.

V Tab. 104 sú porovnané počty prepravených osôb v rámci ŽSK a medzi ŽSK a ostatnými samosprávnymi krajmi. Najväčší počet prepravených cestujúcich je v rámci ŽSK a to 6 713 812 za rok 2019, z čoho vyplýva, že železničná osobná doprava je v rámci regionálnej dopravy veľmi dôležitá. Druhý najväčší počet prepravených osôb je medzi Žilinským a susediacim Trenčianskym samosprávnym krajom. Počet nástupov a výstupov v TSK za rok 2019 je spolu 1 200 713.

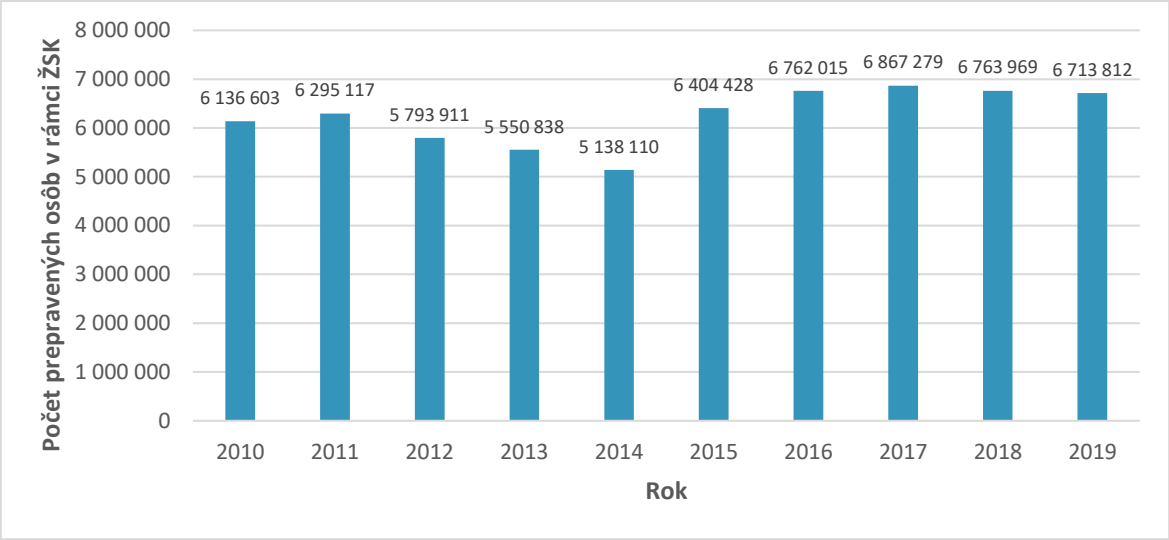
Tab. 104 Počet prepravených cestujúcich v železničnej doprave vo vzťahu k ŽSK podľa nástupu a výstupu za roky 2015 – 2019

Kraj nástupu	Kraj výstupu	2015	2016	2017	2018	2019
Žilinský	Bratislavský	383 282	364 198	456 803	481 745	498 159
Žilinský	Trnavský	135 768	142 517	150 867	157 393	166 347
Žilinský	Trenčiansky	522 228	547 737	561 141	581 198	602 096
Žilinský	Nitriansky	51 143	47 545	45 882	43 006	43 813
Žilinský	Žilinský	6 404 428	6 762 015	6 867 279	6 763 969	6 713 812
	z toho ŽRID	137 274	116 678	111 268	110 134	160 481
Žilinský	Banskobystrický	289 724	295 432	284 023	286 386	262 641
Žilinský	Prešovský	278 971	277 211	297 803	305 632	307 589
Žilinský	Košický	192 703	185 467	217 638	222 152	231 227
Bratislavský	Žilinský	385 008	370 102	463 293	490 265	505 624
Trnavský	Žilinský	141 291	148 199	157 510	164 746	173 506
Trenčiansky	Žilinský	517 443	547 524	553 539	578 022	598 617
Nitriansky	Žilinský	50 678	49 046	46 675	43 024	43 074
Banskobystrický	Žilinský	291 164	297 148	282 095	281 885	260 461
Prešovský	Žilinský	276 464	276 514	292 462	299 557	303 300
Košický	Žilinský	190 858	180 171	214 621	217 195	225 600

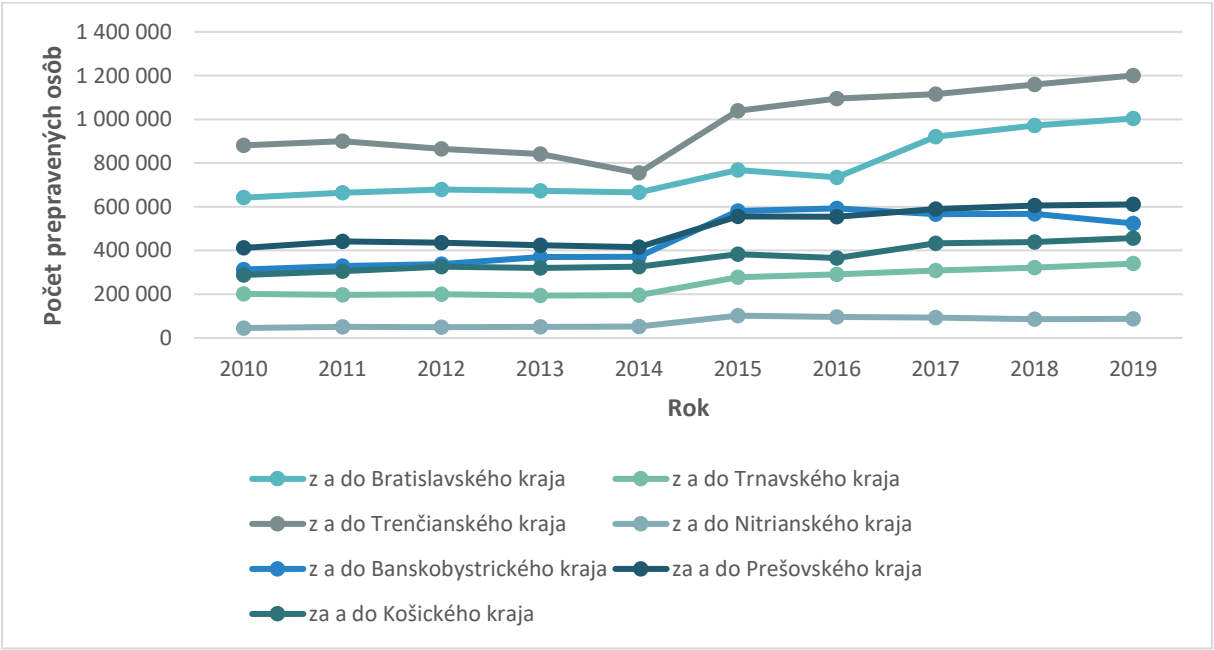
** = ŽRID 2019 vrátane dopočtu cestujúcich s BP*

Zdroj:[11]

Dopyt po železničnej osobnej doprave v rámci ŽSK a medzi ŽSK a ostatnými samosprávnymi krajmi mal v období od roku 2011 do konca roku 2014 klesajúcu tendenciu. Od roku 2015 zaznamenávame nárast počtu prepravených osôb v železničnej osobnej doprave, ktorý spôsobilo zavedenie bezplatnej prepravy v novembri 2014. Grafické znázornenie počtu prepravených osôb v rámci ŽSK a medzi ŽSK a ostatnými samosprávnymi krajmi za obdobie 2010 – 2019 je uvedené na Obr. 79 a Obr. 80.

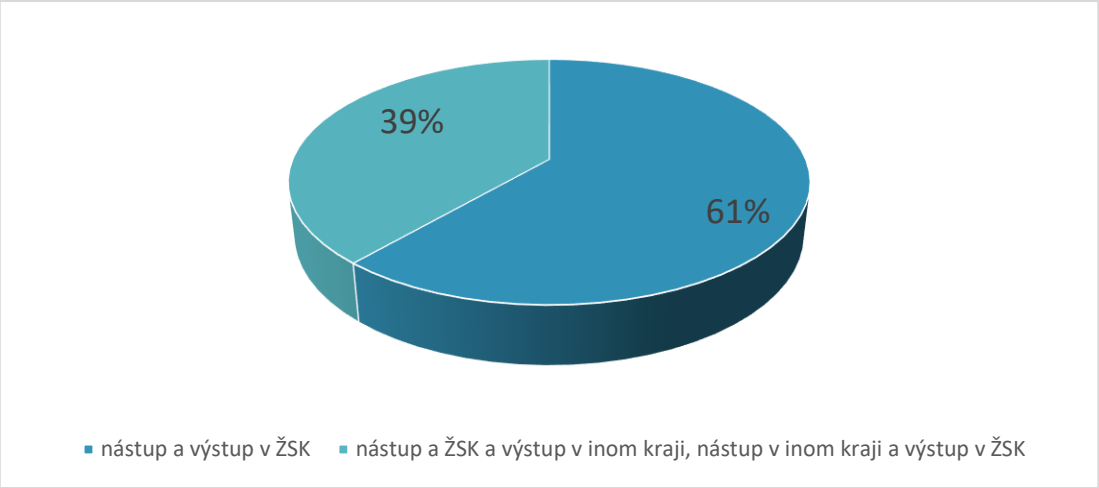


Obr. 79 Vývoj počtu prepravených osôb v rámci ŽSK za obdobie 2010 – 2019 [spracované autorom na základe: 1,2,11]



Obr. 80 Vývoj počtu prepravených osôb medzi ŽSK a ostatnými krajmi za obdobie 2010–2019 [spracované autorom na základe: 1,2,11]

Dopyt po železničnej osobnej doprave v rámci ŽSK (nástup aj výstup v ŽSK) predstavoval v roku 2019 podiel 61 %, preprava s nástupom v ŽSK a výstupom v inom kraji a preprava s výstupom v ŽSK a nástupom v inom kraji predstavovala 39 % z celkového vnútroštátneho dopytu po železničnej osobnej doprave v ŽSK.



Obr. 81 Štruktúra vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy v ŽSK za rok 2019 [Spracované autorom na základe: 11]

V Tab.105 sú uvedené počty prepravených osôb ZSSK na jednotlivých traťových úsekoch v ŽSK za roky 2017 – 2019. Uvedené údaje nezahŕňajú v IC vlakoch a cestujúcich na režijné preukazy. Na železničnej trati Žilina - Rajec platia dva tarifné systémy a to ZSSK a ŽRIDS (Žilinský regionálny integrovaný dopravný systém). Cestujúci s nárokom na bezplatnú prepravu (BP) nemusia zakupovať cestovný lístok, stačí sa preukázať preukazom na bezplatnú prepravu, preto nie sú štatisticky evidovaní. Podiel bezplatnej prepravy ako aj celkový počet cestujúcich na tejto trati nie je možné z dostupných zostáv určiť.

Z uvedených údajov vidíme, že najväčší počet cestujúcich sa prepravuje na traťovom úseku Žilina – Liptovský Mikuláš, za ním nasleduje traťový úsek Plevník – Drienové – Žilina, Liptovský Mikuláš – Štrba, Žilina – Čadca Gr., Vrútky – Horná Štubňa a ostatné traťové úseky.

Tab. 105 Počet prepravených cestujúcich v železničnej doprave na traťových úsekoch ŽSK za roky 2017-2019

		Počet prepravených cestujúcich								
		2017			2018			2019		
		ZoDSVZ	ZoDSVZ BP	podiel BP (%)	ZoDSVZ	ZoDSVZ BP	podiel BP (%)	ZoDSVZ	ZoDSVZ BP	podiel BP (%)
120	Plevník-Drienové-Žilina	3 767 279	2 137 452	56,74	3 783 363	2 127 759	56,24	3 925 594	2 144 630	54,63
126	Žilina-Rajec (predajné systémy ZSSK)	64 243	26 594	41,4	62 477	19 769	31,62	113 405	70 873	62,48
126	Žilina - Rajec (predajné automaty ŽRIDS)	111 268	-	-	110 134	-	-	160 481	-	-
1271	Žilina-Čadca Gr.	2 791 913	1 732 657	62,06	2 406 100	1 353 744	56,26	2 413 269	1 338 647	55,47
128	Čadca-Makov	637 535	459 572	72,09	502 139	330 689	65,85	463 923	296 157	63,83
1291	Čadca-Skalité Gr.	392 844	267 699	68,14	327 444	191 276	58,40	313 290	176 804	56,42
145	Sklené pri Handlovej-Horná Štubňa	174 298	126 344	72,49	163 002	113 434	69,56	163 051	109 222	66,96

1702	Vrútky-Horná Štubňa	2 051 599	1 234 854	60,19	1 875 737	1 079 804	57,57	1 801 030	1 028 567	57,11
1802	Žilina-Liptovský Mikuláš	6 448 597	3 660 605	56,77	6 069 473	3 320 247	54,70	6 139 415	3 270 579	53,27
1805	Liptovský Mikuláš-Štrba	2 799 266	1 690 146	60,38	2 727 079	1 606 409	58,90	2 781 838	1 596 171	57,38
1811	Kraľovany-Trstená	720 494	531 843	73,82	585 479	407 759	69,64	568 265	389 284	68,50

Legenda: ZoDSVZ – zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme; BP- bezplatná preprava

Zdroj:[11]

V Tab. 106 je uvedené porovnanie počtu vybavených cestujúcich a prepravného výkonu za roky 2018 a 2019. Na traťovom úseku Žilina – Rajec došlo v roku 2019 k zmene metodiky výpočtu počtu prepravených cestujúcich a prepravného výkonu (rok 2018 nezahŕňa bezplatnú prepravu, v roku 2019 je zahrnutý domodelovaný počet cestujúcich, ktorí cestujú bezplatne), preto nie je možné zhodnotiť, či na tomto traťovom úseku došlo k medziročnému nárastu alebo poklesu prepravených cestujúcich a prepravného výkonu. Z ostatných traťových úsekov zaznamenávame najväčší medziročný nárast počtu prepravených cestujúcich ako aj prepravného výkonu na traťovom úseku Plevník – Drienové – Žilina.

Tab. 106 Porovnanie počtu vybavených cestujúcich a prepravného výkonu za roky 2018 a 2019

Číslo trate	**Traťový segment**	**km**	**Počet vybavených cestujúcich**		**MRP počtu vybavených cestujúcich**	**Prepravný výkon v osobokm**		**MRP prepravného výkonu v osobokm**
			2018	**2019**		**2018**	**2019**	
120	Plevník-Drienové-Žilina	23	3 783 363	3 925 594	3,76%	82 395 740	85 801 911	4,13%
126	Žilina-Rajec* predajné systémy ZSSK	21	62 477	113 405	-	780 451	1 528 294	-
126	Žilina - Rajec - automaty ŽRIDS*	21	110 134	186 888	-	1 525 534	2 242 284	-
127	Žilina-Kysucké Nové Mesto	10	1 809 243	1 818 271	0,50%	17 451 390	17 603 907	0,87%
	Kysucké Nové Mesto-Čadca	20	1 746 696	1 761 466	0,85%	27 796 570	28 109 167	1,12%
	Čadca-Čadca Gr.	7	45 362	46 825	3,23%	278 084	284 490	2,30%
1271	Žilina-Čadca Gr.	37	2 406 100	2 413 269	0,30%	45 526 044	45 997 564	1,04%
1272	Žilina-Čadca	30	2 371 067	2 378 590	0,32%	45 247 960	45 713 074	1,03%
128	Čadca-Makov	26	502 139	463 923	-7,61%	6 081 369	5 762 097	-5,25%
129	Čadca-Skalité	14	326 694	312 976	-4,20%	3 091 325	2 907 647	-5,94%
	Skalité-Skalité Gr.	7	35 404	31 376	-11,38%	73 619	62 485	-15,12%
1291	Čadca-Skalité Gr.	21	327 444	313 290	-4,32%	3 164 944	2 970 132	-6,16%
145	Sklené pri Handlovej-Horná Štubňa	6	163 002	163 051	0,03%	974 856	975 414	0,06%
1702	Vrútky-Horná Štubňa	39	1 875 737	1 801 030	-3,98%	39 983 519	38 720 260	-3,16%
1802	Žilina-Liptovský Mikuláš	83	6 069 473	6 139 415	1,15%	276 510 122	282 737 048	2,25%
1805	Liptovský Mikuláš-Štrba	39	2 727 079	2 781 838	2,01%	95 536 929	98 006 414	2,58%
1807	Žilina-Štrba	122	6 556 286	6 617 761	0,94%	372 047 051	380 743 462	2,34%
1811	Kraľovany-Trstená	56	585 479	568 265	-2,94%	12 563 430	12 342 083	-1,76%

126 v sume za rok 2019 sú domodelovaní aj bezplatní cestujúci*

Zdroj:[11]

Dopyt po železničnej osobnej doprave je ovplyvňovaný viacerými faktormi. Pri skúmaní vývoja počtu potenciálnych cestujúcich v regionálnej železničnej doprave je potrebné analyzovať vzťahy a väzby dopravy na makroekonomické a sociálne okolie v danom regióne. Výsledky nemožno absolutizovať, ale treba ich posudzovať komplexne.

Vývoj dopytu po železničnej regionálnej osobnej doprave ovplyvňujú tieto sociálno-ekonomické faktory:

- legislatíva v oblasti zabezpečenia dopravnej obsluhy regiónu,
- podpora ekologickej dopravy priamymi a nepriamymi ekonomickými nástrojmi,
- stav a kvalita dopravnej infraštruktúry,
- stav koordinácie dopravných systémov v regióne,
- ekonomický rozvoj regiónu,
- demografický vývoj.

Významný podiel na raste výkonov v regionálnej železničnej osobnej dopravy má zavádzanie integrovaných dopravných systémov, hlavne na reláciách, kde dochádza ku kongesciám v čase dopravných špičiek. Nezanedbateľným faktorom je demografická situácia regiónu.

Kde je železnica efektívnou alternatívou osobnej dopravy, dopravná ponuka (frekvencia spojov) by sa nemala riadiť len existujúcim dopytom, ale aj primeraným potenciálnym dopytom odhadnutým na základe prevádzky a frekvencie. Toto by malo cestujúcemu v každom okamihu garantovať atraktívnu kvalitu, zníženie cestovného času a tiež prehľadnosť cestovných poriadkov.

Vývoj počtu cestujúcich regionálnou železničnou dopravou v Žilinskom samosprávnom kraji bude závisieť od:

- postupu zavádzania integrovaného dopravného systému v ŽSK,
- rozsahu zmien organizácie prepravy na jednotlivých tratiach IDS ŽSK,
- výšky cestovného v železničnej doprave, resp. v IDS ŽSK,
- regulácie cestovného, zliav a výhod cestujúcich a komerčnej politiky ZSSK,
- vytvorenia dostatočnej ponuky vlakových spojení,
- účinnosti opatrení ZSSK na udržanie a zvýšenie počtu cestujúcich,
- hospodárskeho vývoja ŽSK,
- vývoja cestovného ruchu v ŽSK,
- celkového prírastku obyvateľstva v okolí väčších sídelných aglomerácií ŽSK,
- vplyvu výšky parkovacích poplatkov, najmä v mestách Žilina a Martin,
- počtu cestujúcich ochotných prejsť z individuálnej automobilovej dopravy na železničnú dopravu,
- počtu cestujúcich ochotných prejsť z regionálnej a prímestskej autobusovej dopravy na železničnú dopravu,
- rozhodnutí cestujúcich akceptovať ponuku kratšieho prepravného času, vyššieho komfortu a lepších služieb novými železničnými koľajovými vozidlami,
- rozsahu migrácie obyvateľstva ŽSK za prácou a do škôl,
- kvality dopravných prostriedkov železničnej regionálnej dopravy.

2.3 Dopravný model súčasnej celkovej deľby prepravnej práce

Dopravný model ŽSK je multimodálny, ktorý posudzuje viac než jeden druh dopravy a reflektuje tak na zmeny prepravného dopytu v dôsledku konkurencie medzi jednotlivými druhmi dopravy.

Takto definovaný dopravný model umožňuje modelovanie prepravného dopytu v závislosti na počte obyvateľov, demografickej štruktúre, množstve pracovných príležitostí v regióne, kvalite dopravného spojenia v regióne a stupni saturácie komunikačnej siete.

Dopravný model je spracovaný dopravno-plánovacím programovým balíkom PTV-VISION od spoločnosti PTV Karlsruhe. Skladá sa z modelu dopravného dopytu (dopytový model), ktorý predstavuje matice medzioblastných dopravných vzťahov pre jednotlivé druhy dopravy a z modelu dopravnej ponuky (ponukový model), ktorý obsahuje parametrizovanú komunikačnú sieť vrátane liniek hromadnej dopravy.

Multimodálny model porovnáva ponuku jednotlivých druhov dopravy prostredníctvom ukazovateľa generalizovaných nákladov cesty. V prípade osobnej dopravy tento ukazovateľ kombinuje údaje o cestovnom čase (obvykle zahŕňa tiež čakanie na spoj a čakanie na začiatok následnej aktivity), prestupoch, mýtnom, cestovnom vo verejnej doprave a poplatkoch a nákladoch v individuálnej doprave.

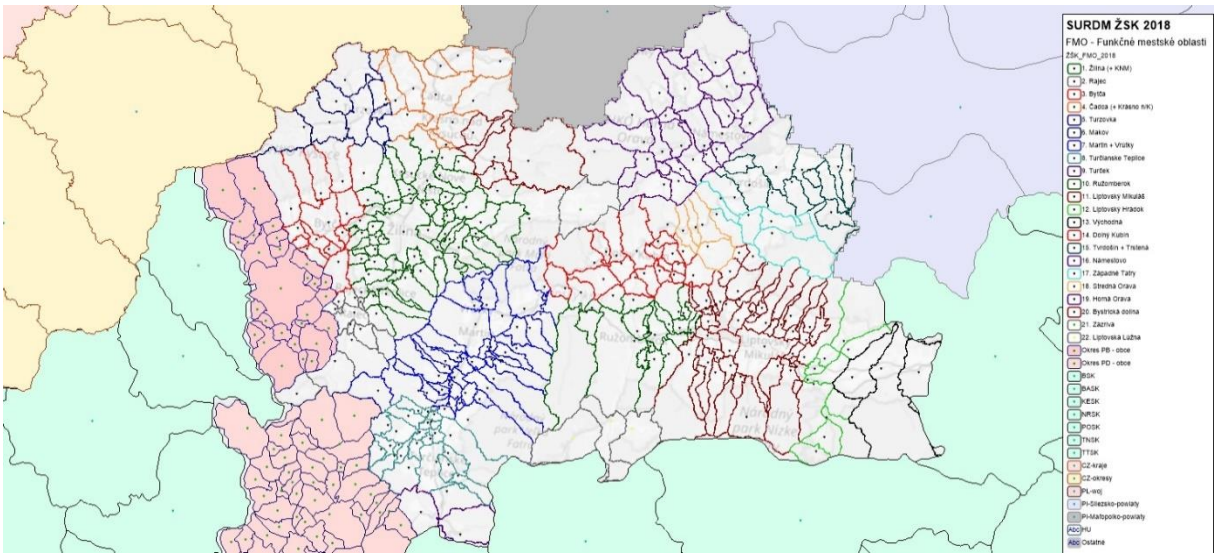
Z pohľadu metodického prístupu modelovania ciest je dopravný model ŽSK založený na reťazcoch ciest (tour.based). Základnou analytickou jednotkou tohto prístupu je reťazec ciest – jázd (Tour). Modeluje aktivity v priebehu dňa ako reťazce ciest – jednotlivých jázd, ktoré na seba chronologicky nadväzujú. Súbor aktivít uskutočnených v priebehu dňa môže byť rozdelený do niekoľkých reťazcov, ktoré sú však už navzájom nezávislé z hľadiska poradia a času.

Identifikácia vstupných veličín, prevzatie ich dát do modelu

1. Zonálne členenie

Celkový počet zón (okrskov) v dopravnom modeli je 635. Zóny sú v dopravnom modeli členené nasledovne:

- vnútorné dopravno-urbanistické okrsky,
- vonkajšie dopravno-urbanistické okrsky.



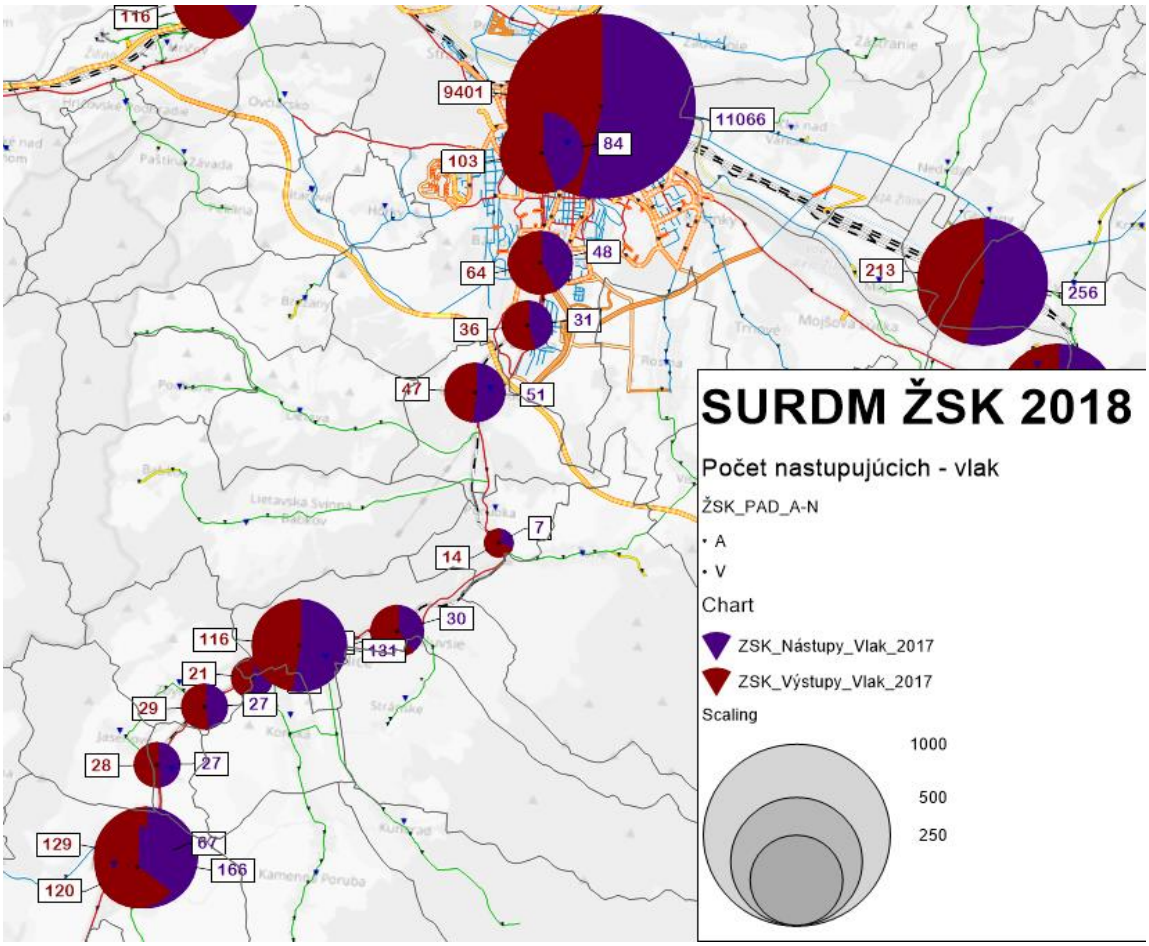
Obr. 108 Zonálne členenie Dopravného modelu ŽSK

2. Autobusová prímestská doprava

Prímestská autobusová doprava bola definovaná podľa aktuálnych trasovaní liniek dopravcov SAD Žilina, a.s. a ARRIVA LIORBUS, a.s. Poloha zastávok je určená GPS súradnicami. Z analýzy cestovných lístkov boli poskytnuté údaje o nástupoch a výstupoch cestujúcich na každej zastávke.

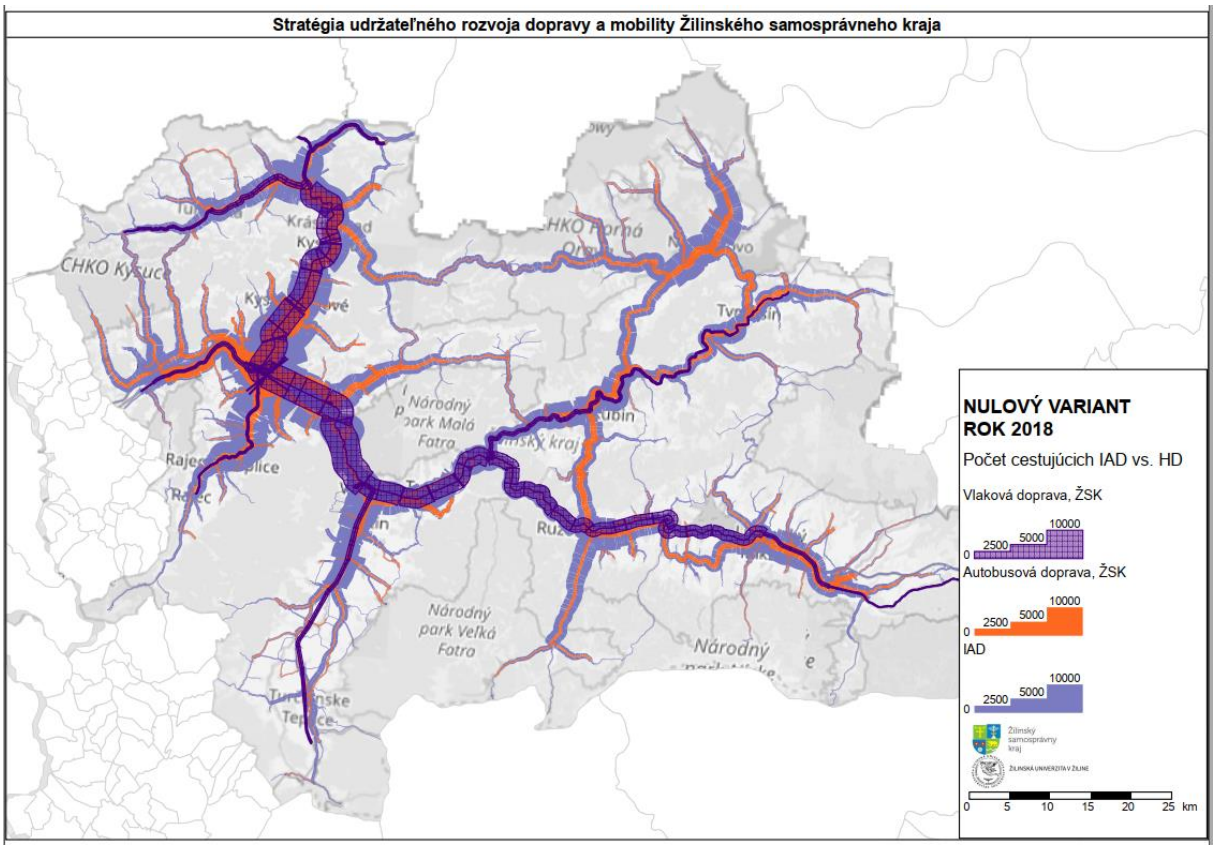
3. Železničná osobná doprava

Spoje železničnej osobnej dopravy boli prevzaté z aktuálnych cestovných poriadkov. Z analýzy cestovných lístkov boli poskytnuté údaje o nástupoch a výstupoch cestujúcich na každej železničnej stanici.



Obr. 109 Nástupy a výstupy cestujúcich na vlak v smere Žilina - Rajec

Uvedené údaje boli v Dopravnom modeli ŽSK použité pre kalibráciu modelu a správne nastavenie deľby prepravnej práce.



Obr. 110 Celková deľba prepravnej práce v ŽSK

ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV

[1] 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.

[2] Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému ŽSK, I. etapa riešenia projektu, spracovateľ: Žilinská univerzita v Žiline, 2015.

[3] Internetový zdroj: www.zilinskazupa.sk.

[4] Výkazy k vyúčtovaniu straty zo služieb vo verejnom záujme predkladané ŽSK dopravnými spoločnosťami.

[5] Interné materiály spoločnosti Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o.

[6] Internetový zdroj: www.slovakrail.sk.

[7] Internetový zdroj: www.railnet.sk.

[8] Internetový zdroj: www.cdb.sk.

[9] Plán dopravnej obslužnosti ŽSK, spracovateľ: Žilinská univerzita v Žiline v spolupráci s INPROP, s.r.o. Žilina a VUD, a.s. Žilina, 2008.

[10] Interné materiály spoločnosti Dopravný podnik mesta Žiliny, s.r.o.

[11] Interné materiály spoločnosti Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

[12] KONEČNÝ, V., BEREŽNÝ, R., TRNOVCOVÁ, M.: Výskum dopytu po autobusovej doprave a prepravných zvyklostí študentov stredných škôl v Žilinskom kraji. In: Perner´s Contacts. ISSN 1801-674, roč. 12, č. 1, s. 92-106.

[13] Prieskum autobusovej dopravy správa, Dodávka riešenia multimodálnych dopravných vzťahov v dopravných systémoch v podobe Dopravného modelu SR,AF&partners, zastúpená AFCITYPLAN s. r.o., Praha; KPM CONSULT a.s. Brno, september 2015

[14] Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020.

[15] Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II.

[16] Internetový zdroj: www.finstat.sk.

[17] Internetový zdroj: www.registeruz.sk.

[18] Internetový zdroj: www.krasnopark.sk.

[19] Internetový zdroj: www.priemyselneparkyslovenska.sk/sk/167/strecno/priemyselna-zona/112/priemyselny-park-strecno.

[20] Internetový zdroj: slovak.statistics.sk.

[21] Internetový zdroj: www.cvtisr.sk.

[22] Internetový zdroj: www.mindop.sk.

[23] Interné materiály Úradu ŽSK.

[24] Internetový zdroj: www.dpmz.sk.