

# ADVANCE

better planning, better cities



## Správa z auditu ADVANCE a akčný plán mobility pre mesto Žilina na roky 2014-2025

**Organizácia:**

Mestský úrad v Žiline  
Nám. obetí komunizmu 1  
011 31 Žilina

**Autori:**

Mgr. Dana Sitányiová, PhD.  
Mgr. Ľuboš Slebodník  
Ing. Ľubomír Mateček  
pracovná skupina ADVANCE

Žilina, september 2013

## Obsah

1	Úvod.....	5
2	Plány udržateľnej mestskej mobility (PUMM).....	7
2.1	Rozsah a účel plánu PUMM.....	7
2.2	Charakteristika prístupu plánu PUMM.....	8
2.3	Postup plánu PUMM.....	8
3	Projekt ADVANCE.....	10
3.1	Základná charakteristika.....	10
3.2	Celkové ciele auditu ADVANCE.....	12
4	Všeobecná charakteristika mesta Žilina.....	13
5	Situácia v doprave a strategické dokumenty mesta.....	14
5.1	Základný dopravný systém mesta Žilina.....	14
5.2	Údaje o vnútornej a vonkajšej doprave.....	16
5.3	Prognózy.....	19
5.4	Pešia doprava.....	21
5.5	Cyklistická doprava.....	22
5.6	Mestská hromadná doprava.....	23
5.7	Prímestská doprava.....	25
5.8	Zhrnutie.....	28
6	Audit ADVANCE v meste Žilina.....	30
6.1	Analýza a príprava.....	30
6.2	Výsledky hodnotenia auditu pre procesy.....	31
6.2.1	Počiatkové podmienky.....	31
6.2.2	Vízia a stratégia.....	33
6.2.3	Organizácia.....	34
6.2.4	Implementácia.....	35
6.2.5	Monitoring a hodnotenie.....	36
6.3	Výsledky hodnotenia auditu pre polia aktivít.....	39
6.3.1	Manažment parkovania.....	39
6.3.2	Dizajn uličného priestoru.....	41
6.3.3	Pešia doprava.....	42
6.3.4	Cyklistická doprava.....	43
6.3.5	Verejná doprava.....	44
6.3.6	Opatrenia súvisiace s IAD.....	45
6.3.7	Manažment mobility.....	46
6.3.8	Manažment nákladnej dopravy.....	48
6.4	Celkové hodnotenie.....	49
7	Stanovené priority.....	51
7.1	Priority pre procesy.....	51
7.2	Priority pre oblasti aktivít.....	52
7.2.1	Manažment parkovania a odstavovania vozidiel.....	52
7.2.2	Uličný priestor a utlmovanie dopravy.....	53
7.2.3	Pešia doprava.....	53
7.2.4	Cyklistická doprava.....	54
7.2.5	Verejná doprava.....	55
7.2.6	Opatrenia súvisiace s IAD.....	57
7.2.7	Manažment mobility.....	57
7.2.8	Manažment nákladnej dopravy.....	58

8	Akčný plán mobility pre mesto Žilina na roky 2014-2025 .....	59
8.1	Plán na roky 2014-2018 – procesy .....	59
8.2	Plán na roky 2019-2025 - procesy.....	61
8.3	Plán na roky 2014-2018 – polia aktivít.....	62
8.4	Plán na roky 2019-2025 – polia aktivít.....	66

## Zoznam skratiek a pojmov

- PUMM – plán udržateľnej mestskej mobility
- SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan (slovensky PUMM)
- GDP M Žilina – Generálny dopravný plán Mesta Žilina
- EÚ – Európska únia
- IEE – Intelligent Energy Europe (program Inteligentná energia Európa)
- ÚPN – M Žilina – Územný plán Mesta Žilina
- TEM – transeurópske magistrály
- TEN-T – transeurópska dopravná sieť
- ZAKOS – základný komunikačný systém
- CMZ – centrálna mestská zóna
- AGC – Európska dohoda o hlavných medzinárodných železničných tratiach
- AGTC – Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektov
- MHD – mestská hromadná doprava
- RPDI – ročný priemer denných intenzít
- DPMŽ – Dopravný podnik mesta Žilina
- SSC – Slovenská správa ciest
- IAD – individuálna automobilová doprava
- PZ SR – Policajný zbor Slovenskej republiky
- SAD – Slovenská autobusová doprava
- MULICA – (Moja ULICA) – dobrovoľné nezávislé občianske združenie
- ERDF – European Regional Development Fund (Európsky fond regionálneho rozvoja)
- SMS – Short Message Service (krátka textová správa)
- OS Android – platforma pre mobilné zariadenia
- JAVA – objektovo orientovaný programovací jazyk
- GPRS – General Packet Radio Service (mobilná dátová služba)
- PPP projekt – projekt verejno-súkromného partnerstva (Public Private Partnership)
- Park + Ride – záchytné parkovisko typu „zaparkuj a jazdi“
- Park + Bike – záchytné parkovisko typu „zaparkuj a choď na bicykli“
- Park & Go – záchytné parkovisko typu „zaparkuj a choď pešo“
- IDS – inteligentné dopravné systémy
- ŽUŽ – Žilinská univerzita v Žiline

## 1 Úvod

Súčasný stav mobility v mnohých slovenských mestách a obciach je charakterizovaný neustále sa zhoršujúcimi dopravnými, bezpečnostnými a environmentálnymi pomermi. V niektorých mestách začína zlyhávať obslužnosť a mestá už nie sú schopné zabezpečiť dobré podmienky pre prepravu osôb a dopravu tovarov a služieb. Prejavuje sa to najmä dopravnými zápchami, ktoré spôsobujú citeľné časové straty všetkých používateľov dopravných prostriedkov vrátane hromadnej dopravy, znečistením ovzdušia a následne záťažou pre celé obyvateľstvo. Ukazuje sa, aká je doprava dôležitá pre vlastnú funkčnosť mesta. Príčinou týchto problémov je predovšetkým enormný nárast automobilovej dopravy v posledných dvoch desaťročiach. Ale nie je to príčina jediná. Za týmto kritickým stavom treba hľadať viaceré problémy. Patria k nim: nesystémový prístup k riešeniu dopravných problémov v mestách, absencia základných nástrojov riešiacich mestskú mobilitu – zodpovedné a dôsledné územné plánovanie, nedostatočná legislatíva pre potrebné regulačné opatrenia v automobilovej doprave, nedostatočne personálne a materiálne vybavenie útvarov štátnej a verejnej správy, ktoré riadia a rozhodujú vo veciach dopravy a pod. Mobilita sa aj v Žiline stáva problémom. Zápchy v dopravnej špičke, problémy s parkovaním, nekvalitné chodníky pre chodcov, nevhodná infraštruktúra pre cyklistov, to všetko ovplyvňuje každodenný život občana.

### DEFINÍCIA

**Mobilita** (hybnosť) je najvšeobecnejším pojmom pri štúdiu priestorových pohybov. Zahŕňa všetky druhy priestorových pohybov, vrátane prechodných pohybov s rôznou periodicitou, za rôznym účelom, v rôznych smeroch, na rôzne vzdialenosti a rôznym spôsobom. V kontexte tohto dokumentu znamená pohyb osôb a tovarov s cieľom naplniť potreby jednotlivcov, skupín, organizácií a spoločnosti v meste a jeho okolí. Mobilita je bezrozmerná subjektívna veličina vychádzajúca z psychologických potrieb a fyzických možností každého jednotlivca. **Doprava** predstavuje prostriedok pre napĺňovanie potrieb mobility. Výraz doprava zhrňa všetky „nástroje“, pomocou ktorých sa môžu ľudia alebo tovary premiestňovať – dopravné prostriedky, infraštruktúru, energiu a pod.

Problematika mobility je veľmi rozsiahla, širokospektrálna, časovo, finančne a odborne náročná. Nie je možné vyriešiť všetky problémy zo dňa na deň. Je však nevyhnutné aby sa postupne, vytypovaním priorít a naliehavosti riešenia jednotlivých problémov zamedzilo nezvratným škodám pri ďalšom rozvoji našich miest. Mesto Žilina sa preto zapojilo do európskeho projektu ADVANCE, zameraného na zlepšenie mobility v meste. Používanie konceptu manažmentu mobility v mestách na Slovensku je ešte stále relatívnu novinkou. Doteraz nie je tento koncept zahrnutý v žiadnych národných strategických dokumentoch, resp. v legislatíve. V Žiline sa napriek tomu postupne začínajú zavádzať opatrenia na riadenie mobility v meste za účelom zlepšenia dopravného systému a zvýšenia kvality života obyvateľov. Vďaka auditu projektu ADVANCE, ktorý prebiehal od februára do augusta 2013, bolo možné preniesť koncept plánu udržateľnej mestskej mobility (PUMM) do miestnej dopravnej politiky mesta Žilina. Výsledky auditu umožnili posúdiť proces a kvalitu plánovania mobility v rámci mesta. Projekt poskytol možnosť využívať potrebné nástroje a tiež pomoc zo strany konzorcia ADVANCE pri riešení problémov trvalo udržateľnej mobility v našom meste. Tento dokument – Správa z auditu ADVANCE a akčný plán mobility pre mesto Žilina na roky 2014-2025 je jedným z výstupov projektu. Jeho cieľom je preniesť opatrenia

navrhnuté počas auditu do praxe. V budúcnosti môže slúžiť ako podklad pre vypracovanie podrobného plánu PUMM alebo ako podklad pre pripravovaný Generálny dopravný plán Mesta Žilina – GDP M Žilina.

#### DEFINÍCIA

**Manažment mobility** je primárne dopytovo orientovaný prístup k osobnej ako aj k nákladnej doprave, zahŕňajúci nové partnerstvá a nástroje podpory na zmenu správania a postojov smerom k udržateľným druhom dopravy. Tieto nástroje sú zvyčajne založené na informáciách, organizácii a koordinácii a vyžadujú patričnú propagáciu.

Politiky mestskej mobility sú primárnou zodpovednosťou miestnych a regionálnych orgánov. V súčasnosti však ochota zásadne riešiť problémy mobility u nás naráža najmä na nedostatok financií. Vízie v oblasti mobility naznačilo Uznesenie Európskeho parlamentu z 23. apríla 2009 o akčnom pláne pre mestskú mobilitu. Na základe tejto stratégie sa v budúcnosti ráta s tým, aby podmienkou získania európskej finančnej podpory a spolufinancovania projektov mestskej dopravy bola existencia integrovaných plánov mestskej mobility. Slovenské mestá by sa mali na túto situáciu pripraviť. Pri vytváraní úspešného plánu mobility je potrebné postupovať v jednotlivých na seba nadväzujúcich krokoch. Na začiatku je potrebné odhadnúť, aký je celkový potenciál pre vytvorenie plánu v konkrétnom meste a zistiť či a do akej miery sú princípy udržateľnosti v oblasti mobility a dopravy súčasťou politiky a strategických dokumentov mesta. Dôležité je aj vytvorenie lokálneho partnerstva a politická podpora na dosiahnutie konsenzu v otázkach riešenia problémov mobility. Nasledovať by mala podrobná analýza situácie v oblasti mobility a stanovenie priorít a merateľných cieľov. Na základe týchto krokov sa potom navrhnu vhodné opatrenia, rozpočet, stanoví sa zodpovednosť, teda vypracuje sa podrobnejší akčný plán pre určité obdobie. Jeho súčasťou by mal byť aj návrh monitoringu a hodnotenia plnenia plánu. Vypracovaný plán musí byť formálne prijatý a schválený politickými predstaviteľmi a akceptovaný občanmi mesta. Pred jeho schválením je tiež nutné skontrolovať jeho kvalitu. Audit ADVANCE položil základy pre vypracovanie plánu PUMM pre mesto Žilina. Tento dokument, ktorý bol pripravený v rámci projektu obsahuje niekoľko základných častí. Čitateľ sa môže postupne oboznámiť s konceptom plánu PUMM, projektom ADVANCE, priebehom auditu v meste a jeho výsledkami. V závere dokumentu sa nachádza plán krátkodobých aj strednodobých opatrení na zlepšenie mobility v meste.

## 2 Plány udržateľnej mestskej mobility (PUMM)

Plány trvalo udržateľnej mestskej mobility (anglicky SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan, slovensky plán udržateľnej mestskej mobility - PUMM) definujú sériu súvisiacich opatrení navrhnutých na uspokojovanie potrieb mobility osôb a podnikov v súčasnosti i v budúcnosti. Sú výsledkom integrovaného prístupu plánovania a venujú sa všetkým



druhom a spôsobom dopravy v mestách a ich blízkom okolí. V Európe existujú rôzne prístupy k plánovaniu trvalo udržateľnej mobility v meste. Zatiaľ čo niektoré krajiny ako Francúzsko alebo Veľká Británia možno považovať za skúsené v tejto oblasti, v iných častiach EÚ sú plány

trvalo udržateľnej mobility v meste novým alebo zatiaľ neznámym nástrojom plánovania. Plány trvalo udržateľnej mobility znamenajú „plánovanie pre ľudí“.

### DEFINÍCIA

Plán trvalo udržateľnej mobility v meste je strategický plán navrhnutý na uspokojenie potrieb mobility osôb a podnikov v mestách a ich okolí kvôli lepšej kvalite života. Staví na existujúcich postupoch plánovania a berie do úvahy integráciu, účasť a princípy hodnotenia.

### 2.1 Rozsah a účel plánu PUMM

Plán PUMM sa zameriava na vytvorenie trvalo udržateľného dopravného systému v meste tým, že sa venuje týmto celkovým cieľom:

- Zabezpečiť dostupnosť mobility v rámci dopravného systému pre všetkých.
- Zlepšiť bezpečnosť mobility.
- Znížiť znečistenie ovzdušia a zamorenie prostredia hlukom, redukovať emisie skleníkových plynov a spotrebu energie.
- Zlepšiť hospodárnosť a rentabilitu prepravy osôb a tovarov.
- Prispieť k zvýšeniu atraktivity a vzhľadu mesta a k zlepšeniu kvality mestského prostredia.

Politiky a opatrenia definované v pláne PUMM sa týkajú všetkých druhov a spôsobov dopravy v celej mestskej aglomerácii vrátane verejnej a súkromnej, osobnej a nákladnej, motorizovanej a nemotorizovanej dopravy, ako aj všeobecného pohybovania sa a parkovania v meste.

## 2.2 Charakteristika prístupu plánu PUMM

Plán trvalo udržateľnej mestskej mobility predstavuje efektívnejší spôsob riešenia problémov súvisiacich s dopravou v mestských oblastiach. Vychádza z existujúcich postupov a regulačných rámcov a medzi jeho základné charakteristiky patria:

- Prístup umožňujúci účasť: účasť občanov a zainteresovaných strán už od začiatku rozhodovacieho procesu a aj počas neho, účasť na implementácii a hodnotení, budovanie miestnych kapacít na zvládanie zložitých problémov s plánovaním, zabezpečenie rovnosti pohlaví.
- Závazok trvalej udržateľnosti: vyvážený hospodársky vývoj, sociálna rovnosť a kvalita životného prostredia.
- Integrovaný prístup: kombinácia postupov a politík medzi politickými sektormi (napr. doprava, využívanie krajiny, životné prostredie, hospodársky rozvoj, sociálna inklúzia, rovnosť pohlaví, zdravie, bezpečnosť), medzi rôznymi úrovňami (napr. okres, samospráva, aglomerácia, región, štát, EÚ) a medzi susediacimi oblasťami (medzi samosprávami, medzi regiónmi, nadnárodné atď.).
- Pozornosť sústredená na dosahovanie merateľných cieľov, odvodených od krátkodobých cieľov, v súlade s víziou pre mobilitu a zahrnutých do stratégie celkového trvalo udržateľného vývoja.
- Kontrola nákladov a ziskov v doprave, zohľadňujúca širšie spoločenské náklady a benefity aj v rámci politických sektorov.

Metóda zahŕňa tieto úlohy:

1. analýza stavu a východiskový scenár,
2. definícia vízie, dlhodobých a krátkodobých cieľov,
3. výber politík a opatrení,
4. alokácia zodpovednosti a determinácia zdrojov prostriedkov,
5. opatrenia na monitoring a hodnotenie.

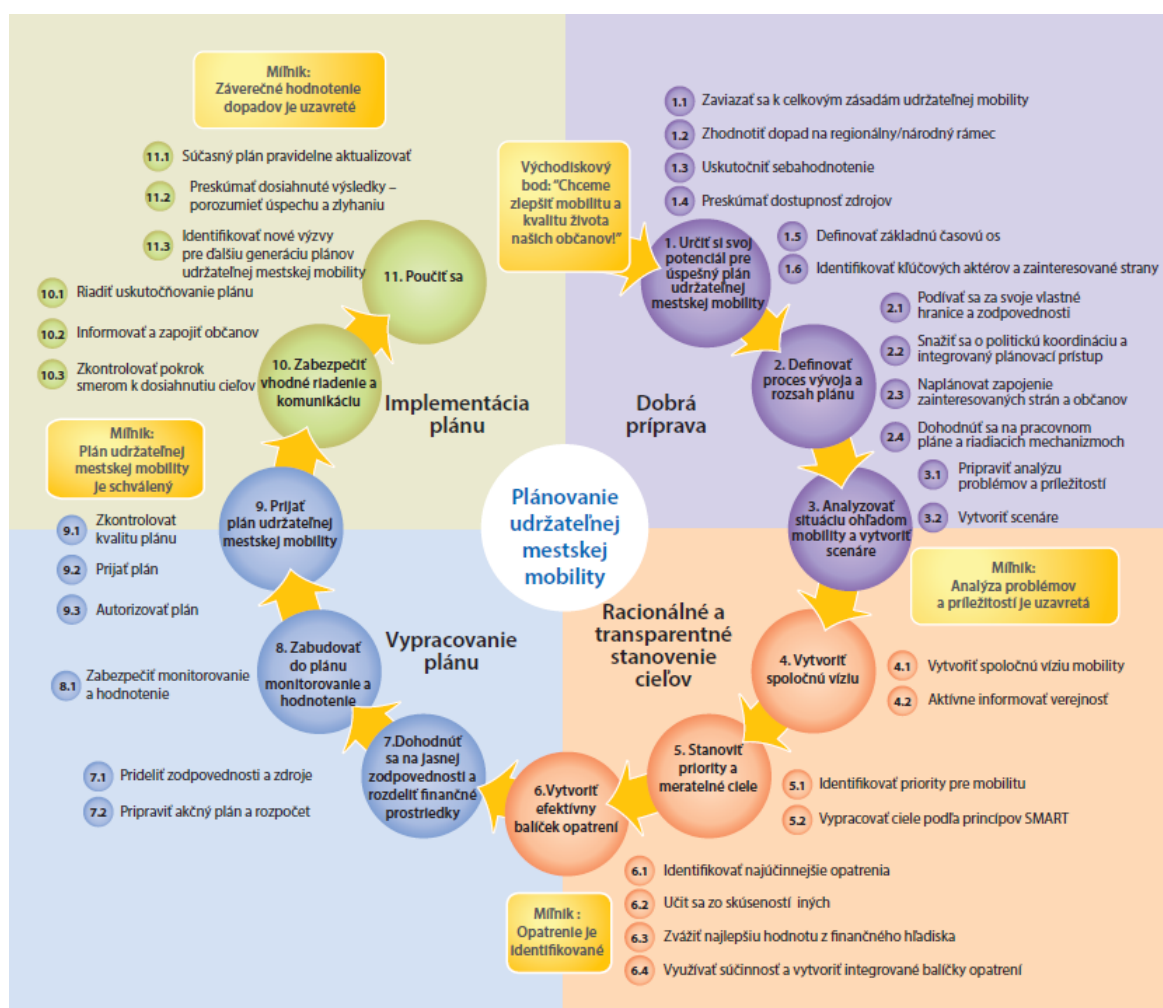


## 2.3 Postup plánu PUMM

Na základe metodológie vyvinutej v rámci projektu ELTIS plus<sup>1</sup> sa definoval ideálny cyklus vývoja plánu PUMM (Obr. 1). Proces auditu ADVANCE je založený na tomto cykle prípravy plánu PUMM. Audit rozlišuje medzi **procesmi** (5 procesov súvisiacich s postupom príprav plánu PUMM) a **poľami aktivít** (8 poľí aktivít súvisiacich s implementáciou opatrení definovaných v pláne PUMM), ktoré tvoria hlavné prvky plánu PUMM.

<sup>1</sup> ELTIS plus 2011: [http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP\\_guidelines\\_web0.pdf](http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf)





Obr. 1: Cyklus plánu PUMM (Zdroj: Guidelines SUMP - ELTISplus 2011)

Dôležitým elementom, ktorý je potrebné brať do úvahy, je iteratívny proces vypracovania plánu: vypracovanie plánu PUMM nesmie byť jednoduchým súhrnným výsledkom po sebe idúcich fáz, ale integrovaný postup, umožňujúci zdieľanú diagnostiku situácie, progresívnu definíciu celkových cieľov a konzistenciu prostriedkov. Viac informácií je možné nájsť v príručke, ktorá bola vypracovaná v rámci projektu ELTISplus<sup>2</sup>. Tento dokument rozdeľuje PUMM cyklus do 11 prvkov (hlavných krokov) a 32 aktivít riešiacich špecifické úlohy. Každá z 32 aktivít PUMM zapadá do 11 prvkov (Obr. 1). PUMM je štruktúrovaný jednotne nasledujúcim spôsobom:

- Odôvodnenie aktivity, predmety na riešenie, otázky.
- Čo sa má danými aktivitami dosiahnuť.
- Podrobný popis akými úlohami je potrebné uspokojiť potreby.
- Aktivity presahujúce základné požiadavky pre mestá majúce už skúsenosti s vypracovaním plánov mobility.
- Časovanie a koordinácia požiadaviek s ďalšími aktivitami.
- Zoznam míľnikov, ktoré je potrebné dosiahnuť.

<sup>2</sup> <http://www.mobilityplans.eu/index.php?ID1=8&id=8>

## 3 Projekt ADVANCE

### 3.1 Základná charakteristika

ADVANCE je projekt financovaný európskym programom IEE (INTELLIGENT ENERGY – EUROPE), ktorý prebieha od roku 2011 do roku 2014<sup>3</sup>. Jeho cieľom je zlepšiť mobilitu v európskych mestách. Na dosiahnutie tohto cieľa sa v rámci projektu ADVANCE pripravuje, testuje a používa audit ADVANCE (Obr. 2).



Obr. 2: Proces implementácie projektu ADVANCE

Audit ADVANCE je nástroj, ktorý analyzuje silné a slabé stránky súčasného stavu v oblasti plánovania trvalo udržateľnej mobility v mestách a ponúka jasné inštrukcie na jeho zlepšenie. Na základe výsledkov auditu a z akčného plánu, ktorý z neho vyplýva, možno priamo identifikovať problémy a navrhnúť opatrenia a aktivity na zlepšenie plánovania mobility v meste. Tento akčný plán možno použiť ako východisko na prípravu nového alebo aktualizáciu už vypracovaného plánu PUMM.

#### DEFINÍCIA

Audit ADVANCE je praktický auditový nástroj na zlepšenie plánov trvalo udržateľnej mobility v mestách. Audit ADVANCE poskytuje metodiku systematického hodnotenia a návod na jej použitie, poukazuje na potenciál lepšieho plánu PUMM a mestu tak ponúka pridanú hodnotu.

Mesto, ktoré prejde procesom auditu ADVANCE a splní príslušné kritériá, získa certifikát ADVANCE. Pravidelné, opätovné vykonanie auditu ADVANCE neskôr naznačí pokrok v plánovaní trvalo udržateľnej mobility v meste.

<sup>3</sup> [www.eu-advance.eu](http://www.eu-advance.eu)

Podľa zásad komplexného riadenia kvality je vynikajúca kvalita výsledkom nepretržitého zdokonaľovania sa prostredníctvom používania cyklu opakujúcich sa úspechov, s perspektívou napĺňať potreby mesta. Na základe toho projekt ADVANCE pokladá plánovanie trvalo udržateľnej mobility za dynamický proces, ktorý možno znázorniť pomocou Obr. 3.



Obr. 3: Priečkový diagram vývoja manažmentu kvality

Na identifikáciu stavu plánu PUMM a politiky trvalo udržateľnej mobility v meste boli v projekte definované tri kategórie:

1. **Začínajúce mestá:** Tieto mestá vôbec nemajú plán PUMM ani žiadnu stratégiu trvalo udržateľnej mobility. V prípade urgentného problému s mobilitou mesto prijíma len opatrenia ad hoc a na odstránenie problémov s mobilitou navrhuje len krátkodobé a čisto technické riešenia. Medzi takéto mestá patrí na základe výsledkov auditu aj Žilina. Pre začínajúce mestá poskytuje audit ADVANCE možnosť prvýkrát za pomoci autorizovaného audítora popremýšľať nad plánovaním trvalo udržateľnej mobility v meste a zvážiť všetky možnosti. Výsledkom auditu ADVANCE je akčný plán, ktorý môže tvoriť základ na prípravu budúceho plánu PUMM.
2. **Pokročilé mestá:** Tieto mestá majú plán PUMM a existuje spoločná vízia, podľa ktorej má postupovať stratégia mobility. Zavedený je systematický prístup k riešeniu skutočných ako aj očakávaných problémov s mobilitou. Takéto mestá podnikajú prvé kroky v oblasti vyhodnotenia súčasnej politiky mobility s cieľom zistiť, ktoré polia možno zlepšiť. Pokročilé mestá dokážu rozpoznať nedostatky alebo slabšie stránky svojich plánov PUMM, a to prostredníctvom štandardizovaného prístupu schémy auditu ADVANCE. Účasť zainteresovaných strán a stanovenie priorít pre rôzne aktivity pod vedením audítora umožňuje aktualizáciu/inováciu miestneho plánu a politiky mobility.
3. **Vyspelé mestá:** Tieto mestá majú plán PUMM a jasnú stratégiu mobility. Politika mobility sa neustále vyhodnocuje, pričom sa využívajú ukazovatele kvality. Mestá predchádzajú očakávaným problémom s mobilitou prostredníctvom monitoringu. Politika mobility sa zameriava na budúcnosť a implementáciu inovatívnych riešení. Pre vyspelé mestá poskytuje audit ADVANCE nástroj a kritický pohľad na skutočnú politiku mobility. Výhody auditu spočívajú v zdokonalení stratégie mobility a v zlepšení procesov súvisiacich s plánom PUMM.

Základom hodnotenia auditu ADVANCE sú takzvané polia aktivít a procesy plánovania trvalo udržateľnej mobility v mestách:

**Polia aktivít** predstavujú aktivity a opatrenia opísané v pláne PUMM.

**Procesy** súvisia s priebehom plánovania mobility.

## 3.2 Celkové ciele auditu ADVANCE

Účelom auditu ADVANCE je systematizovať proces plánovania mobility prostredníctvom týchto postupov:

- Vyhodnotenie plánu a politiky trvalo udržateľnej mobility mesta.
- Opísanie silných a slabých stránok v rámci rôznych prvkov plánovania.
- Stanovenie priorít pre aktivity vedúce k zlepšeniu.
- Adaptácia akčného plánu ADVANCE, ktorý môže tvoriť základ pre nový alebo aktualizovaný plán PUMM.

Realizácia auditu ADVANCE má za cieľ nielen zlepšiť kvalitu plánu mobility v podobe dokumentácie plánovania a politiky mobility v meste, ale jej cieľom je tiež analyzovať, systematizovať a zlepšiť celý proces prípravy plánu (spoluúčasť občanov a zainteresovaných strán, prítomnosť jasnej vízie, spolupráca medzi rôznymi rezortmi (územné plánovanie, doprava...). Tieto prvky plánovania sa analyzujú v rámci procesov. Implementácia opatrení a aktivít v meste sa analyzuje v rámci polí aktivít.

Audit ADVANCE prebieha v 5 krokoch počas obdobia približne 6 mesiacov. Obr. 4 znázorňuje proces auditu ADVANCE. Týmto spôsobom bol realizovaný aj audit v meste Žilina. Celému procesu sa podrobnejšie venuje kapitola 6. Partnerom v projekte ADVANCE je Žilinská univerzita v Žiline. Manažérka projektu Mgr. Dana Sitányiová, PhD. bola vyškolená počas projektu ako audítor ADVANCE. Koaudítorm auditu v meste bol Ing. Ľubomír Mateček. Mesto vystupuje v projekte v úlohe subdodávateľa.



Obr. 4: Schéma auditu ADVANCE

## 4 Všeobecná charakteristika mesta Žilina

Žilina je počtom obyvateľov 84 295 (2012) štvrtým najväčším mestom na Slovensku. Je administratívnym, hospodárskym a kultúrnym centrom severozápadného Slovenska. Žilinský kraj s rozlohou 6 809 km<sup>2</sup> zaberá 13,9 % rozlohy štátu a je tretím najväčším krajom Slovenskej republiky. Severozápadná hranica je súčasne štátnou hranicou s Českou republikou a na severe hraničí s Poľskom. Kraj má spoločné hranice s tromi ďalšími kraji Slovenska - Trenčianskym, Banskobystrickým a Prešovským. Žilinský kraj zahŕňa päť prirodzených historických regiónov Horné Považie, Kysuce, Liptov, Orava a Turiec.

Žilina si spolu s krajom udržuje stabilnú pozíciu na druhom alebo treťom mieste v hrubom domácom produkte na obyvateľa. Ekonomický potenciál potvrdzuje aj to, že Žilina má po Bratislave najväčší počet živnostníkov na tisíc obyvateľov a čo sa týka akciových spoločností a s. r. o. je na treťom mieste na Slovensku. Geografické a klimatické podmienky sú vhodné pre cestovný ruch. Mesto Žilina je zriaďovateľom 20 materských škôl, 17 základných škôl a základných škôl s materskými školami. V Žiline pôsobí toho času šesť gymnázií a 19 stredných odborných škôl a učilíšť. Významnou školou je Konzervatórium. Najvýznamnejšou vzdelávacou inštitúciou je Žilinská univerzita, ktorá má sedem fakúlt, na ktorých študuje viac ako 12 000 študentov vo všetkých formách štúdia<sup>4</sup>. Počtom 698 274 obyvateľov k 31. 12. 2010 patrí Žilinský kraj na štvrté miesto v rámci krajov SR a jeho podiel na celkovom počte obyvateľov predstavuje 12,8 %. Hustotou osídlenia 102,5 obyvateľov na km<sup>2</sup> sa kraj radí na šieste miesto v porovnaní s ostatnými. Najhustejšie osídleným okresom je Kysucké Nové Mesto s priemerom 196,0 obyvateľov na km<sup>2</sup> pred Žilinou 194,5 obyvateľov na km<sup>2</sup>. Najmenej obyvateľov na km<sup>2</sup> 42,5 žije v okrese Turčianske Teplice. Demografický vývoj v Žilinskom kraji charakterizuje postupné spomaľovanie reprodukcie obyvateľstva. Znižovanie pôrodnosti sa podpisuje pod znižujúce sa prirodzené prírastky obyvateľstva. Zmeny vekovej štruktúry, a to najmä znižovanie podielu detskej zložky, upozorňujú na proces demografického starnutia obyvateľov kraja. Znižovanie podielu detskej zložky pokračuje, od roku 2002 o 3,39 percentuálneho bodu na 16,14 %. Podiel obyvateľov v produktívnom veku (15 - 64) predstavuje 72,26 %. V období rokov 2002 - 2009 sa početnosť tejto skupiny obyvateľov zvýšila o 21 924 (o 2,70 %), čo je spôsobené tým, že do produktívneho veku prichádzajú ešte stále počtom silnejšie generácie, ako sú generácie odchádzajúce do veku poproduktívneho. K zmenám dochádza i u obyvateľstva v poproduktívnom veku (65+). Ide o trend mierneho rastu, ktorý sa pri nezmenených úmrtnostných pomeroch bude zrýchľovať, pretože sa do tejto skupiny postupne začnú presúvať silné povojnové generácie. V roku 2009 tvorila táto veková skupina 11,59 %<sup>5</sup>.

Mesto má významné postavenie ako dopravný uzol Slovenska. V Žiline sa stretávajú tri cesty medzinárodného významu E 50 (Atlantik-Paríž-Praha-Ukrajina) a E 75 (Balt-Beograd-Atény) a E 442. Severné Slovensko, zvlášť Žilina, je aj dopravnou križovatkou medzinárodným železničným systémom v smere do Poľska, Česka, Ukrajiny alebo na juh - Trieste, Rijeka, Belehrad, Koper. Dôležitým je križovanie železničných tratí E 42 a E 52, ktoré v zmysle medzinárodnej dohody AGC, plnia funkciu medzinárodných koridorov. Letecká doprava je zabezpečená medzinárodným letiskom Žilina. Letisko je súčasťou európskej siete regionálnych letísk. Pristávať tu môžu lietadlá s kapacitou do 60 cestujúcich. Plánované je predĺženie pristávacej dráhy, aby tu mohli pristávať aj väčšie lietadlá.<sup>6</sup>

<sup>4</sup> <http://zilna.sk>

<sup>5</sup> <http://www.susr.sk>

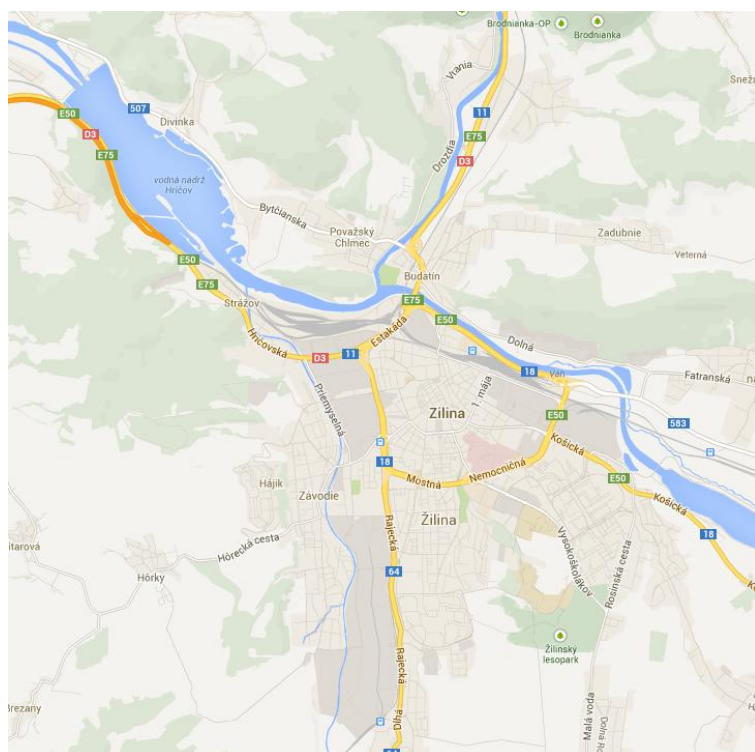
<sup>6</sup> <http://zilna.sk>

## 5 Situácia v doprave a strategické dokumenty mesta

V Žiline doteraz absentuje komplexná politika pre trvalo udržateľnú mobilitu i základný dokument riešiaci dopravný systém v meste a okolí. Niekoľko rokov sa hovorí o príprave Generálneho dopravného plánu mesta (GDP M), ktorý by mal byť spracovaný v roku 2014. Cyklistickej doprave sa venuje Zelený akčný plán mesta s víziou pre cyklo dopravu pre budúcnosť. V súčasnosti sa pripravuje Generel cyklistickej dopravy Mesta Žilina. Doprave sa venuje aj Strategický plán rozvoja mesta do roku 2025.

### 5.1 Základný dopravný systém mesta Žilina

Najkomplexnejším dokumentom opisujúcim súčasný dopravný systém mesta Žilina a prognózy jeho stavu do budúcnosti je Územný plán Mesta (ÚPN – M) Žilina. ÚPN – M Žilina bol schválený Všeobecným záväzným nariadením č. 4/2012, ktorým sa vyhlásila záväzná časť Územného plánu mesta Žilina, schváleného uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline č. 15/2012 zo dňa 20. 02. 2012. Údajová databáza smernej časti ÚP bola vyhodnotená a spracovaná v rokoch 2007 až 2011. Horizont súčasného stavu v ÚP mesta reprezentujú roky 2006 a 2007. Tieto dáta, opisujúce dopravný systém mesta Žiliny,



odrkadľujú dlhodobý vývoj, preto nestrácajú svoju výpovednú hodnotu ani pre súčasnosť. Územný plán poslúžil ako základný zdroj informácií pre posúdenie východiskového stavu pri vykonávaní auditu ADVANCE. Údaje prevzaté z ÚPN – M Žilina boli doplnené o niektoré aktuálne skutočnosti. Podstatná časť kapitoly 5 tiež vychádza z tohto dokumentu. V kapitole nie sú uvedené odkazy na tento zdrojový text. ÚPN – M Žilina v plnom znení spolu s menami autorov jeho jednotlivých častí je prístupný na web stránke mesta Žilina.<sup>7</sup>

Obr. 5: Mapa Žiliny, Zdroj: Google maps

Dopravný systém mesta Žilina je formovaný sídelnými a demografickými danosťami územia. Mesto Žilina je zatriedené do celoslovenského sídelného kontextu prostredníctvom územného plánu štátu.

- Podľa záväznej časti Konceptie územného rozvoja Slovenska 20101, schválenej Nariadením vlády SR č. 461528/201102 Z. z., mesto Žilina spoluvytvára jadrové územie kvartérnej rozvojovej žilinsko-martinskej aglomerácie;

<sup>7</sup> <http://www.zilina.sk/mesto-zilina-uradna-tabula-mesta-uzemny-plan-mesta>

- spoluvytvára žilinsko-martinské ťažisko najvyššieho celoštátneho a medzinárodného významu;
- je zaradené medzi sídelné centrá do prvej skupiny sídelnej štruktúry;
- s mestom Martin spoluvytvára dopravno-gravitačné centrum dopravného regiónu Severozápadné Slovensko (Považský región pozostávajúci z územia Žilinského a Trenčianskeho kraja).

Žilinský región je dôležitým dopravno-komunikačným uzlom, v ktorom sa stýkajú tri trasy medzinárodných cestných ťahov Európskej cestnej siete E50, E75 a E422. Trasy E50 a E75 sú zaradené do siete „TEM“ – transeurópskych magistrál. 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 16 %-ný podiel na celkovej dĺžke ciest v regióne. Koncentrácia týchto ciest je na území žilinského regiónu podstatne vyššia ako na Slovensku, kde predstavuje podiel 13,9 %. Táto koncentrácia má za následok križovanie dopravných prúdov s vysokými intenzitami cestnej premávky.

Žilinský región je významným dopravným uzlom medzinárodného významu, potvrdzuje to skutočnosť, že sa tu stretávajú dva multimodálne koridory:

- koridor V. vetva a Terst/Koper –Viedeň - Bratislava – Žilina- Košice - Užhorod – Ľvov,
- koridor VI. Gdansk - Katowice - Zwardoň - Žilina - napojenie na koridor č. Va.

Priestor mesta priamo ovplyvňujú obidva koridory, ktoré sa v ňom stýkajú a zároveň sťahujú vonkajšiu dopravu z mesta. V rámci multimodálneho koridoru č. V., vetva a, je územím mesta Žilina vedená pripravovaná diaľnica D1, pripravované modernizované konvenčné železničné trate č. 120 a 180, pripravovaný terminál kombinovanej prepravy Žilina v Tepličke nad Váhom. V rámci multimodálneho koridoru č. VI. je územím mesta Žilina vedená, realizovaná a pripravovaná diaľnica D3, realizované a pripravované modernizované konvenčné železničné trate č. 127 a 129. Vyššie uvedená infraštruktúra je zároveň klasifikovaná ako súčasť prioritnej dopravnej siete štátov EÚ TEN-T.

Základný cestný komunikačný systém (ZAKOS) mesta Žilina má radiálno-okružné usporiadanie, okrem hlavných radiál ho tvoria v súčasnosti tri okruhy. Zahájila sa príprava výstavby štvrtého okruhu. Prvý okruh okolo historickej časti mesta je súčasťou doplnkovej siete mesta (ulice Dolný a Horný Val). Druhý okruh je vedený okolo centrálnej mestskej zóny s obsluhou centrálnej mestskej zóny (CMZ). Okruh je tvorený dvojpruhovými mestskými komunikáciami a úrovňovými križovatkami (ulice Veľký Okružná, 1. Mája, Hviezdoslavova, Kálov, J. M. Hurbana, Legionárska). Tretí okruh – rýchlostný, je kľúčovým dopravným okruhom mesta. V súčasnej dobe slúži a výhľadovo, až do doby vybudovania okolitej diaľničnej siete D1 a D3, bude slúžiť pre vedenie tranzitnej a vonkajšej zdrojovej a cieľovej dopravy. Tretí okruh je intenzívne využívaný i pre distribúciu vnútornej dopravy mesta. Okruh tvoria prietahy ciest I/18, I/11 a I/64.

Súčasťou dopravného systému mesta je železničná infraštruktúra. Do železničného uzla Žilina sú zapojené trate medzinárodnej železničnej siete (koridory V. a VI.), ktoré budú v blízkej budúcnosti modernizované v súlade s dohodami AGC a AGTC. Cez železničný uzol Žilina prechádzajú najvýznamnejšie medzinárodné a domáce železničné spoje a všetky vlaky v stanici Žilina (osobná stanica) zastavujú. Menej zaťaženou časťou systému je regionálna železničná trať Žilina – Rajec, ktorá je už v súčasnosti využívaná pre účely MHD v integrovanom mestskom systéme. Hlavnými súčasťami železničného systému sú:

- osobná stanica Žilina,
- zriaďovacia stanica Žilina – Teplička nad Váhom,

- zriaďovacia stanica Žilina – Nová Žilina (Stará a Nová harfa),
- depá,
- prekladisko kombinovanej dopravy.

Letecká doprava je zabezpečovaná letiskom hlavnej siete SR pre medzinárodnú dopravu Žilina v Dolnom Hričove. Pravidelná linka do Prahy je od 27. júla 2012 z dôvodu nezájmu cestujúcich mimo prevádzky. Vodná doprava mesta nie je rozvinutá, príprava Vážskej vodnej cesty zahrňuje aj plánovaný prístav Žilina v lokalite Vodnej nádrže Hričov.

## 5.2 Údaje o vnútornej a vonkajšej doprave

V rámci pravidelného celoštátneho päťročného sčítania cestnej dopravy, ktoré vykonáva Slovenská správa ciest, boli v rokoch 2000, 2005, 2010 realizované sčítania na všetkých významnejších komunikáciách, prechádzajúcich mestom. Výsledky sčítania dopravy na najdôležitejších cestách ZAKOS Žilina sú uvedené v Tab.1 ako hodnoty RPDÍ (ročný priemer denných intenzít) v voz./24 h.

Tab. 1: Údaje z celoštátneho sčítania dopravy v Žiline

Cesta	Úsek	2000				2005				2010			
		T	O	M	S	T	O	M	S	T	O	M	S
I/18	90095 Strážov	4471	12296	25	16792	6258	19528	43	25829	9511	26073	54	35638
I/18	90101 Košická	5585	18699	42	24326	6988	21774	80	28842	8108	18964	45	27117
I/64	91361 Rajecká	3245	15181	33	18459	2868	22628	38	25534	4198	17989	31	22218
I/11	90302 Budatín	2110	9169	31	11310	5250	20864	51	26165	11097	33404	97	44598
I/18	90091 Dol. Rudiny, úsek Estakáda - Rondel	4809	18442	47	23298	3490	25596	40	29126	5521	29515	51	35087
I/18	90092 Dol. Rudiny, úsek Rondel – Rajecká	4358	16382	42	20782	2908	20287	33	23228	3782	21378	41	25201
I/18	90094 Mostná	4231	16657	48	20936	2897	23474	47	26418	3899	31335	46	35280
I/18	90093 Nemocničná	5655	21339	41	27035	2937	15423	45	18405	3393	31745	53	35191
I/11	90301 Estakáda	5250	20864	51	26165	8031	23160	62	31253	11058	29950	68	41076
I/18A	90102 Ľavobrežná					6483	14883	58	21424	8062	24907	61	33030
I/18A	90103 Ľavobrežná					6666	13938	70	20674	7891	29007	63	36961



Súčasnú najvyššiu hodnotu RPDÍ (rok 2010) boli zaznamenané na ceste I/11 v Budatíne (44 598). Zároveň bol na tomto úseku zaznamenaný najvyšší nárast RPDÍ v porovnaní rokov 2010 a 2000. Nárast RPDÍ dosiahol hodnotu štvornásobku (index rastu 3,98). Dopravná záťaž na III. okruhu sa pohybuje na úrovni 30 tisíc voz./24 h. Vývoj dopravy a prepravy v meste Žilina je v ÚPN – M Žilina opísaný na základe syntéz výsledkov dopravných prieskumov (dopravno-sociologický prieskum, profilové a kordónové prieskumy cestnej dopravy, štatistické podklady DPMŽ, Celoštátne sčítanie dopravy 2005 SSC, Celoštátny smerový prieskum vonkajšej dopravy 2007 SSC).

Z porovnania objemov ciest osôb v priemerný pracovný deň v rokoch 2006 a 1985 vyplývajú nasledovné konštatovania:

- Porovnaniu za 21 ročné obdobie v Žiline dominuje vysoký – až 4,6 násobný nárast objemu automobilovej vnútornej prepravy osôb, tento trend je na druhej strane sledovaný prepados objemu (index až 0,64) mestskej hromadnej prepravy osôb.
- V prípade pešej dopravy je index poklesu 0,71, čo je potrebné brať s rezervou možných chýb, ktoré sa mohli vyskytnúť následkom nejednotného započítania peších ciest vykonaných denne dochádzajúcim obyvateľstvom na území mesta.
- Na zvýšení celkovej hybnosti trvale bývajúcего obyvateľstva o 20 % sa prejavuje dominujúci nárast hybnosti IAD.

Príčiny uvedených trendov sú pomerne dobre známe. Základným faktorom je zmena spoločenských pomerov, ktorá, okrem iných impulzov ovplyvňujúcich prepravný proces, priniesla výrazné zvýšenie dostupnosti vlastníctva osobných motorových vozidiel. Z GDP M Žilina z roku 1985 nie je zrejмый vtedajší stupeň automobilizácie a motorizácie za mesto a okres Žilina. V prognostickej časti GDP bol pre rok 2000 uvažovaný stupeň automobilizácie 250 osobných automobilov na 1000 obyvateľov mesta Žilina. Analýzou podkladov Prezídia PZ SR bol zistený pre rok 2006 stupeň automobilizácie mesta Žilina 294 osobných automobilov na 1000 obyvateľov. V celoštátnom meradle bol v porovnávanom období zaznamenaný index nárastu priemerného ročného prejazdu osobných motorových vozidiel 1,37. Objemy prepravených osôb MHD Žilina majú dlhodobý klesajúci trend. V období od roku 2000 klesol objem prepravy MHD skoro o polovicu. V rovnakom období medziročne klesá objem prepravených osôb prímestskej SAD Žilina v priemere o 9 %. Výsledkom sú razantné zmeny v delbe prepravnej práce v prospech IAD, na úkor hromadnej dopravy osôb. Charakteristické údaje o vnútornej doprave v roku 1985 v meste Žilina sú uvedené v Tab. 2, z roku 2006 v Tab. 3. V ďalších tabuľkách sú uvedené dôležité údaje o vnútornej preprave.

Tab. 2.: Charakteristické údaje o vnútornej doprave v roku 1985

Vnútorná doprava 1985	Počet ciest	Del'ba PP	Pomer IAD/ost	Pomer IAD/MHD	Hybnosť B
IAD	22 373	10	10	21	0,24
MHD	83 404	38		79	0,91
Pešia a cyklistická	115 391	52			1,25
Ostatná*	198 795		90		
Spolu	221 168	100	100	100	2,40

Zdroj: GDP Žilina, Dopravoprojekt Bratislava, 1986, Del'ba PP – del'ba prepravnej práce, Počet ciest – počet ciest vykonaných osobami v priemerný pracovný deň, Ostatná\* – MHD, Pešia a cyklistická spolu Hybnosť B – hybnosť obyvateľstva prihláseného na trvalý pobyt (Žilina v roku 1985 – 92 050)

Tab. 3.: Charakteristické údaje o vnútornej doprave v roku 2006

Vnútorná doprava 2006	Počet ciest	Del'ba PP	Pomer IAD/ost	Pomer IAD/MHD	Hybnosť B
IAD	103 228	42	42	66	1,21
MHD	53 412	22		34	0,62
Pešia a cyklistická	87 741	36			1,03
Ostatná*	141 153		58		
Spolu	244 381	100	100		2,86

Zdroj: Žilinská Univerzita, Stavebná fakulta, dopravno-sociologický prieskum 2006, MHD – Štatistické údaje DPM Ž, Hybnosť B – hybnosť obyvateľstva prihláseného na trvalý pobyt (Žilina v roku 2006 – 85 538)

Tab. 4.: Indexy vývoja vnútornej prepravy v porovnaní rokov 2006 a 1985 v meste Žilina

Druh prepravy	Index - Počet ciest	Index - Del'ba PP	Index - Pomer IAD/ost.	Index - Pomer IAD/MHD	Index - Hybnosť B
IAD	4,61	4,20	4,20	3,14	5,04
MHD	0,64	0,58		0,43	0,68
Pešia a cykl.	0,76	0,69			0,82
Ostatná*	0,71		0,64		
Spolu	1,10				1,19

Tab. 5.: Vývoj stupňa automobilizácie a motorizácie v okrese Žilina (vrátane mesta Žilina)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Počet OA/1000 obyvateľov	222	227	238	241	217	252
Počet mot. voz./1000 obyv	270	277	291	297	270	313

Zdroj: Prezídium Policajného zboru SR

Tab. 6.: Vývoj počtu prepravených osôb ročne DPMŽ

Rok	Počet prepravených osôb za rok	index
1994	54 833 382	1,00
1995	54 987 327	1,00
1996	54 378 681	0,99
1997	55 135 169	1,01
1998	53 243 853	0,97
1999	49 793 223	0,93
2000*	28 621 027	0,57
2001	24 552 137	0,86
2002	23 283 584	0,95
2003	19 334 019	0,83
2004	17 281 517	0,89
2005	15 616 869	0,90

Zdroj: DPM Žilina, štatistické podklady, 2000\* - zmena metodiky vykazovania počtu prepravených osôb

## 5.3 Prognózy

Prognóza dopravy pre ÚPN – M Žilina bola vypracovaná klasickou štvorstupňovou metódou, s použitím metodiky špecifických hybností obyvateľstva. V demografickej časti prognóza dopravy vychádza zo štrukturálnych veličín, ktoré sú súčasťou demografickej a urbanistickej časti ÚPN – M Žilina. Počet trvalých obyvateľov mesta v urbanistickej časti ÚPN – M Žilina v princípe vyjadruje potenciál, ktorý bude v roku 2025 plánovaná urbanistická štruktúra mesta ponúkať. Ide o potenciál 132 520 (návrh 131 494) trvalých obyvateľov mesta, pričom dnes nie je možné presnejšie špecifikovať, či potenciál bude naplnený úplne alebo len do určitej miery. Taktiež nie je možné presnejšie určiť mieru naplnenia kapacít potenciálnych plôch určených pre bývanie podľa ich lokalizácie v území.

Zo štatistických údajov je v súčasnosti identifikované sťahovanie sa určitých vrstiev obyvateľov za bývaním v rodinných domoch do obcí v záujmovom území mesta Žiliny. Opačne pôsobiaci trend ponuky bývania v novopostavených obytných domoch v Žiline zatiaľ nie je obyvateľstvom využívaný v plnej miere. Pri priaznivej zmene ekonomických podmienok a s prichádzajúcou ponukou pre bývanie v atraktívnych lokalitách možno v budúcnosti uvažovať so zvyšovaním počtu trvalých obyvateľov v meste Žilina. Z hľadiska dopravnej záťaže uvedené trendy v zásade neovplyvnia celkový objem prepravy, nakoľko jeho veľkosť je daná atraktivitou mesta a záujmového územia Žiliny. Vo všeobecnosti, trend sťahovania sa obyvateľstva za bývaním do záujmového územia posilní objemy zdrojovej a cieľovej prepravy osôb, trend maximálneho rastu bývania v meste Žilina posilní objemy vnútornej prepravy osôb.

Štatistické podklady o doterajšom vývoji objemov prepravených osôb DPMŽ i SAD, a. s. Žilina v prostriedkoch hromadnej prepravy osôb hovoria o pomerne silnom trende poklesu. V kombinácii s rastovým trendom automobilizácie je v súčasnosti vytvorený stav, ktorého lineárne pokračovanie smeruje k úplnému úpadku hromadnej prepravy osôb a neúmernému rastu IAD. V intenciách všeobecne platných teórií o zdravom životnom prostredí miest, o ich trvalo udržateľnom rozvoji v európskom urbanizačnom kontexte je v meste Žilina potrebné vytvoriť podmienky pre udržanie minimálne existujúcej úrovne a rozvoja MHD a podmienky pre rozvoj pešej a cyklistickej dopravy. V prognóze, predovšetkým vnútornej, ale i zdrojovej/cieľovej dopravy, nie je možné pokračovať v doterajších vývojových prepravných trendoch Žiliny. Vzhľadom na vyššie uvedené boli v ÚPN – M Žilina vypracované dva scenáre prognózy:

- scenár A, založený na zabezpečení minimálnej úrovne dopravnej obsluhy mesta prostredníctvom MHD (Tab. 7),
- scenár B, ktorý reflektuje cieľ nasmerovania del'by prepravnej práce k vyváženejšiemu pomeru medzi IAD a MHD a k posilňovaniu pešej a cyklistickej dopravy (Tab. 8).

Okrem zmien v infraštruktúre miestnych komunikácií je nevyhnutné uvažovať aj so zásadnou zmenou v organizácii dopravy v centre mesta, ktorú by mala preukázať ďalšia dopravnoinžinierska dokumentácia. Na základe scenára B je pre mesto politika rozvoja pešej dopravy a cyklistickej dopravy a podpory MHD jedinou cestou k trvalo udržateľnej doprave a životného prostredia.

Tab. 7.: Objemová prognóza vnútornej prepravy osôb, scenár A

Druh prepravy	Rok 2025			
	Deľba PP	Pomer IAD/ost	Pomer IAD/MHD	Hybnosť B
IAD	50	50	77	
MHD	15		23	
Pešia a cyklistická	35			
Ostatná*		50		
Spolu	100	100	100	3,90

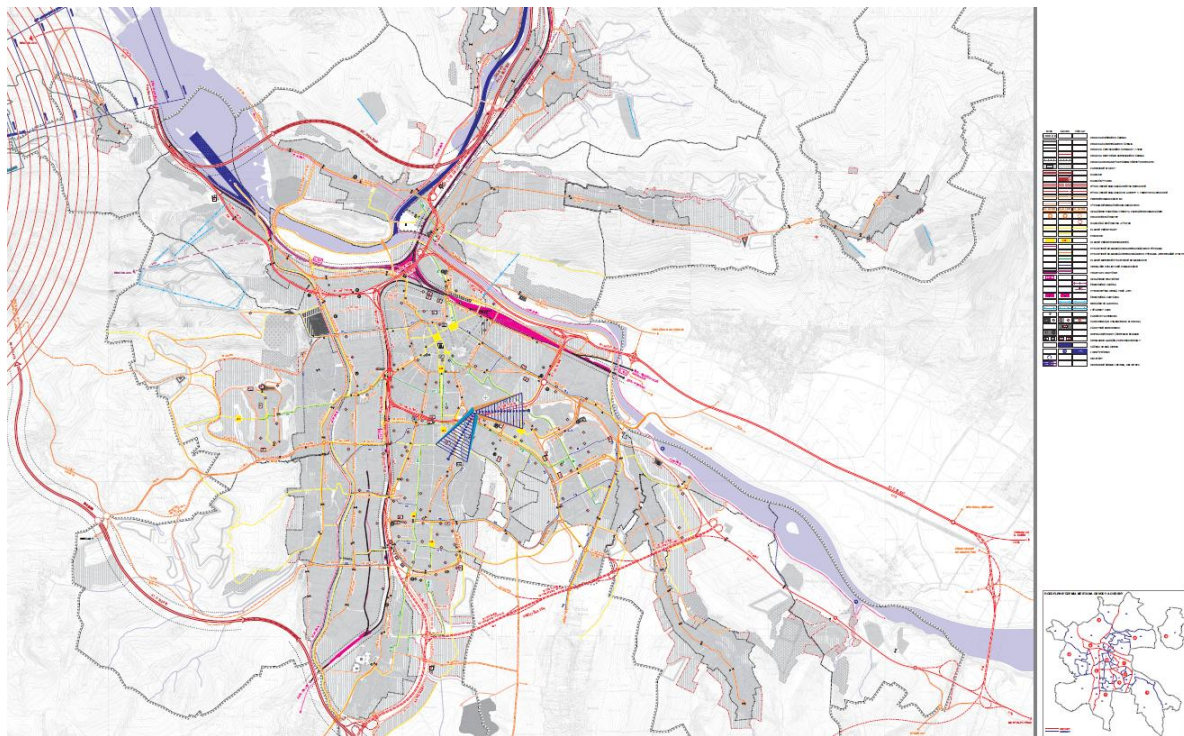
Tab. 8.: Objemová prognóza vnútornej prepravy osôb, scenár B

Druh prepravy	Rok 2025			
	Deľba PP	Pomer IAD/ost	Pomer IAD/MHD	Hybnosť B
IAD	34	34	51	
MHD	33		49	
Pešia a cyklistická	33			
Ostatná*		66		
Spolu	100	100	100	3,90

Tab. 9.: Rozdelenie prognózovaných objemov prepravy z hľadiska vzťahu k územiu, rok 2025

Druh prepravy	Zdrojová a cieľová	Vnútorná
Podiel [%]	29	71

Vnútorná doprava scenárov A a B sa v problematike deľby prepravnej práce vzájomne líši. V prípade scenára A ide o minimalistický variant, v ktorom bude zastavený pokles objemov prepravy MHD, pričom jej špecifická hybnosť bude zachovaná na približne rovnakej úrovni ako v roku 2006. Podiel deľby prepravnej práce 50 % pripadajúci na IAD je v podmienkach slovenských a stredoeurópskych miest podobnej veľkosti neúmerne vysoký. Vzhľadom na hodnoty ostatných relevantných parametrov možno tento scenár vnútornej dopravy označiť ako dominantný pre IAD. Scenár B vnútornej dopravy vo svojich východiskách reflektuje ciele priaznivejšej deľby prepravnej práce. Výsledné rozdelenie deľby prepravnej práce na tretinové podiely je možné označiť ako zlepšenie existujúceho stavu a odvrátenie krajne nepriaznivého trendu založeného doterajším vývojom prepravy v meste. Tento scenár zároveň poskytuje základňu pre dlhodobé zvyšovanie podielov MHD, pešej a cyklistickej dopravy. Konkrétne projekty vychádzajúce z mestom naformulovanej dopravnej politiky je však potrebné začať realizovať bezodkladne.



Obr. 6: Riešenie verejného dopravného vybavenia, Zdroj: ÚPN Mesta Žilina, 2012.

Vonkajšia automobilová doprava v priestore Žilinskej aglomerácie (mesto Žilina spolu so svojim záujmovým a spádovým územím) má vzhľadom na svoj objem na vstupoch hlavných smerov do Žiliny (v roku 2025 profil Bratislava 44 tisíc, profil Čadca 42 tisíc a profil Martin 48 tisíc voz./24 hod.) zásadný vplyv na dopravné zaťaženie základného komunikačného systému mesta (ZAKOS). Dopravným modelom bolo preukázaný prínos prevádzkovania diaľnic D1, D3 a IV. Okruhu v priestore žilinskej aglomerácie. Zníženie dopravnej záťaže hlavných tepien mestského komunikačného systému dosiahne až 31 %. Z diaľnic v priestore aglomerácie má pre Žilinu dominantný význam D1 v úseku Žilina/Bytčica – Višňové – Dubná Skala. Vzhľadom na súvislosti kontinuity tranzitu nie je možné uvedený úsek D1 v smere na Martin prevádzkovať bez úseku Hričovské Podhradie – Žilina/Bytčica. Vo význame nasleduje diaľnica D3 v úseku Žilina/Brodno – Kysucké Nové Mesto.

## 5.4 Pešia doprava

Súčasná základná sieť realizovaných peších komunikácií a priestorov vychádza z územného plánu mesta spracovaného v roku 1981. Zásady tvorby jednotlivých obytných zón boli pri realizácii rešpektované a riešenie peších komunikácií zodpovedá pôvodným predstavám. V centre mesta sa podarilo dať do prevádzky pešiu zónu, ktorá ešte stále nie je dobudovaná. Zónu v súčasnosti najviac znehodnocuje množstvo aut, ktoré sa v nej pohybuje. Vzhľadom na to, že záujem sa v posledných rokoch orientoval iným smerom, zostal chodec rešpektovaný, ale automobil ho často vytláča aj z chodníkov.

Peší pohyb ako najprirodzenejší spôsob premiestňovania sa môže výrazne podieľať na prepravnej práci. Pri vhodnej konfigurácii mestského terénneho reliéfu, vhodnom rozložení dopravných atraktivít, môže na území mesta prevziať podstatný podiel prepravnej práce na kratšie vzdialenosti. Zistilo sa, že v našich podmienkach peší pohyb zaniká, ako samostatný druh pohybu, pri vzdialenosti 2,5 - 3,0 km. Už pri vzdialenosti 1,5 km preberá 25 – 30 % podiel. Pešie cesty (bez použitia dopravného prostriedku) sa podieľajú v rozmedzí 25 – 80 % zo všetkých ciest v závislosti na veľkosti sídla. Čím väčšie sídlo, tým menší je podiel peších

ciest. Mesto Žilina, vzhľadom na podmienky vytvorené v minulosti, už má položený základ siete peších komunikácií. Preto pôjde iba o to, nadviazať na zásady prezentované už v minulom územnom pláne a pokračovať v jeho intenciách. Niektoré zámery, ktoré nebolo možné v predchádzajúcom období zrealizovať treba zmeniť a nahradiť riešeniami, ktoré sú ešte dnes realizovateľné.



Hierarchicky najvyššími komunikáciami slúžiacimi pešiemu pohybu sú pešie zóny, ktoré boli vytvorené na Mariánskom námestí a na námestí A. Hlinku. Podobne by sa mali vybudovať námestia, ako pešie zóny, na Hájiku, Solinkách, Vlčincoch, ale aj na Hlinách VI (obv. centrum) a Rudinách (obv. centrum). V týchto priestoroch je dôležité dodržať dominanciu chodca a do priestorov pešej zóny vpustiť iba nevyhnutnú dopravu a aj to iba vo vyhradenom čase.

Obr. 7: Pešia zóna, Autor: Renáta Jaloviarová

## 5.5 Cyklistická doprava

Cyklistické komunikácie mesta Žilina sa začali budovať po roku 2000, avšak v súčasnosti netvorí ucelenú dopravnú sieť. Ako samostatné dnes slúžia tieto úseky cyklistických komunikácií:

- komunikácia pozdĺž Cesty Vysokoškolákov, od plavárne k internátom Žilinskej univerzity;
- komunikácia od areálu Žilinskej univerzity – Veľký Diel, po sídlisko Solinky;
- komunikácia na nadjazde zo sídliska Vlčince, ponad Košickú ul. a ďalej popri Košickej ul. smerom do centra, až po Hypertesco;
- komunikácia od konca Kysuckej cesty, podchodom popod estakádu, mostom cez Váh, do Budatína;
- na spoločnej komunikácii s chodcami, zo sídliska Vlčince (Nitrianska a Nanterská ul.) až po Hlbokú cestu – podjazd pod Nemocničnou ul.;
- úsek pri Vodnom diele;
- úsek v Bánovej, nám. J. Bosca;
- na chodníku vymedzený pruh pre cyklistov, ul. A. Bernoláka;
- vyznačený cca. 600 metrový úsek prostredníctvom piktokoridov, ul. Sv. Cyrila a Metoda.

Mesto Žilina disponuje cestnou sieťou dlhou viac ako 200 km a chodníkmi v kumulatívnej hodnote takmer 110 km. Pri celkovej rozlohe mesta 80,33 km<sup>2</sup> to znamená, že hustota cestnej siete dosahuje približne 2,5 km/km<sup>2</sup>. Pri chodníkoch je hustota na úrovni takmer 1,4 km/km<sup>2</sup>. Pozitívom je existencia samostatne vedených a vo viacerých prípadoch od vozovky a chodníkov pre peších oddelených cyklociest, čím sa mesto zaraďuje medzi mestá podporujúce trvalo udržateľnú dopravu. Zároveň je však nutné doplniť, že celková dĺžka takýchto cyklotrás vedených mestom nedosahuje dĺžku ani 8 km, čo sú len 4 % z cestných komunikácií využívaných motorovými dopravnými prostriedkami. Pri komparácii

dĺžky chodníkov a cyklotrás vychádza úroveň 7,3 %, čo je taktiež reálnym potrebám nezodpovedajúca hodnota.



Obr. 8: Cyklojazda, Zdroj: <http://www.mulica.sk/index.php/fotogaleria/?album=all&gallery=2>

Hodnota hustoty cyklosiete v meste Žilina je dlhodobo pod úrovňou 100 m/km<sup>2</sup>, čo je nevyhovujúce. Značná časť cyklistov pri preprave využíva chodníky alebo cestné komunikácie určené na premávku motorových vozidiel so všetkými nepriaznivými dôsledkami (zvyšovanie rizika dopravných kolízií, prehlbovanie miery nepochopenia a intolerancie medzi vodičmi motorových dopravných prostriedkov a cyklistami a pod.).<sup>8</sup>

Okrem budovania cyklotrás a podpornej infraštruktúry k rozvoju cyklo dopravy v meste významne prispievajú i rôzne aktivity zamerané na podporu a propagáciu cyklo dopravy. Iniciatívne je najmä združenie MULICA. Viaceré aktivity uskutočnené v oblasti podpory cyklistickej dopravy v Žiline v posledných rokoch súviseli aj so zapojením sa mesta do projektu Central MeetBike. Projekt je realizovaný prostredníctvom programu Central Europe, ktorý je spolufinancovaný ERDF. Výstupom projektu je aj dokument Zelený akčný plán mesta dostupný na web stránke mesta Žilina<sup>9</sup> a pripravovaný Generel cyklistickej dopravy Mesta Žilina. Taktiež bol realizovaný prieskum dopravných návykov v meste.

## 5.6 Mestská hromadná doprava

V roku 2006 bolo v Žiline prevádzkovaných 18 liniek MHD. K 1. 10. 2007 bola realizovaná zmena trasovania liniek trolejbusov a zavedený nový cestovný poriadok. V roku 2010 bolo v Žiline prevádzkovaných 18 liniek MHD v celkovej dĺžke viac ako 100 km:

- 8 nosných trolejbusových liniek v celkovej dĺžke 128,3 km a
- 10 autobusových liniek v celkovej dĺžke 234,4,0 km (z toho 1 linka zabezpečuje dopravu aj v nočných hodinách).

Najdlhšia linka v jednom smere má 17,3 km, najkratšia 8,1 km. Celkový počet zastávok trolejbusových aj autobusových liniek je 117. Trolejbusové trasy boli budované v rokoch 1994-2002. Bolo vybudované nové trolejbusové depo s tromi meniarňami a postupne sa budovali aj jednotlivé trolejbusové trasy. V roku 1994 začala v Žiline prevádzka trolejbusov na linke číslo 1, v roku 1996 na linke č. 4 a 5, v roku 1998 na linke č. 3 a koncom roku 2002 boli uvedené do prevádzky linky č. 6, 7 a 16 na sídlisko Hájik. Trolejbusové linky MHD sú vedené v meste tak, že zabezpečujú spojenie centra mesta so všetkými husto obývanými časťami mesta – Vičince, Solinky, Hliny a Hájik, ako aj so zónami, v ktorých sú situované veľké obchodné strediská. Autobusové linky MHD zabezpečujú predovšetkým spojenie centra mesta s okolitými mestskými časťami Považský Chlmec, Vranie, Brodno, Budatín, Zádubnie, Zástranie, Mojšova Lúčka, Rosinky, Trnové, Bytčica, Bánová, Strážov a Žilinská Lehota. Celkový počet autobusov a trolejbusov bol v r. 2006 - 105 vozidiel. V Tab. 10 sú

<sup>8</sup> [http://www.zilina.sk/userfiles/2012/projekty\\_mesta/Zeleny\\_akcny\\_plan\\_ZA.pdf](http://www.zilina.sk/userfiles/2012/projekty_mesta/Zeleny_akcny_plan_ZA.pdf)

<sup>9</sup> [http://www.zilina.sk/userfiles/2012/projekty\\_mesta/Zeleny\\_akcny\\_plan\\_ZA.pdf](http://www.zilina.sk/userfiles/2012/projekty_mesta/Zeleny_akcny_plan_ZA.pdf)

uvedené objemy prepravy osôb MHD Žilina. Počty prepravených osôb v období rokov 2005 až 2012 klesali, pričom celkovo za sledované obdobie došlo k poklesu prepravených osôb o takmer 5 miliónov. Tento úbytok už nie je taký dramatický ako v predchádzajúcich obdobiach, ale odliv cestujúcich k iným druhom dopravy má stály trend. Prevádzka mestskej hromadnej dopravy v meste funguje stále bez výraznejších obmedzení na štandardnej úrovni aj napriek nepriaznivej ekonomickej situácii. Dopravný podnik zrealizoval v roku 2012 dôležitú investíciu, ktorá sa týkala obnovy časti vozidlového parku. Podnik zakúpil 10 ks nových trolejbusov (Obr. 9). Týmto krokom sa trolejbusová doprava v Žiline skvalitnila a pre cestujúcich zatriktívnila. Nakoľko ide o celonízokopodlažné trolejbusy, začal sa proces, ktorý postupne mestskú trolejbusovú dopravu priblíži k štandardom, ktoré sú pre ostatné európske mestá samozrejmosťou.

Tab. 10.: Počet prepravených osôb DPMŽ (v období rokov 2005 až 2012) a medziročné indexy.

Rok	Počet prepravených osôb za rok	index
2005	15 616 869	0,90
2006	14 666 257	0,94
2007	14 349 000	0,97
2008	13 505 000	0,94
2009	11 838 671	0,88
2010	11 312 297	0,96
2011	11 120 339	0,98
2012	10 890 930	0,98

Zdroj: Výročné správy Dopravného podniku mesta Žilina ([www.dpmz.sk](http://www.dpmz.sk))

Od roku 1996 sa Dopravný podnik orientoval na postupnú elektronizáciu MHD. Žilina mala ako prvé mesto na Slovensku vo všetkých vozidlách v prevádzke informačný systém, ktorý pozostáva z palubného počítača, elektronických označovačov, elektronických smerových



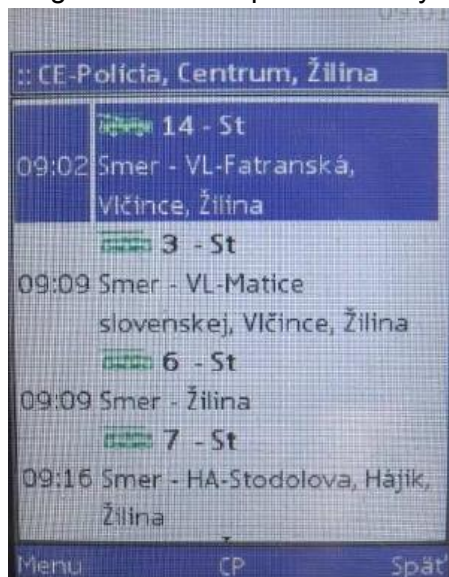
Obr. 9: Nové vozidlá, Zdroj: DPMŽ

tabúľ a akustických hlásičov na oznamovanie zastávok v interiéri vozidla, ako aj do exteriéru na zastávky pre potreby orientácie nevidomých a slabozrakých. Údaje zozbierané týmto informačným systémom umožňujú vyhodnocovať dopravné, technické a ekonomické kritériá prevádzky MHD. Taktiež sú základom pre optimalizáciu dopravy.

Prepojením informačného systému s trunkingovou digitálnou sieťou na prenos hlasu sa umožnilo lokalizovať polohu vozidiel v meste počas ich prevádzky. Výsledkom je dispečerské riadiace centrum a zastávkové informačné panely, ktoré informujú cestujúcich o skutočnom príchode vozidla na zastávku.



V rámci elektronizácie MHD bol zavedený systém vybavovania na báze bezkontaktných čipových kariet. Tie sú platné nielen v prostriedkoch MHD, ale aj v rámci vytvoreného integrovaného dopravného systému medzi DPMŽ a Železničnou spoločnosťou na



železničnej trati Žilina - Rajec. Tento systém integrovanej dopravy však nie je dokončený v spojení s prímestskou autobusovou dopravou a ostatnou železničnou dopravou. Dopravný podnik mesta Žiliny spustil dňa 15. 2. 2010 predaj lístkov na MHD aj prostredníctvom mobilného telefónu. Cestujúci si môžu takýto lístok zakúpiť zaslaním SMS. Napriek vyššej cene cestovného lístka zaznamenala táto služba výrazný úspech najmä medzi cestujúcou mládežou. Podobne cestujúci môžu využiť aj aplikáciu „Cestovný poriadok MHD v mobilnom telefóne“ (Obr. 10).

Ide o aplikáciu pre mobilné telefóny podporujúce JAVA aplikácie, ale aj pre telefóny s OS Android. Používateľ si môže aplikáciu stiahnuť z web stránky dopravného podniku a nainštalovať do svojho mobilného telefónu pomocou dátového kábla alebo bezdrôtovou cestou.

Obr. 10: Čas odchodu a smer príslušnej linky v mobile, Zdroj: DPMŽ

Cestovný poriadok obsahuje údaje o všetkých linkách a vyhľadávanie funguje medzi akýmikoľvek zastávkami v sieti MHD aj s prestupmi. Výhodou je, že pri používaní aplikácie sa užívateľ nepripája na internet, ale aplikácia funguje v telefóne off-line. Pri zmene cestovného poriadku si len stiahne aktualizovaný súbor z web stránky DPMŽ. V roku 2012 pribudla aj vylepšená on-line verzia aplikácie pre telefóny s OS Android.

## 5.7 Prímestská doprava

Prímestská autobusová doprava zabezpečuje spádovú dopravu do krajského mesta Žilina. Ide o zabezpečenie dopravy z okolitých okresných miest Kysucké Nové Mesto, Čadca, Bytča, spádových centier Rajec a Rajecké Teplice, ako aj prepravu cestujúcich z okolitých obcí (Obr. 11). Prepravu zabezpečuje spoločnosť SAD ŽILINA, a. s. na 126 linkách a z toho



10 je medzikrajských na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme v ročnom objeme 14,5 mil. km. Realizáciou služieb vo verejnom záujme zabezpečuje Žilinský samosprávny kraj dopravnú obsluhu svojho územia, čím poskytuje občanom mobilitu do škôl, do zamestnania, k lekárovi, na úrady, za voľno-časovými aktivitami a za ostatnými potrebami. Prepravným dokladom v prímestskej autobusovej doprave je cestovný lístok.

Obr. 11: Linka Čičmany, Zdroj: SAD

Cestovný lístok možno kúpiť len ako jednorazový cestovný lístok a platí len na príslušný autobusový spoj, teda na príslušný autobus, v ktorom bol cestujúcim zakúpený.

Odbavovací systém cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave používaný dopravcami vo verejnom záujme je elektronický systém spoločnosti EM-TEST. Systém umožňuje nastupovanie cestujúcich len prednými dverami autobusa, čím sa eliminuje možnosť, že si cestujúci nekúpi cestovný lístok. V prípade kúpy cestovného lístka môže cestujúci využiť možnosť hotovostného alebo bezhotovostného platobného styku. Bezhotovostný platobný styk je založený na jednorazovej kúpe bezkontaktnej čipovej karty – „dopravnej karty“, ktorá plní funkciu peňaženky. Platnosť čipovej karty je 5 rokov. Využitie čipovej karty predstavuje pre cestujúceho niekoľko výhod, a to: zľavnené cestovné, výhodu bezhotovostnej platby a skrátenie času vybavovania cestujúcich cestovnými lístkami. Keďže čipová karta funguje ako peňaženka, cestujúci môže na jednu čipovú kartu kúpiť aj viac cestovných lístkov. Výhodou bezkontaktného systému odbavovania cestujúcich je aj rýchlosť komunikácie karty s elektronickým zariadením, a to cca 0,2 s a dlhá životnosť karty, vydrží až 100 000 použití. Veľkou výhodou tohto odbavovacieho systému je tiež zabudovaný systém GPRS, ktorý umožňuje automatické prepínanie tarifných pásiem podľa zastávok autobusového spoja, čo uľahčuje, zjednodušuje a urýchľuje prácu vodiča autobusu a zabezpečuje neustále monitorovanie celého dopravného procesu v reálnom čase, čo sa používa pre potreby dispečerského riadenia. Výška a druh cestovného platného pre dopravu vo verejnom záujme sa v zmysle zákona 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov určuje na základe dohody a je súčasťou zmlúv o službách vo verejnom záujme. Cestovné poriadky prímestskej autobusovej dopravy sú schvaľované Žilinským samosprávnym krajom.

Tab. 11: Prehľad rozsahu výkonov objednaných Žilinským samosprávnym krajom za 2005 - 2011

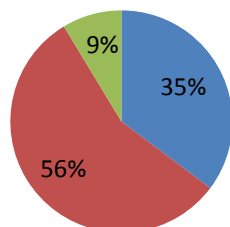
Rok	SAD Žilina, a. s.	
	Dopravné výkony (v tis. km)	Prepravné výkony (v tis. os/km)
2005	15 302	388 986
2006	14 746	374 550
2007	14 894	364 458
2008	14 894	258 149
2009	14 818	246 660
2010	14 563	248 247
2011	14 428	213 401

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

Od roku 2005 do roku 2011 (Tab. 11) poklesol celkový počet prepravených cestujúcich takmer o 30 %. Vývoj tržieb sa pohybuje na porovnateľnej úrovni, čo ovplyvnila skutočnosť, že v dôsledku nepriaznivého vývoja výšky úhrady straty bol Žilinský samosprávny kraj viackrát nútený zvýšiť výšku základného cestovného. Grafy na Obr. 12 zobrazujú porovnanie štruktúry cestujúcich v roku 2005 s rokom 2011.

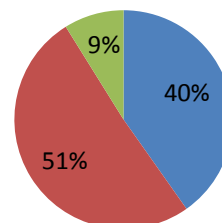
### Štruktúra cestujúcich rok 2005

■ žiacke ■ občianske ■ Iné



### Štruktúra cestujúcich rok 2011

■ žiacke ■ občianske ■ Iné



Obr. 12: Porovnanie štruktúry cestujúcich

Z uvedeného porovnania vidieť, že v poslednom období sa štruktúra cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave mení a z verejnej osobnej dopravy odchádzajú prevažne cestujúci, ktorí cestujú za plné základné cestovné – nezľavnené cestovné.

Neustálym znižovaním rozsahu verejnej osobnej dopravy, kam patrí i prímestská autobusová doprava, a prudkým nárastom IAD dochádza k nárastu externých nákladov (externalít) – kongescie, hluku, znečisťovania životného prostredia a dopravných nehôd, čo má dopad na neustály rast nárokov na verejné financie. Jedným z možných nástrojov ako tento negatívny stav a vývoj prímestskej autobusovej dopravy eliminovať je zvyšovanie jej kvality. V súčasnosti len veľmi ťažko dokáže prímestská autobusová doprava konkurovať individuálnej automobilovej doprave, a to najmä z hľadiska možnej ponuky počtu spojov, frekvencii spojov a komfortu cestovania. Zákazníci sú stále viac vzdelanejší a náročnejší, čo súvisí aj so zmenou životného štýlu a so zvyšovaním životnej úrovne. V prípade zákazníkov verejnej osobnej dopravy treba zohľadniť tiež skutočnosť, že v súčasnosti sa oproti minulosti zmenil aj štýl práce a pracovná doba v jednotlivých podnikoch a subjektoch verejnej správy. V súčasnosti je dĺžka pracovnej doby v podstate neobmedzená, mnohí pracujú „od rána do večera“ a trendom sa stáva „pružná pracovná doba“. Na trhu práce rastú rovnako zo strany zamestnávateľov nároky na flexibilitu a mobilitu zamestnancov. Navyše z dôvodu nedostatku pracovných príležitostí mnohí dochádzajú v súčasnosti do zamestnania na dlhšie vzdialenosti alebo cestujú za prácou iba v pondelky a v piatky. O neustále zvyšovanie kvality a komfortu prepravy cestujúcich sa SAD Žilina, a. s. snaží aj pravidelnou obnovou vozidlového parku autobusovej dopravy, 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.

Tab. 12: Prehľad o priemernom veku vozidlového parku prímestskej autobusovej dopravy

Dopravca/obdobie	Priemerný vek autobusov v jednotlivých rokoch						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
SAD Žilina, a. s.	11,66	10,46	9,45	6,72	3,53	4,39	4,95

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

Priemerný vek autobusov sa v roku 2011 oproti roku 2005 znížil o viac ako polovicu (Tab. 12), pričom všetky autobusy zakupované po roku 2008 boli vybavené klimatizáciou.



Obr. 13: Nové vozidlá, Zdroj: SAD

## 5.8 Zhrnutie

Počet trvalých obyvateľov mesta v urbanistickej časti ÚPN – Mesta Žilina v princípe vyjadruje potenciál, ktorý bude v roku 2025 plánovaná urbanistická štruktúra mesta ponúkať. Dnes nie je možné presnejšie špecifikovať, či bude potenciál naplnený a do akej miery. Taktiež nie je možné presnejšie určiť mieru naplnenia kapacít potenciálnych plôch určených pre bývanie podľa ich lokalizácie v území. Na rovnakom princípe bol stanovený potenciál 170 367 pracovných príležitostí v meste Žilina v roku 2025. Počet obyvateľov a počet pracovných príležitostí sú dve kľúčové štrukturálne veličiny generujúce prepravný proces. Podľa trendu posledných rokov (Tab. 13) sa javí, že počet trvalých obyvateľov pomaly klesá.

Tab. 13: Počet trvalých obyvateľov Žiliny (v období rokov 2007 až 2012)

Rok	Počet trvalých obyvateľov
2007	85 607
2008	85 399
2009	84 835
2010	84 675
2011	84 514
2012	84 225

Pre prepravný proces sú dôležité aj iné demografické faktory ako sú: vekové zloženie obyvateľstva, ekonomicky aktívny obyvateľia, nezamestnaní, dochádzka za prácou, hodnota počtu pracovných príležitostí v meste a okolí a pod. Pri priaznivej zmene ekonomických podmienok a s prichádzajúcou ponukou pre bývanie v atraktívnych lokalitách možno v budúcnosti uvažovať so zvyšovaním počtu trvalých obyvateľov v meste Žilina.

Nadregionálny a regionálny rozmer atraktivity územia mesta Žilina i jeho záujmového územia je koncentrovaný v jeho pozícii centra dopravno-gravitačného regiónu Severozápadné Slovensko alebo Považského regiónu. Takmer celé územie Žilinského kraja regionálne a dopravne gravituje k hlavnej slovenskej sídelnej a dopravnej osi v údolí Váhu a Kysuce.

Súkromný hospodársky sektor podriaďuje svoju lokalizačnú politiku princípom efektívnosti vynaložených nákladov a investícií. Z tohto dôvodu je a aj bude centrálny priestor severozápadného Slovenska Martin – Žilina – Považská Bystrica atakovaný projektmi na umiestnenie dopravy generujúcich hospodárskych objektov sekundárneho a terciárneho sektoru. Zároveň zásobovacie a distribučné reťazce sú vždy orientované do polôh a línií, spájajúcich najsilnejšie urbanizované plochy. V podstate ide o uzavretý kruh vzájomne prepojených a pôsobiacich faktorov sídelnej a dopravnej štruktúry, dôsledkom ktorého sú v prípade mesta Žiliny požiadavky na vysoké hodnoty objemov vonkajšej dopravy. Objem IAD na cestných vstupoch do mesta bude teda zrejme štandardne vysoký. Meniť sa môže vzájomný pomer medzi tranzitom a zdrojovou/cieľovou cestnou dopravou v závislosti od lokalizácie hospodárskych aktivít (buď na území mesta alebo v priestore širšieho dopravno-gravitačného centra).

Pre účely prognózy automobilizácie bola v ÚPN – M Žilina použitá logistická krivka odvodená z doterajšieho vývoja v Slovenskej republike. Hodnota automobilizácie mesta Žilina 294 osobných automobilov/1000 obyvateľov v roku 2006 je v celoslovenskom kontexte nadpriemerná (1:3,4). Stupeň motorizácie mesta predstavoval v roku 2006 hodnotu 386 motorových vozidiel/1000 obyvateľov. Prognózovaná hodnota 443 osobných automobilov/1000 obyvateľov pre rok 2025 sa blíži k oblasti saturácie s hodnotou 500, pri ktorej možno začať uvažovať s postupným poklesom ročného prejazdu vozidiel. Dosiahnutie hodnoty saturácie v meste Žilina sa predpokladá približne v roku 2040.

Objemová prognóza prepravy osôb navrhnutá v intenciách súčasných trendov IAD a MHD je neakceptovateľná, pretože v roku 2025 by sa deľba prepravnej práce dostala na úroveň, pri ktorej MHD nebude schopná zabezpečovať najzákladnejšie požiadavky hybnosti skupín obyvateľov, bez vlastníctva osobného automobilu. Podľa prognóz štatistického úradu SR je možné konštatovať, že obdobie najbližších rokov bude charakterizované pokračovaním populačného starnutia pri relatívne stabilnom počte obyvateľov. Po roku 2025 sa procesy úbytku a starnutia obyvateľstva začnú výraznejšie zrýchľovať. Vývoj a štruktúra obyvateľstva bude mať ďalekosiahle dopady na celé fungovanie spoločnosti vrátane mobility. Na mobilitu budú vplývať aj ďalšie podmienky, či už v negatívnom alebo v pozitívnom zmysle (napr. zavádzanie nových trvalo udržateľných technológií v doprave). Na tento trend je potrebné sa pripraviť. Podrobnejšie riešenie dopravnej infraštruktúry si vyžaduje spracovanie GDP, ktorý bude komplexne riešiť problémy všetkých druhov dopravy. Riešenie problémov mobility si vyžaduje zavedenie nového systematického prístupu k plánovaniu mobility v meste Žilina. Východiskom môže byť príprava podrobného plánu PUMM.

## 6 Audit ADVANCE v meste Žilina

### 6.1 Analýza a príprava

#### Krok 1 – príprava

Prvý kontakt s Mestským úradom sa uskutočnil v roku 2012, keď sa manažérka projektu ADVANCE Mgr. Dana Sitányiová stretla na úvodnom stretnutí so zástupcami mesta – pracovníkmi Odboru projektov EÚ Ing. Milanom Lipkom a Mgr. Ľubošom Slebodníkom. Prostredníctvom úvodnej prezentácie podrobne opísala proces auditu ADVANCE vrátane záväzku potrebného zo strany mesta. Vysvetlila úlohy audítora a koaudítora v procese auditu a opísala možné výstupy a výhody pre mesto ako aj celkové ciele auditu, rozsah akčného plánu, kritériá certifikácie a pod. Na základe tohto stretnutia bolo 9. 1. 2013 zorganizované druhé stretnutie s koaudítorm Ing. Ľubomírom Matečekom. Ing. Mateček bol vybraný ako koaudítor na základe jeho vedomostí a skúseností z oblasti dopravy v meste. Na tomto stretnutí sa navrhlo zloženie pracovnej skupiny s dôrazom na účasť príslušných zainteresovaných strán.

**Pracovná skupina** pozostávala z nasledujúcich členov:

Mgr. Ľuboš Slebodník – zástupca mesta a hlavná kontaktná osoba za mesto – odbor projektov EÚ

Mgr. Martina Klamárová – zástupkyňa mesta – odbor životného prostredia

Ing. Arch. Júlia Durdyová – zástupkyňa mesta – odbor architekta mesta

Ing. Igor Liška – zástupca mesta – odbor dopravy

Ing. Marián Gogola, PhD. – expert na dopravné plánovanie – Žilinská univerzita v Žiline a združenie Mulica

Ing. Michal Žarnay, PhD. – expert na manažment mobility – Žilinská univerzita v Žiline a združenie Mulica

Ing. Soňa Šestáková, PhD. – dopravná inžinierka – Výskumný ústav dopravný a združenie Mulica

Ing. Ján Šimko – expert na verejnú dopravu – Dopravný podnik mesta Žilina

Ing. Peter Pobeha – expert na verejnú dopravu – SAD Žilina

Ing. Marek Drličiak, PhD. – expert na dopravné modelovanie Žilinská univerzita v Žiline

doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc. – expert na dopravné plánovanie Žilinská univerzita v Žiline

Ing. Ľubomír Mateček – expert na dopravné plánovanie – koaudítor

Mgr. Dana Sitányiová, PhD. – expert pre manažment mobility, hlavný audítor – Žilinská univerzita v Žiline

Mesto spolu s audítormi zhromaždilo potrebné podklady a ukazovatele kontextu, ktoré pomohli načrtnúť východiskovú situáciu mesta. Táto je opísaná v 5. Kapitole.

#### Krok 2 – analýza stavu

Na prvom stretnutí pracovnej skupiny 6. 2. 2013 audítori vysvetlili všetky podrobnosti procesu auditu ADVANCE. Stanovil sa približný časový rozvrh celého postupu a dátumy pre nasledujúce stretnutia. Audítori prezentovali dotazník – nástroj na hodnotenie súčasného stavu kvality plánovania mobility v meste. Po tomto stretnutí členovia pracovnej skupiny individuálne vyplnili dotazník. Počas druhého stretnutia pracovnej skupiny audítori

prezentovali výsledky hodnotenia. Pozornosť sa sústredila najmä na tie otázky, pri ktorých sa odpovede a dosiahnuté skóre podstatne líšili. Prostredníctvom plenárnej diskusie sa hľadal konsenzus pre skóre pre všetky procesy a polia aktivít.

## 6.2 Výsledky hodnotenia auditu pre procesy

V tejto podkapitole postupne opíšeme výsledky hodnotenia súčasnej situácie (2013), v ktorej sa mesto nachádza v oblasti mobility. Audit ADVANCE i hodnotiaci dotazník sú rozdelené na dve základné časti. Prvá sa zaoberá hodnotením procesov plánovania mobility v meste. Dotazník pre túto oblasť pozostáva z 26 otázok, ktoré mapujú situáciu v piatich oblastiach. Hodnotiteľ – člen pracovnej skupiny, na základe svojich vedomostí a skúseností z konkrétnej oblasti priradzuje skóre – úroveň, ako odpoveď na jednotlivé otázky. V prípade, že je niektorá otázka pre mesto irelevantná, priradí respondent odpoveď „nehodí sa“. V prípade, že na otázku nevie odpovedať, pretože nemá potrebné vedomosti alebo informácie priradí odpoveď „neviem“. V ostatných prípadoch môže priradiť štyri rôzne úrovne uvedené v Tab. 14. Na základe odpovedí získajú jednotlivé otázky (oblasti) bodovú hodnotu, ktorá je v konečnom vyhodnotení prepočítaná s uvažovaním rôznych faktorov a váhových koeficientov na percentuálnu úspešnosť mesta v jednotlivých oblastiach.

Tab. 14: Možnosti hodnotenia

		úroveň 1	úroveň 2	úroveň 3	úroveň 4
<b>Nehodí sa</b>	<b>Neviem</b>	Tejto oblasti sa mesto venuje len sporadicky, prípadne s prístupom ad hoc. Existuje veľmi málo informácií. Veľmi nízka úroveň realizácie.	V tejto oblasti sa niečo robí, ale len v malom množstve alebo na obmedzenom mieste. Existujú nejaké informácie. Úroveň realizácie je nízka.	V tejto oblasti sa niečo robí pravidelne alebo na viacerých miestach. Existujú dobré informácie. Úroveň realizácie je dobrá.	V tejto oblasti sa pracuje systematicky, výsledky sa pravidelne hodnotia, využívajú sa mnohé inovácie. Existuje mnoho informácií. Úroveň realizácie je výborná.

### 6.2.1 Počiatočné podmienky

Východiskovým bodom plánovania mobility je komplexná analýza súčasného stavu postupov pri plánovaní mobility v meste (počiatočné podmienky). V počiatočnej fáze prípravy komplexného plánu PUMM by malo každé mesto analyzovať súčasnú situáciu a zhromaždiť všetky podklady týkajúce sa politiky mesta v oblasti mobility. V tomto kroku sme počas auditu zhromaždili a neskôr zohľadnili všetky dostupné údaje: existujúce dopravné prieskumy, údaje z iných strategických plánov alebo dokumentov, odborné príspevky, štúdie, pripomienky z konzultácií so zainteresovanými subjektmi, informácie o prebiehajúcich dopravných projektoch a pod. Realizácia auditu ADVANCE priniesla možnosť spojiť všetky zainteresované strany prostredníctvom založenia pracovnej skupiny, zdieľať dostupné dáta, získať prehľad o súčasnej situácii, identifikovať potreby a navrhnuť ďalšie štúdie a práce, ktoré sú nevyhnutné pre komplexnejšiu analýzu súčasného stavu. Analýza sa sústredila na otázky uvedené v Tab. 15:

Tab. 15: Otázky pre počiatočné podmienky

Udržateľný dopravný systém uspokojuje potreby obyvateľov a zároveň sa snaží dosiahnuť harmonickú rovnováhu medzi ekonomickými, environmentálnymi a sociálnymi aspektmi. Plán mobility môžeme nazvať trvalo udržateľným, len ak dodržiava princípy udržateľnosti.
<b>Na akej úrovni mesto dodržiava princípy udržateľnosti v oblasti plánovania mobility?</b>

Plán trvalo udržateľnej mobility sa obvykle viaže na konkrétne mesto alebo mestskú aglomeráciu. V každom prípade by však mal nadväzovať na plány pripravené na regionálnej alebo národnej úrovni (stratégie, systémy financovania, rozvoj dopravnej infraštruktúry).

**Na akej úrovni sú plány mesta v súlade s regionálnymi a národnými?**

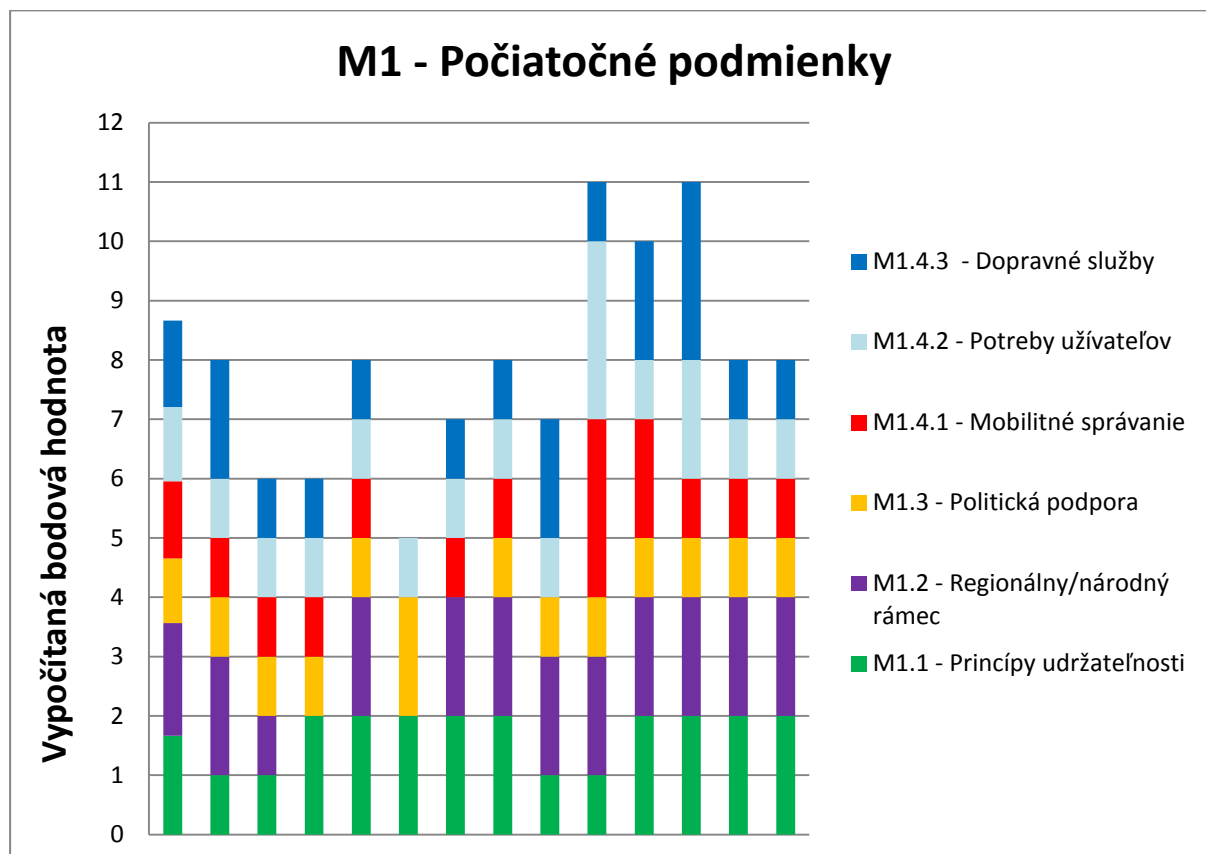
**Aká je úroveň politickej podpory vedenia mesta pre plány trvalo udržateľnej mobility?**

**Na akej úrovni je známe mobilné správanie** (napr. - delba prepravy obyvateľov mesta alebo návštevníkov, turistov, dochádzajúcich a pod.), ktoré bolo zistené napríklad prieskumom a pod.?

**Na akej úrovni mesto sleduje, resp. pozná mobilné potreby obyvateľov mesta (alebo návštevníkov, turistov, dochádzajúcich a pod.)?**

**Na akej úrovni mesto sleduje, resp. pozná rôzne služby v oblasti mobility (hromadná doprava, cyklistická infraštruktúra, ostatné služby)?**

Graf na Obr. 14 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Dosažené skóre sa pohybuje v rozmedzí 5 až 11 bodov. Pri sumárnom hodnotení dosiahlo mesto pre túto oblasť skóre 33 %. Skóre bolo vypočítané ako priemer hodnotenia všetkých členov pracovnej skupiny (prvý stĺpec).



Obr. 14: Hodnotenie počiatočných podmienok

V tejto oblasti existujú v meste viaceré problémy:

- Mesto nemá vypracovaný žiadny komplexný dokument, ktorý by sa venoval plánovaniu mobility.
- Mesto vyjadruje najmä formálnu podporu pre plánovanie trvalo udržateľnej mobility.



- Prepojenie medzi regionálnymi a národnými politikami, projektmi a opatreniami je nepostačujúce, resp. politiky v oblasti mobility nie sú dostatočne prepracované.
- Mesto nepozná mobilné správanie ani potreby obyvateľov a ostatných účastníkov prepravného procesu, pretože sa pravidelne nevykonávajú mobilné prieskumy a potrebný monitoring.
- Mesto nedostatočne minimálne využíva potenciál Žilinskej univerzity v Žiline pri zisťovaní indikátorov mobility (štúdie, prieskumy, diplomové a dizertačné práce).

### 6.2.2 Vízia a stratégia

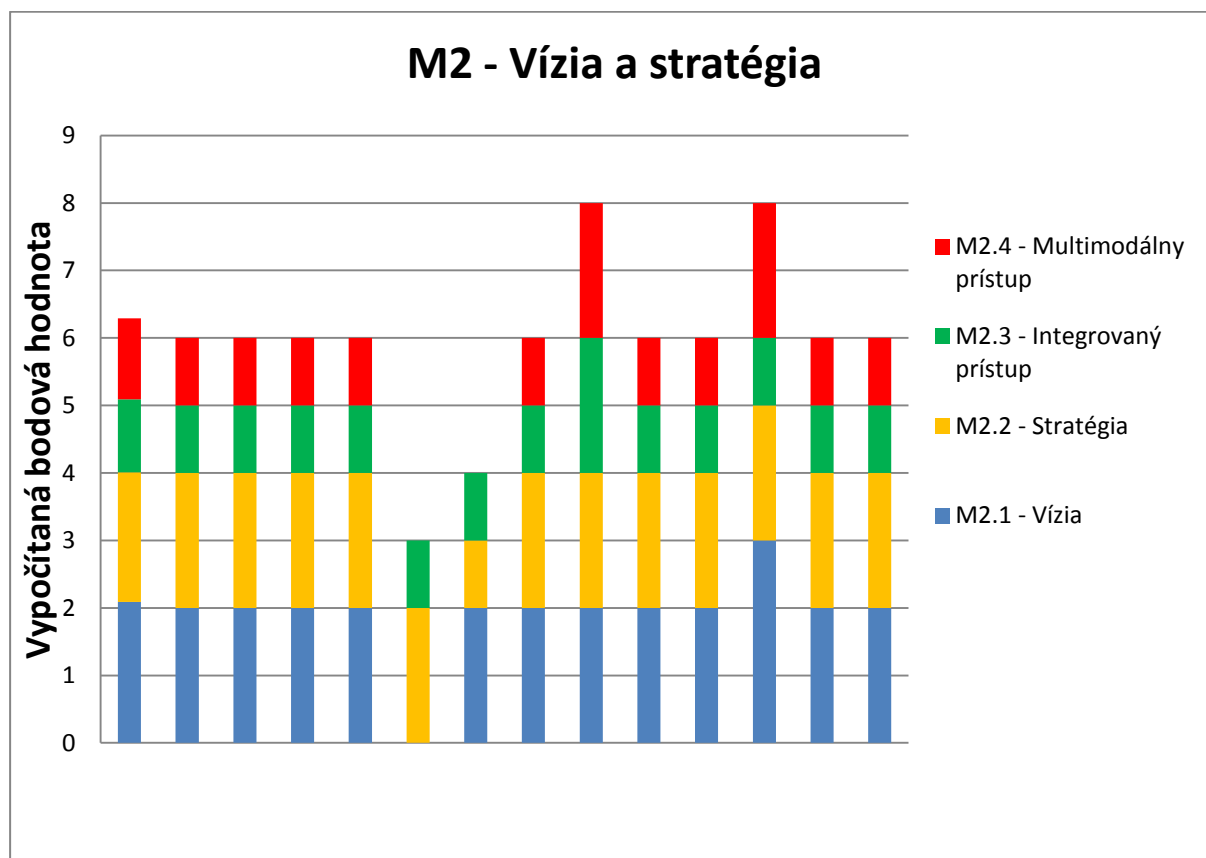
Základom každého plánovania je vízia, v tomto prípade vízia trvalo udržateľnej mobility v meste. Hodnotenie tejto oblasti sa zameriava na tvorbu alebo existenciu jasnej vízie trvalo udržateľnej mobility v rámci mesta a na spôsob prenosu tejto vízie do stratégie. Pod pojmom stratégia sa rozumie spôsob, akým mesto dáva svojej vízii obsah.

Tab. 16: Otázky pre víziu a stratégiu

<b>Na akej úrovni existuje spoločná vízia mesta v oblasti mobility a dopravy?</b>
<b>Na akej úrovni existuje stratégia, v ktorej sú formulované konkrétne ciele v oblasti mobility, ktoré chce mesto dosiahnuť?</b>
<b>Na akej úrovni sú v dopravnej a mobilitej politike mesta integrované všetky relevantné aspekty ako sú: územné plánovanie, ochrana životného prostredia, sociálna inklúzia, bezpečnosť, prístup pre znevýhodnené osoby, ekonomický rozvoj a pod?</b>
<b>Na akej úrovni sa používa multimodálny prístup, keď sa navrhujú riešenia pre uspokojovanie potrieb obyvateľov mesta v oblasti mobility?</b>

Graf na Obr. 15 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Dosiadnuté skóre sa pohybuje v rozmedzí 3 až 8 bodov (priemer v prvom stĺpci). Pri sumárnom hodnotení dosiahlo mesto pre túto oblasť skóre 38 %.

Základná vízia v oblasti dopravy do budúcnosti bola načrtnutá a definovaná v ÚPN – M Žilina a Strategickom pláne rozvoja mesta Žilina do roku 2025. V týchto dokumentoch sa nenachádzajú konkrétne ciele, ktoré by mesto chcelo dosiahnuť a nie sú dôsledne integrované všetky relevantné aspekty. Chýba väčší dôraz na multimodálny prístup a jasná preferencia trvalo udržateľných spôsobov dopravy.



Obr. 15: Hodnotenie stratégie a vízie

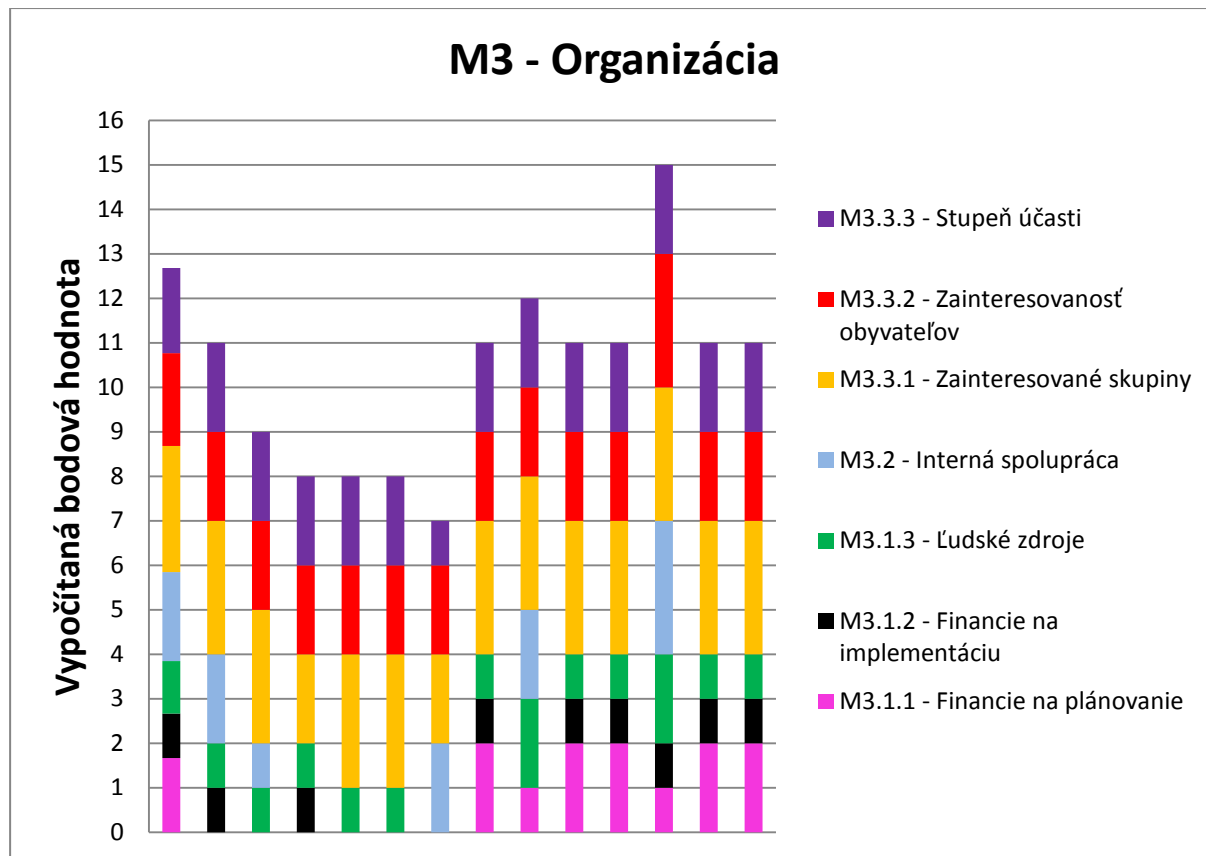
### 6.2.3 Organizácia

Táto časť procesov zahŕňa všetky organizačné aspekty plánovania mobility, ako sú interná organizácia (oddelenia, zodpovednosť), spolupráca s ostatnými odbormi, oddeleniami, komunikácia a interakcia so zainteresovanými stranami a ostatnými cieľovými skupinami (občania, študenti, obchodníci...), konzultačná a komunikačná štruktúra (poskytovatelia verejnej dopravy...), zabezpečenie financovania atď.

Tab. 17: Otázky pre organizáciu

<b>Na akej úrovni sú potvrdené finančné zdroje pre plánovanie mobility a na vypracovanie PUMM?</b>
<b>Na akej úrovni sú potvrdené finančné zdroje na implementáciu jednotlivých opatrení?</b>
<b>Na akej úrovni sú na mestskom úrade k dispozícii ľudské zdroje pre proces plánovania a implementáciu opatrení v oblasti mobility?</b>
<b>Na akej úrovni existuje vzájomná spolupráca medzi oddeleniami úradu v oblasti mobility? (Je spolupráca pravidelná, systematická, preukázateľná?)</b>
<b>Akým spôsobom je zabezpečená účasť záujmových skupín v procese plánovania a rozhodovania v oblasti mobility?</b>
<b>Akým spôsobom je zabezpečená účasť obyvateľov (vrátane znevýhodnených osôb, chodcov, cyklistov, užívateľov MHD a pod.) v procese plánovania a rozhodovania v oblasti mobility?</b>
<b>Aká je frekvencia a pravidelnosť účasti?</b>

Graf na Obr. 16 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Dosiagnuté skóre sa pohybuje v rozmedzí 7 až 15 bodov. Pri sumárnom hodnotení dosiahlo mesto pre túto oblasť skóre 39 %.



Obr. 16: Hodnotenie organizácie

V oblasti organizácie existuje množstvo slabín a nedostatkov. Predovšetkým na Mestskom úrade nie je nikto kompetentný a zodpovedný za mobilitu v meste. Chýba pozícia odborného pracovníka pre problémy mobility. Oddelenie dopravy rieši mobilitné problémy len čiastočne. Jednotlivé oddelenia, ktorých sa týkajú problémy mobility spolupracujú veľmi sporadicky a nesystematicky. Účasť záujmových skupín a obyvateľov do procesov plánovania mobility nie je postačujúca a pravidelná. Jedným z najväčších problémov je nedostatok financií v oblasti mobility.

### 6.2.4 Implementácia

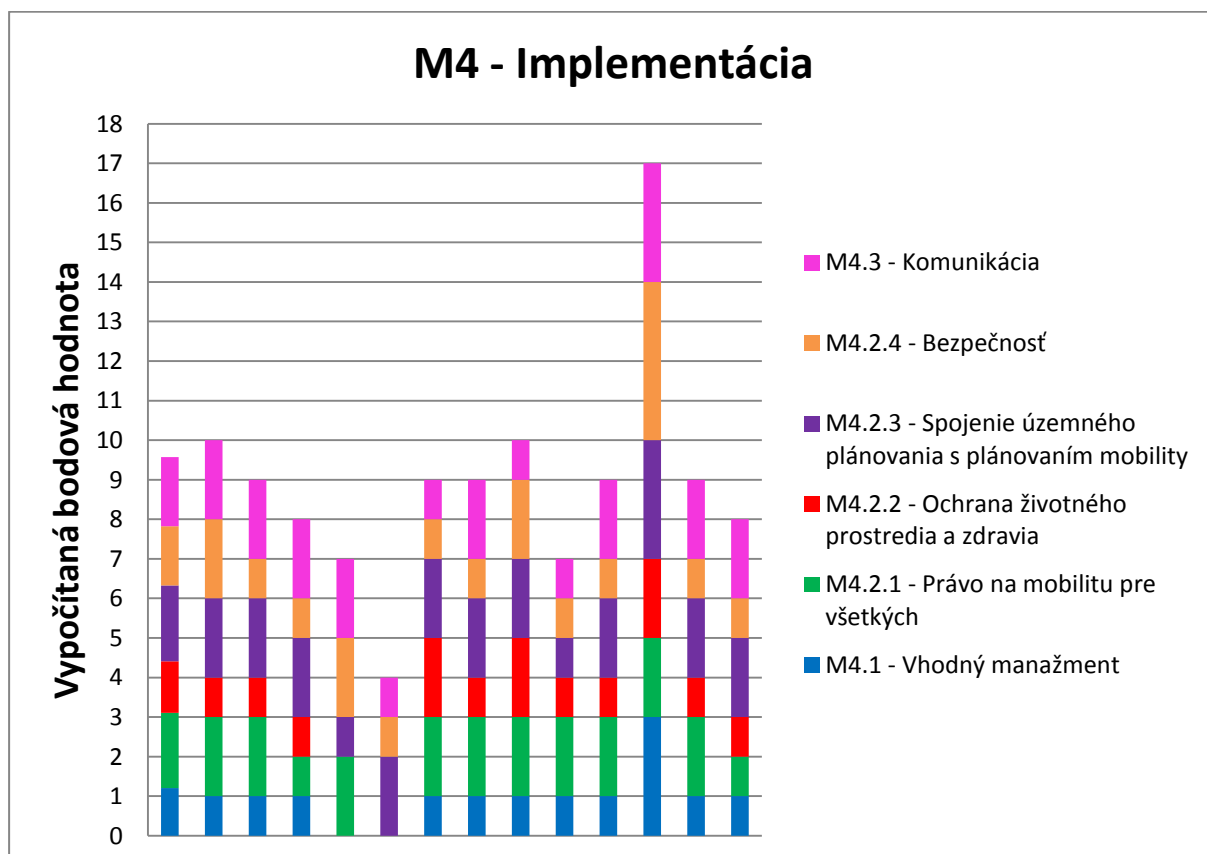
Proces implementácie sa vzťahuje na to, ako sa politika (trvalo udržateľnej) mobility implementuje alebo ktoré konkrétne aktivity/opatrenia sa prijímajú. Cieľom je zahrnúť do implementácie všetky strategické prvky a aktivity/opatrenia prijaté v rámci mesta vo vzťahu k vízii a stratégii.

Tab. 18: Otázky pre organizáciu

<b>Aká je úroveň riadenia implementácie</b> (existuje vhodné riadenie, stanovenie zodpovednosti, sú zainteresované všetky dôležité strany, a pod.)?
<b>Aká je úroveň kompatibility implementovaných opatrení s právom každého na mobilitu</b> (vrátane znevýhodnených osôb)?
<b>Aká je úroveň kompatibility implementovaných opatrení s ochranou zdravia a životného prostredia?</b>

Aká je úroveň kompatibility implementovaných opatrení v rámci územného plánovania a mobility?
Aká je úroveň kompatibility implementovaných opatrení s bezpečnosťou dopravy?
Aká je úroveň komunikácie s obyvateľmi mesta pri implementácii opatrení (napr. pravidelnosť)?

Graf na Obr. 17 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Dosiagnuté skóre sa pohybuje v rozmedzí 4 až 17 bodov. Pri sumárnom hodnotení dosiahlo mesto pre túto oblasť skóre 38 %.



Obr. 17: Hodnotenie implementácie

Najväčším problémom implementácie je často izolovanosť jednotlivých opatrení a aktivít a ich nedostatočná kontinuita. Väčšina vízií sa z rôznych dôvodov nepremietne do praxe. Spôsob implementácie nie je systematický, neexistuje vhodné riadenie celého procesu. Do implementácie nie sú zainteresované všetky dôležité strany. Úroveň kompatibility implementovaných opatrení s právom na mobilitu pre všetkých, s ochranou zdravia a životného prostredia a s bezpečnosťou dopravy je nepostačujúca. Vo viacerých prípadoch sa nedôsledne dodržiavajú zásady stanovené v ÚPN – M Žilina.

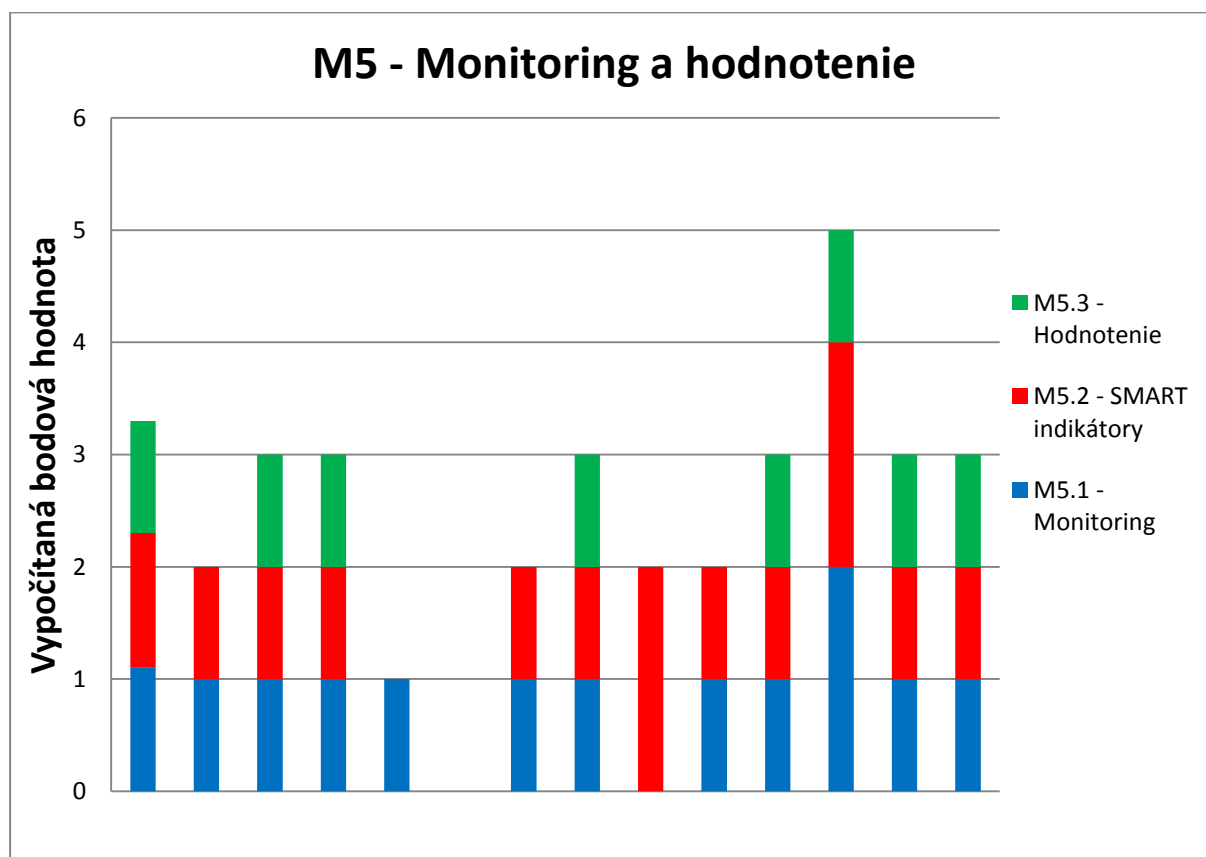
### 6.2.5 Monitoring a hodnotenie

Tento proces sa týka spôsobu, akým sa analyzujú výsledky implementácie plánovania v oblasti mobility a ich použitie pri zavedení príslušnej politiky. Podstatné je prispôsobiť tento proces vzhľadom na výsledky a celkový kontext. Monitorujú sa dosiahnuté ciele plánov a hodnotia dopady opatrení. Týmto spôsobom sa môžu (dobré a zlé) výsledky použiť na vyvodenie záverov a stavať tak na predchádzajúcich skúsenostiach.

Tab. 19: Otázky pre organizáciu

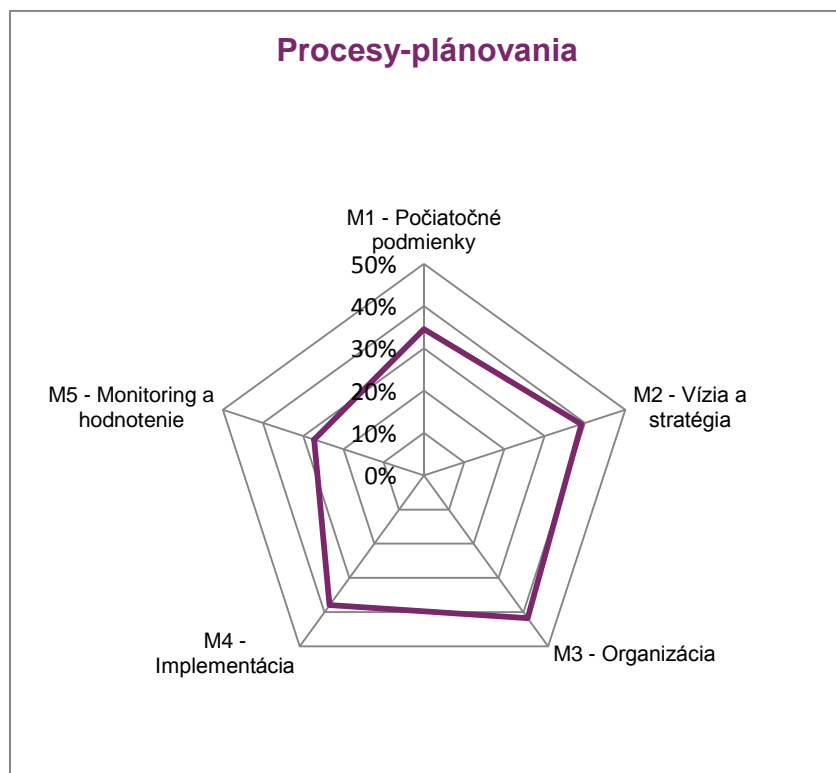
<b>Aká je úroveň monitorovania opatrení v rôznych poliach aktivít?</b>
Stanovené ciele by mali byť tzv. SMART (specific - presné, measurable - merateľné, achievable - dosiahnuteľné, realistic - realistické, time-bound - termínované) a týkať sa cieľov stanovených v stratégii. <b>Aká je úroveň definovania SMART indikátorov, ktoré umožňujú monitorovanie procesu vedúceho k dosiahnutiu stanovených cieľov?</b>
<b>Aká je úroveň vyhodnocovania výsledkov monitoringu?</b> (napr. pravidelnosť)

Graf na Obr. 18 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Dosiahnuté skóre sa pohybuje v rozmedzí 2 až 5 bodov. Pri sumárnom hodnotení dosiahlo mesto pre túto oblasť skóre len 25 %. Dá sa povedať, že monitorovanie dosiahnutia cieľov stanovených v stratégiách týkajúcich sa mobility neexistuje. Podobne sa nemerajú ani dopady jednotlivých opatrení.

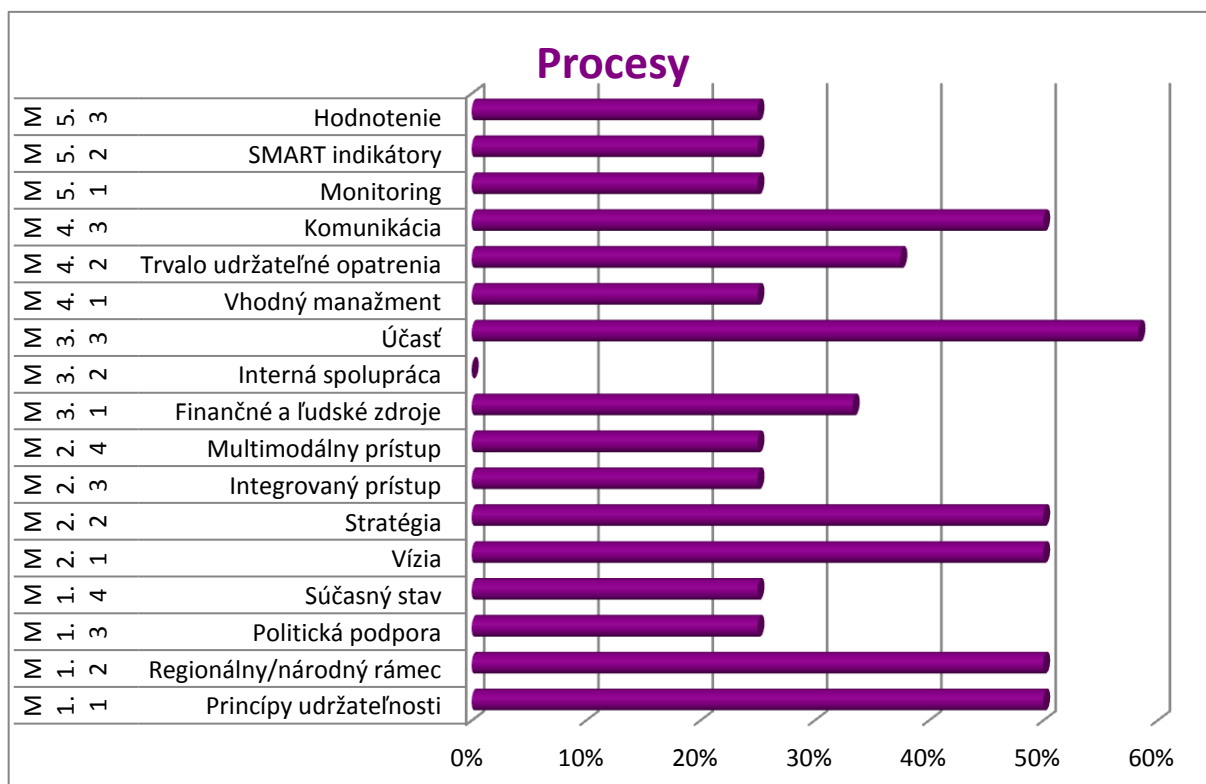


Obr. 18: Hodnotenie monitoringu

Skóre dosiahnuté pre jednotlivé procesy v percentách je zobrazené pomocou pavučinového diagramu na Obr. 19. Percentuálna úroveň úspešnosti v procesoch pre jednotlivé podoblasti je znázornená na Obr. 20.



Obr. 19: Celkové hodnotenie procesov



Obr. 20: Celkové hodnotenie jednotlivých podoblastí procesov

V oblasti procesov získalo Mesto Žilina 37 z možných 104 bodov, čo je v percentuálnom vyjadrení 36 %. Toto skóre ho zaraďuje v oblasti procesov plánovania na úroveň začínajúcich miest.

## 6.3 Výsledky hodnotenia auditu pre polia aktivít

Druhá časť hodnotenia sa zaoberá hodnotením jednotlivých aktivít v oblasti mobility v meste. Dotazník pre aktivity pozostáva zo 71 otázok, ktoré mapujú situáciu v ôsmich rôznych oblastiach. Hodnotiteľ na základe svojich vedomostí a skúseností z konkrétnej oblasti priradzuje skóre – úroveň ako odpoveď na jednotlivé otázky. V prípade, že je niektorá otázka pre mesto irelevantná, priradí respondent odpoveď „nehodí sa“. V prípade, že na otázku nevie odpovedať pretože nemá potrebné vedomosti alebo informácie priradí odpoveď „nevím“. V ostatných prípadoch môže priradiť tri rôzne úrovne uvedené v Tab. 20. Na základe odpovedí získajú jednotlivé otázky (oblasti) bodovú hodnotu, ktorá je v konečnom vyhodnení podobne ako pri procesoch prepočítaná s uvažovaním rôznych faktorov a váhových koeficientov na percentuálnu úspešnosť mesta v jednotlivých oblastiach.

Tab. 20: Možnosti hodnotenia

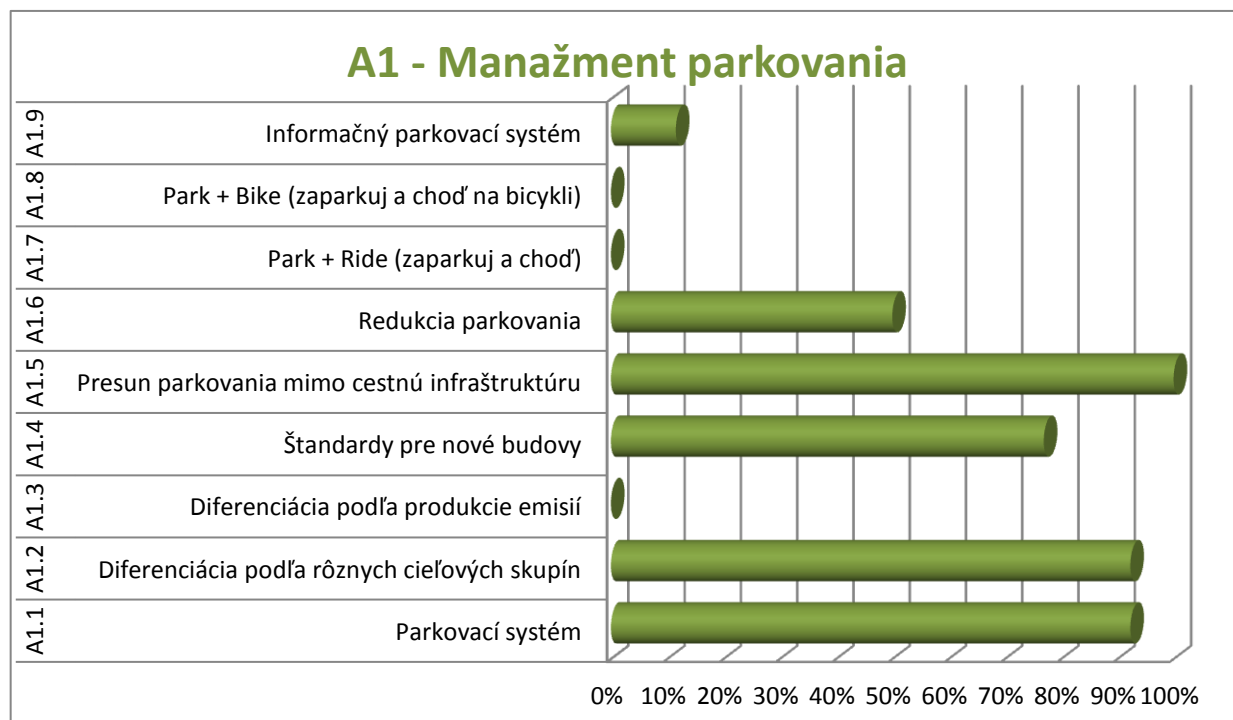
<b>Áno implementuje</b>	Mesto implementuje dané aktivity.
<b>Áno plánuje</b>	Mesto plánuje dané aktivity reálne implementovať.
<b>Nie</b>	Mesto nerobí v tejto oblasti žiadne aktivity, ani ich neplánuje robiť.
<b>Nehodí sa</b>	Nedá sa k mestu priradiť.
<b>Neviem</b>	Osobne neviem na túto otázku odpovedať.

### 6.3.1 Manažment parkovania

Manažment parkovania sa zaoberá rôznymi politikami a aktivitami, ktorých cieľom je efektívnejšie využívanie parkovacích miest a plôch. Manažment parkovania je účinným mechanizmom ovplyvňujúcim rozhodovanie o tom, aký spôsob dopravy si ľudia volia pri cestovaní do mesta alebo v meste. Parkovanie je dvojaký nástroj: pôsobí na reguláciu počtu áut parkujúcich v meste aj na reguláciu dopravy.



Obr. 21: Zdroj: [www.vascas.sk](http://www.vascas.sk), [www.parkovaniezilina.sk](http://www.parkovaniezilina.sk)



Obr. 22: Hodnotenie manažmentu parkovania

Pri hodnotení aktivít dosiahlo mesto Žilina najlepšie sumárne skóre práve pre oblasť parkovania, 47 %. Mesto v spolupráci so Žilinskou parkovacou spoločnosťou, s. r. o. spravuje parkovací systém v centrálnej časti mesta Žilina. V rámci parkovania existujú dva systémy:

- uličné parkovanie - možnosť odstavenia vozidla pre návštevníkov i pre rezidentov v rámci zóny plateného parkovania na vyznačených uliciach,
- parkovanie v parkovacom dome - uzavretý, samostatný systém parkovania na ulici Kálov 6682 (OC Mirage) ponúka možnosť parkovania v podzemnom záchytnom parkovisku.

Počet parkovacích miest v centre mesta je obmedzený. Žilina má problém aj s parkovaním v pešej zóne. Mestskí policajti nedokážu ustriechnuť všetky vjazdy do tejto časti mesta. Existuje diferenciácia parkovania na rôzne tarifné zóny a výhody pre určité cieľové skupiny. Problémy s nedostatkom parkovacích miest sú najmä na sídliskách. Veľa vodičov v podvečerných hodinách nenájde parkovacie miesto pred svojim domom a tak zaparkuje na chodníku alebo tráve. V niektorých lokalitách vo večerných hodinách desiatky áut parkujú odstavené na chodníkoch alebo trávnatých plochách. V máji 2013 poslanci žilinského mestského zastupiteľstva schválili Konceptiu riešenia statickej dopravy na sídliskách v meste Žilina, vďaka ktorej chce mesto nastaviť filozofiu parkovania na sídliskách.

Mestskí poslanci schválili návrh podmienok na vypracovanie súťažných podkladov na dodávateľa pilotného PPP projektu pre správu a prevádzku odstavných plôch a parkovísk na sídlisku Solinky.

V meste nie sú zavedené poplatky za parkovanie diferencované podľa produkcie emisií. V meste nie sú k dispozícii zariadenia pre Park + Ride ani pre Park + Bike. V meste neexistuje informačný parkovací systém. Štandardy pre parkovanciu infraštruktúru pri výstavbe nových budov, ktoré by brali ohľad aj na ostatné druhy dopravy ako IAD sa nie vždy dodržiavajú.



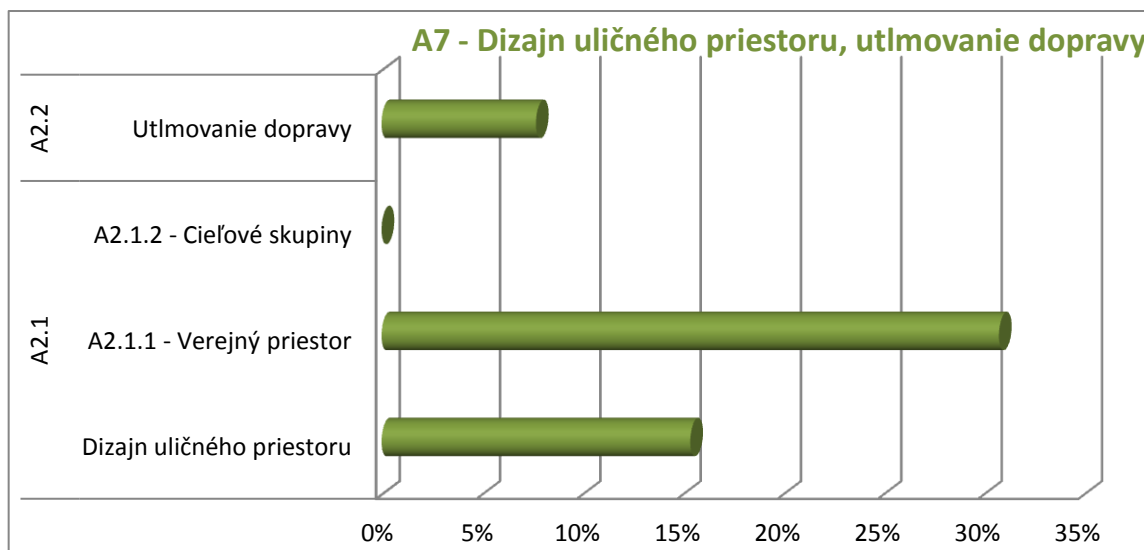
### 6.3.2 Dizajn uličného priestoru

Dizajn uličného priestoru môže určitým spôsobom ovplyvniť správanie a rozhodovanie ľudí o použití konkrétneho dopravného prostriedku. Utlmovanie IAD dopravy sa má chápať ako komplex iniciatív rôzneho druhu, ktoré majú riadiť uličný priestor takým spôsobom, aby poskytoval výhody nemotorizovanej doprave.



Obr. 23: Zdroj: [www.ftscities.com](http://www.ftscities.com)

V tejto oblasti má Žilina závažné nedostatky. Mesto sa tomuto aspektu venuje veľmi málo. Pre túto oblasť dosiahlo sumárne skóre len 13 %. Vo viacerých častiach mesta je IAD veľmi intenzívna a ulice sú plné parkujúcich alebo jazdiacich automobilov. Cyklisti sa musia „prebiť“ mestom, aby sa dostali na bezpečnejšie cestičky mimo mesta. Občania žiadajú od samosprávy ďalšie parkovacie a odstavné miesta na verejných priestranstvách a na sídliskách. Ako prvé sa väčšinou rieši zabezpečenie plynulej motorovej dopravy a dostatok parkovacích miest pre autá. V lepšom prípade tam, kde ostane miesto, je vyhradený priestor pre peších, cyklistov alebo pre nejakú zelenú plochu. Napriek investíciám do infraštruktúry pre motorovú dopravu sa ale celková situácia nezlepšuje, práve naopak. V meste neexistuje rovnováha medzi rôznymi formami dopravy. Opatrenia na utlmovanie dopravy boli limitované len na vytvorenie pešej zóny a zóny zníženej rýchlosti.



Obr. 24: Hodnotenie dizajnu uličného priestoru a utlmovania dopravy

### 6.3.3 Pešia doprava

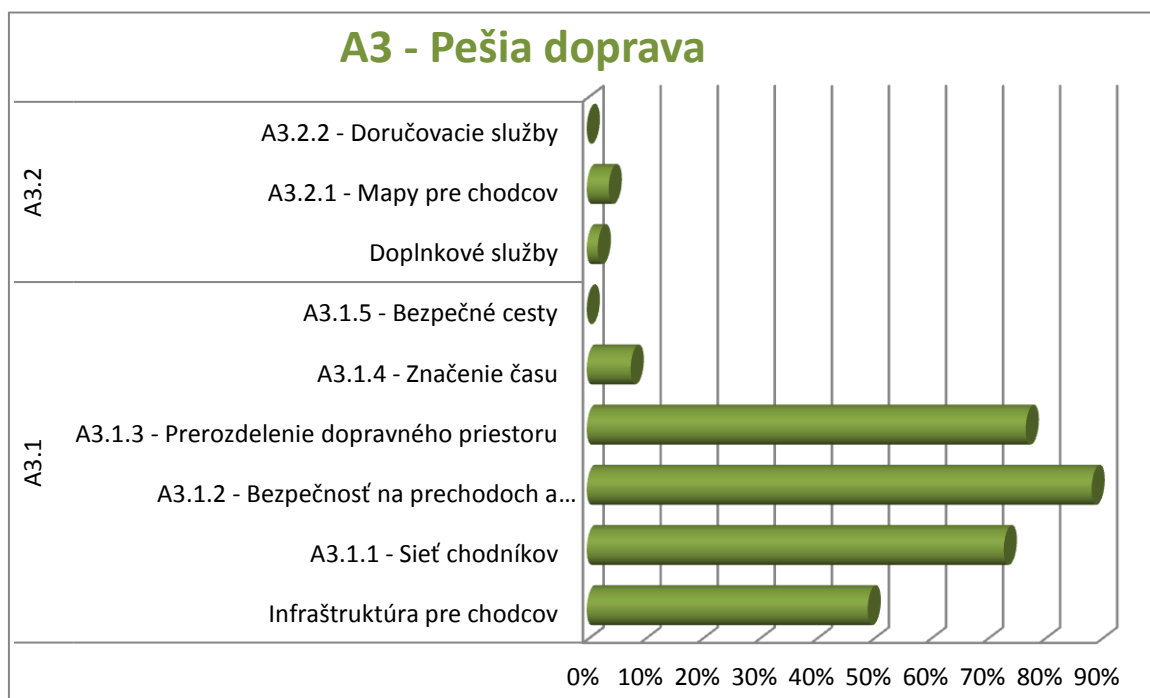
Chôdza je najprirodzenejším spôsobom zo všetkých možností dostupných pre rozvoj trvalo udržateľnej mobility. Mestá by mali podporovať svojich obyvateľov a návštevníkov, aby chodili pešo, namiesto cestovania nejakým dopravným prostriedkom, a to prinajmenšom



v prípade krátkych vzdialeností. V tejto oblasti dosiahlo mesto sumárne skóre 36 %. Hierarchicky najvyššími komunikáciami slúžiacimi pešiemu pohybu sú pešie zóny, ktoré boli vytvorené na Mariánskom námestí a na námestí A. Hlinku a v ich okolí. Pešia zóna sa začala vytvárať už v roku 1970 a patrí k najväčším na Slovensku. Problémom pešej dopravy je celková kvalita pešej infraštruktúry v meste, jej bezbariérovosť a v mnohých prípadoch aj kontinuita.

Obr. 25: Zdroj: <http://zilina-gallery.sk/picture.php?/31321/category/1881>

V ostatnej dobe sa najmä v spolupráci so súkromným sektorom vykonávajú niektoré opatrenia pre vyššiu bezpečnosť na priechodoch a križovatkách (Obr. 25). V meste neexistuje systém značenia s uvedením času chôdze do destinácie (napr. pre turistické ciele). V meste nie je vypracovaný systém pre bezpečné cesty do škôl. Distribúcia máp pre peších sa nerobí pravidelne.



Obr. 26: Hodnotenie pešej dopravy

### 6.3.4 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je veľmi efektívny a optimálny spôsob dopravy na krátke a stredné vzdialenosti. Používanie bicykla ponúka množstvo výhod oproti používaniu motorového vozidla, ako sú fyzická aktivita, alternatíva k použitiu fosílnych palív, žiadne znečistenie ovzdušia ani zamorenie hlukom, zníženie dopravných zápch, jednoduchšie parkovanie, väčšia flexibilita pri výbere trasy, vstup na cesty i chodníky. Výhody v podobe nízkych nákladov ponúka nielen tomu, kto na bicykli jazdí, ale aj spoločnosti. Cyklistické komunikácie v meste vybudované na samostatných pásoch, netvorí sieť, ale sú skôr výnimkou ako pravidlom. Problémom je aj nevhodná kvalita. Návrh cyklistickej komunikačnej siete v novom ÚPN – M Žilina nadväzuje na predchádzajúce územné plány a zapája do systému už dnes vybudované úseky cyklistických komunikácií. Vychádza z okružno-radiálneho základného komunikačného systému mesta s prepojením na rekreačné zázemie mesta a nadradenú sieť cyklistických komunikácií (cyklomagistály) v extraviláne.



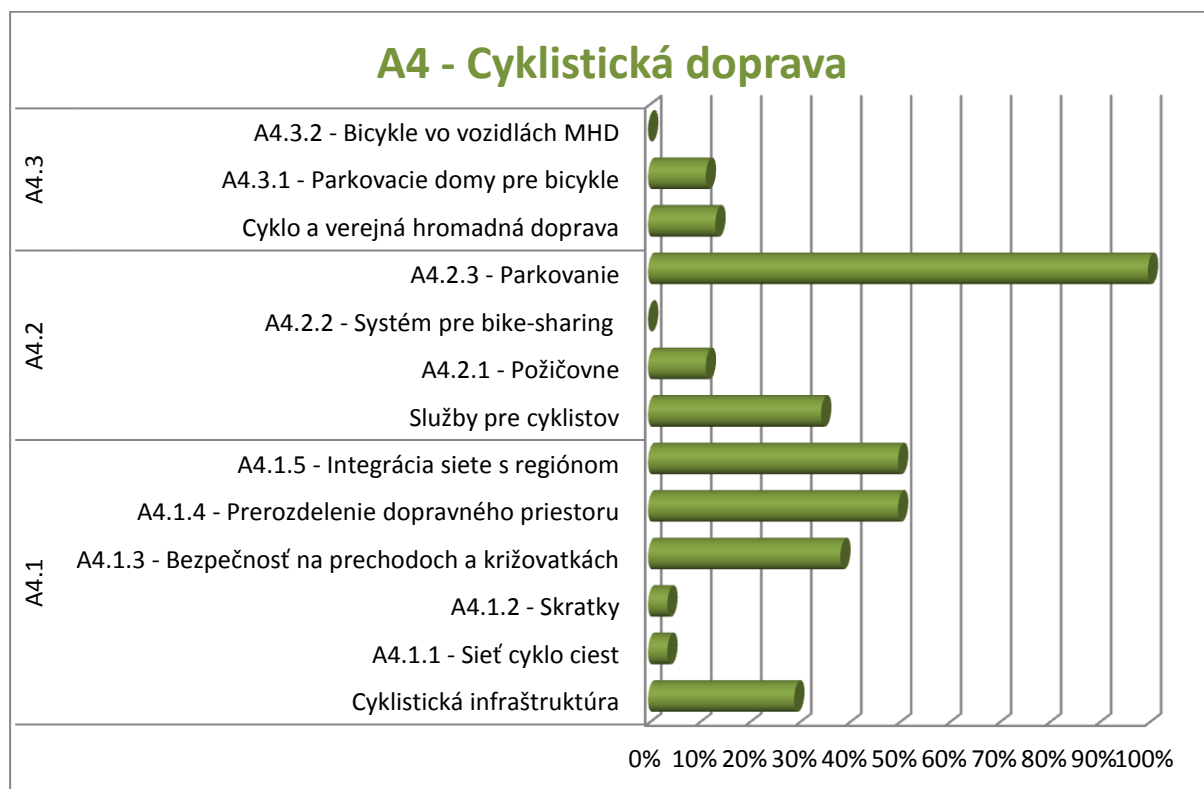
Obr. 27: Zdroj: <http://zilina-gallery.sk/>

V poslednom čase najmä z podnetu neziskových organizácií v meste pribudla nová doplnková cyklistická infraštruktúra a služby pre cyklistov. Budovanie zariadení pre cyklistov a siete komunikácií napriek tomu postupuje dosť pomalým tempom.

Z hodnotených problematík cyklodopravy sú nedostatky najmä v týchto oblastiach:

- Neexistuje možnosť prepravovať bicykle vo vozidlách MHD.
- Neexistujú bezpečné parkovacie domy/objekty pre bicykle.
- V meste nie je vybudovaný systém pre požičiavanie bicyklov. Podobná služba už bola poskytovaná, ale nebol o ňu dostatočný záujem.
- Dopravný priestor nie je adekvátne rozdelený pre rôzne druhy dopravy.
- Sieť komunikácií pre bezpečný pohyb menej skúsených cyklistov alebo zraniteľné skupiny je neúplná a nedostatočná.

Neexistuje systém skratiek pre cyklistov. V oblasti cyklistickej dopravy získalo mesto výsledné hodnotenie 28 %.



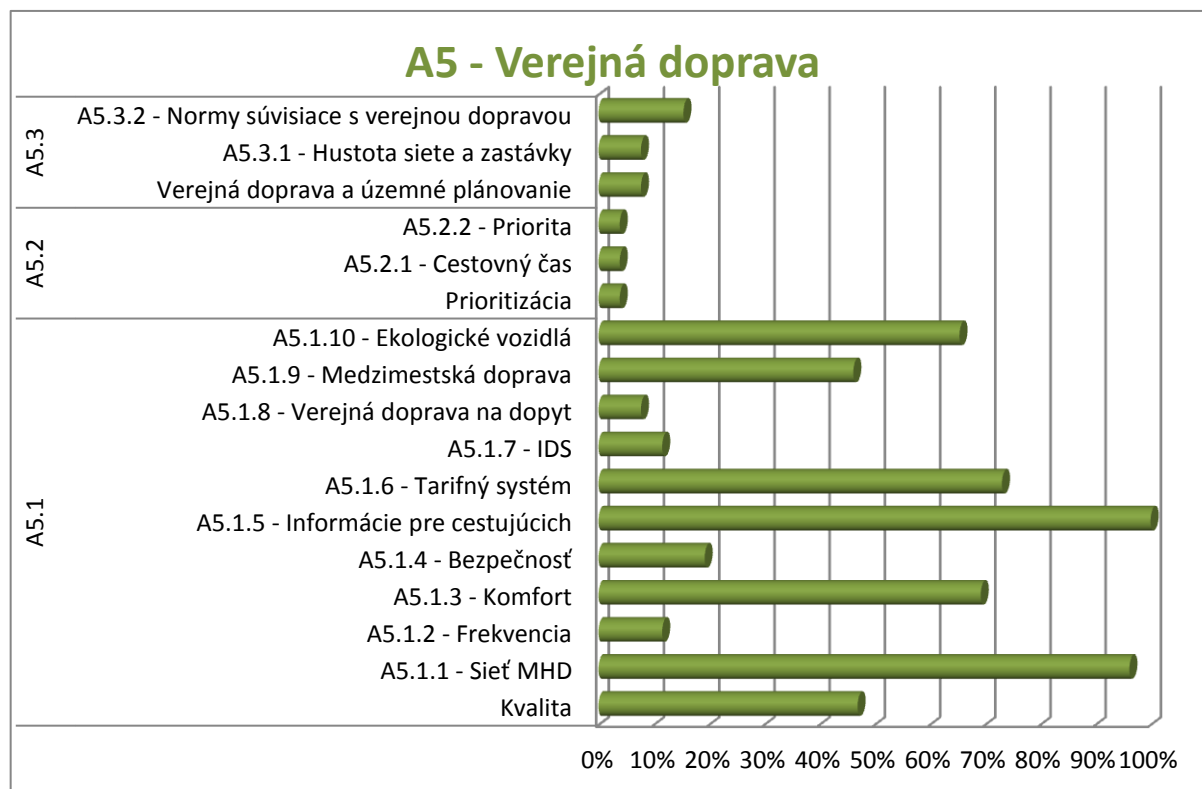
Obr. 28: Hodnotenie cyklistickej dopravy

### 6.3.5 Verejná doprava

Verejná doprava zahŕňa všetky spôsoby dopravy, pri ktorých pasažier necestuje vo vlastnom automobile, ale zdieľa nejaký dopravný prostriedok s ostatnými cestujúcimi. V meste Žilina funguje mestská hromadná doprava aj prímestská doprava na fixných trasách s fixným cestovným poriadkom bez rezervácie. Napriek množstvu zavádzaných opatrení, ktorých cieľom je zlepšiť služby pre cestujúcich a zatriktívniť verejnú dopravu, počet prepravených osôb kontinuálne klesá i keď nie takým rapídny tempom ako tomu bolo v predchádzajúcich rokoch. Je to spôsobené najmä celkovým nárastom IAD, časom premiestňovania v dopravnom prostriedku, rastom náročnosti cestujúcich na kvalitu služieb ako aj cenou verejnej dopravy a ďalšími faktormi. Pri hodnotení verejnej dopravy dosiahlo mesto skóre 35 %.



Obr. 29: Zdroj: <http://zilina-gallery.sk/>



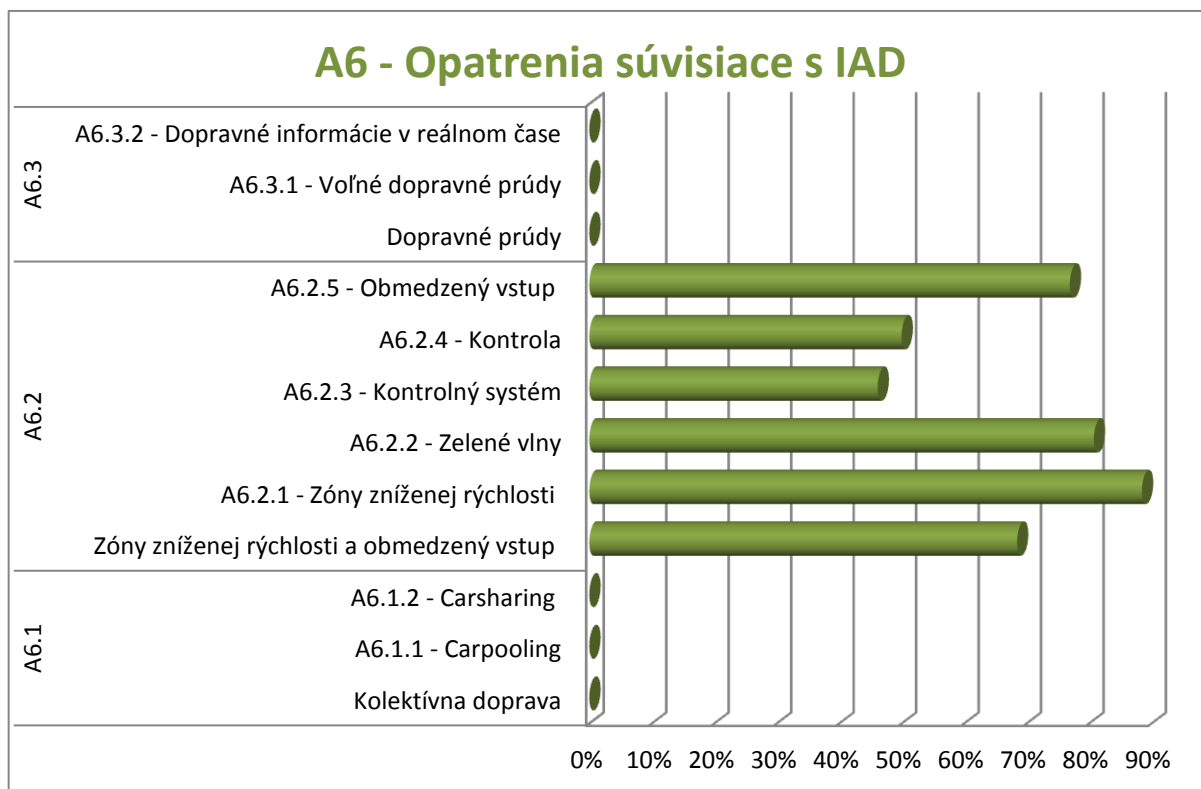
Obr. 30: Hodnotenie verejnej dopravy

Z hodnotených oblastí v oblasti verejnej dopravy sú nedostatky najmä v týchto oblastiach:

- V niektorých prípadoch sa znižuje frekvencia spojov v dôsledku zníženého počtu cestujúcich.
- V starších vozidlách nemajú pasažieri nimi požadovaný dostatočný komfort.
- Tarifný systém a systém predplatných lístkov nevyhovuje niektorým skupinám cestujúcich.
- Málo sa využívajú inteligentné dopravné systémy.
- Neexistuje služba dopravy na dopyt.
- Verejná doprava v meste nie je dostatočne integrovaná s prímestskou a regionálnou dopravou.
- Verejná doprava nemá v dopravných prúdoch prioritu (prednosť vozidiel MHD, osobitné dopravné pruhy a pod.).

### 6.3.6 Opatrenia súvisiace s IAD

Opatrenia súvisiace s individuálnou automobilovou dopravou (IAD) sa týkajú doplnkových opatrení, ako aj samotnej automobilovej dopravy. Ide o využívanie automobilovej dopravy trvalo udržateľnejším spôsobom. Pri hodnotení týchto opatrení dosiahlo mesto sumárne skóre 35 %. V meste boli zavedené viaceré opatrenia zamerané na reguláciu IAD napr.: koordinácia svetelnej signalizácie, zóny s max. rýchlosťou 30 km/h., obmedzený vstup automobilov do centra mesta. Tieto opatrenia by bolo vhodné zaviesť aj v obytných zónach, v okolí škôl a pod. V meste chýbajú inovatívne aktivity pre kolektívnu dopravu ako je carpooling alebo carsharing. Málo sa používajú adaptívne systémy kontroly rýchlosti, automatická detekcia rýchlosti a sankcie. Nie je implementovaný systém na riadenie zníženia rýchlosti v dopravných prúdoch, ani navigácia na voľné cesty. Neexistuje systém zliav alebo výhod pre ekologické vozidlá vrátane elektromobilov.



Obr. 31: Hodnotenie opatrení pre IAD

### 6.3.7 Manažment mobility

Manažment mobility (MM) je koncept propagujúci trvalo udržateľnú dopravu. Riadi dopyt po automobilovej doprave prostredníctvom nástrojov na zmenu postoja a správania cestujúcich. Jadrom manažmentu mobility sú tzv. „mäkké“ opatrenia ako informovanosť, komunikácia, organizačné služby a koordinačné aktivity rôznych partnerov. Mäkké opatrenia často podporujú tzv. tvrdé opatrenia v mestskej doprave (napr. nové električkové linky, nové cesty a nové cyklotrasy). Opatrenia manažmentu mobility (na rozdiel od tvrdých opatrení) nevyhnutne nevyžadujú veľké finančné investície a môžu mať vysoký pomer rentability.

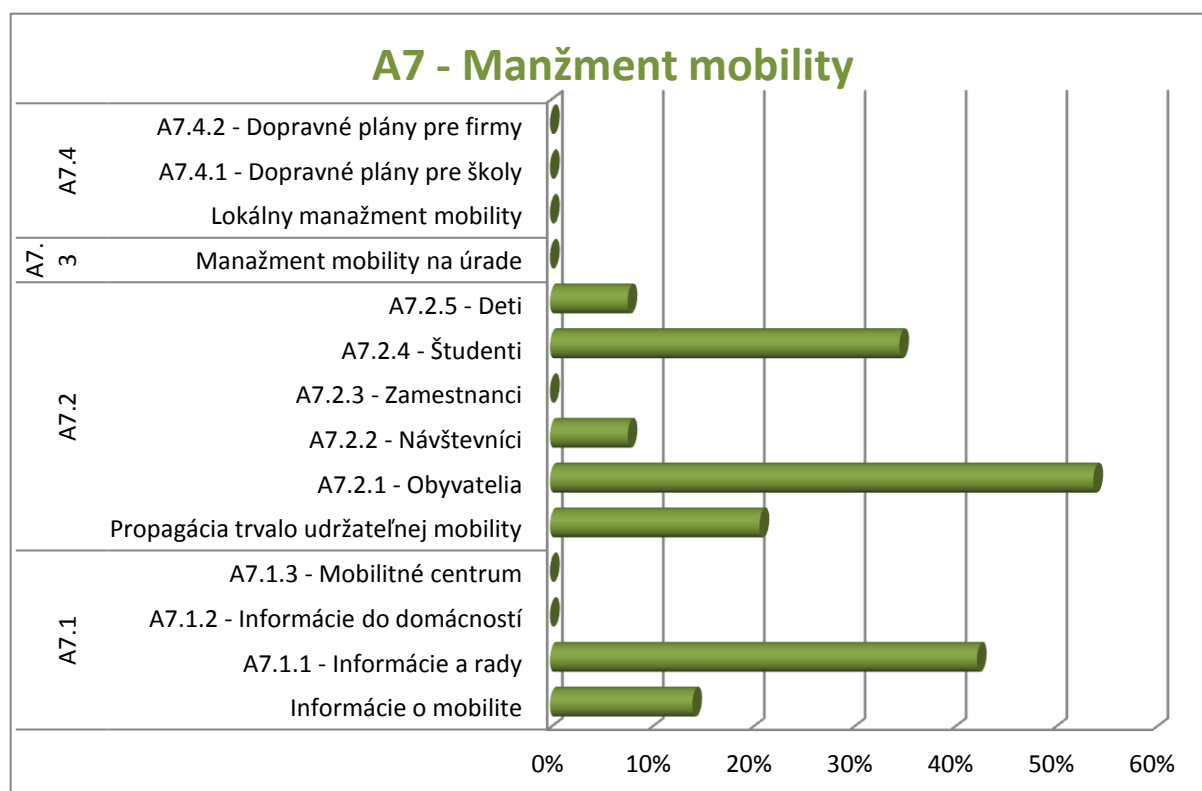


Obr. 32: Zdroj: [www.mulica.sk](http://www.mulica.sk)

Príprava koncepcie udržateľnej mobility je vecou miestnych a regionálnych orgánov, vlastníkov alebo správcov pozemkov, organizácií, zastupujúcich cyklistov, chodcov a ďalších účastníkov premávky, verejných dopravcov, organizátorov akcií, komunitných skupín a pod. Významným prvkom je vytváranie kooperačných vzťahov, napríklad medzi samosprávou, dopravnými podnikmi, operátormi mobility, firmami, školami a užívateľmi hromadnej dopravy.

Na manažmente mobility sa často aktívne podieľa súkromný aj verejný sektor. Opatrenia manažmentu mobility sú veľmi rôznorodé a spôsob ich realizácie závisí od miestnych podmienok. V Meste Žilina sa koncept manažmentu mobility doteraz používal vo veľmi obmedzenej miere. V tejto oblasti dosiahlo mesto skóre len 13 %. Nositeľmi nových myšlienok v tomto smere boli najmä neziskové organizácie, rôzne združenia a jednotlivci. Z hodnotených oblastí v oblasti verejnej dopravy sú nedostatky najmä v týchto oblastiach:

- V meste neexistuje mobilitné centrum alebo informačný bod poskytujúci informácie a rady pre mobilitu v meste.
- Mesto Žilina nedistribuuje informácie o trvalo udržateľnej doprave do domácností, firiem alebo škôl.
- Mesto samostatne organizuje veľmi málo akcií na zvýšenie povedomia a podporu využívania trvalo udržateľných spôsobov dopravy.
- Nerobia sa pravidelne opatrenia zamerané na špecifické cieľové skupiny.
- Na úrade sa nevykonáva organizácia a koordinácia rôznych typov služieb v rámci manažmentu mobility, ktoré ponúkajú alternatívu k používaniu IAD.
- Mesto nepropaguje plány mobility pre školy, firmy alebo inštitúcie.



Obr. 33: Hodnotenie pre opatrenia manažmentu mobility

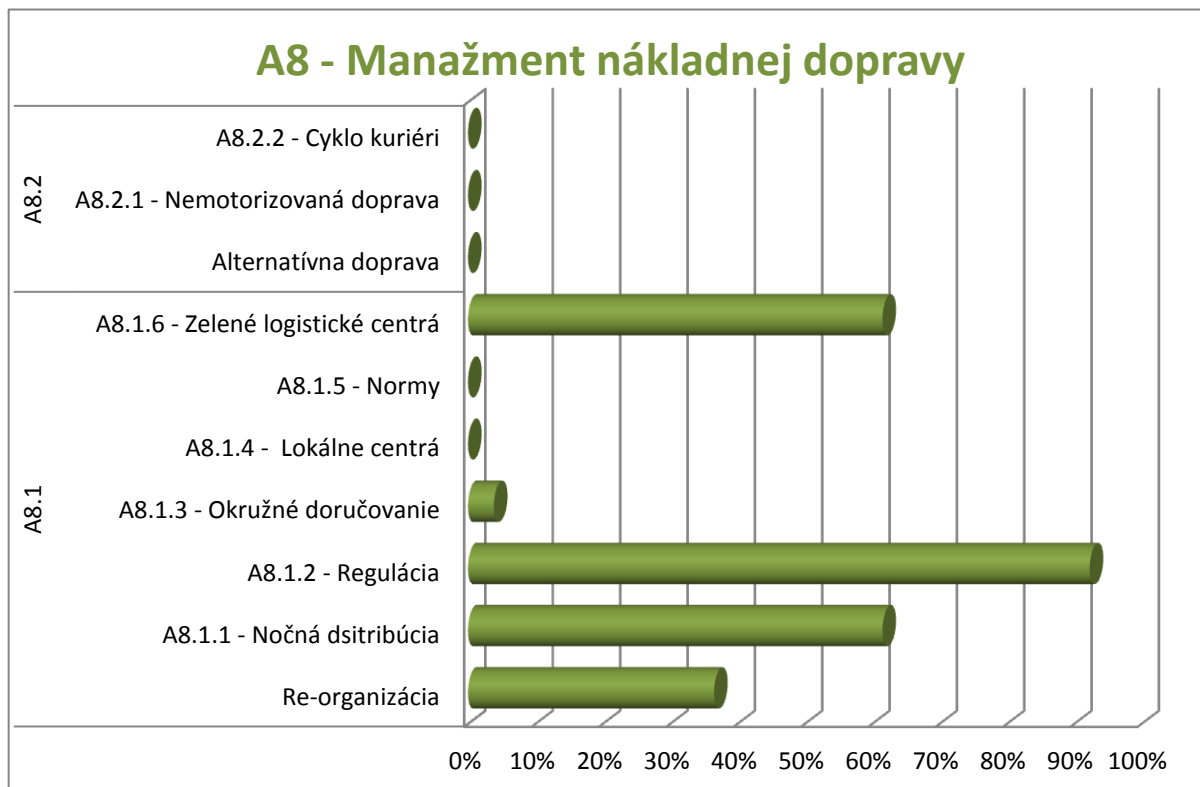
### 6.3.8 Manažment nákladnej dopravy

Manažment nákladnej dopravy zahŕňa rôzne stratégie s cieľom zvýšiť efektívnosť nákladnej a komerčnej dopravy na území mesta. Mesto sa musí v rámci svojich kompetencií a možností postarať o dobré podmienky prepravy tovarov potrebných pre obchod a podnikanie a zároveň vhodne regulovať nákladnú dopravu v meste.



Obr. 34: Zdroj: [www.aktualne.atlas.sk](http://www.aktualne.atlas.sk) a TASR

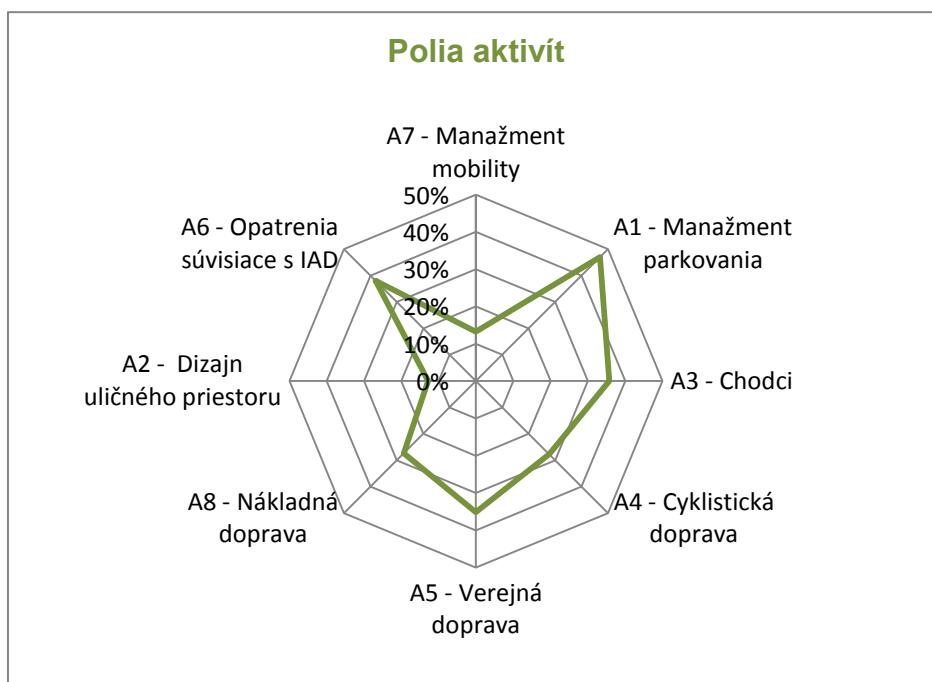
Pre túto oblasť dosiahlo mesto skóre 27 %. V rámci možností mesto obmedzuje vstup nákladných automobilov do centra a stanovuje čas distribúcie tovarov. V meste sa nepoužívajú nemotorizované spôsoby prepravy nákladu (napr. cargo bicykle). Mesto nepropaguje prepravu na krátke vzdialenosti a ďalšie opatrenia s cieľom koordinovať prepravu, skracovať prepravnú vzdialenosť, maximalizovať náklad a zamedziť cestám naprázdno.



Obr. 35: Hodnotenie pre opatrenia manažmentu nákladnej dopravy



Skóre dosiahnuté pre jednotlivé polia aktivít v percentách je zobrazené pomocou pavučinového diagramu na Obr. 36.

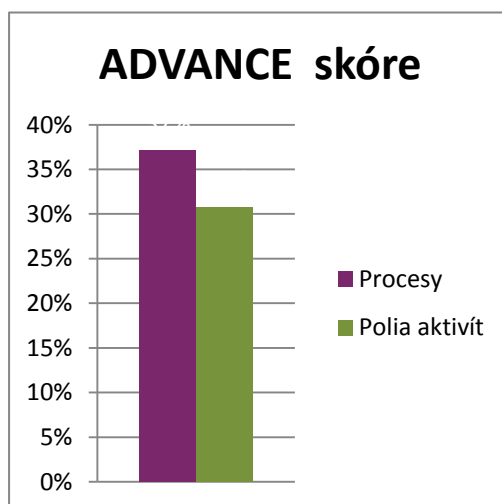


Obr. 36: Hodnotenie pre jednotlivé polia aktivít

V oblasti aktivít získalo Mesto Žilina 44 z možných 142 bodov, čo je v percentuálnom vyjadrení 31 %. Toto skóre Žilinu zaraďuje aj v oblasti implementácie jednotlivých aktivít na úroveň začínajúcich miest.

## 6.4 Celkové hodnotenie

Analytická časť auditu ADVANCE umožnila mestu Žilina analyzovať silné a slabé stránky v súčasnom plánovaní, politike a implementácii opatrení v oblasti mobility. Mesto získalo v celkovom hodnotení 82 z možných 246 bodov, čo predstavuje 33 %. Toto hodnotenie ho zaraďuje medzi začínajúce mestá. Pracovná skupina dosiahla na treťom stretnutí konsenzus



Obr. 37: Celkové hodnotenie

o potenciálnych oblastiach pre zostavenie predbežného zoznamu budúcich aktivít pre zlepšenie mobility. Výsledkom bol koncept akčného plánu pre zlepšenie situácie v oblasti mobility v meste. V akčnom pláne sa v rámci harmonogramu vytýčili konkrétne priority, ciele a aktivity s konkrétnymi dátumami, delegovanými a zodpovednými osobami alebo odborními. Tieto sú obsahom 8. Kapitoly. Na konci celého procesu auditu pripraví audítori záverečnú správu z auditu, v ktorej formulujú aj odporúčanie na udelenie certifikátu ADVANCE. Po prijatí pozitívneho rozhodnutia sa na jeseň zorganizuje certifikačný ceremoniál, na ktorom mesto Žilina oficiálne získa certifikát ADVANCE.

## 7 Stanovené priority

Finálnym výstupom procesu auditu ADVANCE je akčný plán s konkrétnymi aktivitami na zlepšenie plánovania a politiky mobility v meste. Akčný plán nie je vo svojej podstate plán PUMM, no môže tvoriť základ pre jeho prípravu (v začínajúcich mestách bez plánu) alebo inováciu (v pokročilých alebo vyspelých mestách). Na základe zostavenia výsledkov hodnotenia procesov a polí aktivít a na základe predbežného zoznamu silných a slabých stránok audítori a mesto spolu pripravili a zorganizovali stretnutie týkajúce sa stanovenia priorít. Pred týmto stretnutím vykonali kontrolu existujúcich politík a stratégií v rámci mesta a zostavili zoznam plánovaných aktuálnych aktivít zlepšenia, ktoré sú relevantné pre zlepšenie trvalo udržateľnej mobility v meste. Cieľom stretnutia týkajúceho sa stanovenia priorít bolo na základe výsledkov hodnotenia pozície mesta v procese auditu ADVANCE diskutovať o možných cestách, ktorými sa mesto môže uberať. Podpora zavádzania opatrení pre trvalo udržateľnejšiu mobilitu by mala byť jednou z najdôležitejších úloh Mesta Žilina v blízkej budúcnosti. Mesto Žilina sa bude musieť viac zaoberať riešením problémov mobility. Bude nevyhnutné sústrediť dostupné prostriedky na prioritné úlohy a aktuálne potreby v oblasti mobility s prihliadnutím na budúci vývoj. Relatívne malé prostriedky, ktoré môže v súčasnosti mesto investovať do mobility, treba využiť účelne. K tomu je potrebné stanoviť priority. V Žiline boli stanovené nasledujúce priority.

### 7.1 Priority pre procesy

Informácie a vedomosti o súčasnom stave dopravy a mobility v meste sú veľmi fragmentované a nekompletné. Musia byť poskladané dokopy ako puzzle, aby bolo možné opísať súčasný stav, pomenovať problémy a hľadať východiská. Dôsledná analýza východiskového stavu je nevyhnutná.

**Priorita – pri príprave GDP Mesta Žilina zhromaždiť dostupné údaje a doplniť ich o nové informácie na základe nových prieskumov a analýz tak, aby bolo možné zhodnotiť aktuálnu situáciu, v ktorej sa mesto v oblasti mobility nachádza. Vykonať a pravidelne v určitých intervaloch opakovať prieskum mobilitného správania a potrieb obyvateľov a dopravných služieb.**

Vízia a stratégie pre mobilitu v meste by mali poskytovať rámec pre budúci rozvoj mesta a slúžiť ako podklad pre návrh vhodných plánovaných opatrení. Plánovanie dopravy a mobility by malo byť súčasťou širšieho konceptu územného rozvoja s prihliadnutím na jeho sociálne a demografické aspekty.

**Priorita – pri príprave strategických dokumentov mesta v budúcnosti poskytnúť viac priestoru problémom mobility a navrhovať konkrétne opatrenia na zlepšenie situácie.**

Organizácia zahŕňa všetky organizačné aspekty plánovania ako sú: interná organizácia, spolupráca s ostatnými relevantnými oblasťami (napr. spolupráca rôznych oddelení), komunikácia a interakcia so zainteresovanými stranami a verejnosťou, komunikačná infraštruktúra a pod. Veľmi dôležitá je aj dostupnosť zdrojov pre proces plánovania a implementácie opatrení v oblasti mobility. Nevyhnutné sú ľudské ako aj finančné zdroje. Bez nich je ťažké plánovať aj implementovať opatrenia.

**Priorita – vytvoriť nový systém vnútornej organizácie na mestskom úrade. Zainteresovať všetky relevantné oddelenia do riešenia problémov mobility. Vytvoriť skupinu pracovníkov – pracovnú skupinu pre mobilitu, ktorá sa bude pravidelne stretávať a riešiť problémy mobility. Poveriť jej vedením kompetentného pracovníka –**

**manažéra mobility. Navýšiť rozpočet pre opatrenia v oblasti mobility. Aktívne vyhľadávať a získať potenciálne zdroje financovania pre opatrenia. Stanoviť zodpovednosť a vhodne riadiť implementáciu opatrení do praxe.**

Do procesu plánovania a implementácie opatrení je nevyhnutné zainteresovať rôzne záujmové skupiny a expertov v oblasti mobility aby bolo možné identifikovať a rešpektovať ich potreby a požiadavky, zosúladiť aktivity a dodržať odborný prístup pri riešení konkrétnych problémov.

**Priorita – vytvoriť nový, funkčný systém komunikácie Mesta s odborníkmi a zainteresovanými skupinami. Zaviest' pravidelnú účasť záujmových skupín v procese plánovania a rozhodovania v oblasti mobility. Konzultovať implementáciu opatrení s odborníkmi.**

Monitoring a hodnotenie musia byť súčasťou plánovania aj implementácie opatrení ako dôležité nástroje manažmentu. Dohliadajú nielen na dodržiavanie časového plánu a implementáciu opatrení, ale slúžia aj na získanie informácií a skúseností, ktoré pomáhajú porozumieť chybám alebo naopak pozitívam, ktoré sa počas implementácie objavili. Tieto sa potom môžu použiť v budúcnosti pri širšej aplikácii, pre implementáciu podobného opatrenia alebo pre opatrenie realizované na inom mieste.

**Priorita – zaviest' systém priebežného hodnotenia dodržiavania plánu implementácie opatrení, vybrať vhodné ukazovatele na stanovenie dosiahnutia cieľov a dopadu opatrení.**

## 7.2 Priority pre oblasti aktivít

### 7.2.1 Manažment parkovania a odstavovania vozidiel

Žilina má dlhodobý problém s nedostatkom odstavných a parkovacích miest najmä na sídliskách. Na Vlčincoch chýba 420 až 660, na Solinkách 350 až 490 a na Hájiku 200 až 260 odstavných a parkovacích miest. Množstvo vodičov parkuje na chodníkoch alebo zelených plochách. Obmedzujú chodcov a cyklistov, ničia trávniky a ihriská. Mestskí poslanci v máji 2013 schválili stratégiu riešenia parkovania a odstavovania vozidiel na sídliskách, ktorá by okrem nových stojísk pre vozidlá mala priniesť aj celoplošné spoplatnenie parkovania a odstavovania vozidiel.

**Priorita – vypracovanie a realizácia pilotného projektu výstavby záchytných parkovísk a parkovacích domov vo forme PPP projektu s pripomienkovaním od obyvateľov dotknutej mestskej časti. Analýza výsledkov projektu a jeho implementácia na iných sídliskách v meste.**

Zvyšovanie počtu parkovacích miest v centre prispieva zároveň k zvyšovaniu počtu áut. Naopak ich zníženie môže ovplyvniť obyvateľov pri výbere spôsobu dopravy do centra.

**Priorita – obmedziť počet parkovacích miest v centre mesta na určitú úroveň a ďalej ju nezvyšovať. Presúvať parkovanie mimo cesty a ulice v meste.**

Súčasná koncepcia dopravnej obsluhy centra mesta predpokladá ukončenie cieľových ciest v centre prostredníctvom parkovania motorových vozidiel na obmedzenom počte vyhradených parkovacích miest a v parkovacích domoch. V budúcnosti treba uvažovať s výstavbou zariadení Park & Ride, Park & Bike, Park & Go a podporovať tak používateľov áut aby cestovali do centra mesta kombinovaným spôsobom.

**Priorita – pri spracovaní GDP M Žilina navrhnuť koncepciu systému Park & Ride, Park & Bike a Park & Go.**

### 7.2.2 Uličný priestor a utlmovanie dopravy

Pomocou plánovacích, projektových, stavebných, organizačných a regulačných opatrení je možné na základe zníženia rýchlosti vozidiel zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a zlepšiť kvalitu života obyvateľov a návštevníkov v okolí ciest.

**Priorita – analyzovať kritické miesta z hľadiska bezpečnosti dopravy a možností jej upokojenia. Postupne zavádzať technické opatrenia na upokojovanie dopravy s cieľom zvýšiť úžitkovú hodnotu komunikácie, zlepšiť životné prostredie a bezpečnosť hlavne chodcov a cyklistov na úkor doteraz nadradeného postavenia automobilovej dopravy.**

Ulica je polyfunkčný priestor. Kvalita týchto priestorov sa často meria predovšetkým dopravnými charakteristikami. Ulica má však aj mnohé iné funkcie.

**Priorita – Vytypovať niektoré uličné priestory v meste a prostredníctvom vhodných opatrení prinavrátiť vybraným verejným priestranstvám zmysel, funkčnosť a prítťaživosť. Zamerať sa na určité cieľové skupiny, cyklistov, chodcov, mládež, seniorov.**

### 7.2.3 Pešia doprava

Znižovanie počtu obetí dopravných nehôd za účasti chodcov sa dá znížiť rôznymi opatreniami. Často dochádza k nehodám na priechodoch pre chodcov, ktoré nie vždy zodpovedajú najnovším štandardom.

**Pokračovať v projekte rekonštrukcie priechodov s novými bezpečnostnými prvkami.**

Súčasná sieť chodníkov v meste má na mnohých miestach nevyhovujúcu kvalitu. Na chodníkoch sú nerovnosti, na niektorých priechodoch sú privysoké obrubníky a na mnohých miestach chýba kontinuita. Tento stav spôsobuje problémy bežným chodcom, ale najmä znevýhodneným osobám a matkám s kočíkmi.

**Priorita – pravidelne vykonávať analýzu siete chodníkov pre peších. Zlepšovať ich kvalitu a kontinuitu. Odstraňovať bariéry pre znevýhodnené osoby.**

Turisti v meste Žilina nemajú k dispozícii dostatočnú navigáciu k turistickým atrakciám a kultúrnym pamiatkam. Informačné tabule nielen pomáhajú v orientácii turistom, ale veľmi pozitívne ovplyvňujú aj povedomie miestnych obyvateľov, ich vzťah k regionálnym hodnotám a hrdosť na domáce zaujímavosti.

**Priorita – spracovať koncepciu, projekt a realizovať/doplniť existujúci informačný systém a systémovo osadiť zvislé značenie pre chodcov k vybraným turistickým cieľom v meste a okolí, s uvedením času chôdze do destinácie. Na tabuliach používať okrem názvu aj medzinárodne uznávané piktogramy.**

Turisti a návštevníci mesta nemajú k dispozícii komplexný informačný materiál, vrátane máp pre peších.

**Priorita – pravidelne vydávať informačný materiál – sprievodcu (aj v cudzom jazyku), v ktorom bude mapa Žiliny a okolia pre peších s turistickými cieľmi a informáciami o mestskej a prímestskej doprave.**

## 7.2.4 Cyklistická doprava

Mesto Žilina vypísalo v máji 2013 verejné obstarávanie na Generel cyklistickej dopravy. Tento dokument má zaistiť koncepčné plánovanie v oblasti cyklodopravy v meste a navrhnúť konkrétne opatrenia pre utlmenie dopravy viazané na prevádzkovanie cyklistickej dopravy, cyklocesty a pod.

### Priorita – vypracovanie generelu cyklistickej dopravy

Na vybraných komunikáciách v Žiline sa v uskutočnilo profilové sčítanie cyklistov, ktoré zrealizovala Žilinská univerzita v Žiline. Výsledky prieskumu poukázali na fakt, že žilinskí cyklisti skutočne využívajú cyklistické komunikácie. Sčítanie potvrdilo, že cyklisti okrem cyklotrás využívajú aj bežné komunikácie a sú tak súčasťou premávky. Bolo by vhodné osadiť v meste ďalšie zariadenia na sčítanie cyklistickej a pešej dopravy.

### Priorita – zavedenie komplexného systému sčítania cyklistov

Na území mesta sa nachádza veľmi limitovaný počet samostatných cyklistických ciest. Ich dobudovanie a integrácia s cyklomagistrálami a regionálnymi trasami sú absolútne nevyhnutné pre ďalší rozvoj cyklistickej dopravy v meste. Aj na miestach kde nie je dostatok priestoru na budovanie samostatných cyklokomunikácií je možné pomocou rôznych opatrení zvýšiť bezpečnosť cyklistov na ceste.

**Priorita – budovanie nových trás v zmysle platného ÚPN – M Žilina a v súlade s projektom „Budovanie cyklotrás na území Žilinského samosprávneho kraja“. Vyznačovanie cyklopiktokoridorov na existujúcich cestách pomocou zvislého a vodorovného značenia. Zviditeľnenie cyklistov medzi účastníkmi cestnej premávky vybudovaním predradených pruhov na svetelných križovatkách.**

V meste sa začalo s budovaním doplnkovej cykloinfraštruktúry. V tomto smere treba pokračovať, osádzať značenie, informačné tabule, cyklostojany, budovať prístrešky a pod.

### Priorita – budovanie vybraných prvkov cyklistickej a doplnkovej infraštruktúry

Zjednosmernenie ulíc často znamená zbytočne dlhé jazdy pre cyklistov. Jazda na bicykli v protismere auta, na upokojených uliciach a pri ohľaduplných účastníkoch premávky, je pre cyklistov aj chodcov bezpečná. Motoristi majú priamy výhľad na cyklistov, väčšie množstvo cyklistov pôsobí na prirodzené spomalenie áut, čo má v konečnom dôsledku vplyv na vyššiu bezpečnosť pre chodcov aj cyklistov. Príkladom môžu byť krajiny ako Francúzsko alebo Belgicko, kde je zobojsmerňovanie ciest pre cyklistov povinné.

### Priorita – spriechodnenie jednosmerných ulíc pre cyklistov

V Žiline neexistujú systémy parkovania typu Bike & Ride pri staniciach a zastávkach verejnej dopravy, na intermodálnych bodoch alebo pri väčších podnikoch. Podstatou systému je zaparkovanie bicykla na stráženom alebo bezpečnom parkovisku na okraji mesta a pokračovanie do centra mesta alebo na iné miesto verejnou osobnou dopravou. Systém pomáha obmedziť vstup osobných automobilov do centra miest, pretože motivuje k používaniu bicykla na cestu do mesta.

### Priorita – vybudovanie infraštruktúry pre Bike & Ride

V Žiline absentuje portál pre cyklistov, ktorý by poskytoval informácie o: cyklodoprave v meste a regióne, trasách, turistických cieľoch, udalostiach, verejnej doprave a pod.

### Priorita – vybudovanie informačného portálu pre cyklistov

## 7.2.5 Verejná doprava

Pokles prepravených osôb verejnej dopravy v meste a regióne je sprevádzaný nárastom IAD. Tento trend postupne speje k zániku poskytovania služieb verejnej dopravy. Naproti IAD verejná doprava podporuje dosahovanie viacerých sociálno-ekonomických cieľov. Jej prednosti možno definovať z niekoľkých hľadísk:

- ekologického – produkuje výrazne menej emisií ako IAD;
- sociálneho – umožňuje obyvateľom dostať sa do zamestnania, škôl, zdravotných zariadení, úradov a podobne za prijateľnú cenu;
- regionálneho – zabezpečením dostupnosti významne prispieva k rovnomernému regionálnemu rozvoju, aby sa zabránilo vysídľovaniu vidieckych oblastí;
- priestorového – je menej náročná na zaistenie priestoru (parkoviská, počet jazdných pruhov) v porovnaní s IAD;
- bezpečnostného – zaznamenáva výrazne menšiu nehodovosť ako IAD.

**Priorita – Zastavenie úbytku počtu prepravených osôb verejnou dopravou prostredníctvom dosiahnutia nasledujúcich špecifických cieľov**

### Špecifický cieľ 1: Skvalitnenie informovanosti cestujúcich

Vybudovanie informačného systému vo vozidlách a na prestupných miestach pre prestup medzi trolejbusovými a autobusovými linkami v rámci MHD a prestup medzi MHD dopravou a železničnou, resp. prímestskou autobusovou dopravou.

- informačné panely vo vozidlách,
- informačné panely na zastávkach,
- informačné hlásiče pre nevidiacich a slabozrakých vo vozidlách.

### Špecifický cieľ 2: Informácie o preprave v reálnom čase

Vybudovanie systému dispečerského riadenia v reálnom čase (hardvérové a softvérové vybavenie), ktorý bude poskytovať možnosti operatívne riadiť dopravu v krízových situáciách a zároveň kvalitne a včas informovať cestujúcich. Systém by mal informovať cestujúceho už priamo vo vozidle o možnosti prestúpiť na iné linky na ťažiskových zastávkach MHD, resp. na zastávkach, ktoré sú v blízkosti autobusovej alebo železničnej stanice s uvedením informácie o dĺžke času na prestup. Tieto informácie by v prípade spolupráce s inými dopravcami mohli byť poskytnuté aj im.

### Špecifický cieľ 3: Vybavenosť zastávok MHD

Vybudovanie zastávkových zásekov/záľivov na miestach, kde sú tieto v súčasnosti riešené formou zastavenia vozidla v jazdnom pruhu, čím dochádza k zdržovaniu ostatnej dopravy. Stavebnými úpravami zabezpečiť bezbariérový prístup na zastávku MHD, osadiť navigačnú dlažbu pre nevidiacich a slabozrakých, výmena obrubníkov zastávkových záľivov za bezbariérové obrubníky pre zabezpečenie čo najbližšieho zastavenia vozidla k nástupnej hrane zastávky. Osadzovanie nových zastávkových prístreškov s vytvorením dostatočného priestoru na informácie o cestovných poriadkoch, zmenách v doprave, prepravnom poriadku a pod. Vybaviť zastávky „inteligentnými“ označikmi, ktoré budú schopné podávať on-line informácie - obraz aj zvuk od dopravcu/dispečingu. Zároveň budú schopné na požiadanie podať zvukovú informáciu pre nevidiacich a slabozrakých. Vybaviť ťažiskové prestupné zastávky navádzacími informačnými tabuľami na ďalšie druhy verejnej dopravy – železničná a prímestská autobusová doprava.

#### **Špecifický cieľ 4: Zvýšenie kvality poskytovaných služieb**

Rozšírenie služieb a foriem predaja predplatných cestovných lístkov – internetový predaj cestovných lístkov, možnosť kúpy cestovného lístka prostredníctvom mobilu aj v prímestskej doprave, čím sa odbúra nutnosť osobného nákupu predplatných cestovných lístkov. Hardvérové úpravy na čítacích zariadeniach a softvérové úpravy programu na predaj predplatných CL. Nákup a osadenie multifunkčných terminálov na miestach s vysokou koncentráciou cestujúcich – železničná stanica, autobusové nástupište, Žilinská univerzita, obchodné centrá. Nákup a rozšírenie siete predajných automatov na zastávky s vysokým počtom nastupujúcich cestujúcich.

#### **Špecifický cieľ 5: Prepojenie MHD na železničnú a prímestskú autobusovú dopravu. Vybudovanie systému integrovanej dopravy.**

Ďalším možným nástrojom zvýšenia kvality verejnej dopravy v meste a Žilinskom samosprávnom kraji je zavedenie integrovaného dopravného systému a tým uľahčenie cestovania verejnou osobnou dopravou pre cestujúcich. Cieľom je zabezpečiť integráciu, harmonizáciu a koordináciu verejnej osobnej dopravy, teda MHD, prímestskej autobusovej dopravy a regionálnej železničnej dopravy. Integrovaný dopravný systém je rozšírený a obľúbený najmä v Českej republike a v súčasnosti je považovaný za hlavný nástroj získania a udržania cestujúcich v systéme verejnej osobnej dopravy. Integrovaný dopravný systém plánuje v budúcnosti budovať aj Žilinský samosprávny kraj v spolupráci s mestom Žilina.

#### **Priorita – Zvýšenie hospodárnosti verejnej dopravy**

##### **Špecifický cieľ 1: Zavádzanie nových dopravných prostriedkov**

Nákup nízkopodlažných vozidiel – trolejbusy s nízkou spotrebou elektrickej energie a jej rekuperáciou; hybridné autobusy a autobusy s ekologickými motormi a nízkou spotrebou pohonných hmôt s ohľadom na bezbariérovosť a prvky pre sluchovo a zrakovo postihnutých.

##### **Špecifický cieľ 2: Vybudovať systém preferencie vozidiel MHD a prímestskej dopravy**

Systém preferencie vozidiel MHD a prímestskej dopravy aplikovať na svetelne riadených križovatkách, ktoré majú vyhradený jazdný pruh pre MHD (prepojiť informačný systém vozidiel s radičmi na svetelných križovatkách). Na miestach na komunikáciách, kde to priestorové podmienky umožňujú, vybudovať preferenciu pomocou vyhradených jazdných pruhov. Účelom je skrátenie jazdných časov a poskytnutie výhody cestujúcim verejnou osobnou dopravou pred individuálnou dopravou.

##### **Špecifický cieľ 3: Dobudovanie dopravnej infraštruktúry (trolejbusová trakcia)**

Dobudovať sieť trakčného vedenia na miestach, ktoré umožnia rozšírenie podielu trolejbusovej dopravy, resp. možnosť prevádzkovania trolejbusov na niektorých súčasných autobusových linkách. Zároveň sa umožní eliminácia možných dopadov na cestujúcich, ktoré vznikajú pri poruche trakčného vedenia na určitých funkčných úsekoch (pri krízovom riadení je možné využiť viacero variantov náhradnej trasy).

V rámci dobudovania dopravnej infraštruktúry vybudovanie prestupných bodov integrovaného dopravného systému a vybudovanie parkovísk pre osobné vozidlá v blízkosti prestupných bodov s ohľadom na bezbariérovosť. Realizovať stavbu integrovaného terminálu osobnej dopravy – MHD, železničná a prímestská autobusová doprava - vo väzbe na priestory rekonštruovanej železničnej stanice.



#### Špecifický cieľ 4: Modernizácia existujúcej trolejbusovej infraštruktúry

Zmena použitej technológie v meniarňach napätia. Výmena technológie, ktorá umožní väčšie využitie rekuperovanej energie, resp. uskladnenie tejto energie v superkapacitoroch. Týmto sa výrazne zníži spotreba trakčnej energie. Modernizácia/výmena stĺpov trakčného vedenia. Výmena, resp. modernizácia výhybiek, deličov, križení a ďalších prvkov trate, ktoré zabezpečia zrýchlenie jazdných časov a cestujúcemu skráti celkový čas cestovania.

#### 7.2.6 Opatrenia súvisiace s IAD

Problémom v meste je nepovolený vstup do pešej zóny. Výsledkom je veľké množstvo áut v centre. Pešia zóna stráca svoj zmysel. Odhaduje sa, že v zóne sa pohybuje až 25 % áut bez povolenia.

**Priorita – výrazne zvýšiť kontrolu vozidiel vstupujúcich do pešej zóny zo strany mestskej a štátnej polície, obmedziť možnosť vstupu áut do pešej zóny. Vybudovať bariéry pre vstup do zóny.**

V meste sa nevyužívajú inovatívne služby pre kolektívnu dopravu.

**Priorita – zvýšiť povedomie o službách typu carpooling a carsharing prostredníctvom médií. V spolupráci so Žilinskou univerzitou vypracovať štúdiu a pilotný projekt.**

V Žiline sa málo používa utlmovanie dopravy prostredníctvom zón so zníženou rýchlosťou. V rozvinutých štátoch je to štandardný postup, pri ktorom dochádza k diferenciacii komunikácií a rýchlostného režimu na nich. Cieľom je najmä bezpečnosť zraniteľných skupín obyvateľstva (najmä detí) v obytných štvrtiach. Za hovorí aj zníženie hlučnosti a emisií, „skromnejšie“ dimenzovanie komunikácií v prospech ostatných spoločenských funkcií ulice a zmenšenie atraktivity pre tranzit. Zároveň je to jeden z najlacnejších spôsobov utlmovania dopravy, pretože nie sú nutné zložité a drahé stavebné úpravy.

**Priorita – zvýšenie bezpečnosti v obytných zónach. Na základe analýzy vytypovať a pilotne otestovať zavedenie zóny 30 km/h na vybranom sídlisku.**

#### 7.2.7 Manažment mobility

Potreba mobility v meste neustále rastie a podobne ako iné oblasti potrebuje efektívne riadenie. Na strane ponuky služieb operátorov sa už realizovali viaceré opatrenia pretože dopravní operátori majú záujem na efektívnejšej prevádzke a zvyšovaní počtu cestujúcich. Napriek tomu opatrenia často nedosiahli výraznejší úspech. Na strane dopytu sa za posledné roky urobilo stále veľmi málo. Je ťažšie pritaiahnuť pozornosť jednotlivých používateľov dopravy (vrátane podnikov a organizácií) a upozorniť na dôsledky ich mobilného správania. Je preto nevyhnutné začať zvyšovať ich povedomie a presvedčiť cestujúcich aby využívali trvalo udržateľnejšie spôsoby dopravy ako je napr. verejná alebo cyklistická doprava. Manažment mobility je primárne dopytovo orientovaný prístup k osobnej ako aj k nákladnej doprave, zahŕňajúci nové partnerstvá a nástroje podpory na zmenu správania a postojov smerom k udržateľným druhom dopravy. Tieto nástroje sú zvyčajne založené na informáciách a organizácii, koordinácii a vyžadujú patričnú propagáciu. Manažment mobility sa zaoberá niekoľkými cieľovými skupinami. Podľa účelu cesty, napr.: podniky/veľkí zamestnávateľi, ale tiež na zamestnancov, študentov a žiakov, taktiež školy a univerzity, turistov a nakupujúcich, ale tiež atrakcie a nákupné centrá a pod.

**Priorita – zvýšenie povedomia obyvateľov o trvalo udržateľných spôsoboch dopravy rôznymi aktivitami a opatreniami.**

- Propagácia trvalo udržateľných spôsobov dopravy prostredníctvom médií a kampaní zameraná na obyvateľov, dochádzajúcich do zamestnania, žiakov a študentov. Distribúcia informačných materiálov do domácností.
- Založenie mobilitného centra pre poskytovanie informácií a rád o doprave na mestskom úrade v spolupráci s operátormi verejnej dopravy a združením MULICA.
- Propagácia plánov mobility pre firmy a inštitúcie.
- Kampane a súťaže zamerané na deti a mládež.

### 7.2.8 Manažment nákladnej dopravy

Nákladná doprava má v meste svoje obmedzenia vyplývajúce z dopravného značenia. Osobitne je regulovaná v historickej časti mesta – pešej zóne, kde vjazd nákladných vozidiel je stanovený v určených hodinách a výrazne spoplatnený v závislosti od hmotnosti vozidla v zmysle všeobecne záväzného nariadenia mesta Žilina (vozidlá zabezpečujúce stavebné práce, sťahovanie). Vjazd nákladných vozidiel cez niektoré ulice do širšieho centra je rovnako zakázaný dopravným značením. Všetky sídliská v meste Žilina – Solinky, Hájik, Vlčince sú na vstupoch označené dopravnou značkou Zóna zákazu státia pre vozidlá nad 3,5 t, teda nákladné vozidlá tu stáť nemôžu.

**Priorita – dôsledná kontrola súčasného dopravného značenia zo strany Mestskej polície Žilina a štátnej polície. Dôsledná kontrola vstupu nákladných áut do nepovolených zón.**

## 8 Akčný plán mobility pre mesto Žilina na roky 2014-2025

### 8.1 Plán na roky 2014-2018 – procesy

Číslo aktivity	Aktivita	Zodpovední	Sledovaný ukazovateľ	Potenciálne zdroje financovania	Termín dosiahnutia
1	Pri príprave GDP M Žilina zhromaždiť všetky dostupné údaje o mobilite a doplniť chýbajúce údaje prostredníctvom vhodného prieskumu.	Odbor dopravy v spolupráci so Žilinskou univerzitou v Žiline (ŽUŽ) a zhotoviteľom GDP, odbor stavebný.	Časť venujúca sa analýze mobility v dokumente GDP M Žilina – nové informácie o mobilite.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2014
2	Vypracovanie návrhu „Systematický a pravidelný zber a spracovanie dát dopravy v meste Žilina“ Ide o realizáciu štandardnej zostavy dopravných prieskumov potrebných na realizáciu GDP M a ÚPN M Žilina, ich súčasťou bude i pravidelné monitorovanie, prieskum a hodnotenie mobilného správania obyvateľov a ostatných účastníkov dopravného procesu v meste Žilina a v jeho aglomerácii. Projekt spracovaný vo forme GIS. Zahájenie a pokračovanie 10 ročných cyklov Generálnych dopravných prieskumov, v medziobdobí 5 ročných cyklov zjednodušenej zostavy Generálnych prieskumov, v ročných medziobdobiach aktualizovanie dopravnosociologických prieskumov a iných prieskumov podľa potreby.	Odbor dopravy a odbor stavebný v spolupráci so ŽUŽ, DPMŽ, SAD a Parkovacou spoločnosťou, pracovná skupina pre mobilitu.	Dokument – návrh prieskumov a monitoringu.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy.	2014
3	Realizácia prvého generálneho dopravného prieskumu v rámci projektu „Systematický a pravidelný zber a spracovanie dát dopravy v meste Žilina“.	Odbor dopravy a odbor stavebný v spolupráci so ŽUŽ, DPMŽ, SAD, a Parkovacou spoločnosťou, pracovná skupina pre mobilitu.	Realizácia generálneho dopravného prieskumu – aktuálne informácie o doprave a mobilite v meste.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy.	2015
4	Príprava komplexného plánu PUMM.	Odbor projektov EÚ, odbor dopravy, pracovná skupina pre	Komplexný plán PUMM.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové	2015

		mobilitu.		schémy	
5	Vytvorenie pracovnej skupiny pre problémy mobility na mestskom úrade. Vytvorenie pozície odborníka – manažéra mobility na úrade. Vytvorenie systému práce pracovnej komisie (návrh stretnutí a náplne práce).	Odbor projektov EÚ, odbor dopravy, odbor životného prostredia, oddelenie architekta mesta, odbor kultúry, športu, cestovného ruchu a miestneho rozvoja. Komisia dopravy a komunálnych služieb.	Stretnutia pracovnej skupiny. Výstupy zo stretnutí.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2014
6	Vytvorenie systému pravidelnej komunikácie so zainteresovanými stranami v oblasti mobility a odborníkmi.	Odbor dopravy, komisia dopravy a komunálnych služieb, pracovná skupina pre mobilitu.	Stretnutia pracovnej skupiny so zainteresovanými stranami a odborníkmi. Výstupy zo stretnutí. Spoločné plánovanie a rozhodovanie v oblasti mobility.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2014
7	Zavedenie systému priebežného hodnotenia dodržiavania plánu implementácie opatrení navrhnutých v akčnom pláne mobility.	Odbor projektov EÚ, pracovná skupina pre mobilitu.	Zoznam ukazovateľov. Návrh systému hodnotenia.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2014
8	Nadväzovať plánovanie mesta na granty a operačné programy pre rozvoj dopravnej infraštruktúry a regiónov. V rámci rozvoja sa sústrediť na podporu verejnej dopravy. Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020.	Odbor dopravy, odbor projektov EÚ v spolupráci s DPMŽ a SAD.	Kompatibilita plánov s operačnými programami a ostatnými výzvami. Rozvoj dopravnej infraštruktúry.	Vlastné zdroje – rozpočet, Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020.	2014-2018
9	Spracovanie Generálneho dopravného plánu mesta, v rámci neho stanoviť víziu rozvoja mobility a strategické body jej napĺňania. Formulovať konkrétne ciele v oblasti mobility, ktoré chce mesto dosiahnuť.	Odbor stavebný, odbor dopravy.	Časť venujúca sa rozvoju mobility v dokumente GDP M Žilina – komplexné plánovanie dopravy a mobility.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2014
10	Hľadanie rôznych možností financovania nezávislých od štátneho rozpočtu a nadväznosť plánovania mesta na granty a operačné programy pre rozvoj dopravnej infraštruktúry a regiónov.	Obor fondov EÚ.	Získané zdroje financovania.	Fondy EÚ, domáce a zahraničné grantové schémy, Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 –	2014-2018

				2020.	
11	Priebežné hodnotenie dodržiavania plánu implementácie opatrení navrhnutých v pláne PUMM.	Odbor projektov EÚ, pracovná skupina pre mobilitu.	Výsledky hodnotenia.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2016, 2017, 2018

## 8.2 Plán na roky 2019-2025 - procesy

Číslo aktivity	Aktivita	Zodpovední	Sledovaný ukazovateľ	Potenciálne zdroje financovania	Termín dosiahnutia
1	Aktualizácia plánu PUMM každých 5 rokov.	Odbor dopravy, pracovná skupina pre mobilitu.	Aktualizovaná verzia plánu PUMM.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2020, 2025
2	Realizácia projektu „Systematický a pravidelný zber a spracovanie dát dopravy v meste Žilina“.	Odbor dopravy a odbor stavebný v spolupráci so ŽUŽ, DPMŽ, SAD, a Parkovacou spoločnosťou, pracovná skupina pre mobilitu.	Zjednodušená zostava Generálneho dopravného prieskumu – aktuálne informácie.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy.	2020
3	Priebežné hodnotenie dodržiavania plánu implementácie opatrení v pláne PUMM.	Odbor projektov EÚ, pracovná skupina pre mobilitu.	Výsledky hodnotenia.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025
4	Aktívne vyhľadávanie a využívanie všetkých potenciálnych externých finančných zdrojov na financovanie mobility.	Odbor projektov EÚ.	Získané zdroje financovania.	Fondy EÚ, domáce a zahraničné grantové schémy, Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020.	2019-2020
5	Realizácia projektu „Systematický a pravidelný zber a spracovanie dát dopravy v meste Žilina“.	Odbor dopravy a odbor stavebný v spolupráci so ŽUŽ, DPMŽ, SAD, a Parkovacou spoločnosťou, pracovná skupina pre mobilitu.	Kompletná zostava Generálneho dopravného prieskumu.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy.	2025

## 8.3 Plán na roky 2014-2018 – polia aktivít

Číslo aktivity	Aktivita	Zodpovední	Sledovaný ukazovateľ	Potenciálne zdroje financovania	Termín dosiahnutia
1	Pilotný projekt výstavby odstavňích a parkovacích plôch na vybranom sídlisku. Systém spoplatnenia parkovania v rezidenčných zónach.	Odbor dopravy, odbor investičný, odbor stavebný.	Vypracovaný projekt.	Projekt typu PPP, vlastné zdroje - rozpočet, súkromný sektor.	2014
2	Vybudovanie bariér na vstup do pešej zóny.	Odbor dopravy v spolupráci s políciou.	Zníženie počtu neoprávnených vstupov do pešej zóny.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2014
3	Výstavba parkovacích domov a zariadení Park & Ride v zmysle ÚPN-M Žilina.	Odbor dopravy, odbor investičný, odbor stavebný.	Nové parkovacie miesta.	Vlastné zdroje – rozpočet, Fondy EÚ, PPP projekty.	2018
4	Analýza bezpečnosti účastníkov cestnej premávky vrátane chodcov a cyklistov.	Odbor dopravy v spolupráci s políciou a ŽUŽ.	Zmapovanie kritických miest z hľadiska bezpečnosti.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2014
5	Zavedenie technických opatrení na kritických miestach na upokojovanie dopravy s cieľom zlepšiť podmienky pre chodcov a cyklistov.	Odbor dopravy, odbor investičný, odbor stavebný.	Upokojenie dopravy na vytypovaných miestach.	Grantové schémy, súkromný sektor.	2015-2018
6	Vytypovanie niektorých uličných priestorov a vypracovanie pilotných projektov na zatriktívnenie ulice pre vybrané cieľové skupiny (seniorov, deti, mládež).	Odbor dopravy, odbor investičný, odbor stavebný v spolupráci so stavebnou fakultou ŽUŽ.	Vypracované projekty na redizajn uličných priestorov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2016
7	Realizovať pilotný projekt na redizajn uličného priestoru v lokalite Bulvár – ulica Antona Bernoláka a Tomáša Ružičku.	Odbor dopravy, odbor investičný, odbor stavebný.	Technické opatrenia – redizajn uličného priestoru.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2017
8	Analýza siete chodníkov pre peších zameraná na ich kontinuitu, kvalitu a bezpečnosť.	Odbor dopravy, odbor stavebný v spolupráci so ŽUŽ.	Zmapovanie stavu siete pre peších.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2017

9	Realizácia rôznych aktivít na zvýšenie bezpečnosti chodcov.	Odbor dopravy, odbor investičný, odbor stavebný.	Technické opatrenia na zvýšenie bezpečnosti – napr. rekonštrukcia priechodov pre chodcov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2014-2018
10	Vytvorenie systému navigácie k turistickým cieľom v meste s uvedením času chôdze do destinácie.	Odbor kultúry, športu, cestovného ruchu a miestneho rozvoja.	Systém navigačných tabúľ pre turistov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2015
11	Vydanie a distribúcia informačného materiálu pre turistov, vrátane informácií pre mobilitu.	Odbor kultúry, športu, cestovného ruchu a miestneho rozvoja.	Spravidca po meste (aj v cudzom jazyku).	Súkromný sektor.	2015
12	Budovanie nových ciest pre cyklistov.	Odbor dopravy, pracovná skupina pre mobilitu.	Zvýšenie počtu cyklistických komunikácií, zvýšenie počtu cyklistov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2014-2018
13	Vyznačovanie cyklopietokoridorov na existujúcich cestách pomocou zvislého a vodorovného značenia.	Odbor dopravy, odbor stavebný, pracovná skupina pre mobilitu.	Zvýšenie počtu cyklistických komunikácií, zvýšenie počtu cyklistov, zvýšená bezpečnosť cyklistov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, fondy EÚ, súkromný sektor.	2014-2018
14	Vybudovanie predradených pruhov na svetelných križovatkách.	Odbor dopravy, odbor stavebný, pracovná skupina pre mobilitu.	Zvýšená bezpečnosť cyklistov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, fondy EÚ, súkromný sektor.	2014-2018
15	Organizovanie pravidelnej každoročnej kampane „Na bicykli do práce a do školy (Zelená Žilina).	Odbor tlačový a zahraničných vecí, v spolupráci s pracovnou skupinou pre mobilitu, OZ MULICA.	Zvyšovanie povedomia o výhodách cyklistickej dopravy, zvýšenie počtu cyklistov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2014-2018
16	Sčítanie a analýza cyklistov na vybraných komunikáciách.	Odbor dopravy, pracovná skupina pre mobilitu, OZ MULICA.	Prehľad o počte cyklistov v meste.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2014-2018
17	Budovanie doplnkovej infraštruktúry pre	Odbor dopravy, odbor	Zlepšenie služieb pre	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové	2014-2018

	cyklistickú dopravu (stojany, prístrešky).	projektov EÚ, OZ MULICA.	cyklistov.	schémy, súkromný sektor.	
18	Vpracovanie generelu cyklistickej dopravy.	Odbor dopravy, odbor projektov EÚ, OZ MULICA.	Dokument generel cyklistickej dopravy.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2014
19	Zavedenie cyklobusov na vybrané miesta.	Odbor dopravy, odbor projektov EÚ, OZ MULICA, DPMŽ.	Zlepšenie služieb pre cyklistov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2014-2018
20	Spriechodnenie jednosmerných ulíc v oboch smeroch pre cyklistov – vytvorenie skratiek pre cyklistov.	Odbor dopravy, polícia.	Zjednodušený pohyb cyklistov v meste.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2015
21	Vytvorenie portálu pre cyklistov.	Odbor tlačový a zahraničných vecí, v spolupráci s pracovnou skupinou pre mobilitu, OZ MULICA v spolupráci s VÚC.	Zlepšenie služieb a informovanosti cyklistov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2015
22	Predaj časových cestovných lístok cez internet a poskytovanie informácií v reálnom čase, aplikácia pre web a mobil.	DPMŽ.	Zlepšenie služieb a informovanosti cestujúcich.	Vlastné zdroje, Fondy EU.	2014
23	Inteligentné označníky – informačné panely pre cestujúcich – informácie v reálnom čase na zastávkach.	Odbor dopravy a DPMŽ, odbor projektov EÚ.	Zlepšenie služieb a informovanosti cestujúcich.	Vlastné zdroje, Fondy EU.	2015
24	Informačné panely vo vozidlách – informácie v reálnom čase, prestupy na iné druhy VOD.	Odbor dopravy, DPMŽ a SAD, odbor projektov EÚ.	Zlepšenie služieb a informovanosti cestujúcich.	Vlastné zdroje, Fondy EU.	2016
25	Preferencia vozidiel VOD na svetelne riadených križovatkách.	Odbor dopravy, odbor stavebný, DPMŽ a SAD, odbor projektov EÚ.	Skrátenie cestovného času vo VOD.	Vlastné zdroje, Fondy EU.	2016
26	Nákup nových nízkopodlažných vozidiel.	Odbor dopravy, DPMŽ, odbor projektov EÚ.	Zvýšenie komfortu cestovania vo VOD, zlepšenie prístupu znevýhodnených osôb do vozidiel MHD.	Fondy EU.	2015-2018



27	Modernizácia a rozšírenie siete trakčného vedenia.	Odbor dopravy, DPMŽ, odbor projektov EÚ.	Úspora energie, skrátenie cestovného času vo VOD.	Fondy EÚ.	2015-2018
28	Vybudovanie systému integrovanej dopravy. Integrácia, harmonizácia a koordinácia verejnej osobnej dopravy (MHD, prímestskej autobusovej dopravy a regionálnej železničnej dopravy).	Odbor dopravy, ŽSK, ŽSR, DPMŽ a SAD, odbor projektov EÚ.	Zlepšenie služieb a uľahčenie cestovania verejnou osobnou dopravou pre cestujúcich.	Vlastné zdroje, Fondy EÚ.	2017
29	Technické opatrenia ako bariéra pre vstup áut do pešej zóny.	Odbor dopravy, odbor stavebný.	Zníženie počtu áut v pešej zóne.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy.	2014
30	Pilotný projekt pre carpooling alebo carsharing v meste.	Pracovná skupina pre mobilitu v spolupráci so ŽUŽ.	Webová aplikácia pre služby kolektívnej dopravy.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2018
31	Analýza zavedenia zón 30 km/h v meste.	Odbor dopravy v spolupráci so ŽUŽ.	Štúdia implementácie zóny 30 km/h v meste.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2017
32	Návrh dlhodobej kampane na zvýšenie povedomia obyvateľov o trvalo udržateľných spôsoboch dopravy.	Odbor tlačový a zahraničných vecí v spolupráci s pracovnou skupinou pre mobilitu.	Dokument – návrh kampane.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2014
33	Mediálna kampaň v miestnej a regionálnej tlači a na internete.	Odbor tlačový a zahraničných vecí, v spolupráci s pracovnou skupinou pre mobilitu.	Správy – zvýšenie povedomia o trvale udržateľnej mobilite.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2014-2018
34	Kampaň zameraná na vybrané cieľové skupiny, napr. školy, súťaže pre deti a mládež..	Odbor tlačový a zahraničných vecí, odbor školstva a mládeže v spolupráci s pracovnou skupinou pre mobilitu.	Kampane, súťaže – zvýšenie povedomia o trvale udržateľnej mobilite.	Vlastné zdroje – rozpočet, súkromný sektor.	2014-2018
35	Vytvorenie mobilitného centra na mestskom úrade.	Pracovná skupina pre mobilitu v spolupráci s DPMŽ a SAD.	Mobilitné centrum.	Vlastné zdroje – rozpočet, DPMŽ, SAD.	2015
36	Propagácia mobilitných plánov pre inštitúcie a firmy.	Pracovná skupina pre mobilitu v spolupráci s DPMŽ a SAD.	Propagácia plánov.	Vlastné zdroje – rozpočet, DPMŽ, SAD.	2018
37	Vybudovanie záchytných parkovísk pre nákladné vozidlá a autobusy.	Odbor dopravy, odbor stavebný.	Zníženie počtu nákladných áut v meste.	Vlastné zdroje - rozpočet, súkromný sektor.	2018

## 8.4 Plán na roky 2019-2025 – polia aktivít

Číslo aktivity	Aktivita	Zodpovední	Sledovaný ukazovateľ	Potenciálne zdroje financovania	Termín dosiahnutia
1	Pokračovanie projektu budovania odstavňích a parkovacích plôch na sídliskách.	Odbor dopravy, odbor investičný, odbor stavebný.	Nové parkovacie miesta na sídliskách.	Projekt typu PPP, vlastné zdroje - rozpočet, súkromný sektor.	2019-2025
2	Výstavba parkovacích domov a zariadení Park & Ride v zmysle ÚPN-M Žilina.	Odbor dopravy, odbor investičný, odbor stavebný.	Nové parkovacie miesta v meste.	Vlastné zdroje – rozpočet, Fondy EÚ, PPP projekty .	2019-2025
3	Zavádzanie technických opatrení na kritických miestach na upokojovanie dopravy s cieľom zlepšiť podmienky pre chodcov a cyklistov, podľa odporučení GDP M Žilina.	Odbor dopravy, odbor investičný, odbor stavebný.	Upokojenie dopravy na vytypovaných miestach.	Grantové schémy, súkromný sektor.	2019-2025
4	Realizácia projektov na zatriktívnenie ulice pre vybrané cieľové skupiny (seniorov, deti, mládež) v zmysle ÚPN-M Žilina.	Odbor dopravy, odbor investičný, odbor stavebný v spolupráci so stavebnou fakultou ŽUŽ.	Redizajn uličných priestorov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2019-2025
5	Realizácia rôznych aktivít na zvýšenie bezpečnosti chodcov, podľa odporučení GDP M Žilina.	Odbor dopravy, odbor investičný, odbor stavebný.	Technické opatrenia na zvýšenie bezpečnosti – napr. rekonštrukcia priechodov pre chodcov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2019-2025
6	Periodické vydávanie a distribúcia informačného materiálu pre turistov, zahrnujúceho informácie o mobilite.	Odbor kultúry, športu, cestovného ruchu a miestneho rozvoja.	Sprievodca po meste (aj v cudzom jazyku).	Súkromný sektor.	2019-2025
7	Rozšírenie pešej zóny v zmysle ÚPN-M Žilina a špecializovaných urbanistických štúdií.	Odbor dopravy.	Bezpečnosť a komfort chodcov.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2018
8	Budovanie nových ciest pre cyklistov.	Odbor dopravy, pracovná skupina pre mobilitu.	Zvýšenie počtu cyklistických komunikácií, zvýšenie počtu	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný	2019-2025

			cyklistov.	sektor.	
9	Organizovanie pravidelnej každoročnej kampane „Na bicykli do práce a do školy (Zelená Žilina).	Odbor tlačový a zahraničných vecí, v spolupráci s pracovnou skupinou pre mobilitu, OZ MULICA.	Zvyšovanie povedomia o výhodách cyklistickej dopravy, zvýšenie počtu cyklistov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2019-2025
10	Sčítanie a analýza cyklistov na vybraných komunikáciách.	Odbor dopravy, pracovná skupina pre mobilitu, OZ MULICA.	Prehľad o počte cyklistov v meste.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2019-2025
11	Budovanie doplnkovej infraštruktúry pre cyklistickú dopravu (stojany, prístrešky).	Odbor dopravy, odbor projektov EÚ, OZ MULICA.	Zlepšenie služieb pre cyklistov.	Vlastné zdroje – rozpočet, grantové schémy, súkromný sektor.	2019-2025
12	Nákup nových nízkopodlažných vozidiel.	Odbor dopravy, DPMŽ, odbor projektov EÚ.	Zvýšenie komfortu cestovania vo VOD, zlepšenie prístupu znevýhodnených osôb do vozidiel MHD.	Fondy EU.	2019- 2025
13	Modernizácia a rozšírenie siete trakčného vedenia.	Odbor dopravy, DPMŽ, odbor projektov EÚ.	Úspora energie, skrátenie cestovného času vo VOD.	Fondy EU.	2019-2025
14	Zavádzanie zón 30 km/h v meste.	Odbor dopravy v spolupráci so ŽUŽ.	Štúdia implementácie zóny 30 km/h v meste.	Vlastné zdroje – rozpočet.	2019-2025
15	Kampaň zameraná na vybrané cieľové skupiny, školy, súťaže pre deti a mládež, spoločnosti a inštitúcie.	Odbor tlačový a zahraničných vecí, odbor školstva a mládeže v spolupráci s pracovnou skupinou pre mobilitu.	Kampane, súťaže.	Vlastné zdroje – rozpočet, súkromný sektor.	2019-2025
16	Propagácia mobilityných plánov pre inštitúcie a firmy.	Pracovná skupina pre mobilitu v spolupráci s DPMŽ a SAD.	Propagácia plánov.	Vlastné zdroje – rozpočet, DPMŽ, SAD.	2019-2025
17	Vybudovanie záchytných parkovísk pre nákladné vozidlá a autobusy.	Odbor dopravy, odbor stavebný.	Zníženie počtu nákladných áut v meste.	Vlastné zdroje - rozpočet, súkromný sektor.	2019-2025