

ŽILINSKÁ UNIVERZITA V ŽILINE



# ÚZEMNÝ GENEREL DOPRAVY MESTA NÁMESTOVO

Závěrečná správa



Máj 2021



ŽILINSKÁ UNIVERZITA V ŽILINE

# ÚZEMNÝ GENEREL DOPRAVY MESTA NÁMESTOVO

---

## Závěrečná správa

**Spracovateľ:**

Žilinská univerzita v Žiline, Stavebná fakulta, Katedra cestného  
staviteľstva

**Zodpovedný riešiteľ:**

prof. Ing. Ján Čelko, CSc.

**Riešitelia:**

doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc.

Ing. Marek Drličiak, PhD.

doc. Ing. Matúš Kováč, PhD.

Ing. Dušan Briliak

Máj 2021

## Obsah

1	Základné údaje ÚGD mesta Námestovo.....	7
1.1	Predmet riešenia .....	7
1.2	Použité podklady .....	8
2	Analýzu súčasného stavu na základe realizovaných prieskumov a rozborov .....	10
2.1	Urbanistická a demografická charakteristika riešeného územia .....	10
2.1.1	Demografický vývoj .....	11
2.1.2	Širšie vzťahy, dopravná regionalizácia.....	15
2.1.3	Rozdelenie územia.....	16
2.1.4	Chránené územia.....	21
2.1.5	Štrukturálne veličiny.....	27
2.2	Analýza súčasného stavu dopravnej infraštruktúry .....	27
2.2.1	Širšie dopravné vzťahy .....	27
2.2.2	Smerovanie cezhraničnej cestnej dopravy.....	28
2.2.3	Cestná automobilová doprava .....	29
2.2.4	Cestná nákladná doprava .....	33
2.2.5	Statická automobilová doprava.....	38
2.2.6	Pešia doprava .....	39
2.2.7	Cyklistická doprava .....	41
2.2.8	Železničná doprava.....	43
2.2.9	Autobusová doprava .....	44
2.2.10	Letecká doprava .....	44
2.2.11	Vodná doprava .....	44
3	Dopravné prieskumy a štatistické zisťovania .....	45
3.1	Dopravno-sociologický prieskum (DSP).....	45
3.1.1	Metodika prieskumu .....	46
3.1.2	Výsledky DSP .....	47
3.2	Križovatkové dopravné prieskumy .....	50
3.2.1	OK1 – vyhodnotenie dopravného prieskumu. ....	51
3.2.2	OK2 – vyhodnotenie dopravného prieskumu. ....	54
3.2.3	K3 – vyhodnotenie dopravného prieskumu. ....	58
3.3	Hromadná doprava osôb.....	61

3.3.1	Analýza dopytu po službách MHD v meste .....	61
3.3.2	Analýza dopytu po prímestskej autobusovej doprave v ŽSK – Námestovo .....	62
3.4	Štatistické zisťovanie nákladnej dopravy .....	64
3.5	Prieskum statickej automobilovej dopravy .....	65
3.6	Vplyv dopravy na životné prostredie.....	70
3.6.1	Hluk.....	70
3.6.2	Ovzdušie .....	71
4	Komplexný výpočet dopravnej prognózy .....	78
4.1	Demografická prognóza .....	78
4.1.1	Úvod .....	78
4.1.2	Metodologické poznámky .....	78
4.1.3	Projekcia obyvateľstva mesta Námestovo do roku 2045.....	78
4.1.4	Projekcia obyvateľstva v obciach okresu Námestovo do roku 2045.....	81
4.2	Zámery rozvoja územia s priemetom na demografiu .....	84
4.3	Dopravné vybavenie dotýkajúce sa mesta Námestovo uvedené vo vyšších stupňoch územnoplánovacej a dopravno-plánovacej dokumentácie .....	87
4.3.1	Dopravné vybavenie dotýkajúce sa mesta Námestovo, uvedené v záväznej časti vyššieho stupňa ÚPD .....	87
4.3.2	Dopravné projekty dotýkajúce sa mesta Námestovo a jeho záujmového územia .....	89
4.3.3	Dopravné projekty verejnej osobnej dopravy, uvedené v Stratégii udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK .....	90
4.4	Prognóza automobilizácie .....	90
4.5	Vývojové charakteristiky systému hromadných preprav osôb .....	94
4.5.1	Mestská a prímestská hromadná doprava .....	94
4.6	Vývojové charakteristiky systému cyklistickej dopravy.....	96
4.7	Vývojové charakteristiky systému pešej dopravy .....	97
4.8	Objemová prognóza prepravnej práce osobnej dopravy.....	99
4.8.1	Deľba prepravnej práce z Dopravno-sociologického prieskumu .....	99
4.8.2	Objemová prognóza osobnej dopravy .....	99
5	Dopravný model .....	102
5.1	Výpočet matíc prepravných vzťahov .....	104
5.1.1	Vnútoraná doprava .....	104
5.1.2	Zdrojová a cieľová doprava .....	104
5.1.3	Tranzitná doprava.....	104

5.2	Model dopravnej ponuky .....	104
5.3	Model dopytu .....	105
5.4	Deľba prepravnej práce .....	105
5.5	Pridelenie dopravy na cestnú sieť .....	105
5.6	Model scenárov .....	106
6	Návrh riešenia dopravnej sústavy mesta Námestovo .....	107
6.1	Hlavné princípy návrhu .....	107
6.2	Cestná automobilová doprava .....	107
6.2.1	Študované varianty riešenia .....	107
6.2.2	Popis analyzovaných variantov .....	108
6.2.3	Zaťaženie cestnej siete a kategorizácia komunikácií .....	110
6.2.4	Návrh upokojenia vybranej siete MK .....	115
6.3	Statická automobilová doprava .....	116
6.3.1	Statická doprava – výhľad .....	116
6.3.2	Orientačný a informačný systém statickej dopravy .....	121
6.3.3	Regulácia statickej dopravy .....	121
6.4	Pešia doprava .....	124
6.4.1	Návrh trás pešej dopravy .....	125
6.4.2	Dostupnosť pešou dopravou .....	129
6.5	Cyklistická doprava .....	132
6.5.1	Návrh cyklistických trás .....	132
6.5.2	Dostupnosť cyklistickou dopravou .....	135
6.6	Verejná hromadná doprava .....	138
6.6.1	Integrovaný dopravný systém .....	138
6.7	Zhodnotenie návrhov .....	141
7	Vyhodnotenie prognózneho rozvoja na životné prostredie .....	143
7.1	Zaťaženie územia hlukom od dopravy .....	143
7.2	Zaťaženie územia exhalátmi od dopravy .....	144
7.3	Zhodnotenie vplyvov .....	146
8	Trendy a odporúčania na ďalší rozvoj dopravnej infraštruktúry .....	148
8.1	Cestná automobilová doprava .....	148
8.1.1	Cesta I/78 .....	148
8.1.2	Miestne komunikácie .....	151
8.2	Statická doprava .....	152

8.2.1	Vybudovanie informačného systému statickej dopravy a regulácia dopravy.....	153
8.3	Pešia doprava .....	153
8.4	Cyklistická doprava.....	153
9	Záverečné zhrnutie z hľadiska ÚPN-M Námestovo v platnom znení .....	154
9.1	Cestná infraštruktúra.....	154
9.2	Nemotorová doprava .....	154
9.3	Statická doprava .....	154
9.4	Verejná hromadná doprava .....	155
10	Zoznam obrázkov .....	156
11	Zoznam tabuliek .....	159
12	Grafické prílohy .....	161

# 1 Základné údaje ÚGD mesta Námestovo

## 1.1 Predmet riešenia

Predmetom riešenia je Územný generel dopravy mesta Námestovo, ktorý má byť základným dokumentom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia. Dopravný generel zahrňuje analýzu súčasného stavu dopravy v území a určuje koncepciu jej rozvoja. Úlohou generelu je koncepčné riešenie všetkých druhov dopráv, ktoré sa v území realizujú. Jeho riešenie vychádza z podrobných analýz demografických a sociologických údajov, dopravno-inžinierskych prieskumov a urbanistických prognóz.

Riešenie dopravného generelu mesta Námestovo nadväzuje na riešenie Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK (SURDM) a sú v ňom použité analýzy a prognózy, realizované na Žilinskej univerzite a následne spracované v rámci tvorby SURDM. Pre riešenie boli využité všetky relevantné prieskumy a analýzy, s rešpektovaním definovaných zásad urbanistického rozvoja mesta. Výsledky socio-demografických, urbanistických a dopravných analýz sú využité v dopravnom modeli mesta Námestovo, ktorý bol spracovaný pre riešenie generelu.

ÚGD mesta Námestovo je spracovaný v dvoch základných častiach:

A. Analytická časť – Prieskumy a rozboru súčasného stavu jednotlivých druhov dopravy v meste a mobilitného správania sa obyvateľstva. Analytické vyhodnotenie získaných dát.

B. Návrhová časť:

- Spracovaný dopravný model prepravných nárokov v scenároch rozvoja, založených na predpoklade vývoja územia a mobilitného správania sa obyvateľstva.
- Návrh dopravného systému podľa jednotlivých druhov dopravy, vyhodnotenie dopadov na životné prostredie a ekonomickú efektívnosť podľa jednotlivých dopravných módov.

V rámci návrhovej časti sa riešenie zameriava tiež na:

- Odvedenie tranzitnej cestnej dopravy z vnútorných častí mesta.
- Zvýhodnenie nemotorovej dopravy v meste, s cieľom zvýšiť deľbu prepravnej práce v prospech pešej a cyklistickej dopravy.
- Riešenie statickej dopravy v meste.
- Možnosti vytváranie upokojených ulíc v meste.

ÚGD mesta Námestovo je spracovaný pre súčasný stav, reprezentovaný rokom 2020 a návrhové časové horizonty 2030 a 2050.

## 1.2 Použité podklady

Pri riešení ÚGD mesta Námestovo boli použité nasledovné podklady a pripravované dokumentácie dopravných stavieb:

- [1] Polycentrická koncepcia osídlenia ako nástroj zabezpečenia funkčnej komplexnosti na regionálnej a lokálnej úrovni, Aurex Bratislava 2006.
- [2] Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2001, 2011, Štatistický úrad SR (SODB 2001, 2011).
- [3] PolyDev - Vzťahy mesta a vidieka na príklade modelového Žilinského kraja), REC Slovensko 2006.
- [4] Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KÚRS) 2001, 2011.
- [5] Koncept polycentricity v súčasnej teórii a praxi spravovania územia, Prof. Ing. arch. Maroš Finka, PhD., Mgr. Tatiana Kluvánková-Oravská, PhD, 2010.
- [6] ÚPN mesta Námestovo a dodatok. Architektonický ateliér Gam, s.r.o. 2015, 2019
- [7] Program hospodárskeho rozvoja mesta Námestovo na roky 2015 – 2024, SCABEO-SK, Banská Bystrica 2015
- [8] Celoštátne sčítanie dopravy v roku 1995, 2000 a 2005, 2010 a 2015. SSC Bratislava.
- [9] Celoštátny smerový dopravný prieskum vonkajšej dopravy v SR. SSC Bratislava 2007.
- [10] Smerovanie nákladnej dopravy z mýtného systému. NDS a.s. Bratislava 2015.
- [11] VAŇO, B: Projekcia obyvateľstva v obciach okresu Námestovo do roku 2045. Bratislava 2015.
- [12] TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemných komunikáciách, Edip, 2008.
- [13] TP 10/2010 Výpočet kapacít pozemných komunikácií, MDPT SR 2010.
- [14] STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách. 2004.
- [15] TP MDVaRR SR 07/2013 Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040. Bratislava 2013.
- [16] STN 736110 Projektovanie miestnych komunikácií, 2008.
- [17] ZaD č.4 ÚPN VÚC Žilinského kraja, Žilina, 2011.
- [18] <http://www.ssc.sk/sk/Bezpecnost-ciest/Kriticke-nehodove-lokality.ssc>
- [19] [www.Námestovo.sk](http://www.Námestovo.sk), 2020.
- [20] Štatistický úrad SR, Bilancia obyvateľstva v obciach SR, 2008-2013.
- [21] Prognóza vývoja obyvateľstva v okresoch SR do roku 2035. Bratislava, Prognostický ústav SAV, 97 s., ISBN 978-80-89019-25-0. Bleha, B. - Šprocha, B. - Vaňo, B. 2013.
- [22] ELTIS plus 2011: Guidelines. Developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan.
- [23] Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja, spracovateľ: Žilinská univerzita v Žiline v spolupráci s INPROP, s.r.o. Žilina a VUD, a.s. Žilina, 2008.
- [24] Zákon NR SR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších zmien a doplnkov.
- [25] UPN-M Žilina, 2012-2014.
- [26] Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja. Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o. v spolupráci so Žilinskou univerzitou, 2020.
- [27] Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020, Unimedia, Delloitte pre MDVaRR SR, Bratislava, august 2013
- [28] [www.slovakrail.sk](http://www.slovakrail.sk)
- [29] [www.statistics.sk](http://www.statistics.sk)
- [30] Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK, financovaný v rámci výzvy ROP-4.1d-2012/01, vyhlásenej v rámci Regionálneho operačného programu,



- Objednávateľ Žilinský samosprávny kraj, Zhotoviteľ Združenie „PROIDS“, Žilinská univerzita v Žiline, KPM CONSULT Brno, KODIS Ostrava, správa 1. etapa, 2. etapa, jún 2016
- [31] BIELA KNIHA – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011), Brusel, 28.3.2011
  - [32] Podklady poskytnuté pracoviskom ZSSK, a.s., sekcia marketingu, 03/2015
  - [33] AIR TRITIA, Stratégia riadenia kvality ovzdušia pre EZUS TRITIA na obdobie rokov 2020 až 2040. Záverečná správa, 2020, 138 s. Spracovali: ACCENDO Ostrava, VŠB TU Ostrava, Žilinská univerzita v Žiline, EZUS TRITIA.
  - [34] Pasport miestnych komunikácií. Námestovo 2017
  - [35] TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA PRE LUTHOR PARK, Námestovo - Slanica + OPTIMALIZÁCIA KRIŽOVATKY Accentis Námestovo, s.r.o. DSP. Proma, s.r.o. 2018
  - [36] Kapacitné posúdenie dopravného napojenia novostavby obchodných priestorov MPKS-E v k.ú. Slanica. DI štúdia. Fidop, s.r.o. 2020
  - [37] Cyklostratégia ŽSK, Budovanie cyklotrás na území ŽSK, Kubina a kolo., 2014
  - [38] Cyklochodník Námestovo – Slanica, prepojenie úseku mosta, DUR, Ateliér GAM, 2016
  - [39] Dopravná štúdia križovatky, BP Kulla, M., ŽU 2020
  - [40] Projekt CityWalk, Smerom k energeticky zodpovedným mestám, ŽU Žilina, 2019
  - [41] TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry
  - [42] Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK, ŽU Žilina, 2020
  - [43] Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry. ÚHP 2020

Použité grafické podklady:

Katastrálne mapy Námestovo, Ústav geodézie, kartografie a katastra SR, 2014

Mapový klient ZBGIS®, www.geoportal.sk

Google map. Údaje máp©2020, 2021

OpenStreetMap®

Chránené územia © Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Banská Bystrica 2010

Ložiská nerastných surovín a svahové deformácie © Štátny geologický ústav Dionýza Štúra, Bratislava 2010

## 2 Analýzu súčasného stavu na základe realizovaných prieskumov a rozborov

Územný generel dopravy vychádza zo základného koncepčného materiálu mesta ÚPN-M Námestovo. Všetky uvažované prvky súčasného stavu dopravnej i technickej infraštruktúry plne korešpondujú s platným ÚPN-M. Pre analýzy a návrhy riešenia v jednotlivých zónach mesta boli pri riešení použité platné, resp. rozpracované dokumentácie pripravovaných investičných zámerov.

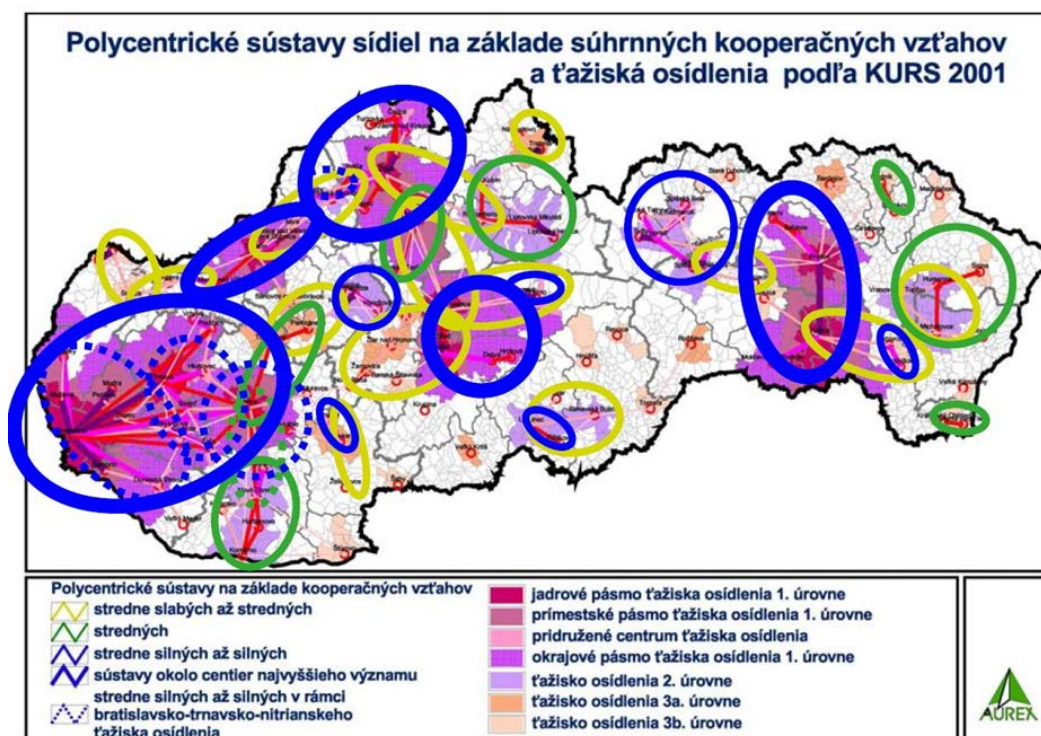
Základné prieskumy a rozborov boli spracované v rámci riešenia ÚGD. Zamerané boli predovšetkým na prieskumy v lokalitách, ktoré neboli dostatočne obsiahnuté v dostupných podkladoch a boli doplnené dopravné vzťahy pre potreby matíc zdrojovej, cieľovej a tranzitnej dopravy.

### 2.1 Urbanistická a demografická charakteristika riešeného územia

Charakteristika riešeného územia bola podrobne definovaná v ÚPN-M Námestovo, vrátane popisu širších vzťahov riešeného územia. Z pohľadu komplexnosti návrhu ponechávame v predkladanej správe len základné údaje o rozdelení riešeného územia. Charakteristika je doplnená o nové demografické údaje, ktoré kompletizujú štrukturálne veličiny, nevyhnutné pre návrh a kalibráciu dopravného modelu územia.

KURS 2001 špecifikuje hlavné ťažiská osídlenia, ktoré vznikajú zoskupovaním sídiel okolo centier na základe vzájomnej sídelnej kooperácie a dopravných vzťahov. Riešené územie je súčasťou **Tvrdošínsko-námestovského ťažiska** lokálneho významu. Zahŕňa centrá Tvrdošín, Trstená a Námestovo spolu s ich suburbánnymi pásmami.

Dokument „Polycentrická koncepcia osídlenia ako nástroj zabezpečenia funkčnej komplexnosti na regionálnej a lokálnej úrovni“ z roku 2006 (ďalej len „PKO, 2006“) predstavuje obsahové spresnenie záverov KURS 2001 v oblasti sídelnej štruktúry, zároveň uvádza do súladu terminológiu KURS 2001 s dokumentmi Európskej únie (ďalej len „EU“) z oblasti územného a priestorového plánovania (Projekt: Potential polycentric development in Europe, ďalej len „ESPON“). PKO 2006 exaktne dokazuje, že ťažiská osídlenia (uvádzané v KURS 2001) sú kompatibilné s terminológiou ESPON s názvom „functional urban area“ v skratke FUA. Dokument potvrdzuje tvrdošínsko-námestovské ťažisko triedy 3, skupiny 2 ako lokálne. Celkový rozsah v rámci SR je uvedený na Obr. 2.1.



Obr. 2.1 Polycentrické systémy, ťažiská osídlenia

Zdroj: PKO, 2006

Rozvojové osi sú v priamej závislosti s dopravnými koridormi, pričom rozvojové osi reprezentujú komplexnejšiu štruktúru obsahujúcu nielen dopravné, ale aj sídelné a environmentálne aspekty. Rozvojové osi, ktorých súčasťou je riešené územie, sú uvedené v Tab. 2.1.

Tab. 2.1 Rozvojové osi

Stupeň	Názov	Lokalizácia
3 (rozsah ŽSK)	kysucko - oravská	Krásno n/K - Nová Bystrica - Námestovo - Tvrdošín - Trstená - Suchá Hora - št. hr. PR
	polhoranská	Námestovo - Oravská Polhora - št. hr. PR

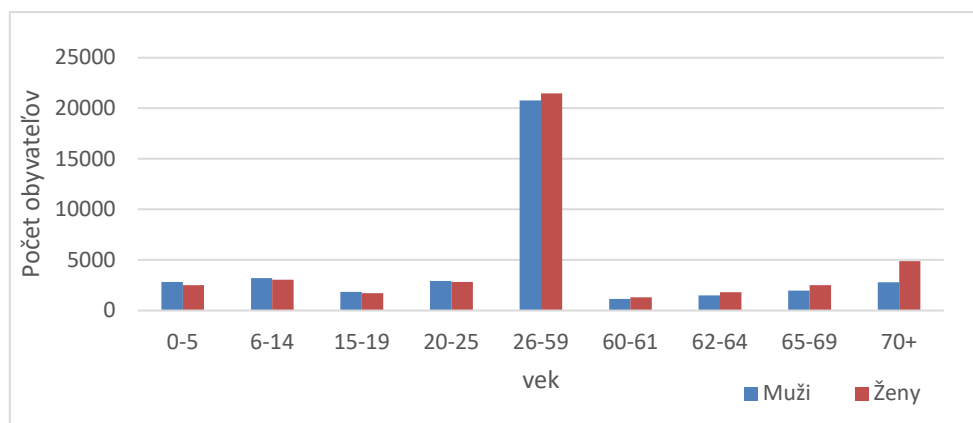
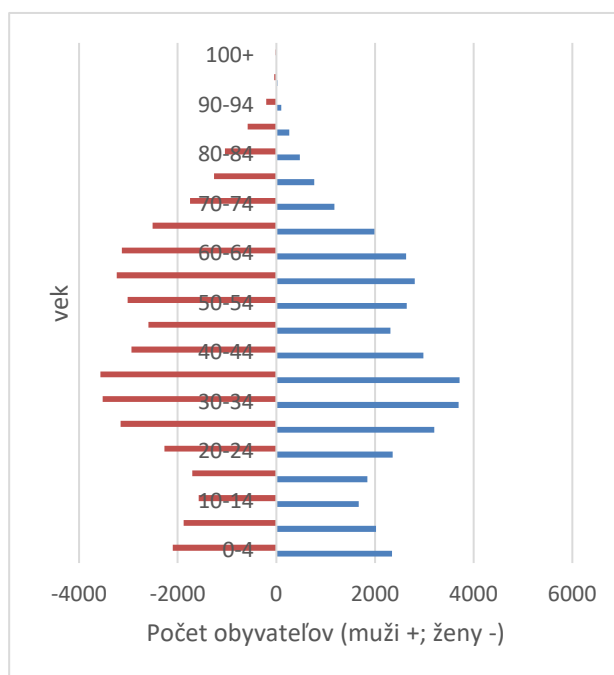
Zdroj: KURS 2001/2011

### 2.1.1 Demografický vývoj

Počet obyvateľov v posledných desaťročiach 20. storočia mal rastúci trend. V Žilinskom kraji sa najväčší nárast počtu obyvateľov objavil v rokoch 1971-1980. V nasledujúcom období sa dynamika rastu spomalila a v kraji dochádza k postupnému spomaleniu demografického vývoja. Výnimkou je okres Námestovo, ktorý má vysoký prírastok obyvateľov aj na konci 20. storočia a na začiatku 21. storočia. V roku 2015 mal okres Námestovo spolu 61 664 obyvateľov v štruktúre podľa Tab. 2.2 a Obr. 2.2.

Tab. 2.2 Počet obyvateľov v okrese Námestovo v roku 2015

Okres Námestovo - 2015									
Vek	Muži	Ženy	Spolu	Žnar	Zomr	PP	MS	CP	PRVEK
Spolu	31061	30603	61664	993	436	557	-91	466	33,67
0-4	2470	2288	4758						
5-9	2199	2179	4378						
10-14	2235	2126	4361						
15-19	2432	2391	4823						
20-24	2954	2815	5769						
25-29	2757	2619	5376						
30-34	2507	2322	4829						
35-39	2490	2203	4693						
40-44	2330	2109	4439						
45-49	1941	1799	3740						
50-54	1766	1634	3400						
55-59	1601	1466	3067						
60-64	1347	1418	2765						
65-69	858	1056	1914						
70-74	546	823	1369						
75-79	318	576	894						
80-84	195	426	621						
85-89	84	273	357						
90-94	27	70	97						
95-99	4	9	13						
100+	0	1	1						



Obr. 2.2 Vekové rozloženie obyvateľstva v okrese Námestovo

Predpokladaný vývoj je na rozdiel od väčšej časti SR pozitívny aj pre nasledujúce obdobie, v roku 2030 je v okrese predpoklad 68 334 obyvateľov a v roku 2045 až 73 552 obyvateľov. Štruktúra je uvedená v Tab. 2.3.

Tab. 2.3 Demografická prognóza pre okres Námestovo

Okres Námestovo - 2030									
Vek	Muži	Ženy	Spolu	Žnar	Zomr	PP	MS	CP	PRVEK
Spolu	34129	34205	68334	909	493	416	0	416	37,04
0-4	2357	2250	4607						
5-9	2473	2363	4836						
10-14	2502	2392	4894						
15-19	2419	2257	4676						
20-24	2147	2146	4293						
25-29	2183	2084	4267						
30-34	2378	2340	4718						
35-39	2880	2764	5644						
40-44	2680	2561	5241						
45-49	2395	2250	4645						
50-54	2320	2126	4446						
55-59	2086	1999	4085						
60-64	1635	1668	3303						
65-69	1366	1475	2841						
70-74	1079	1261	2340						
75-79	729	1099	1828						
80-84	329	669	998						
85-89	124	347	471						
90-94	37	122	159						
95-99	9	30	39						
100+	1	2	3						

Okres Námestovo - 2045									
Vek	Muži	Ženy	Spolu	Žnar	Zomr	PP	MS	CP	PRVEK
Spolu	36453	37099	73552	919	698	221	37	258	40,32
0-4	2323	2218	4541						
5-9	2268	2166	4434						
10-14	2269	2177	4446						
15-19	2359	2252	4611						
20-24	2474	2364	4838						
25-29	2503	2393	4896						
30-34	2420	2258	4678						
35-39	2148	2147	4295						
40-44	2176	2085	4261						
45-49	2340	2326	4666						
50-54	2787	2722	5509						
55-59	2545	2483	5028						
60-64	2180	2150	4330						
65-69	1978	1996	3974						
70-74	1598	1803	3401						
75-79	1037	1405	2442						
80-84	628	1078	1706						
85-89	297	670	967						
90-94	102	328	430						
95-99	20	75	95						
100+	1	3	4						

S vývojom demografie úzko súvisí aj vývoj pracovného trhu, spojený so sektorovou analýzou. Nasledujúce tabuľky poskytujú prehľad o pracovnom trhu rozdelenom podľa sektorov za obdobie rokov 2008 - 2018. Tabuľky identifikujú vzájomný pomer zastúpenia sektorov v rámci FUA Námestovo a špecifikovaných území vidieckeho charakteru. V rámci vidieckych území sú zaznamenané rozdielne hodnoty zastúpenia podielov, v piatich prípadoch ide o najvyššie zastúpenie III. sektoru služieb (vo väčšine prípadov obchodná vybavenosť určená pre obyvateľov územia). V poľnohospodársky málo exponovaných územiach Zázrivej a Hornej Oravy má najvyššie zastúpenie podiel II. sektoru. Charakteristicky najnižším zastúpením sa prezentuje IV. sektor vidieckych území determinovaný lokalizáciou zdravotníckych a sociálnych služieb v spádových nemocniciach/poliklinikách.

Tab. 2.4 Podiel počtu pracovných miest podľa kritéria veľkosti organizácii v členení na sektory NH za roky 2008 až 2018, porovnanie sektorov v rámci FUA a území, [%]

FUA, územie	I. Sektor	II. Sektor	III. Sektor	IV. Sektor	V. Sektor
	% →	% →	% →	% →	% →
Horná Orava	9,34	44,35	22,71	7,27	16,33
FUA Námestovo	5,8	43,46	29,46	2,59	18,7
Stredná Orava	34,87	9,52	24,43	0,77	30,4
FUA Tvrdošín	4,97	46,04	25,17	11,6	12,22
Územie ŽSK kraja spolu	2,86	38,32	36,39	8,15	14,28

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

Autor: riešiteľ SURDM ŽSK, zdroj dát: ŠÚ SR

Tab. 2.5 Podiel počtu pracovných miest podľa kritéria veľkosti organizácii v členení na sektory NH za roky 2008 až 2018, porovnanie sektorov v rámci vzťahu obcí FUA s centrom FUA, [% podielu centra FUA]

FUA – Centrum FUA	I. Sektor	II. Sektor	III. Sektor	IV. Sektor	V. Sektor	Sektory spolu
	% →	% →	% →	% →	% →	% →
FUA Námestovo - mesto Námestovo	22,63	56,97	63,59	<b>88,82</b>	59,89	58,35
Priemerné hodnoty za FUA ŽSK	26,44	68,63	70,35	87,05	73,20	70,75

Vysvetlivky: % → podiel centra/mesta jednotlivých FUA

Autor: riešiteľ SURDM ŽSK, zdroj dát: ŠÚ SR

Tab. 2.6 Priemerný evidenčný počet zamestnancov v okrese a ŽSK, vývoj 2009 – 2018, [počet zamestnancov]

Kraj/okres	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017-2009 %
Námestovo	6 641	6 883	7 042	6 691	6 599	6 748	7 216	7 161	6 772	1,97
Tvrdošín	4 832	5 432	5 568	5 115	5 231	5 430	5 812	6 163	6 713	38,93
ŽSK spolu	145 321	145 406	149 402	147 218	150 407	159 075	163 671	166 758	174 327	19,96

Autor: riešiteľ SURDM ŽSK, zdroj dát: ŠÚ SR

Tab. 2.7 Vývoj podielu priemerného evidenčného počtu zamestnancov okresov [%]

Kraj/okres	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017-2009
Námestovo	4,57	4,73	4,71	4,54	4,39	4,24	4,41	4,29	3,88	-0,69
Tvrdošín	3,33	3,74	3,73	3,47	3,48	3,41	3,55	3,70	3,85	0,52

Autor: riešiteľ SURDM ŽSK, zdroj dát: ŠÚ SR

Dôležitým faktorom mobility obyvateľstva je pracovná ponuka v mieste bydliska a miera nezamestnanosti (Tab. 2.8).

Tab. 2.8 Vývoj miery evidovanej nezamestnanosti, [%]

Kraj/okres	2001	2003	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018-2001
Námestovo	18,99	12,22	9,77	6,93	7,40	13,39	13,58	15,43	16,82	14,71	12,53	9,34	6,39	5,08	4,07	-14,92
Tvrdošín	21,01	13,47	10,74	7,13	8,58	13,20	13,02	13,73	14,02	13,60	11,18	8,74	6,78	5,36	4,41	-16,6

Autor: riešiteľ SURDM ŽSK, zdroj dát: ŠÚ SR

### 2.1.2 Širšie vzťahy, dopravná regionalizácia

Stratégia budúcich prepravných vzťahov je podmienená predovšetkým väzbami na relevantné sídelné a správne centrá, na výrobné plochy, priemyselné parky a na plochy vybavenosti. Realizáciu prepravných vzťahov sídelných útvarov voči lokalitám, ktoré generujú prepravné vzťahy zabezpečuje dopravná infraštruktúra.

Územie mesta Námestova je súčasťou regiónu Horná Orava, tvoreným hornatým územím v severozápadnej časti Slovenska v pohorí Zapadne Karpaty. Má rozlohu 239 km<sup>2</sup> a 60% územia sa nachádza v nadmorskej výške viac ako 620 m n. m. Najnižšie položeným miestom je hladina Oravskej priehrady (600 m n. m.), najvyšším vrchom je Babia hora (1725 m n. m.). V regióne sa nachádza 59 obcí a 4 mestá - Námestovo, Dolný Kubín, Tvrdošín a Trstená.

Mesto Námestovo je situované 13 km od mesta Tvrdošín, 20 km od mesta Trstená, 35 km od mesta Dolný Kubín a 100 km od mesta Žilina. Výkres širších vzťahov je v Prílohe 1 ÚGD.

Región sa člení na dva časti: Horná Orava (okolie Námestova a Tvrdošína) a Dolná Orava (okolie Dolného Kubína). Región leží v pohraničnej oblasti, na severe a východe susedí s Poľskom. Je ohraničené hrebeňmi Západných Tatier, Chočských vrchov, Veľkej Fatry, Malej Fatry a Beskyd.

Administratívno-správne územie mesta Námestova hraničí s katastrálnymi územiami Trstenej, Bobrova, Zubrohlavy, Klina, Oravského Veselého, Oravskej Jasenice, Ťapešova, Vavrečky, Štefanova, v časti Námestovského Pilska s katastrami obci Oravská Polhora, Sihelné, Oravské Veselé a Mútne.

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

Oblasť mesta Námestovo nie je priamo ovplyvnená polohou koridorov TEN-T a za súčasť širších dopravných vzťahov nie je možné počítať ani železničnú infraštruktúru. Táto je smerovaná v koridore Kraľovany – Trstená a nezasahuje do územia mesta.

Letecká doprava územia je zabezpečovaná z najbližšieho medzinárodného verejného letiska Žilina (Dolný Hričov), z ktorého sa v súčasnosti vykonáva nepravidelná (charterová) letecká doprava. Najbližšie letecké spojenie je v súčasnosti zabezpečené z medzinárodného letiska Krakov v Poľsku. Vodná doprava je reprezentovaná rekreačnou dopravou na Oravskej priehrade.

Na základe ÚPN VÚC ŽK – úplné znenie platia pre región Námestova nasledovné regulatívy infraštruktúry:

### 5.3 infraštruktúra cestnej dopravy

- 5.3.30 v návrhovom a výhľadovom období zabezpečiť územnú rezervu cesty I/78 v trase a úsekoch :
  - a) stavebná úprava Oravský Podzámok, stavebná úprava sedlo Príslop, preložky Hruštín, Babín, Lokca v kategórii C 9,5/70-60, cesta regionálneho významu,
  - b) Lokca - križovatka Vavrečka v kategórii C 9,5/70-60, peáž s cestou II/520 cestným ťahom celoštátneho významu,
  - c) križovatka Vavrečka - Námestovo - preložka Zubrohlava - Oravská Polhora - štátna hranica SR/PR v kategórii C 9,5/70-60, cesta nadregionálneho významu.

### 5.8 infraštruktúra cyklistickej dopravy

- 5.8.1 v návrhovom a výhľadovom období chrániť územný koridor a realizovať sieť cyklomagistrál (cyklistické trasy celoštátneho významu) v nasledovných trasách a úsekoch :
  - c) Oravsko-liptovská cyklomagistrála zo sedla Demänová s pokračovaním v trase lesnej cesty cez kótu Tanečník a po pôvodnej ceste II/520 cez kótu Kubínska do Oravskej Lesnej, v trase cesty II/520 Oravská Lesná - Lokca - Oravská priehrada prístav, v trase cesty III/05944 Ústie nad Priehradou - Trstená, v trase cesty II/520 Trstená - Vitanová, v trase opusteného telesa železničnej trate Trstená - Suchá Hora - štátna hranica SR/PR, v trase cesty III/52019 Vitanová - Oravice - Zuberec, v trase cesty II/584 Zuberec - Liptovská Sielnica a po lesnej ceste cez Kvačiansku dolinu, nasledujú vetvy v trase cesty II/584 Liptovská Sielnica - Liptovský Mikuláš a v trasách ciest III/018104 Liptovská Sielnica - Liptovský Michal, I/18 Liptovský Michal - Ružomberok,

Pre cesty II. a III. triedy sú Záväznej časti ÚPN VÚC ŽK určené regulatívy zaoberajúce sa zlepšením ich stavebného a technického stavu, pričom ide i o úseky zmeny trasy ciest II. a III. triedy formou obchvatov sídiel. Koridory plánovaných obchvatov boli z ÚPN VÚC ŽK prenášané do ÚPN dotknutých obcí, na základe ktorých blokovali územie pre ich prípadnú výstavbu. SURDM ŽSK vytvorila podmienky pre zdôvodnenie opodstatnenosti výstavby obchvatov obcí na cestách II. a III. triedy prostredníctvom ich dopravnoinžinierskeho, sídelného a environmentálneho posúdenia:

- a) cesta II/520 Oravská Lesná - križovatka Vavrečka v kategórii C 9,5/60, cesta celoštátneho významu,
- b) cesta II/520 križovatka Vavrečka - obchvat Tvrdošín - križovatka s cestou I/59 v kategórii C 9,5/70-60, cesta celoštátneho významu,

#### 2.1.3 Rozdelenie územia

Územie mesta Námestovo zasahuje 3 katastrálne územia:

1. Námestovo,
2. Námestovské Pilsko,
3. Slanica.

Územné členenie je realizované pomocou FUA, ktoré sú exaktne vymedzené na základe kritérií funkčnej komplexnosti centier a obcí FUA z hľadiska vybavenia vyššou sociálnou infraštruktúrou (tzv. vyššia sociálna vybavenosť nie je súčasťou každej obce, je umiestnená do centier, ktoré plnia funkciu



zabezpečenia požadovanej vybavenosti aj pre jeho príslušné „spádové“ územie FUA). Definovanie FUA sa zaoberá aj počtom a štruktúrou pracovných miest, kooperáciou a konkurenciou medzi centrami, vzájomnou dostupnosťou centier navzájom i dostupnosťou obcí do centier v km a min.

Z pohľadu členenia je FUA Námestovo jedna oblasť, obsahujúca obce v zmysle Tab. 2.9. Uvedené obce reprezentujú vonkajšie okrsky dopravného modelu s výnimkou mesta Námestovo, ktoré je ďalej podrobnejšie členené ako základné územie modelu.

Tab. 2.9 Rozdelenie územia na FUA

FUA, územie	Okres	Obce FUA	Jadrové mesto/mesto*	Iné mesto
FUA Námestovo	Námestovo	Námestovo, Bobrov, Klin, Oravská Jasenica, Rabča, Rabčice, Ťapešovo, Vavrečka, Zubrohlava, Lokca, Oravské Veselé, Sihelné, Oravská Polhora	Námestovo	

Vysvetlivky: mesto\* mesto posilňujúce funkciu jadrového mesta

Zdroj dát: ŠÚ SR

Mesto Námestovo plní funkciu administratívno-správneho, hospodárskeho a kultúrneho centra regiónu severozápadnej časti Slovenskej republiky. V ÚPN mesta je rozdelené na nasledovné urbanistické celky:

- A) obytné územia (funkcia bývanie),
- B) zmiešané územia (funkcie bývanie a občianska vybavenosť),
- C) výrobné územia (funkcia výroba, výrobné služby),
- D) rekreačné územia (funkcia rekreácia).

Základnými územnými jednotkami podľa Geoportálu sú:

- 3818 Spálená
- 3355 Priemyselná obvod
- 3603 Priehrada II
- 3356 Pri priehrade
- 3817 Nad nemocnicou
- 3611 Námestovo – stred
- 3602 Kusová
- 3354 Ihriská
- 3615 Brehy
- 3353 Čerchle

Detailnejšie rozdelenie mesta je v ÚGD realizované na tzv. dopravné okrsky. Ich ohraničenie, lokalizácia a veľkosť je daná jedinečnosťou územia, jeho funkčných väzieb, dopravných vzťahov a členením komunikačnej siete mesta. Nevyhnutným predpokladom je i zásadná kompatibilita s urbanistickými okrskami ÚPN-M a základnými sídelnými jednotkami Štatistického úradu SR. Kompatibilita medzi urbanistickými a dopravnými okrskami zabezpečuje transformáciu dát medzi ÚGD a ÚPN-M. Kompatibilita medzi dopravnými okrskami a základnými sídelnými jednotkami Štatistického úradu SR umožňuje využívať všetky dostupné dáta. Nasledujúca tabuľka definuje urbanistické okrsky mesta a spádového územia.

Tab. 2.10 Urbanistické rozdelenie územia mesta Námestovo

URBANISTICKÝ OBVOD		URBANISTICKÝ OKRSOK	
Označenie	Typ územia	Číslo	Názov
A	Obytné (OÚ)	01	Brehy
		02	Čerchle
		02a	Laz
		03	Slanica - Slanica pri Zubrohlave
B	Zmiešané (ZÚ)	01	Stred
		02	Roveň
		03	Nábřežie
		04	Vojenské
C	Výrobné (VÚ)	01	Priemyselná zóna I
		02	Priemyselná zóna II
		03	Priemyselná zóna III
		04	Skládka TKO
D	Rekreačné (RÚ)	01	Záhradková osada
		02	Predmostie
		03	Slanica - Slanická osada
		04	Námestovské Pilsko - Gruniky

Záujmové územie mesta tvoria obce bezprostredne s ním hraničiace, ktoré spravidla sprevádza i vysoké percento dochádzky do Námestova. Spádové územie tvoria obce ležiace v priestore za záujmovým územím v okrese Námestovo, s významným podielom dochádzky do mesta. Širšie vonkajšie územie reaguje na súvislosti vzťahov medzi regiónom Horná Orava a ostatným územím SR, ale aj na blízkosť hraníc s Poľskom. Územia krajov majú význam v problematike formovania a modelovania diaľkových dopravných vzťahov celoslovenského charakteru. Medzinárodný a európsky kontext ozrejmuje krajiny priradené k jednotlivým dopravným tepnám TEN-T.

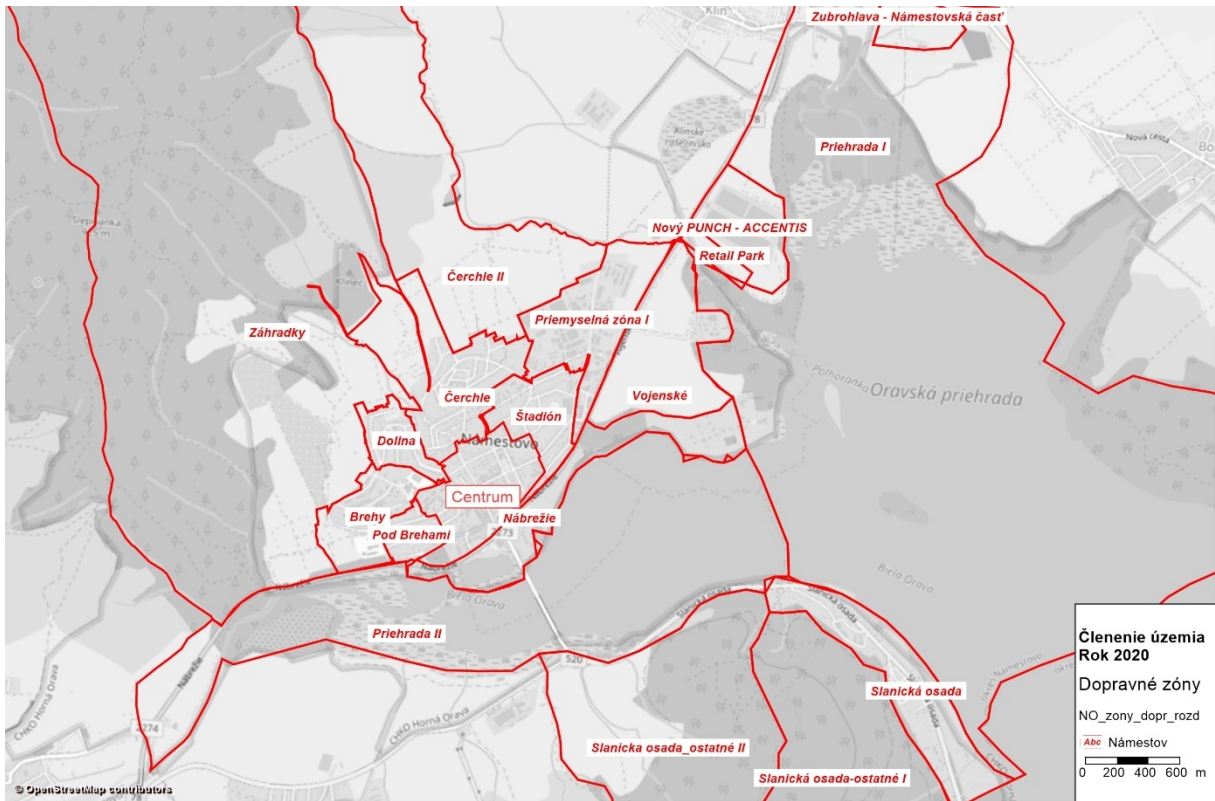
K priemetu vyššie vymenovanej územnej štruktúry do komunikačnej štruktúry dopravného modelu slúži obsiahnutie faktoru spádovosti týchto území ku komunikačnej infraštruktúre (rýchlostné cesty, cesty, železnice). Vo vzťahu k riešenému územiu je vytvorených 20 základných okrskov, 5 záujmových okrskov, 19 spádových oblastí vo vzťahu k širšiemu územiu. Použité dopravné okrsky zahŕňujú celé riešené územie. Podrobné rozdelenie dopravných okrskov mesta je uvedené v Tab. 2.11.

Tab. 2.11 Rozdelenie dopravných okrskov mesta Námestovo

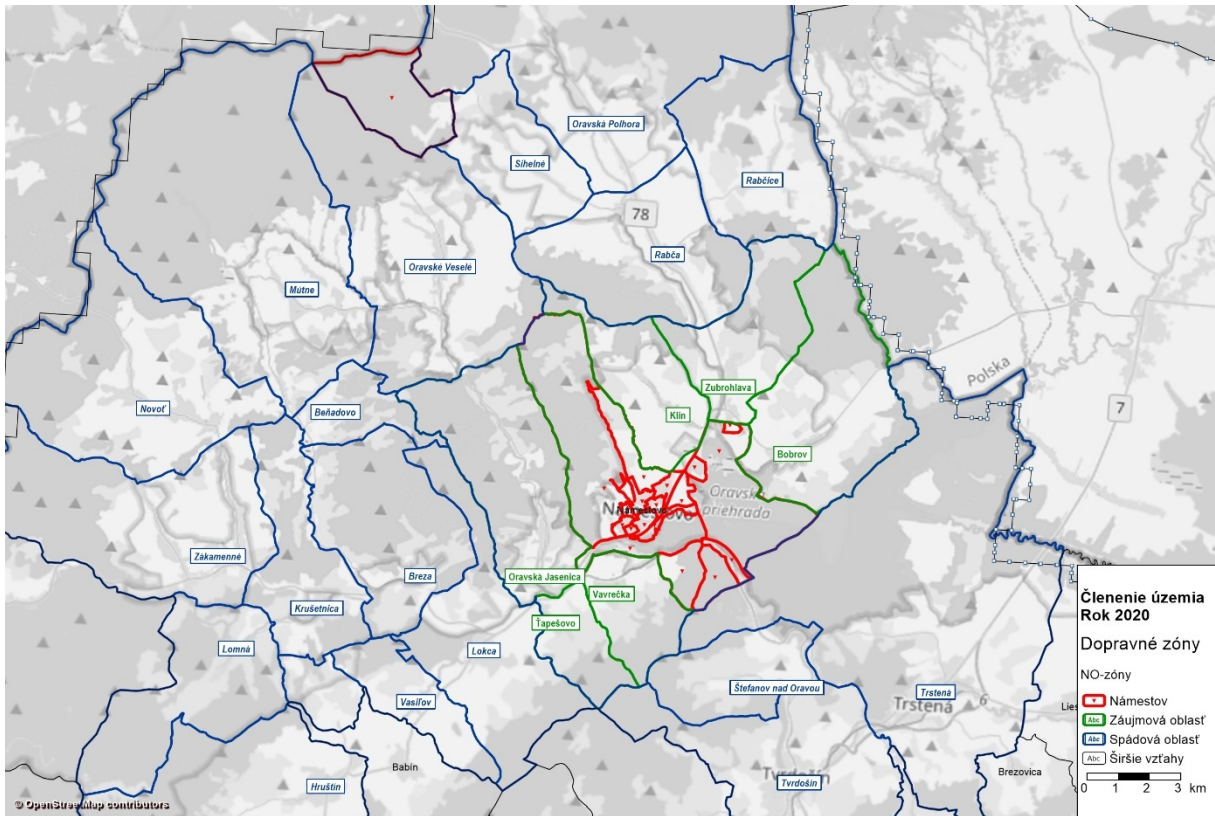
Námestovo	Námestovo – STRED (Centrum)
	Čerchle
	Dolina
	Brehy
	Pod Brehami
	Štadión
	Priemyselná zóna I
	Čerchle II
	Záhradky
	Nábřežie

	Vojenské
	Nový PUNCH - ACCENTIS
	Zubrohlava - Námestovská časť
	Slanická osada
	Slanická osada - ostatné I
	Slanická osada - ostatné II
	Priehrada I
	Priehrada II
	Pilsko
	Retail Park
Záujmové územie	Ťapešovo
	Klin
	Oravská Jasenica
	Bobrov
	Zubrohlava
Spádové územie	Vavrečka
	Tvrdošín
	Hruštín
	Lomná
	Vasíľov
	Trstená
	Lokca
	Zákamenné
	Beňadovo
	Sihelné
	Oravské Veselé
	Novoť
	Štefanov nad Oravou
	Oravská Polhora
	Rabčice
	Breza
	Mútne
	Rabča
	Krušetnica

Dopravné okrsky na území mesta sú znázornené na Obr. 2.3. Dopravné okrsky záujmového a spádového územia sú uvedené na Obr. 2.4.



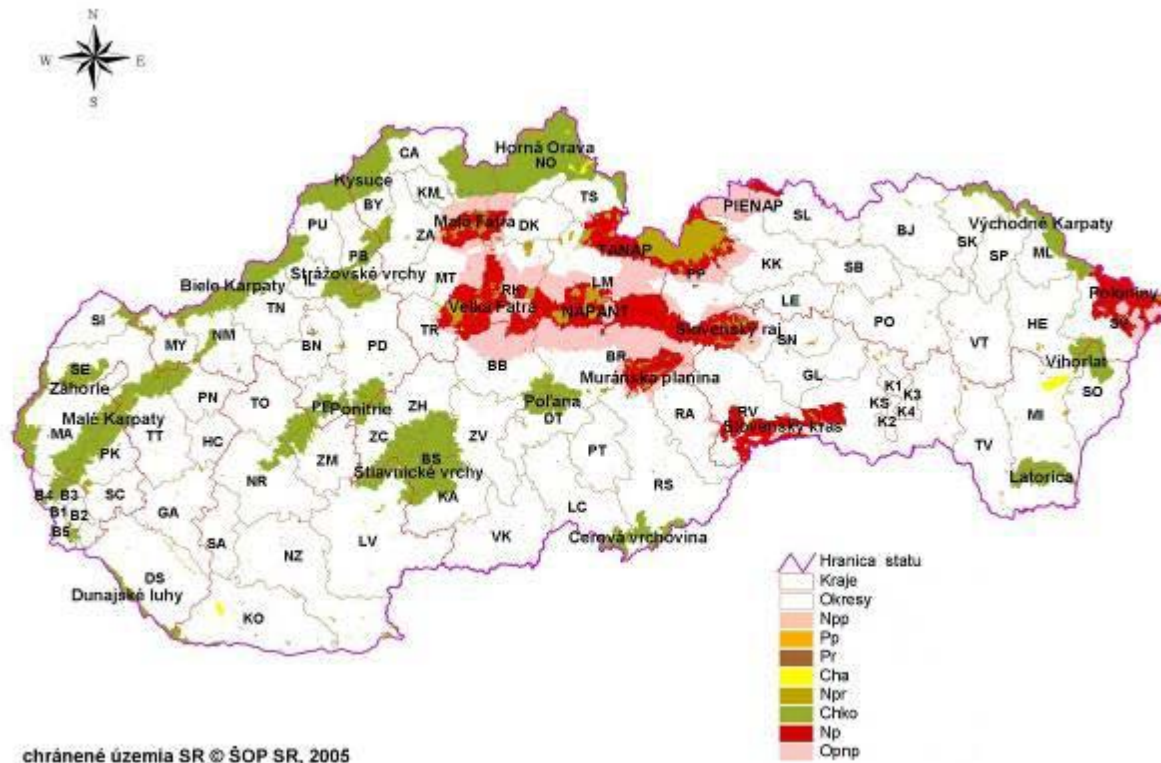
Obr. 2.3 Dopravné okrsky mesta



Obr. 2.4 Dopravné okrsky spádových a záujmových oblastí

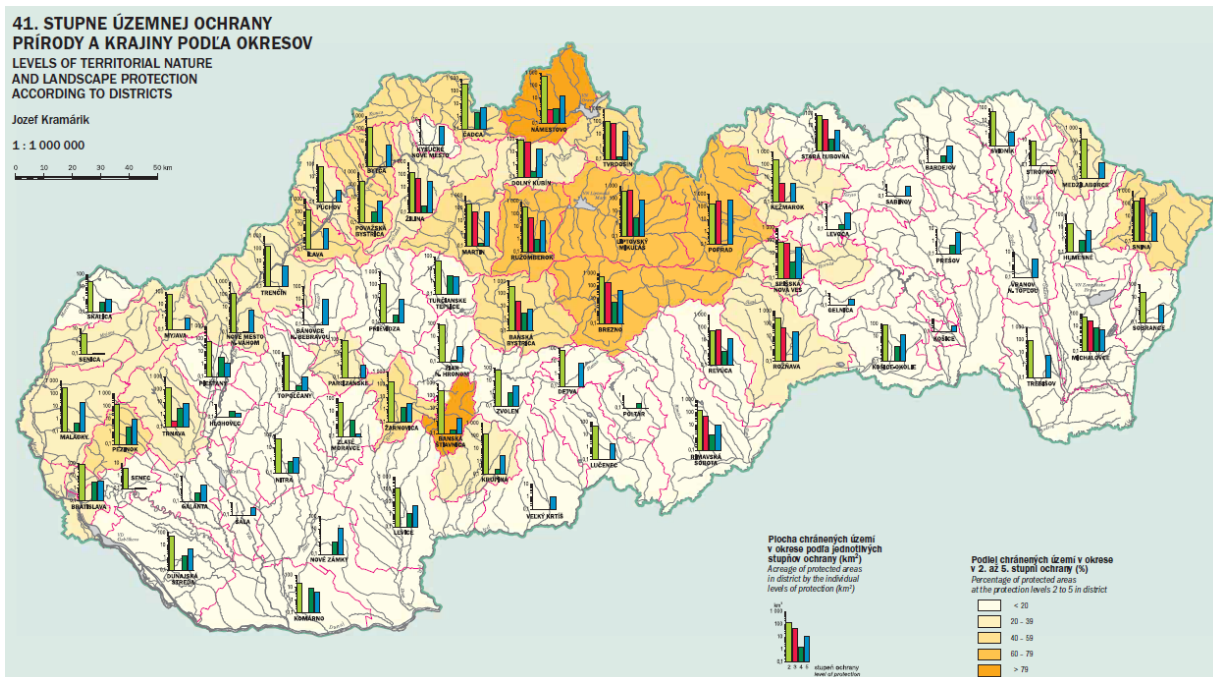
## 2.1.4 Chránené územia

Žilinský kraj patrí k územi s najväčším plošným podielom ochrany územia s vysokým stupňom ochrany (2. -5. stupeň ochrany) v rámci SR, ktorý je vyhlásený v zmysle zákona 543/2002 Z.Z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení. Na území ŽSK sa nachádzajú alebo do neho zasahujú štyri národné parky (NP) a tri chránené krajinné oblasti (CHKO).



Obr. 2.5 Mapa chránených území SR

Zdroj: <http://www1.enviroportal.sk/images/indikatory/atribut/0014/1456/image003.jpg>



Obr. 2.6 Podiel chránených území v Žilinskom kraji podľa okresov<sup>1</sup>

Tab. 2.12 Veľkoplošné chránené územia v Žilinskom kraji<sup>2</sup>

Kategória	Názov územia	Výmera, ha	Ochranné pásmo, ha
NP	Malá Fatra	22 630,00	23 262,00
NP	Veľká Fatra	40 371,34	26 132,58
NP	Tatranský národný park	73 800,00	30 703,00
NP	NP Nízke Tatry	72 842,00	110 162,00
CHKO	<b>Horná Orava</b>	58 738,00	
CHKO	Kysuce	65 462,00	
CHKO	Strážovské Vrchy	30 979,00	

<sup>1</sup> Atlas krajiny SR, 2012

<sup>2</sup> ÚPN VÚC ŽK

Tab. 2.13 Chránené územia v okrese Námestovo

Kategória	Názov chráneného územia	Výmera, ha	Ochranné pásmo, ha	Stupeň ochrany
PR	Paráč	45,270	x	5

Tab. 2.14 Chránené vtáčie územia v Žilinskom kraji<sup>3</sup>

Kód lokality	Názov CHVÚ	Výmera, ha	Útvar ŠOP	Okres
SKCHVU008	<b>Horná Orava</b>	66 162	CHKO Horná Orava	Čadca, Dolný Kubín, Námestovo, Tvrdošín
SKCHVU013	<b>Malá Fatra</b>	71 481	NP Malá Fatra	Čadca, Dolný Kubín, Martin, Námestovo, Ružomberok, Žilina
SKCHVU028	Strážovské vrchy	59 586	Žilinský, Trenčiansky	Bytča, Žilina, Bánovce n. Bebravou, Ilava, P. Bystrica, Prievidza, Púchov, Trenčín
SKCHVU018	Nízke Tatry	96 951	NP Nízke Tatry	Liptovský Mikuláš, Poprad, Ružomberok, Ban. Bystrica
SKCHVU30	Tatry	54 717	TANAP	Liptovský Mikuláš, Poprad, Tvrdošín
SKCHVU33	Veľká Fatra	60 480	Žilinský Banskobystrický	Martin, Ružomberok, Turčianske Teplice, Ban. Bystrica
SKCHVU50	Chočské vrchy	16 817	TANAP	Ružomberok, Dolný Kubín, Liptovský Mikuláš

Tab. 2.15 Prehľad území európskeho významu v Žilinskom kraji<sup>4</sup>

Kód lokality	Názov ÚEV	Výmera, ha	Správa CHÚ	Okres
SKUEV0256	Strážovské vrchy	29 972,990	CHKO Strážovské vrchy	Bytča, Žilina
SKUEV0642	Javornický hrebeň	1 356,240	CHKO Kysuce	Bytča, Čadca
SKUEV0643	Ráztocké penovcové pramenisko	0,710	CHKO Kysuce	Bytča
SKUEV0644	Petrovička	16,960	CHKO Kysuce	Bytča
SKUEV0101	Klokočovské rašeliniská	36,720	CHKO Kysuce	Čadca
SKUEV0288	Kysucké Beskydy	7000,950	CHKO Kysuce	Čadca, Dolný Kubín
SKUEV0289	Chmúra	0,940	CHKO Kysuce	Čadca

<sup>3</sup> Štátna ochrana prírody SR 2019, www.sopsr.sk

<sup>4</sup> Štátna ochrana prírody SR 2019, www.sopsr.sk

SKUEV0642	Javornický hrebeň	1 356,240	CHKO Kysuce	Bytča, Čadca
SKUEV0647	Bystrické síhly	13,600	CHKO Kysuce	Čadca
SKUEV0648	Príslop	19,170	CHKO Kysuce	Čadca
SKUEV0255	Predmieranka	23,270	CHKO Kysuce	Čadca
SKUEV0657	Malý Polom	208,820	CHKO Kysuce	Čadca
SKUEV0671	Olešnianske rašeliniská	44,510	CHKO Kysuce	Čadca
SKUEV0777	Starobystrické penovcové pramenisko	10,000	CHKO Kysuce	Čadca
SKUEV0185	<b>Pramene Hruštinky</b>	217,240	CHKO Horná Orava	Dolný Kubín, Námestovo
SKUEV0192	Prosečné	2 300,000	TANAP	Dolný Kubín, Liptovský Mikuláš
SKUEV0238	Veľká Fatra	46 349,420	NP Veľká Fatra	Dolný Kubín, Martin, Ružomberok, Turčianske Teplice
SKUEV0243	Orava	420,690	CHKO Horná Orava	Dolný Kubín, Tvrdošín, Ružomberok
SKUEV0251	Zázrivské lazy	2 928,150	NP Malá Fatra	Dolný Kubín
SKUEV0252	Malá Fatra	22 253,170	NP Malá Fatra	Dolný Kubín, Žilina, Martin
SKUEV0253	Váh	296,780	TANAP	Dolný Kubín, Žilina, Ružomberok
SKUEV0305	Choč	1 626,540	TANAP	Dolný Kubín, Ružomberok
SKUEV0663	Šíp	1 794,310	NP Malá Fatra	Dolný Kubín, Ružomberok
SKUEV0058	Tlstá	292,520	NAPANT	Liptovský Mikuláš, Ružomberok
SKUEV0059	Jelšie	28,190	NAPANT	Liptovský Mikuláš
SKUEV1059	Jelšie	8,790	NAPANT	Liptovský Mikuláš
SKUEV0060	Chrastie	13,730	NAPANT	Liptovský Mikuláš
SKUEV0061	Demänovská slatina	1,670	NAPANT	Liptovský Mikuláš
SKUEV0141	Belá	327,210	TANAP	Liptovský Mikuláš
SKUEV0142	Hybica	23,460	TANAP	Liptovský Mikuláš
SKUEV0143	Biely Váh	36,220	TANAP	Liptovský Mikuláš
SKUEV0150	Červený Grúň	245,440	NAPANT	Liptovský Mikuláš
SKUEV0194	Hybická tiesňava	564,080	TANAP	Liptovský Mikuláš
SKUEV1197	Salatín	19,070	NAPANT	Ružomberok
SKUEV0197	Salatín	3 345,000	NAPANT	Liptovský Mikuláš, Ružomberok
SKUEV0228	Švihrová	3,470	TANAP	Liptovský Mikuláš
SKUEV0296	Turková	403,060	NAPANT	Liptovský Mikuláš
SKUEV0300	Skribňovo	126,300	NAPANT	Liptovský Mikuláš
SKUEV0306	Pod Suchým hrádkom	752,720	TANAP	Liptovský Mikuláš
SKUEV0308	Machy	165,820	TANAP	Liptovský Mikuláš
SKUEV0310	Kráľovohofské Tatry	30 478,970	NAPANT	Liptovský Mikuláš
SKUEV1310	Kráľovohofské Tatry	70,930	NAPANT	Liptovský Mikuláš
SKUEV0302	Ďumbierske Tatry	44 028,460	NAPANT	Liptovský Mikuláš



SKUEV0240	Kľak	83,370	NP Malá Fatra	Martin, Žilina
SKUEV0381	Dielnice	104,820	NP Veľká Fatra	Martin
SKUEV0382	Turiec a Blatnický potok	262,200	NP Veľká Fatra	Martin, Turčianske Teplice
SKUEV0664	Uholníky	7,450	NP Malá Fatra	Martin
SKUEV0665	Strečnianske meandre Váhu	67,700	NP Malá Fatra	Martin, Žilina
SKUEV0187	<b>Rašeliniská Oravských Beskýd</b>	130,940	CHKO Horná Orava	Námestovo
SKUEV0188	<b>Pilsko</b>	701,080	CHKO Horná Orava	Námestovo
SKUEV0189	<b>Babia Hora</b>	504,320	CHKO Horná Orava	Námestovo
SKUEV0190	<b>Slaná voda</b>	221,610	CHKO Horná Orava	Námestovo
SKUEV0191	<b>Rašeliniská Bielej Oravy</b>	39,170	CHKO Horná Orava	Námestovo
SKUEV0304	<b>Oravská vodná nádrž</b>	252,110	CHKO Horná Orava	Námestovo
SKUEV0658	<b>Ústie Bielej Oravy</b>	45,360	CHKO Horná Orava	Námestovo
SKUEV0659	<b>Koleňová</b>	77,560	CHKO Horná Orava	Námestovo
SKUEV0660	<b>Macengov Beskyd</b>	16,100	CHKO Horná Orava	Námestovo
SKUEV0661	<b>Hruštínska hoľa</b>	159,500	CHKO Horná Orava	Námestovo
SKUEV0662	<b>Vasíľovská hoľa</b>	48,660	CHKO Horná Orava	Námestovo
SKUEV0164	Revúca	35,860	NP Veľká Fatra	Ružomberok
SKUEV0198	Zvolen	2 590,070	NAPANT	Ružomberok
SKUEV0254	Močiar	7,720	NP Malá Fatra	Ružomberok
SKUEV1152	Sliačske travertíny	0,230	NAPANT	Ružomberok
SKUEV0152	Sliačske travertíny	7,060	NAPANT	Ružomberok
SKUEV0147	Žarnovica	18,290	NP Veľká Fatra	Turčianske Teplice
SKUEV0241	Svrčinník	219,840	CHKO Poľana	Turčianske Teplice
SKUEV0057	Rašeliniská Oravskej kotliny	839,620	CHKO Horná Orava	Tvrdošín
SKUEV0145	Medzi bormi	8,110	TANAP	Tvrdošín
SKUEV0193	Zimník	37,730	CHKO Horná Orava	Tvrdošín
SKUEV0222	Jelešňa	65,560	CHKO Horná Orava	Tvrdošín
SKUEV0307	Tatry	66 994,270	TANAP	Tvrdošín, Liptovský Mikuláš
SKUEV0221	Varínka	118,690	NP Malá Fatra	Žilina
SKUEV0239	Kozol	67,700	NP Malá Fatra	Žilina, Martin
SKUEV0255	Šujské rašelinisko	13,020	NP Malá Fatra	Žilina
SKUEV0667	Slečné skaly	88,140	NP Malá Fatra	Žilina

Tab. 2.16 Lokality v Žilinskom kraji zapísané do Ramsarských lokalít<sup>5</sup>

Názov lokality	Výmera, ha	Okres
Mokrade Turca	466,890	Martin, Turčianske Teplice
<b>Mokrade Oravskej kotliny</b>	9 264,000	Námestovo, Tvrdošín

<sup>5</sup> Štátna ochrana prírody SR 2019, www.sopsr.sk

Rieka Orava a jej prítoky	865,000	Dolný Kubín, Tvrdošín
Demänovské jaskyne	1 448,000	Liptovský Mikuláš

#### 2.1.4.1 Geomorfologické členenie, tvar a reliéf územia

Územie katastra patri podľa geomorfologickeho členenia Slovenska do celku Oravské Beskydy v rámci Západných Karpát. Kataster mesta Námestova zasahuje na severe do oblasti Stredné Beskydy a celku Podbeskydská vrchovina, na juhu do oblasti Podhoľno-magurskej a celku Oravská kotlina. Z hľadiska morfológie je oblasť zlomovo-vrásovej štruktúry flyšových Karpát, s vysokými blokovými štruktúrami a prechodne miernejšími vrchovinami a pahorkatinami. Reliéf územia je prevažne erózne-denudačný.

#### 2.1.4.2 Urbanistická štruktúra

Územný plán mesta Námestovo stanovuje pre urbanistickú štruktúru mesta nasledovné regulatívy:

- zabezpečenie ďalšieho rozvoja mesta pri maximálnej optimalizácii funkčných a prevádzkových vzťahov v meste,
- rešpektovanie a rozvíjanie štruktúry torza historickej časti mesta a existujúcich námestí,
- zabezpečenie rozvojových plôch určených na hromadnú bytovú výstavbu (Brehy) a individuálnu bytovú výstavbu (Brehy, Čerchle, Vojenské),
- vytvorenie kompaktnej mestskej štruktúry s kostrou, tvorenou plochami občianskej vybavenosti a nevýrobných služieb v centre mesta, v centrách obytných súborov a na ich prepojenie s centrom,
- zabezpečenie rozvojových plôch pre rekreáciu a šport (športové areály v meste, prímestská rekreačná zóna Studnička, rekreačné stredisko Predmostie a Slanická Osada),
- zabezpečenie rozvojových plôch určených na areálovú výrobu a výrobné služby (priemyselná zóna severovýchodne od zastavaného územia),
- zabezpečenie dostatočnej dopravnej infraštruktúry (cesta I/78, dostatočné parkoviská, pešie trasy, cyklotrasy) a technickej infraštruktúry (rozšírenie všetkých inžinierskych sietí v rozvojových plochách),
- prestavať zanedbane a neudržiavane plochy,
- revitalizovať existujúce obytné plochy s bytovými domami tak, aby sa skvalitnil život ich obyvateľom (plochy pre deti, parkovacie miesta a pod.),
- revitalizovať verejnú zeleň v strede mesta,
- asanovať len v nevyhnutnom rozsahu vyplývajúcom z kolízie objektov s navrhovanými verejnoprospešnými stavbami.

V rámci požiadaviek na obnovu, prestavbu a asanáciu mesta je potrebné podľa UPN-M vytvárať podmienky dobrej dostupnosti obytných zón a rekreačných zón k mestskému centru, podporovať výstavbu občianskej vybavenosti a služieb, verejného dopravného a technického vybavenia mesta, moderných informačných technológií tak, aby jednotlivé obytné zóny predstavovali rovnocenné prostredie voči centru mesta a vzhľadom k požiadavkám na moderný spôsob života.

### 2.1.5 Štrukturálne veličiny

Dopravný model sledovaného územia bol doplnený o nové dáta v oblasti štrukturálnych veličín charakterizujúcich územie, v územnej štruktúre uvedenej v predchádzajúcej kapitole. Samostatne sú uvádzané štrukturálne veličiny pre vnútorné územie mestskej aglomerácie a samostatne pre jej vonkajšie územie.

Do modelu sú v absolútnych hodnotách zapracované dáta o počtoch:

- obyvateľov,
- ekonomicky aktívnych obyvateľov vlastniacich osobný automobil,
- ekonomicky aktívnych obyvateľov nevlastniacich osobný automobil,
- nezamestnaných vlastniacich osobný automobil,
- nezamestnaných nevlastniacich osobný automobil,
- detí,
- študentov,
- dôchodcov,
- o stupňoch automobilizácie.

V relatívnych hodnotách sú do modelu zapracované štrukturálne veličiny:

- pracovné príležitosti,
- vybavenosť terciárneho sektoru (obchody, služby, kultúra, šport).

Analýza štrukturálnych veličín je uvedená v kapitole, venovanej komplexnej dopravnej prognóze, analýze vekovej štruktúry obyvateľstva je venovaná aj časť hodnotenia verejnej hromadnej dopravy.

## 2.2 Analýza súčasného stavu dopravnej infraštruktúry

Súčasný stav dopravnej infraštruktúry je základným východiskovým prvkom riešenia územného generelu dopravy. V nasledujúcich kapitolách budú popísané jednotlivé druhy dopravnej infraštruktúry.

### 2.2.1 Širšie dopravné vzťahy

Z dopravného hľadiska má mesto Námestovo špecifickú štruktúru, podmienenú hlavne polohou mesta, ležiaceho v údolí rieky Orava a na severnom brehu Oravskej priehrady. Napojenie na hlavnú cestnú sieť je realizované cestou I. triedy I/78, vedenou juhovýchodným okrajom mesta a oddeľujúca mesto od priehrady. Druhou významnou cestou je cesta II. triedy II/520, spájajúca Kysuce s Oravou, ktorá sa pripája na I/78 v obci Lokca a po krátkom peážnom úseku sa odpája pri Oravskej Jasenici v smere na Trstenú. Obe cesty spája úsek cesty II. triedy II/2273, vedenej z centra mesta z I/78 na druhú stranu Oravskej priehrady mostným objektom na II/520. Obe cesty zabezpečujú okrem regionálnych vzťahov aj napojenie na Poľsko cez Oravskú Polhoru, resp. Suchú Horu.

Mesto nie je napojené na železničnú dopravu, železničná trať č.181 Kraľovany - Trstená je najbližšou dostupnou železničnou traťou.

## 2.2.2 Smerovanie cezhraničnej cestnej dopravy

Na hranici ŽSK je situovaných celkovo 12 cestných hraničných priechodov do susediacich štátov, z toho päť do Českej republiky a sedem do Poľskej republiky. V rámci [42] boli analyzované smerovania cestnej dopravy aj na nasledujúcich hraničných priechodoch:

- Hraničný priechod Oravská Polhora na ceste I/78 (Korbielów, PR).
- Hraničný priechod Trstená na ceste I/59 (Chyžné, PR).

Práve tieto priechody majú významný vplyv na dopravu v regióne Námestova. V Tab. 2.17 uvádzame pre porovnanie všetky sledované priechody.

Tab. 2.17 Smerovanie cezhraničnej IAD na vybraných hraničných priechodoch ŽSK

Hraničný priechod a smer	Vozidlá celkom	Z toho OA	Zdrojová/cieľová IAD v rámci ŽSK	Podiel zdrojovej/cieľovej IAD v rámci ŽSK
Makov smer SR	1 349	914	64	7,00%
Makov smer ČR	1 189	720	-	-
Svrčinovec smer SR	3 419	1 601	147	9,20%
Svrčinovec smer ČR	3 048	1 212	-	-
Skalité smer SR	325	228	95	41,54%
Skalité smer PR	356	245	-	-
Oravská Polhora smer SR	273	184	29	15,62%
Oravská Polhora smer PR	235	144	-	-
Trstená smer SR	1 160	585	112	19,20%
Trstená smer PR	1 318	653	-	-

Hraničný priechod **Oravská Polhora** je zo všetkých sledovaných priechodov najmenej vyťažený a to aj z dôvodu, že priechod je uzavretý pre nákladné autá nad 7,5 t. Vozidlá využívajúce na svojej ceste pre vstup do SR hraničný priechod Oravská Polhora realizovali prepravy s najväčšou frekvenciou na trase Zywiecky región – Námestovo. Tento vzťah pokrýva 15,62 % z celkovej dennej intenzity osobných automobilov v danom jazdnom smere. Druhým najvyťaženejším vzťahom v smere PR-SR bol vzťah so zdrojom v Zywieckom regióne a s cieľom v regióne Nowy Sacz, takisto v Poľskej republike. Prieskum preukázal, že vodiči preferujú pri presune v rámci trasy, z dôvodu skrátenia jazdného času, hraničný priechod Oravská Polhora a prihraničnú cestnú sieť Slovenska. Túto trasu prepravy využilo z celkovej dennej intenzity vozidiel zistenej dopravným prieskumom približne 10,2 % vodičov IAD. Z Poľska smerovalo na Slovensko 63,98 % vozidiel všetkých kategórií.

Hraničný priechod **Trstená** je po Svrčinovci a Makove tretí najvyťaženejší sledovaný priechod. Najvýznamnejším prepravným vzťahom v jazdnom smere PR-SK bola podľa výsledkov ADP preprava so zdrojom v podregióne Nowy Sacz a cieľom v okrese Tvrdošín. Túto trasu využilo 19,2 % z celkového počtu anketovaných vodičov osobných vozidiel na danom sčítacom stanovisku. Z Poľska smerovalo na Slovensko 75,43 % vozidiel všetkých kategórií.

### 2.2.3 Cestná automobilová doprava

Dĺžka cestnej siete Žilinského kraja je k 1.1.2015 celkom 2 025 km, čo predstavuje približne 11,7% celkovej dĺžky ciest na Slovensku.

Hustota siete je udávaná dvoma údajmi:

- dĺžkou ciest na plochu územia: 0,297 km/km<sup>2</sup>,
- dĺžkou ciest na 1000 obyvateľov: 2,900 km/1000 obyvateľov.

Súčasný stav cestnej infraštruktúry v Námestove je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s minimálnym podielom ciest vyšších tried. Mestom prechádza len krátky úsek cesty I. triedy I/78 v dĺžke 3,24 km. Spolu s krátkym 60 m úsekom cesty III/2273 sú jedinými cestami, ktoré nie sú zaradené do siete miestnych komunikácií a sú v správe SSC IVSC Žilina, resp. SC-ŽSK. Celková dĺžka ciest v Námestove je 166 km, čo tvorí 8% z dĺžok ciest okresných miest ŽSK. Porovnanie ostatných základných veličín je uvedené v Tab. 2.18.

#### Dopravné zaťaženie

Výsledky celoštátneho sčítania dopravy boli použité ako jeden z podkladov pre výpočet prognózy dopravnej záťaže. Hlavným podkladom boli dopravné a socio-demografické prieskumy, realizované spracovateľmi ÚGD. Na cesty mimo intravilán boli použité koeficienty Slovenskej správy ciest. Koeficienty pre intravilánové komunikácie boli odvodené spracovateľmi na základe podrobných analýz vnútornej a vonkajšej dopravy mesta.

Tab. 2.18 Charakteristiky cestnej siete Žilinského kraja

Okres	Rozloha		Počet obyvateľov		Dĺžka ciest		Hustota cestnej siete	
	km <sup>2</sup>	%	počet	%	km	%	km/km <sup>2</sup>	km/1000 obyv.
Bytča	282	4,14	31111	4,46	105,919	5,23	0,376	3,405
Čadca	761	11,18	92259	13,21	232,863	11,50	0,306	2,524
Dolný Kubín	492	7,23	39553	5,66	166,969	8,25	0,339	4,221
Kysucké Nové Mesto	174	2,56	34014	4,87	67,214	3,32	0,387	1,976
Liptov. Mikuláš	1341	19,69	73253	10,49	352,756	17,42	0,263	4,816
Martin	736	10,81	97640	13,98	190,253	9,40	0,259	1,949
<b>Námestovo</b>	691	10,15	59754	8,56	166,238	8,21	0,241	2,782
Ružomberok	647	9,50	59113	8,47	155,128	7,66	0,240	2,624
Turčianske Teplice	393	5,77	16659	2,39	135,496	6,69	0,345	8,134
Tvrdošín	479	7,03	36147	5,18	128,475	6,34	0,268	3,554
Žilina	815	11,97	158771	22,74	323,689	15,98	0,397	2,039
<b>Spolu Žilinský kraj</b>	<b>6809</b>	<b>100,00</b>	<b>698274</b>	<b>100,00</b>	<b>2025,000</b>	<b>100,00</b>	<b>0,297</b>	<b>2,900</b>

Tab. 2.19 Zaťaženie cestnej siete v Námestove v rokoch 2000 až 2015

Cesta	Úsek	2000			2005			2010			2015		
		T	O	S	T	O	S	T	O	S	T	O	S
I/78	92890	768	3100	3880	733	5846	6593	1082	5968	7068	1132	7732	8882
I/78	92891	585	3026	3621	1185	5831	7027	1479	5676	7172	1602	8690	10312
I/78	92892	1300	4961	6290	1262	6957	8242	152	7078	8614	1910	9330	11266
I/78	92896	1122	2217	3406	1313	3275	4620	1756	4647	6435	720	4746	5473
III/2273	95500	2451	4315	6854	892	5066	5978	778	4592	5393	1118	6278	7429

Absencia železničnej dopravy v meste je jedným zo zdrojov výrazného nárastu dopravy na ceste I/78 za posledné desaťročia. Nárast dosahuje medzi rokmi 2000 a 2015 až 200%, čo má za následok silné preťaženie cesty I/78 v meste.

#### 2.2.3.1 Základný komunikačný systém mesta

Mesto Námestovo sa historicky vyvíjalo severozápadne od rieky Orava, vznik Oravskej priehrady územie ešte zredukoval. Hlavnou komunikačnou tepnou bola a zostala cesta I/78, ktorá okrem funkcie tranzitnej trasy plní funkciu komunikácie zdrojovej a cieľovej dopravy mesta a prenáša aj znanú časť dopravy vnútornej. Cesta I/78 je v prieťahu mestom definovaná ako zberná komunikácia funkčnej triedy B2, kategórie MZ 12,5/60. Výhľadovo ÚPN predpokladá upravenie šírkových parametrov na kategóriu MZ14/50.

Na cestu I/78 sa napája celý komunikačný systém mesta, ktorý nemá pravidelnú štruktúru a okrem množstva radiálnych komunikácií zahrňuje okruh okolo sídliska brehy a čiastočný okruh okolo individuálnej zástavby.

Uvedený dopravný systém nepredpokladá závažné zmeny v centrálnej oblasti mesta, rozvoj je plánovaný na severnej časti v oblasti bytovej výstavby a predovšetkým pozdĺž I/78 s cieľom rozvoja priemyslu. ÚPN výhľadovo navrhuje prepojiť východnú časť obytného územia so západnou vybudovaním zbernej komunikácie medzi Mlynskou ulicou, medzi pozemkom Nemocnice a Základnej školy, s pokračovaním medzi IBV na ul. Hamuliakovu a sídlisko Brehy. Ukončenie prepojenia je na ceste I/78. Vytvorením tohto prepojenia na sídlisko Brehy bude odľahčená doprava v smere do centra mesta, pretože v súčasnosti je sídlisko Brehy napojené od západu len komunikáciou v strede mesta, kde sa sústreďuje doprava aj z cesty III/2273 a z cesty I/78 v smere od Zubrohlavy.

Z pohľadu širších vzťahov je pre dopravu dôležitou komunikáciou cesta druhej triedy II/520. Od pripojenia na I/78 v Lokci až po odpojenie pred Námestovom pri obci Vavrečka tvorí peaž s I/78. Následne prechádza k južnému brehu Oravskej priehrady a smeruje na mesto Tvrdošín. S mestom ju spája cesta III/2273 cez mostný objekt ponad priehradu, ktoré sa na I/78 napája v okružnej križovatke na nábreží. Cesta III/2273 plní funkciu zbernej komunikácie funkčnej triedy B3, kategórie MZ 8,50/50.



Obr. 2.7 Schéma usporiadania komunikačného systému – širšie vzťahy. Zdroj SSC Bratislava, Cestná databanka.

### 2.2.3.2 Dopravná nehodovosť

Z analýzy dopravnej nehodovosti vyplýva, že Žilinský kraj patrí ku krajom s najvyššou hustotou dopravnej nehodovosti (DN/km – počet dopravných nehôd na 1 km za rok). Situácia je spôsobená nielen geografickou polohou územia a dopravnou situáciou, ale predovšetkým nevybudovanou sieťou diaľnic a rýchlostných ciest.

V kraji sa nachádza niekoľko kritických nehodových lokalít (KNL), žiadna však nie je v súčasnosti v okrese Námestovo. V okrese bola KNL v roku 2018 na cesta I/78, v úseku od km 27,110 do km 28,040m (dĺžka 930 m), situovaná v obci Zubrohlava. Počet dopravných nehôd v KNL bol 6. V rokoch 2019 a 2020 sa v okrese nevykytovala žiadna nehodová lokalita (Obr. 2.8).

Dopravná nehodovosť v okrese Námestovo má za uplynulé roky klesajúcu tendenciu, počet usmrtených bol najvyšší v roku 2019. Podrobnosti sú uvedené v Tab. 2.20 až Tab. 2.21. V meste Námestovo bolo v roku 2020 celkovo 6 DN, pri ktorých boli 4 osoby zranené, nikto nebol usmrtený.

Tab. 2.20 Dopravná nehodovosť v okrese Námestovo, rok 2018

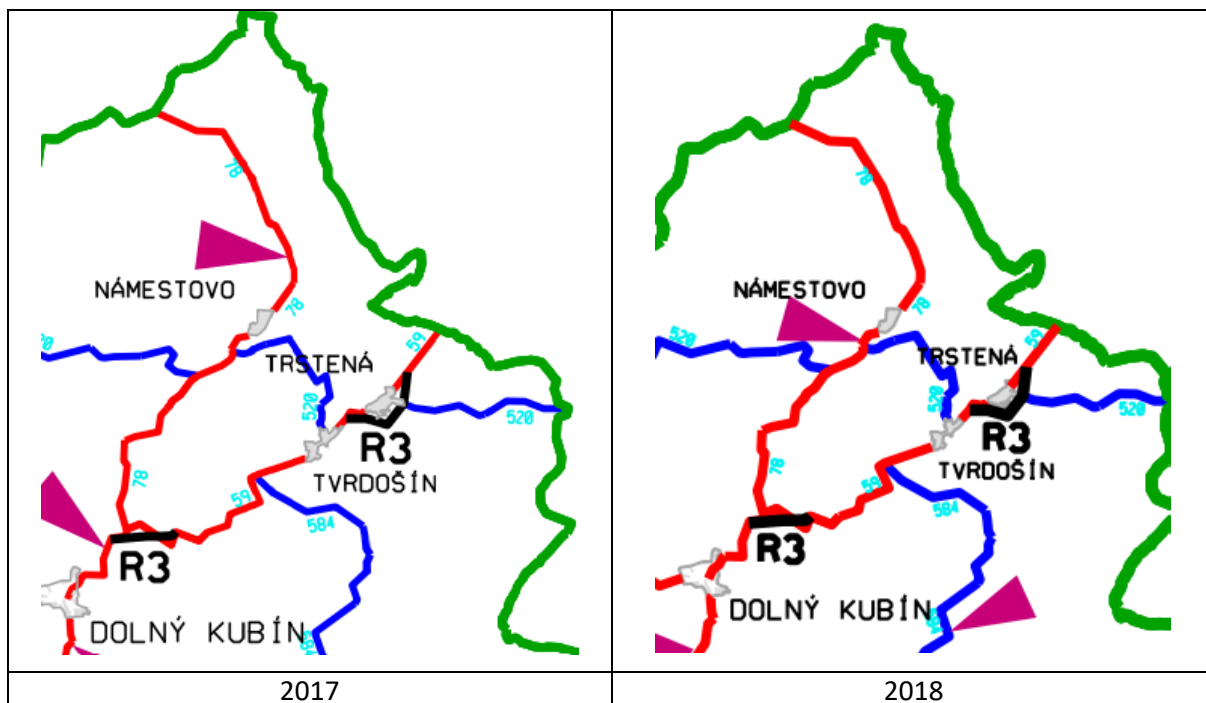
Okres Námestovo	Nehody	Usmrtení	Ťažko zranení	Ľahko zranení	Hmotná škoda	Alkohol	Obec
Počet nehôd celkom	119	1	11	73	55 225	23	76
Nehody len s hmotnou škodou	40	0	0	0	3 812	9	35
Nehody s následkami na živote, resp. zdraví	61	1	11	73	35 468	7	31

Tab. 2.21 Dopravná nehodovosť v okrese Námestovo, rok 2019

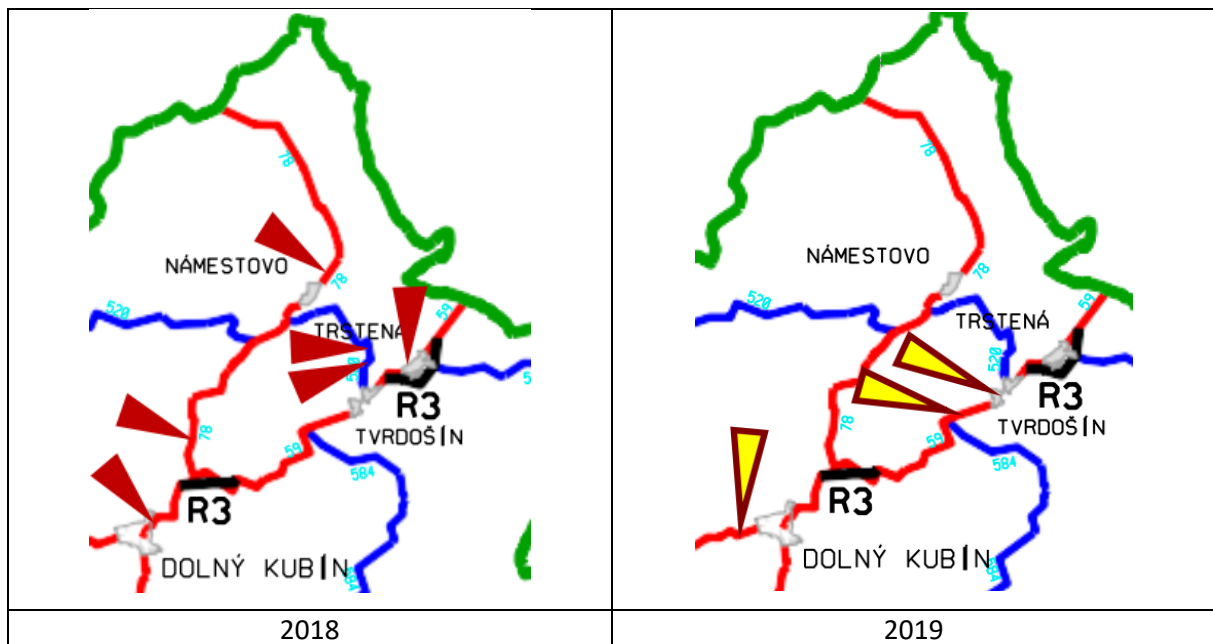
Okres Námestovo	Nehody	Usmrtení	Ťažko zranení	Ľahko zranení	Hmotná škoda	Alkohol	Obec
Počet nehôd celkom	117	4	14	81	51 735	19	78
Nehody len s hmotnou škodou	38	0	0	0	3 435	5	35
Nehody s následkami na živote, resp. zdraví	66	4	14	81	31 290	13	35

Tab. 2.22 Dopravná nehodovosť v okrese Námestovo, rok 2020

Okres Námestovo	Nehody	Usmrtení	Ťažko zranení	Ľahko zranení	Hmotná škoda	Alkohol	Obec
Počet nehôd celkom	96	3	13	55	41 210	18	68
Nehody len s hmotnou škodou	34	0	0	0	3 450	5	29
Nehody s následkami na živote, resp. zdraví	50	3	13	55	26 610	7	32







Obr. 2.8 KNL v okrese Námestovo a okolí od roku 2017- 2019

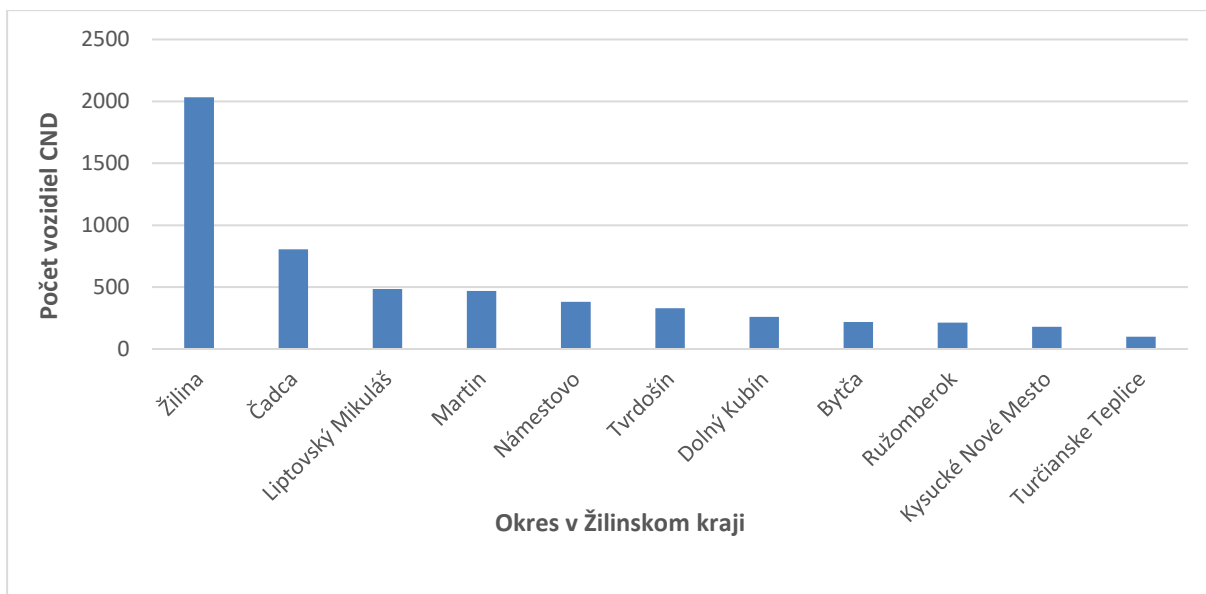
Zdroj SSC Bratislava

#### 2.2.4 Cestná nákladná doprava

Cestná nákladná doprava je v okrese Námestovo hlavným zdrojom tovarovej prepravy. Absencia železničnej trate vyvolala nutnosť presunu tovarovej prepravy len na cestnú sieť, čo má za následok zvýšené zaťaženie cesty I/78, ale tiež narastajúci počet nákladných vozidiel v meste. Problémom mesta je absencia parkovacích miest pre nákladné vozidlá pri prevádzkach a firmách. Technická základňa dopravcov by mala zodpovedať požiadavkám zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. Dopravca je povinný zabezpečiť technickú základňu vybavenú na prevádzku, údržbu, technickú kontrolu, parkovanie a garážovanie vozidiel a na starostlivosť o osádky vozidiel a o náklad v rozsahu poskytovaných dopravných služieb a zabezpečiť, aby prevádzkované vozidlá parkovali a garážovali v priestoroch technickej základne alebo v priestoroch určených obcou na tento účel. Podľa vyhlášky MDV SR č. 124/2012 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej doprave je bližšie špecifikovaná požiadavka na technickú základňu dopravcu. Priestory, v ktorých hromadne parkujú alebo garážujú vozidlá prevádzkovateľa cestnej doprave, sú ohradené a zabezpečené pred vniknutím nepovolaných osôb. Mimo takých priestorov môžu parkovať jednotlivé vozidlá, ak ide o krátkodobé odstavenie vozidla pred ďalšou prepravou.

Čiže dopravcovia museli preukázať pri žiadosti o vydanie povolenia na prevádzkovateľa cestnej nákladnej doprave, že kde ich nákladné vozidlá parkujú. Povolenie sa vyžaduje pri cestnej nákladnej doprave vozidlami kategórie N<sub>2</sub> (nad 7,5 tony celkovej hmotnosti) a N<sub>3</sub> (nad 12 ton celkovej hmotnosti).

Je potrebné dôsledne túto požiadavku vyžadovať a kontrolovať v priebehu celej doby podnikania a to vždy pri rozširovaní počtu vozidiel. Povolenie na prevádzkovateľa cestnej nákladnej doprave vydáva pre dopravcov so sídlom v Žilinskom kraji Okresný úrad odbor dopravy a pozemných komunikácií v Žiline. Tiež je potrebné preveriť či cestné komunikácie, ktoré vedú k týmto parkovacím miestam sú vhodné pre cestnú nákladnú dopravu a či nevedú cez obytné zóny, kde najmä prejazd týchto vozidiel v nočných hodinách nie je žiaduci a v zahraničí aj regulovaný.



Obr. 2.9 Počet nákladných vozidiel kategórii N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy podľa okresov Žilinského kraja

Zdroj: Autori podľa [www.jiscd.sk](http://www.jiscd.sk)

Tab. 2.23 Počet nákladných vozidiel kategórii N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy podľa okresov Žilinského kraja

Okres	Počet vozidiel CND
Žilina	2032
Čadca	804
Liptovský Mikuláš	485
Martin	470
<b>Námestovo</b>	382
Tvrdošín	329
Dolný Kubín	259
Bytča	217
Ružomberok	214
Kysucké Nové Mesto	180
Turčianske Teplice	100

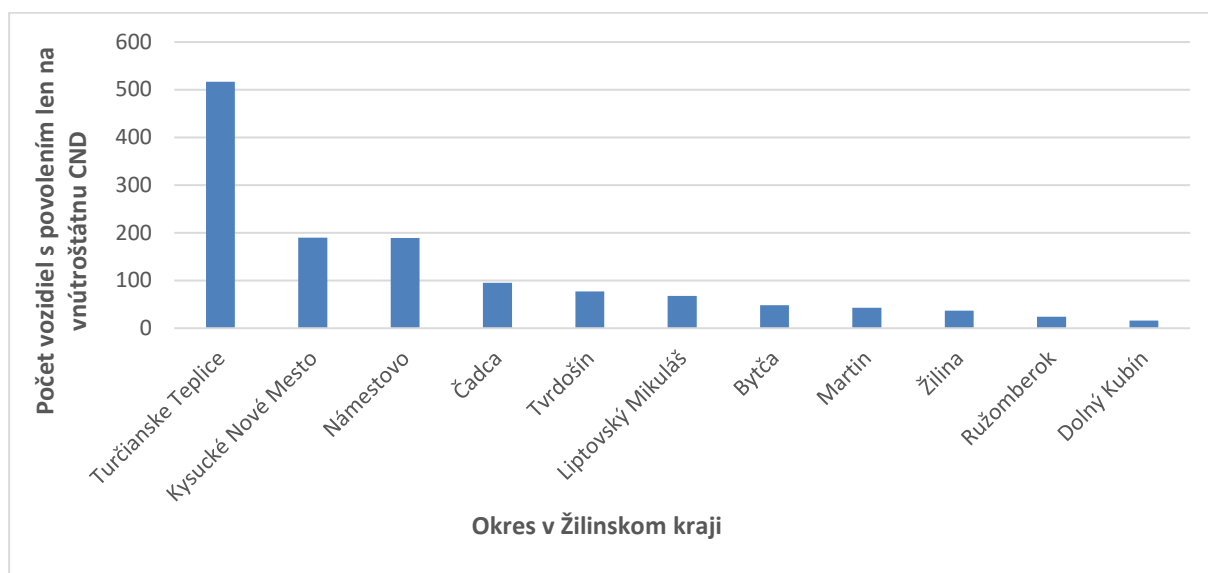
Zdroj: Autori podľa [www.jiscd.sk](http://www.jiscd.sk)

Z uvedeného počtu je v okrese Námestovo 382 nákladných vozidiel N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> prevádzkovateľov nákladnej dopravy. Uvedený počet vozidiel neobsahuje vozidlá, ktoré navykonávajú dopravu pre cudzie potreby a slúžia len pre potreby konkrétnej organizácie. Tiež v tomto počte nie sú nákladné vozidlá kategórie N<sub>1</sub> (celková hmotnosť do 3,5 tony), kde sa v súčasnosti nevyžaduje povolenie na prevádzkovanie cestnej nákladnej dopravy a dopravu je možné vykonávať na základe napr. voľnej živnosti.

Ak sa vyššie uvedené požiadavky nekontrolujú, dopravcovia nemajú dostatočné parkovacie plochy, vozidlá parkujú na verejných miestach neurčených na parkovanie nákladných vozidiel, napr. aj na sídliskách, v obciach, na parkoviskách obchodných centier, verejných čerpacích staniciach pohonných hmôt a dopravných komunikáciách.

V súčasnosti sa posudzovanie dostatočných kapacít pre odstavovanie vozidiel na úradoch robí „odhadom“ na základe mapových podkladov. Vhodnejšia by teda bola fyzická kontrola konkrétnej plochy, ktorou disponuje dopravca. Prípadne spolu so žiadosťou prikladať aj náčrt parkoviska pre nákladné vozidlá. Ak by dopravca žiadal vydanie povolenia na ďalšie nákladné vozidlá, opäť by malo byť fyzicky všetko preverené, aby sa nestávalo, že vozidlá budú parkovať na uliciach aj v obytných častiach miest a obcí a ostatných verejných komunikáciách.

Je potrebné jednoznačne uviesť, že v Žilinskom kraji je až 1304 vozidiel, ktoré musia mať k dispozícii parkovacie miesta (pozri Obr. 2.10).



Obr. 2.10 Počet nákladných vozidiel kategórii N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> s povolením len na vnútroštátnu cestnú nákladnú dopravu podľa okresov Žilinského kraja

Zdroj: Autori podľa [www.jiscd.sk](http://www.jiscd.sk)

Tab. 2.24 Smerovanie nákladnej dopravy priemerného pracovného dňa na základe údajov mýtného systému

OD	DO	Počet NV	OD	DO	Počet NV
Oravská Polhora	Oravská Polhora	2	Klokočov	Klokočov	2
Oravská Polhora	Banská Bystrica	3	Považská Bystrica	Vyšná Boca	2
Oravská Polhora	Poprad	1	Považská Bystrica	Čičmany	6
Vyšná Boca	Vyšná Boca	21	Považská Bystrica	Čremošné	10
Vyšná Boca	Považská Bystrica	1	Považská Bystrica	Skalité	3
Vyšná Boca	Banská Bystrica	6	Považská Bystrica	Považská Bystrica	317
Vyšná Boca	Poprad	52	Považská Bystrica	Domaniža	5
Vyšná Boca	Nowy Targ	2	Považská Bystrica	Plevník-Drienové	13
Vyšná Boca	Frýdek-Místek	1	Považská Bystrica	Udiča	1
Čičmany	Čičmany	12	Považská Bystrica	Nitrianske Pravno	6
Čičmany	Považská Bystrica	3	Považská Bystrica	Banská Bystrica	6

Čičmany	Domaniža	13	Považská Bystrica	Poprad	313
Čičmany	Nitrianske Pravno	1	Považská Bystrica	Nowy Targ	108
Čičmany	Zywiec	7	Považská Bystrica	Zywiec	203
Čičmany	Frýdek-Místek	21	Považská Bystrica	Frýdek-Místek	508
Čičmany	Vsetín	4	Považská Bystrica	Vsetín	134
Čremošné	Čičmany	1	Domaniža	Čičmany	11
Čremošné	Čremošné	14	Domaniža	Považská Bystrica	1
Čremošné	Považská Bystrica	6	Domaniža	Domaniža	15
Čremošné	Plevník-Drienové	1	Domaniža	Poprad	1
Čremošné	Nitrianske Pravno	1	Domaniža	Frýdek-Místek	2
Čremošné	Poprad	1	Plevník-Drienové	Považská Bystrica	14
Čremošné	Nowy Targ	1	Plevník-Drienové	Plevník-Drienové	58
Čremošné	Zywiec	25	Plevník-Drienové	Poprad	3
Čremošné	Frýdek-Místek	127	Plevník-Drienové	Zywiec	1
Čremošné	Vsetín	10	Plevník-Drienové	Frýdek-Místek	3
Udiča	Považská Bystrica	1	Plevník-Drienové	Vsetín	7
Udiča	Plevník-Drienové	1	Poprad	Oravská Polhora	1
Udiča	Udiča	2	Poprad	Vyšná Boca	48
Udiča	Poprad	1	Poprad	Považská Bystrica	298
Skalité	Čremošné	1	Poprad	Plevník-Drienové	2
Skalité	Skalité	1	Poprad	Udiča	1
Skalité	Považská Bystrica	3	Poprad	Nitrianske Pravno	26
			Poprad	Banská Bystrica	118
Nitrianske Pravno	Vyšná Boca	1	Poprad	Poprad	58
Nitrianske Pravno	Čičmany	1	Poprad	Nowy Targ	36
Nitrianske Pravno	Čremošné	1	Poprad	Zywiec	7
Nitrianske Pravno	Považská Bystrica	4	Poprad	Frýdek-Místek	71
Nitrianske Pravno	Nitrianske Pravno	19	Poprad	Vsetín	61
Nitrianske Pravno	Banská Bystrica	4	Nowy Targ	Oravská Polhora	1
Nitrianske Pravno	Poprad	31	Nowy Targ	Vyšná Boca	2
Nitrianske Pravno	Nowy Targ	13	Nowy Targ	Čremošné	2
Nitrianske Pravno	Zywiec	2	Nowy Targ	Považská Bystrica	106
Nitrianske Pravno	Frýdek-Místek	12	Nowy Targ	Nitrianske Pravno	13

Banská Bystrica	Oravská Polhora	3	Nowy Targ	Banská Bystrica	189
Banská Bystrica	Vyšná Boca	5	Nowy Targ	Poprad	34
Banská Bystrica	Považská Bystrica	5	Nowy Targ	Nowy Targ	71
Banská Bystrica	Nitrianske Pravno	1	Nowy Targ	Frýdek-Místek	1
Banská Bystrica	Banská Bystrica	51	Zywiec	Čičmany	3
Banská Bystrica	Poprad	117	Zywiec	Čremošné	28
Banská Bystrica	Nowy Targ	208	Zywiec	Považská Bystrica	144
Banská Bystrica	Zywiec	17	Zywiec	Plevník-Drienové	1
Banská Bystrica	Frýdek-Místek	66	Zywiec	Nitrianske Pravno	1
Banská Bystrica	Vsetín	3	Zywiec	Banská Bystrica	17
Frýdek-Místek	Vyšná Boca	1	Zywiec	Poprad	5
Frýdek-Místek	Čičmany	16	Zywiec	Zywiec	8
Frýdek-Místek	Čremošné	134	Zywiec	Frýdek-Místek	13
Frýdek-Místek	Považská Bystrica	363	Zywiec	Vsetín	1
Frýdek-Místek	Plevník-Drienové	2	Vsetín	Čičmany	3
Frýdek-Místek	Nitrianske Pravno	8	Vsetín	Čremošné	10
Frýdek-Místek	Banská Bystrica	59	Vsetín	Považská Bystrica	116
Frýdek-Místek	Poprad	48	Vsetín	Domaniža	1
Frýdek-Místek	Nowy Targ	1	Vsetín	Plevník-Drienové	5
Frýdek-Místek	Zywiec	14	Vsetín	Nitrianske Pravno	1
Frýdek-Místek	Frýdek-Místek	154	Vsetín	Banská Bystrica	3
Frýdek-Místek	Vsetín	6	Vsetín	Poprad	42
			Vsetín	Zywiec	1
			Vsetín	Frýdek-Místek	19
			Vsetín	Vsetín	50
			Vsetín	Plevník-Drienové	5
			Vsetín	Nitrianske Pravno	1
			Vsetín	Banská Bystrica	3
			Vsetín	Poprad	42
			Vsetín	Zywiec	1
			Vsetín	Frýdek-Místek	19
			Vsetín	Vsetín	50

## 2.2.5 Statická automobilová doprava

Základná myšlienka riešenia statickej dopravy vychádza z predpokladu:

- usporiadania súčasných parkovacích plôch a ich humanizácie,
- zlepšenia situácie v zaťažených lokalitách výstavbou hromadných garáží (HG),
- z predpokladu budovania nových rozvojových oblastí so zabezpečenou výstavbou parkovacích miest,
- umožnenie parkovania na komunikáciách v centre mesta len pre krátkodobé parkovanie,
- obmedzenie budovania radových garáží (RG).

Súčasný stupeň motorizácie v súvislosti s rozvojom mesta Námestovo je vysoký a prejavuje sa najmä v oblasti statickej dopravy, ako potrebe odstavných plôch tak i parkovacích plôch. V danom prípade je možné konštatovať, že sa ako problém javia otázky najmä dlhodobého parkovania na sídliskách.

Z celkového pohľadu ide najmä o dlhodobé parkovanie v obytných častiach Stred a Brehy.

Na území mestskej časti Stred (dopravný okrskok 1) bolo zistených 840 parkovacích miest a 337 odstavných miest. Tento počet zahŕňa všetky parkovacie státa, vyznačené VDZ, aj miesta, ktoré sa využívajú na parkovanie pozdĺž miestnych komunikácií.

V centrálnej mestskej zóne, ktorá je vymedzená v rámci okrsku 1 ulicami Hviezdoslavova, Mlynská, Bernolákova, ul. Čsl. Armády a cestou I/78 sa nachádzajú veľké spoplatnené parkovisko na Nám. A. Bernoláka (125 PM) a na ul. Mlynská (113 PM), ktoré nie sú spoplatnené, pričom je tam k dispozícii aj parkovanie pri OC Klinec, taktiež bez spoplatnenia (64 PM) a 34 parkovacích miest pred Mestským úradom. Údaje sú uvedené na základe prieskumu, ktorý bol vykonaný počas spracovávania UGD v marci 2020.

Súčasná situácia v oblasti statickej dopravy sa vyznačuje intenzívnym využívaním verejných komunikácií na pozdĺžne parkovanie a neusporiadanosťou parkovania na sídliskách resp. mestských častiach.

Uvedený počet PM zahŕňa len dostupné parkovacie miesta. V zóne 1 Stred sa parkuje aj pozdĺž mestských komunikácií. Je to parkovanie, ktoré taktiež spravidla nie je vyznačené VDZ. Jedná sa o ulice Komenského (šikmé parkovanie), ul. Mieru, ul. Hatallova, Bernolákova (tam je pozdĺžne parkovanie). Odhadom sa jedná 394 PM. Do tohto počtu nie je zahrnuté parkovanie vo dvoroch, medziblokoch a na súkromných pozemkoch. Vodiči využívajú všetky dostupné možnosti parkovania.

V rámci prieskumu statickej dopravy neboli monitorované miesta pre odstavovanie vozidiel obyvateľov v častiach zástavby IBV, kde sa predpokladá parkovanie na vlastných pozemkoch.

Súčasná situácia v oblasti statickej dopravy sa vyznačuje intenzívnym využívaním verejných komunikácií na parkovanie a neusporiadanosťou verejných parkovísk, nakoľko parkovacie státa nie sú vyznačené.

Hustota zástavby a občianskej vybavenosti v centrálnej mestskej zóne (CMZ) a na pešej zóne, spôsobuje veľký dopyt po parkovacích miestach na jej obvode.

V súčasnosti sa ako záchytné parkoviská využívajú parkovisko pri Cintoríne pri ceste I/78 (144 PM), ktoré nie je spoplatnené a parkovisko na Nábřeží (208 PM), ktoré je spoplatnené. Na Nábřeží je k dispozícii ďalších nespoplatnených 135 PM pri OC.

*Celkové kapacity parkovacích miest podľa prieskumu vykonaného 29.a 30.3.2020 sú nasledovné:*

○ súčet odstavných a parkovacích plôch.....	3611 státí
○ z toho parkovacích miest .....	824 PM ..... 22,82 %
○ odstavných miest .....	1119 OM .... 38,05 %
○ garáže a radové garáže .....	294 G,RG .... 8,14 %
○ parkovacie plochy .....	1374 PM .... 38,05 %

Najväčšie nároky na parkovanie sa prejavujú v mestskej časti (MČ) 1 – Stred a v rámci nej v CMZ, ktorá sústreďuje mestskú aj regionálnu vybavenosť a to sa prejavuje v jej návštevnosti. Časť centra mesta je vyhradenou pešou zónou, preto parkovisko na Námestí A. Bernoláka a parkovisko na ul. Mlynská slúži ako záchytné parkovisko pre miestnych obyvateľov pre vstup do pešej zóny.

### **Kapacita parkovacích plôch v mestských častiach**

Zistené podmienky v mestských častiach (MČ) možno charakterizovať ako:

- problémy s neusporiadanými a nevyznačenými odstavnými/parkovacími miestami,
- nedostatok odstavných miest v obytných štvrtiach (sídľiskách),
- nevhodné umiestnenie kontajnerov na zber odpadu,
- neestetické individuálne radové garáže s nízkym stupňom využitia plochy na sídliskách (Brehy, Čerchle, Štadión).



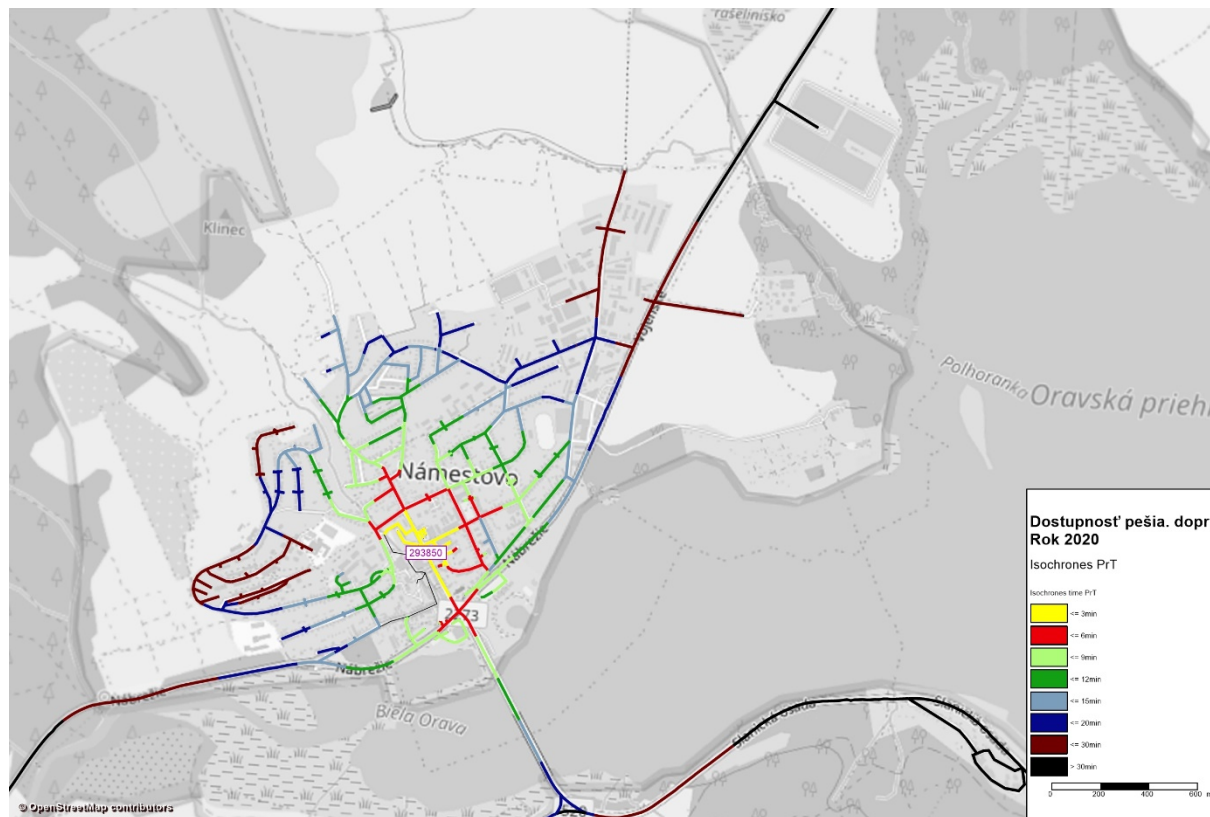
*Obr. 2.11 Statická doprava v území – súčasný stav na sídliskách*

### **2.2.6 Pešia doprava**

Pešia doprava je neodmysliteľnou súčasťou prepravných procesov. Plocha intravilánu mesta cca 44,45 km<sup>2</sup> a dostupnosť centra do 1,5 – 2,0 km charakterizuje Námestovo ako mesto pre peších, čomu je

prispôsobené aj rozloženie infraštruktúry. Širšie centrum mesta má reálne predpoklady vytvorenia zodpovedajúcich podmienok pre preferenciu pešej dopravy.

V súčasnosti sú pešie trasy realizované chodníkmi väčšinou vedenými v súbehu s mestskými komunikáciami spravidla po oboch stranách komunikácie. Na obr. 2.12 je zobrazená pešia dostupnosť jednotlivých zón, pričom väčšia časť mesta je dostupná do 12 minút.



Obr. 2.12 Izochróny pešej dopravy (centrum mesta)

Základná sieť peších komunikácií a priestorov dnes realizovaných vychádza z územného plánu mesta spracovaného v r. 2015. Zásady tvorby jednotlivých obytných zón boli pri realizácii rešpektované a riešenie peších komunikácií zodpovedá pôvodným predstavám. Vzhľadom na to, že záujem sa v posledných rokoch orientoval iným smerom, zostal zatiaľ chodec rešpektovaný, aj keď ho automobil čiastočne utláča. V centre mesta sa podarilo vybudovať pešiu zónu.

Centrum mesta bolo možno podľa územného plánu mesta vymedziť medzi cestou I/78 a ulicami Hviezdoslavova, Mlynská, Bernolákova a Čsl. armády.

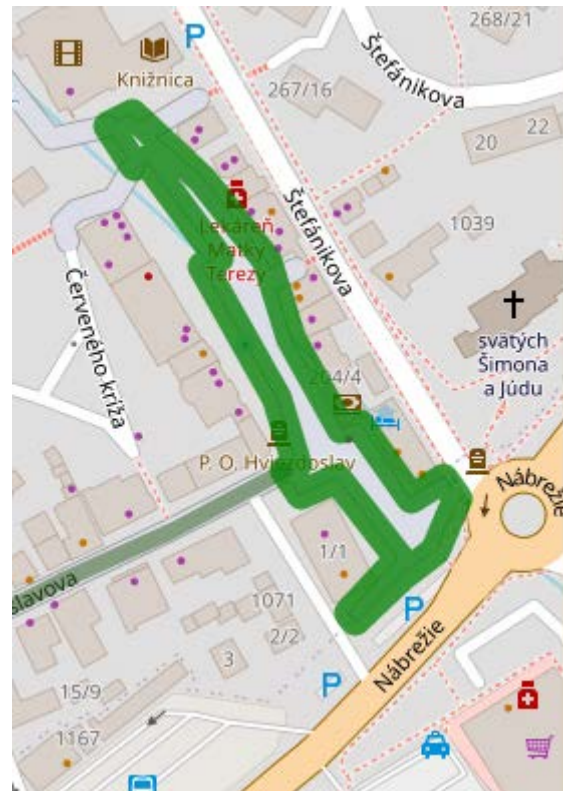


V centre mesta je na Hviezdoslavovom námestí vytvorená pomerne rozsiahla pešia zóna. Vjazd pre automobilovú dopravu je do vymedzených priestorov povolený len vozidlám na výnimku (spravidla zásobovanie).

Centrum mesta je oddelené od nábrežia, kde sa nachádzajú obchodné centrá (OC) pomerne výrazne dopravne zaťaženu cestou I/78, čo sa prejavuje na najviac zaťaženej pešej trase:

- Ul. Mieru cez cestu I/78 na Nábrežie
- Ul. Štefánikova cez cestu I/78 na Nábrežie
- Ul. Mláka cez cestu I/78 na Nábrežie

Počas dopravných prieskumov sa sledovali vybrané priechody pre chodcov, sledovali sa 15-minútové intenzity chodcov na priechodoch na MOK na ceste I/78 Nábrežie pohybujúcich sa v oboch smeroch. Priechody pre chodcov sa nachádzajú na troch ramenách okružnej križovatky (A,B,C)



Obr. 2.13 Vyznačenie pešej zóny (Hviezdoslavovo nám. a Hviezdoslavova ul. )

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. Štúdie ukazujú, 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 iba 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. Vzhľadom na pandemickú situáciu však nie sú k dispozícii ďalšie preukázateľné prieskumy.

## 2.2.7 Cyklistická doprava

Súčasný stav cyklistickej infraštruktúry určite nezodpovedá komplexnému a ucelenému stavu cyklistickej infraštruktúry z pohľadu samostatných cyklocestičiek alebo takých podmienok, ktoré by umožňovali pritiahnúť väčšiu intenzitu cyklistov do mesta. Na druhej strane máme v regióne relatívne dobrú a ucelenú sieť cykloturistických trás, avšak tie často vedú po cestách II., III triedy, poľných a lesných cestách a predstavujú skôr trasovanie bez stavebnej úpravy výhradne pre cyklistov. V niektorých prípadoch sa sieť cykloturistických trás prekrýva s časťou siete čiastkovej cykloinfraštruktúry v mestách a obciach.

Súčasný stav ucelených cyklistických komunikácií v regióne reprezentujú cyklotrasy:

- Cyklocestička okolo Oravskej priehrady
- Námestovo – Klin – Oravské Veselé – Jelešne (PL)

Výhľadovo je potrebné podporovať rozvojové osi cyklo dopravy, reprezentované v analyzovanom území osami tretieho stupňa :

- Kysucko-oravskú rozvojovú os Krásno nad Kysucou - Nová Bystrica - Námestovo - Oravská Polhora.

Podľa analýzy stavu cyklistickej infraštruktúry priamo v meste je zrejmé, že mesto má predpoklady na využívanie cyklistickej dopravy, ale ponuka vybudovaných cyklistických komunikácií je minimálna. Cyklisti sa v meste môžu pohybovať len po MK v spoločných pruhoch s automobilovou dopravou. Tam kde je to možné, cyklisti vyhľadávajú komunikácie menej zaťažené, ktoré ale väčšinou predstavujú predĺženie trasy, alebo nízku atraktivitu trasy. Z hľadiska cestnej infraštruktúry na území mesta chýba prepojenie mestských častí ležiacich na severe a na juhu mesta.

Zóna pre peších je prístupná aj pre cyklistov.

V obytných zónach sa nenachádzajú žiadne kryté prípadne uzamknateľné parkovacie miesta pre bicykle. Dostupnosť cieľov pre cyklistov je ideálna – nepresahuje 2 km.

Cestná sieť miestnych komunikácií v Námestove je pomerne rozsiahla. Všetky komunikácie, je možné využívať ako cyklistické komunikácie, v spoločnom koridore s chodcami alebo vozidlami, nie sú však vyznačené dopravným značením.

Z hľadiska dostupnosti však existujú dva druhy prekážok:

- výškový rozdiel,
- zlá dopravná dostupnosť.

V prípade výškového rozdielu sú mestské časti Čerchle, Dolina a čiastočne aj Brehy charakteristické tým, že ich poloha je vo väčšej nadmorskej výške oproti centru mesta, čo môže spôsobovať menšiu mieru využívania cyklistami. Čo je ale dôležité, podľa dostupných údajov, cyklisti dopravnú infraštruktúru využívajú, takže je nutné zamyslieť sa nad riešením dostupnosti týchto častí napr. prostredníctvom ponuky vybavenosti pre elektrické bicykle.

Druhá skupina mestských častí je charakteristická zlou dostupnosťou aj keď dopravná infraštruktúra existuje, avšak je navrhnutá pre vyššie návrhové rýchlosti ako aj pre tranzitnú dopravu, ktorá je na nej prítomná, čo z hľadiska neexistencie prvkov pre cyklistov spôsobuje problematické napojenie najmä k centru mesta.

Jediná samostatná cyklistická cestička vedie pozdĺž cesty I/78, ale nie je dobudovaná v celej možnej dĺžke. Je funkčná len v úseku od Lodenice po odbočenie na účelovú komunikáciu vedúcu do časti Vojenské.

Nová koncepcia Cykostratégie ŽSK (2014) rieši cyklistiku ako súčasť dopravnej obsluhy. Hodnotenie mestských aglomerácií a ich spádových oblastí je vykonané v rozsahu prijateľnom pre dennú dochádzku do/z miest v dĺžke 10 km. Územný rozsah aglomerácii prijateľný pre cyklistickú dopravu je teda daný obalovou krivkou vzdialenou cca 10 km od hranice osídlenia miest a obcí, ktoré sú súčasťou aglomerácie.

Územný rozsah Námestovskej spádovej oblasti, prijateľnej pre cyklistov, je približne daný okruhom oblasti Lokca, Oravská priehrada - prístav, Rabča/Bobrov. Nedoriešenou problematikou zostáva situovanie dopravno-obslužnej cyklotrasy do Rabče a Oravskej Polhory, ktorej funkcia je prevažne dopravno-obslužná na subregionálnej úrovni. Ako pravdepodobné riešenie sa ponúka zriadenie



### **2.2.9 Autobusová doprava**

Mesto Námestovo nemá zavedenú mestskú hromadnú dopravu. Prepravu osôb zabezpečuje prímestská autobusová doprava, prevádzkovaná dopravcom ARRIVA. Mestom prechádza 26 autobusových liniek, ktoré obsluhujú 12 zastávok (podľa cestovného poriadku). Z prieskumu hromadnej dopravy je zrejmé, že obsluhovaných je 14 zastávok.

Prímestská doprava zabezpečuje napojenie záujmových obcí na mesto, obslužené sú obce Lokca, Oravská Lesná, Oravský Podzámok, Vaňovka, Mútne, Duľov, Nová Bystrica, Novoť, Rabča, Oravská Polhora, Sihelné, Rabčice, Klin, Tvrdošíň, Trstená, Nižná, Bobrov, Zákamenné, Lomná, Beňadovo, Mútne, Oravské Veselé, Oravice, Podbiel, Vitanová, Suchá Hora.

Jedna linka premáva na trase Námestovo – Námestovo, Brehy – Námestovo, PUNCH – Námestovo, AWS.

Doprava osôb mimo región mesta zabezpečujú diaľkové autobusové linky, smerujúce do miest Dolný Kubín, Ružomberok, Banská Bystrica, Zvolen, Trstená, Kraľovany, Terchová, Martin, Žilina.

Hlavnou zastávkou v meste je autobusová stanica, situovaná na I/78 v blízkosti centra mesta naproti nábrežiu. Premávka na autobusovej stanici je usmernená, stanica je kapacitne dostačujúca, PDO [26] odporúča jej komplexnú rekonštrukciu.

### **2.2.10 Letecká doprava**

Letecká doprava mesta nie je rozvinutá, najbližšie letisko je Žilina – Hričov.

### **2.2.11 Vodná doprava**

Vodná doprava mesta je rozvinutá len v oblasti rekreačnej dopravy na Oravskej priehrade.

### 3 Dopravné prieskumy a štatistické zisťovania

Prieskumné a analytické práce na ÚGD zahrňujú aj dopravno-inžinierske a socio-demografické prieskumy a rozборы. Prieskumy zahrňujú analýzu súčasného stavu dopravy v území, vývoj socio-demografických faktorov a sú jedným z podstatných podkladov pre určenie koncepcie dlhodobého rozvoja prepravných a dopravných vzťahov. Úlohou generelu je koncepčné riešenie všetkých dostupných druhov dopravy, ktoré sa v území realizujú, prieskumy sa preto venovali nielen doprave cestnej ako hlavnému podkladu pre tvorbu dopravného modelu územia a zberu dát k analýze delby prepravnej práce a hybnosti obyvateľstva, ale aj dopravy ostatných.

Spracovateľ ÚGD mesta Námestovo vykonal a vyhodnotil v rokoch 2019 - 2021 súbor prieskumov, na základe ktorých môže analyzovať súčasnú dopravnú situáciu a stanoviť východiská pre návrh riešenia ÚGD. Ide o križovatkové dopravné prieskumy, dopravno-sociologické prieskumy, prieskumy nemotorovej dopravy a statickej dopravy. Časť údajov bola poskytnutých objednávateľom na základe vlastného kontinuálneho zberu dát na križovatkách I/78.

V rámci riešenia ÚGD boli vykonané nasledovné prieskumy:

- Dopravno-sociologický prieskum.
- Smerové prieskumy:
  - Križovatkové prieskumy automobilovej dopravy.
  - Prieskum statickej automobilovej dopravy.
  - Prieskumy pešej a cyklistickej dopravy.

Okrem uvedených prieskumov boli analyzované:

- prieskumy nákladnej dopravy z mýtného systému,
- prieskumy hromadnej prímestskej dopravy na základe dát od prevádzkovateľa,
- prieskumy smerovania dopravy na hraničných priechodoch.

Uvedené prieskumy boli doplnením využitých prieskumov, realizovaných v rámci spracovania Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK, ktoré sú plnohodnotne použiteľné pre riešenie ÚGD. Prieskumy boli doplnené o ďalšie analýzy, získané z dostupných zdrojov. Tieto boli podrobne popísané v kap. 2 tejto správy a ich výsledky sú rovnako použité pre prípravu dopravného modelu a návrh dopravnej infraštruktúry.

#### 3.1 Dopravno-sociologický prieskum (DSP)

Pre potreby definovania prepravných vzťahov je nevyhnutné poznať dopravné zvyklosti obyvateľstva v kombinácii s demografickými a sociologickými údajmi. Výsledky prieskumu sú základnou a nevyhnutnou súčasťou tvorby dopravného modelu. Slovenská republika nemá schválené žiadne oficiálne predpisy alebo normy, ktoré by definovali rozsah a požadované informácie DSP, preto boli požiadavky definované na základe skúseností autorov.

Kvalita, resp. vierohodnosť zozbieraných údajov je závislá od metódy prieskumu a samotných respondentov. Vo všeobecnosti však platí, že údaje získané ľubovoľnou metódou prieskumu sú závislé od návrhu vykonania prieskumu (cielené zachytiť výpovednú vzorku z obyvateľstva) a kvality kontroly údajov (doplňujúce prieskumy, ktoré slúžia na overenie údajov). Kvalita respondentov je rovnako

závislá na dvoch indikátoroch, a to od schopnosti výberovej vzorky reprezentovať obyvateľstvo a od množstva respondentov, ktorí sú ochotní zodpovedať celý dotazník.

### 3.1.1 Metodika prieskumu

Prieskum bol realizovaný on-line dotazníkovou formou dotazovaním respondentov. Dotazník popisuje cesty za jeden priemerný pracovný deň (utorok, streda, štvrtok) a početnosť ciest cez víkend.

#### Časť A

Časť A vyplíňa respondent za jednu domácnosť.

#### Časť B

Druhá časť dotazníka je zameraná na jednotlivcov v domácnosti. Ťažiskovými bodmi sú údaje o sociálnom postavení.

#### Časť C

Časť C je v dotazníku najdôležitejšia. Popisuje hybnosť členov domácnosti, použitý dopravný prostriedok a čas vykonania cesty a jej účel.

Sekcia 1 z 7

## NÁMESTOVO - prieskum mobility, 2020

Mesto Námestovo v spolupráci so Žilinskou univerzitou pracuje na riešení dopravných problémov mesta. Chceli by sme Vás poprosiť o vyplnenie dotazníka pre mobilný prieskum. Prieskum je určený pre jednu osobu. Údaje popisujú jeden priemerný pracovný deň (poprosím neuvažujte súčasné dopravné obmedzenia v súvislosti s opatreniami proti koronavírusu.)

Lokalizácia bydliska

- Námestovo - STRED
- Čerchle
- Dolina
- Brehy

Obr. 3.1 Príklad z on-line dotazníka DSP v Námestove

Prieskum použitý pri analýze a vyhodnotení dopravno – sociologických charakteristík obyvateľov mesta Námestovo bol vypracovaný v roku 2019 – 2020. Celkový počet ciest respondentov, ktorí sa zapojili do týchto prieskumov bol 122. Jeden dotazník bol určený pre jednu osobu. Rozdelenie respondentov do skupín obyvateľstva a definované dopravné módy sú uvedené v Tab. 3.1.

Tab. 3.1 Základné rozdelenie údajov

Skupina obyvateľstva	Dopravné módy
ekonomicky aktívni s autom (E+C)	Peší
ekonomicky aktívni bez auta (E-C)	IA - spolujazdec
ekonomicky neaktívni s autom (NE+C)	Verejná doprava
ekonomicky neaktívni bez auta (NE-C)	IA - vodič
deti predškolského veku (Child)	bicykel
študenti (základných, stredných a vysokých škôl) (Stud)	
Dôchodcovia (Pens)	

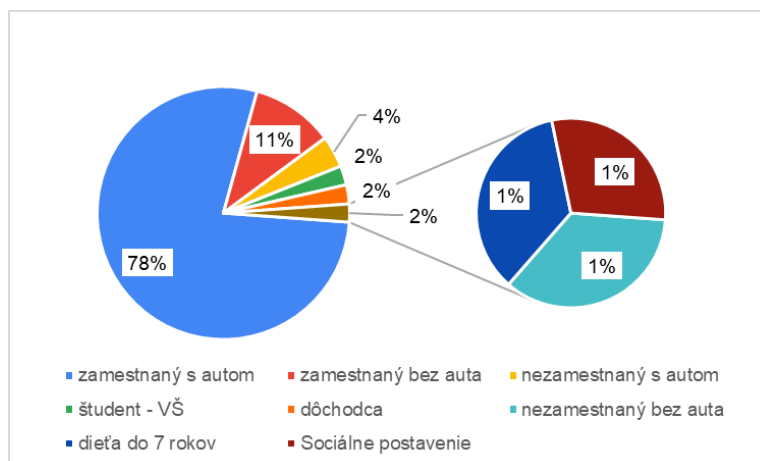
Dopravno-sociologická analýza bola doplnená o výsledky DSP ŽSK, ktorý sa uskutočnil v rokoch 2015 – 2016. Celkovo bolo analyzovaných 6 321 domácností, z ktorých 461 domácností bolo v okrese Námestovo.

### 3.1.2 Výsledky DSP

Základnými výstupmi dopravno-sociologického prieskumu boli:

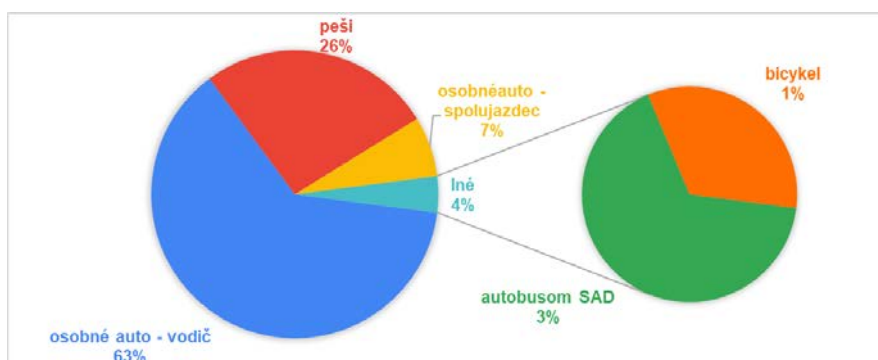
- del'ba prepravnej práce,
- zloženie obyvateľstva podľa vplyvu na dopravný proces,
- vyhodnotenie početnosti ciest podľa dĺžky ciest,
- vyhodnotenie početnosti ciest podľa dĺžky ciest v priebehu dňa,
- vyhodnotenie účelov ciest,
- smerovanie (OD matica),
- hybnosť.

Podrobné výsledky DSP sú k dispozícii u spracovateľa UGD. V správe uvádzame základné informácie o dopravnom správaní sa obyvateľov. Priemerná hybnosť dotazovaného obyvateľstva bola 3,69 cesty za deň. Základným cieľom DSP v Námestove bolo zmapovanie mobility najmä ekonomicky aktívnych obyvateľov mesta.



Obr. 3.2 Dopravno-sociologické zastúpenie dotazovaných v DSP NO

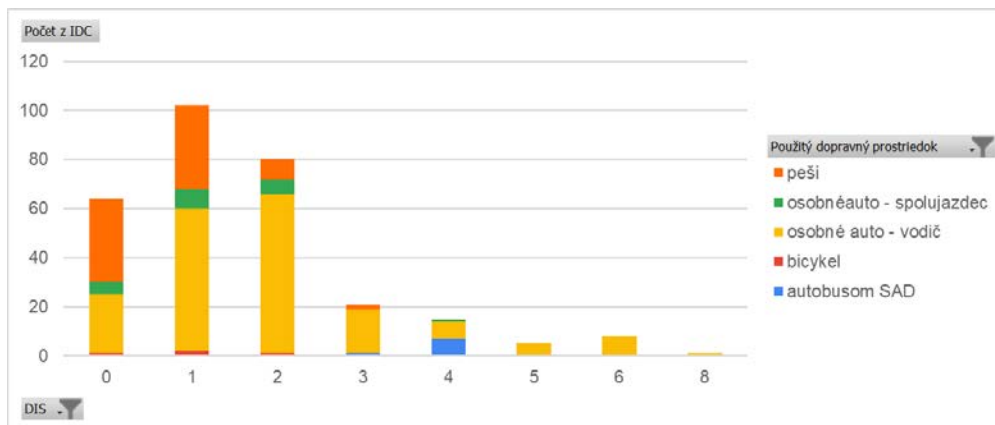
Deľba prepravnej práce je uvedená na Obr. 3.3 a preukázala vysoký podiel IAD, ktorá spolu tvorila viac ako 63%, oproti menej ako 3% podielu dopravy hromadnej. Nízky podiel hromadnej dopravy vychádza z absencie mestskej hromadnej dopravy. Hodnota popisuje cesty v rámci mesta použitím regionálnych liniek. Vyšší podiel pešej dopravy poukazuje na jej veľký význam v meste. Údaje sú uvedené na Obr. 3.4.



Obr. 3.3 Deľba prepravnej práce, DSP v Námestove

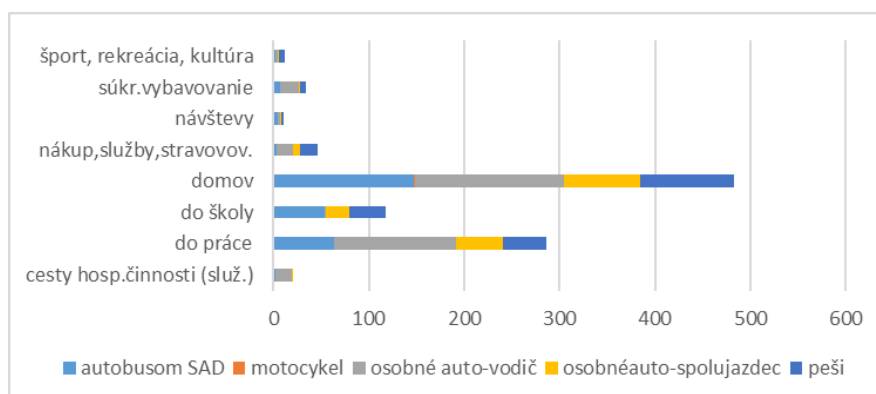
Deľba prepravnej práce v závislosti od dĺžky ciest je uvedená na nasledujúcom obrázku. Podiel ciest s dĺžkou do 2 km je 56%. Tieto cesty majú vysoký podiel pešej dopravy a to 41%.



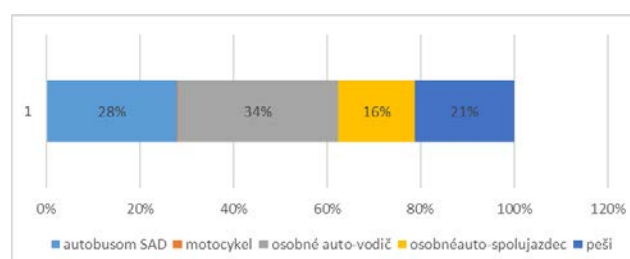


Obr. 3.4 Delba prepravnej práce podľa dĺžky cesty, DSP v Námestove

Dopravno-sociologické charakteristiky pre záujmové územie vo väzbe na mesto Námestovo boli vyhodnotené z DSP ŽSK. Z údajov vyplýva, že 50% ciest do alebo z Námestova je vykonaných osobným autom. Dopravný mód „osobné auto spolujazdec“ tvorí 16%-ný podiel so všetkých ciest s výrazným podielom dopravy z okolitých obcí. Podiel regionálnej autobusovej dopravy tvoril takmer 30%. Podiel 21% tvorili cesty „peši“ (krátke cesty v meste NO). Údaje o účelu zdrojovej a cieľovej dopravy sú uvedené na nasledujúcom obrázku.



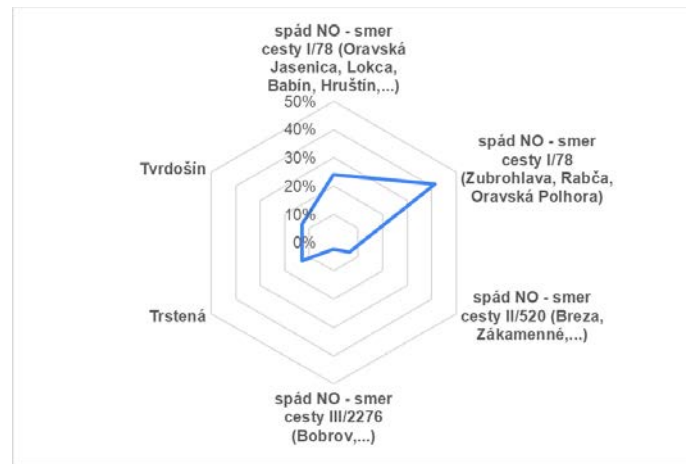
Obr. 3.5 Delba prepravnej práce zdrojovej a cieľovej dopravy podľa účelu cesty, DSP ŽSK



Obr. 3.6 Celková delba prepravnej práce zdrojovej a cieľovej dopravy, DSP ŽSK

Percentuálny podiel smerovania pravidelnej zdrojovej a cieľovej dopravy je zobrazený na nasledujúcom grafe. Najvýznamnejšia oblasť z pohľadu atraktivity mesta NO je územie, pripojené na

cestu I/78, Zubrohlava, Rabča, Oravská Polhora. Toto spádové územie predstavuje takmer 40%-ný podiel. Nasleduje spádové územie vymedzené obcami (Oravská Jasenica, Lokca, Babín, Hruštín,...) s 24%-ným podielom. Údaje sú zobrazené na nasledujúcom obrázku.



Obr. 3.7 Hodnotenie dopravnej atraktivity spádových území

### 3.2 Križovatkové dopravné prieskumy

V rámci aktualizácie údajov o dopravnom zaťažení boli v roku 2019 v meste Námestovo vykonané križovatkové prieskumy. V Námestove boli podrobne analyzované križovatky:

- Križovatka OK1 – križovatka cesty I/78, cesty III/2273 a Štefánikovej ulice,
- Križovatka OK2 – križovatka cesty I/78 a Hviezdoslavova ulice,
- Križovatka K3 – Nový Punch.

Cieľom prieskumov bolo vytvoriť podklady pre analýzy súčasného smerovania dopravy, profilového zaťaženia vybraných miestnych komunikácií a križovatiek.

Dopravný prieskum bol vykonaný vyškolenými pracovníkmi Žilinskej univerzity vo štvrtok dňa 04. marca 2020 ako 12 hodinový v čase od 06:00 h do 18:00 h. Výsledky SDP neboli ovplyvnené nevhodnými meteorologickými podmienkami. Prieskum bol vykonaný metódou ručného záznamu smerovania vozidiel na ploche križovatky z videozáznamu tak, aby zachytili všetky dopravné smery monitorovaných križovatiek. Záznamy z kamier sa neskôr spracovali a vyhodnotili do grafov a tabuliek.

Pri prieskume boli sledované jednotlivé vstupy do križovatiek a smerovanie vozidiel na ploche križovatiek v 5-minútových intervaloch. Samostatne boli vyhodnotené všetky 15-minútové intervaly a na ich základe bola určená špičková hodinová intenzita pre celú križovatkou.

Pri sčítaní boli rozlišované nasledovné druhy vozidiel s prepočtovým koeficientom na jednotkové vozidlá v zmysle TP 16/102 :

- osobné vozidlá, označené skratkou **OA**, koeficient 1,0,
- motocykle a bicykle, označené skratkou **M+C**, koeficient 1,0,
- nákladné vozidlá, označené skratkou **NA**, koeficient 1,5,

- nákladné vozidlá s prívesom, resp. návesom, označené skratkou **NA+prív**, koeficient 2,5 (dĺžka nad 12 m),
- autobusy, označené skratkou **BUS**, koeficient 1,5.

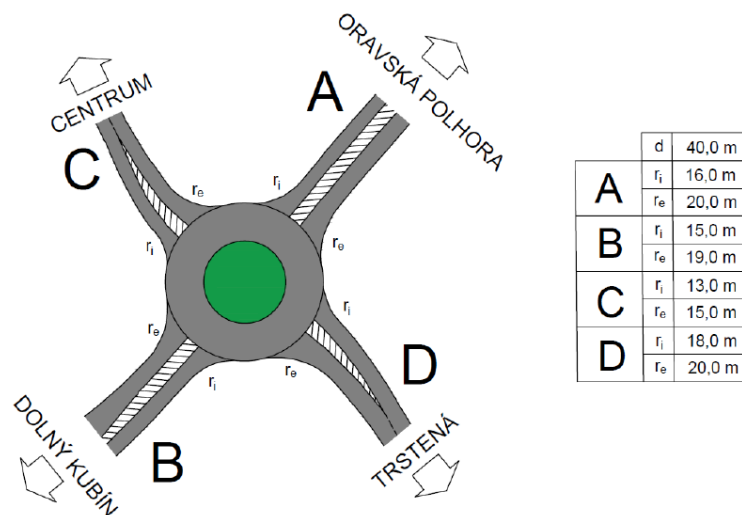
Na všetkých križovatkách boli merané aj intenzity chodcov na vybraných priechodoch pre chodcov nachádzajúcich sa na ramenách križovatiek.

Na základe smerového prieskumu na križovatkách boli vyhodnotené nasledovné údaje:

- **Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu.** Priebeh 15-minútových intenzít na križovatke počas doby prieskumu.
- **Hodinové rozdelenie intenzít.** Priebeh hodinových intenzít na križovatke počas doby prieskumu a priebeh hodinových intenzít podľa jednotlivých smerov a vstupov križovatky.
- **Skladba dopravného prúdu.** Zloženie dopravného prúdu počas trvania prieskumu a počas špičkovej hodiny.
- **Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia.** Smerovanie vozidiel po ploche križovatky počas špičkovej hodiny celej križovatky v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách. Uvedené je smerovanie dopravných prúdov počas rannej aj počas popoludňajšej špičkovej hodiny.
- **Kartogram intenzít v špičkovej hodine.**

### 3.2.1 OK1 – vyhodnotenie dopravného prieskumu.

Okružná križovatka OK1: cesta I/78 – Štefánikova – III/2273 je v súčasnosti okružná križovatka s jedným pruhom na okruhu, vstupoch a výstupoch. Usporiadanie križovatky je znázornené na Obr. 3.8.



Obr. 3.8 Schéma a parametre posudzovanej okružnej križovatky

Vyznačené sú sledované vstupy do križovatky s popisom smerov a usporiadaním radiácií pruhov:

- vstup A: cesta I/78, smer od Oravskej Lesnej (hlavná cesta),
- vstup B: cesta I/78, smer od DK (hlavná cesta),
- vstup C: ul. Štefánikova ul. (vedľajšia cesta),
- vstup D: cesta III/2273 (vedľajšia cesta).

Z výsledkov dopravného prieskumu boli stanovené základné charakteristiky:

### Ranná špička:

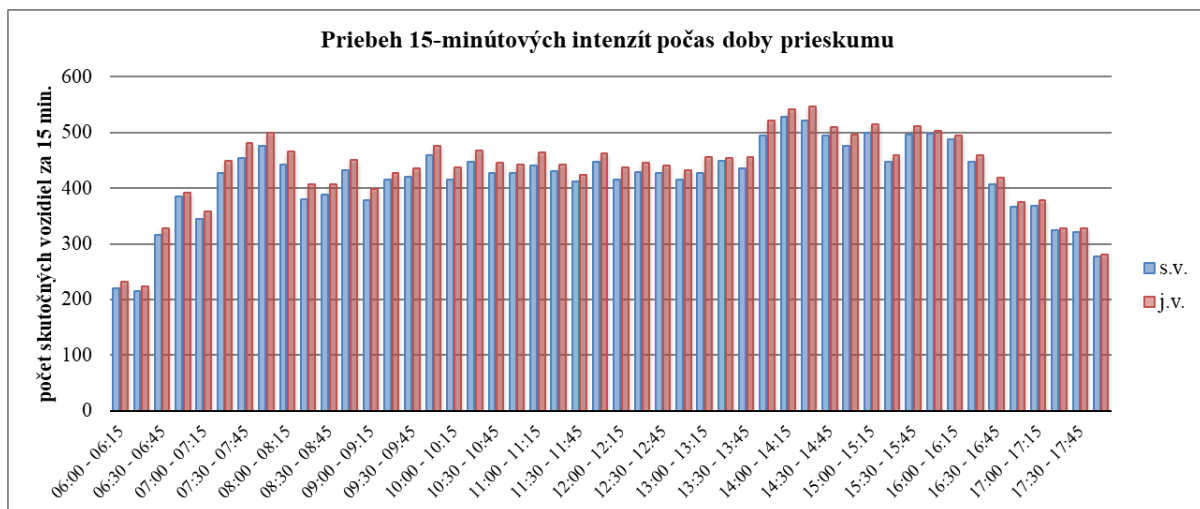
- špičková 15-minútová intenzita: **7:45 – 8:00 h – 476 sk.v/15 min (501 j.v./15 min)**,
- špičková hodinová intenzita: **7:15 – 8:15 h – 1 800 sk.v./h (1 898 j.v./h)**,
- najviac zaťažený vjazd: **A (cesta I/78) – 602 sk.v/h** počas špičkovej hodiny, čo predstavuje **33 %** z celkového dopravného zaťaženia križovatky.

### Popoludňajšia špička:

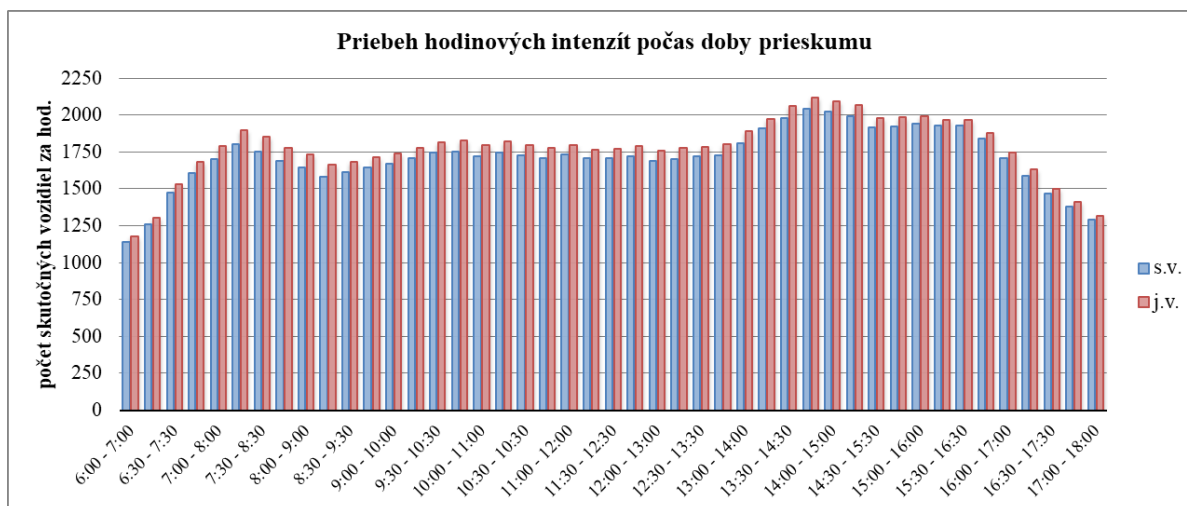
- špičková 15-minútová intenzita: **14:00 – 14:15 h – 529 sk.v/15 min (542 j.v./15 min)**,
- špičková hodinová intenzita: **13:45 – 14:45 h – 2041 sk.v./h (2 119 j.v./h)**,
- najviac zaťažený vjazd: **A (cesta I/78) – 763 sk.v/h** počas špičkovej hodiny, čo predstavuje **37 %** z celkového dopravného zaťaženia križovatky.

Počas prieskumu prešlo križovatkou celkovo 20 070 skutočných vozidiel za 12 h (20815,5 jednotkových vozidiel), čo predstavuje cca 24 100 voz/24h.

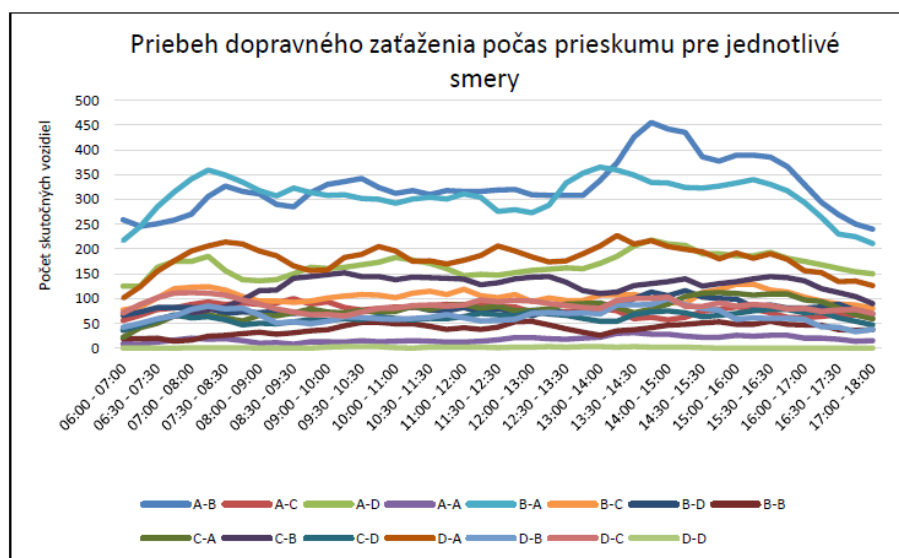
Až 95 % z celkovej dopravy tvoria osobné automobily. Nákladné automobily spolu s nákladnými automobilmi s prívesmi tvoria 3% a autobusy 2% dopravy. Grafické vyhodnotenie dopravného prieskumu je uvedené v nasledujúcej časti.



Obr. 3.9 Pribeh 15 – minútových intenzít počas celej doby prieskumu



Obr. 3.10 Priebeh hodinových intenzít počas celej doby prieskumu



Obr. 3.11 Priebeh hodinových intenzít na jednotlivých smeroch počas celej doby prieskumu

Tab. 3.2 Smerovanie dopravy na OK1 počas rannej špičkovej hodiny

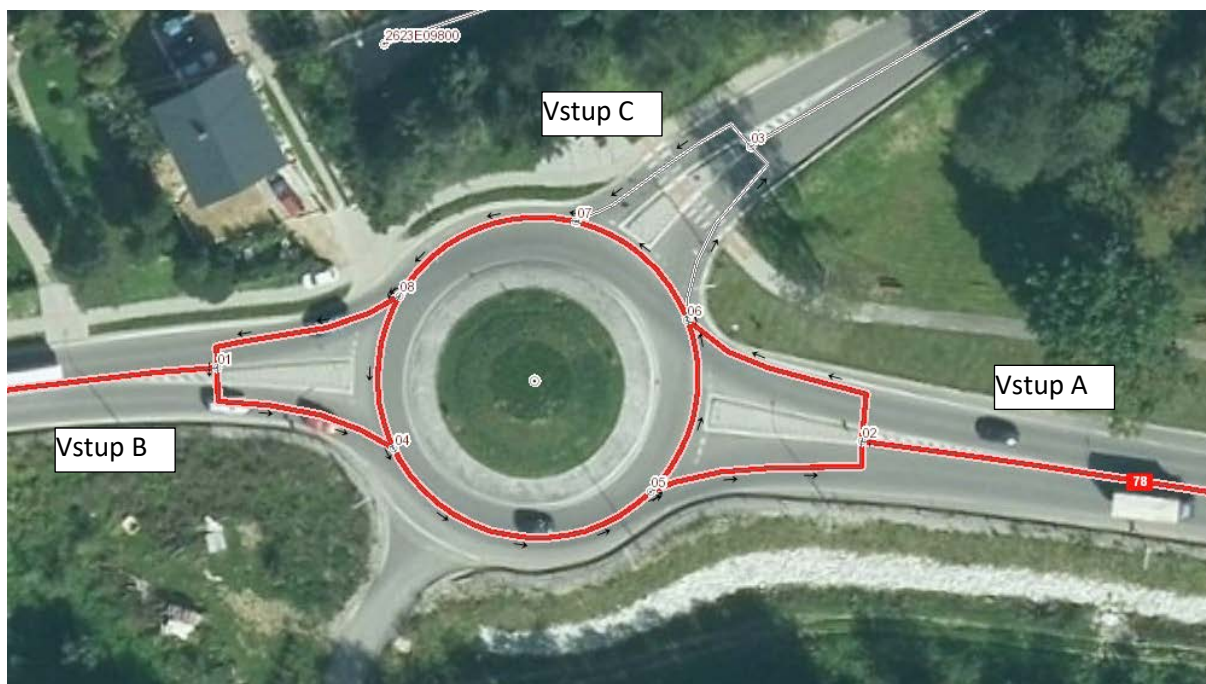
Vstup	Smer	OA	M+C	NA	NA + pr.	A	A klb.	% NA	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
Vstup A	A - A (obrat)	18	0	0	0	0	0	11%	18	18
	A - D (vľavo)	173	0	9	2	1	0	6%	185	193
	A - B (priamo)	272	0	13	9	12	0	0%	306	332
	A - C (vpravo)	93	0	0	0	0	0	0%	93	93
Vstup B	B - B (obrat)	24	0	0	0	0	0	0%	24	24
	B - C (vľavo)	117	0	0	0	7	0	6%	124	128
	B - A (priamo)	333	0	9	4	13	0	7%	359	376
	B - D (vpravo)	71	0	1	0	9	0	12%	81	86
Vstup C	C - C (obrat)	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	C - A (vľavo)	66	0	1	0	0	0	1%	67	68
	C - D (priamo)	62	0	0	1	0	0	2%	63	65
	C - B (vpravo)	71	0	0	0	6	0	8%	77	80
Vstup D	D - D (obrat)	1	0	0	0	0	0	0%	1	1
	D - B (vľavo)	73	0	0	1	11	0	14%	85	92
	D - C (priamo)	110	0	0	0	1	0	1%	111	112
	D - A (vpravo)	183	0	8	13	2	0	11%	206	231

Tab. 3.3 Smerovanie dopravy na OK1 počas popoludňajšej špičkovej hodiny

Vstup	Smer	OA	M+C	NA	NA + pr.	A	A klb.	% NA	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
Vstup A	A - A (obrat)	28	0	0	0	0	0	0%	28	28
	A - D (vľavo)	211	0	2	5	0	0	3%	218	227
	A - B (priamo)	411	0	7	6	31	0	10%	455	483
	A - C (vpravo)	62	0	0	0	0	0	0%	62	62
Vstup B	B - B (obrat)	41	0	0	0	0	0	0%	41	41
	B - C (vľavo)	101	0	0	0	0	0	0%	101	101
	B - A (priamo)	303	0	11	3	17	0	9%	334	353
	B - D (vpravo)	95	0	2	0	16	0	16%	113	122
Vstup C	C - C (obrat)	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	C - A (vľavo)	79	0	0	0	0	0	0%	79	79
	C - D (priamo)	73	0	0	0	0	0	0%	73	73
	C - B (vpravo)	129	0	0	0	1	0	1%	130	131
Vstup D	D - D (obrat)	2	0	0	0	0	0	0%	2	2
	D - B (vľavo)	79	0	0	0	9	0	10%	88	93
	D - C (priamo)	98	0	1	0	1	0	2%	100	101
	D - A (vpravo)	211	0	2	4	0	0	3%	217	224

### 3.2.2 OK2 – vyhodnotenie dopravného prieskumu.

Okružná križovatka OK2: cesta I/78 – Hviezdoslavova ulica je v súčasnosti okružná križovatka s jedným pruhom na okruhu, vstupoch a výstupoch. Usporiadanie križovatky je znázornené na Obr. 3.12.



Obr. 3.12 Schéma a parametre posudzovanej okružnej križovatky

Vyznačené sú sledované vstupy do križovatky s popisom smerov a usporiadaním radiacich pruhov:

- vstup A: cesta I/78, smer z NO (hlavná cesta),
- vstup B: cesta I/78, smer od DK (hlavná cesta),
- vstup C: ul. Hviezdoslavova ul. (vedľajšia cesta).

Z výsledkov dopravného prieskumu boli stanovené základné charakteristiky:

#### Ranná špička:

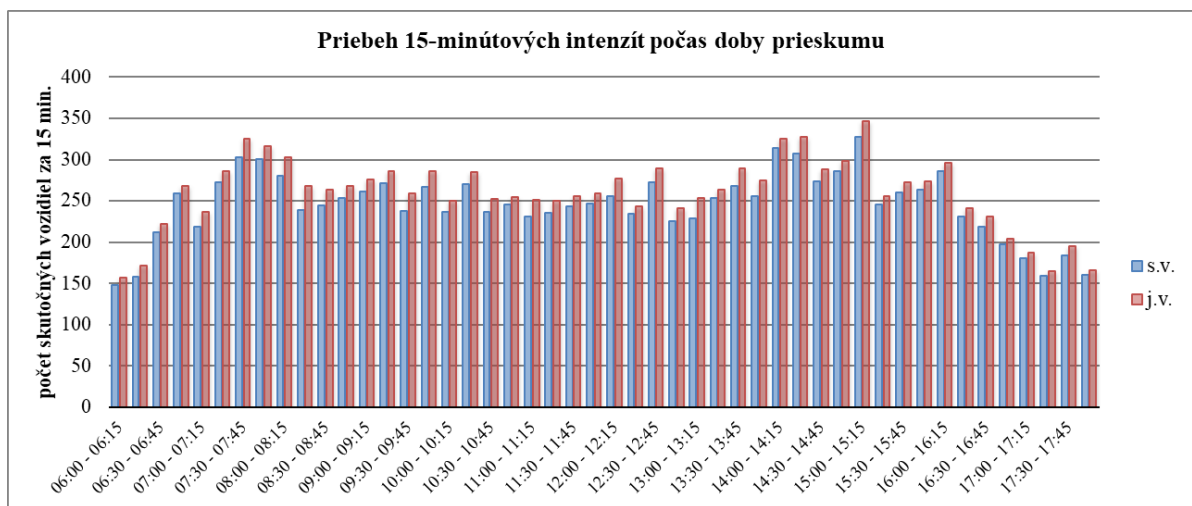
- špičková 15-minútová intenzita: **7:30 – 7:45 h – 303 sk.v/15 min (325 j.v./15 min)**,
- špičková hodinová intenzita: **7:15 – 8:15 h – 1 156 sk.v./h (1 230 j.v./h)**,
- najviac zaťažený vjazd: **B** (cesta I/78) – **604 sk.v/h** počas špičkovej hodiny, čo predstavuje **55 %** z celkového dopravného zaťaženia križovatky.

#### Popoludňajšia špička:

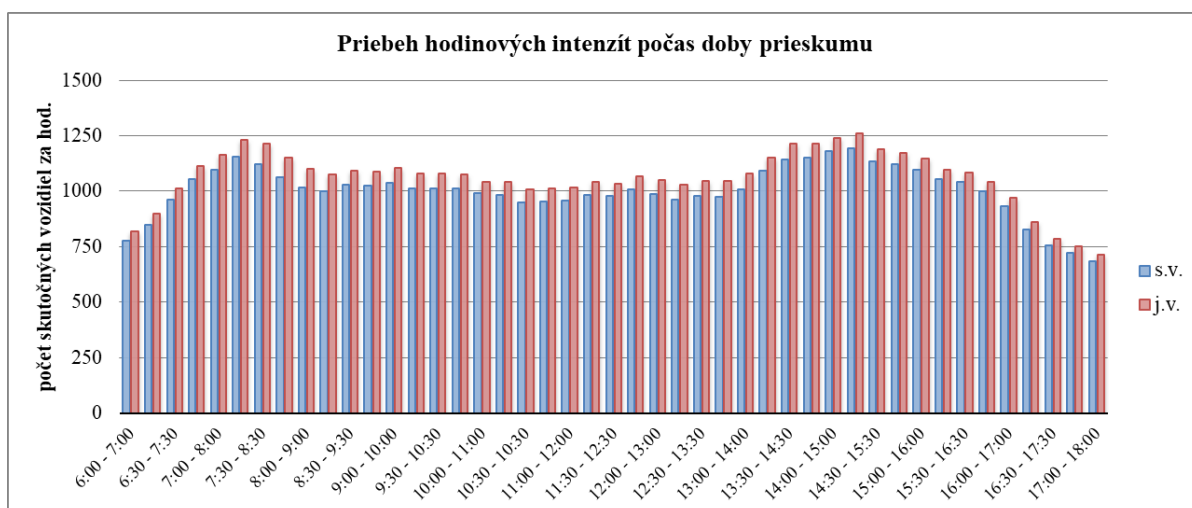
- špičková 15-minútová intenzita: **14:00 – 14:15 h – 314 sk.v/15 min (325 j.v./15 min)**,
- špičková hodinová intenzita: **14:15 – 15:15 h – 1 195 sk.v./h (1 260 j.v./h)**,
- najviac zaťažený vjazd: **A** (cesta I/78) – **523 sk.v/h** počas špičkovej hodiny, čo predstavuje **50 %** z celkového dopravného zaťaženia križovatky.

Počas prieskumu prešlo križovatkou celkovo 11 762 skutočných vozidiel za 12 h (12 452 jednotkových vozidiel), čo predstavuje cca 14 100 voz/24h.

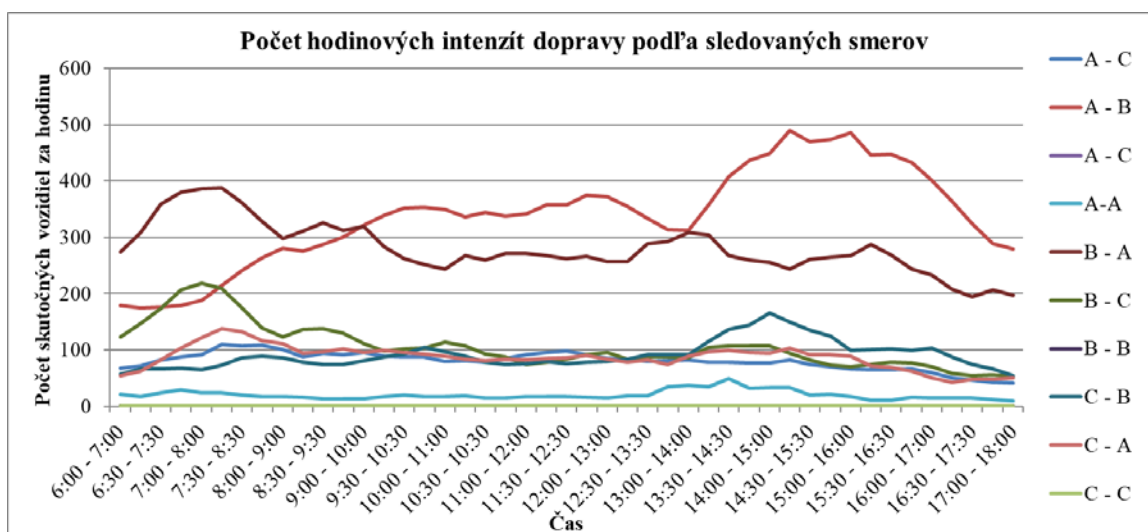
Až 91 % z celkovej dopravy tvoria osobné automobily. Nákladné automobily spolu s nákladnými automobilmi s prívesmi tvoria 7% a autobusy 1% dopravy. Grafické vyhodnotenie dopravného prieskumu je uvedené v nasledujúcej časti.



Obr. 3.13 Priebeh 15 – minútových intenzít počas celej doby prieskumu



Obr. 3.14 Priebeh hodinových intenzít počas celej doby prieskumu



Obr. 3.15 Priebeh hodinových intenzít na jednotlivých smeroch počas celej doby prieskumu



Tab. 3.4 Smerovanie dopravy na OK2 počas rannej špičkovej hodiny

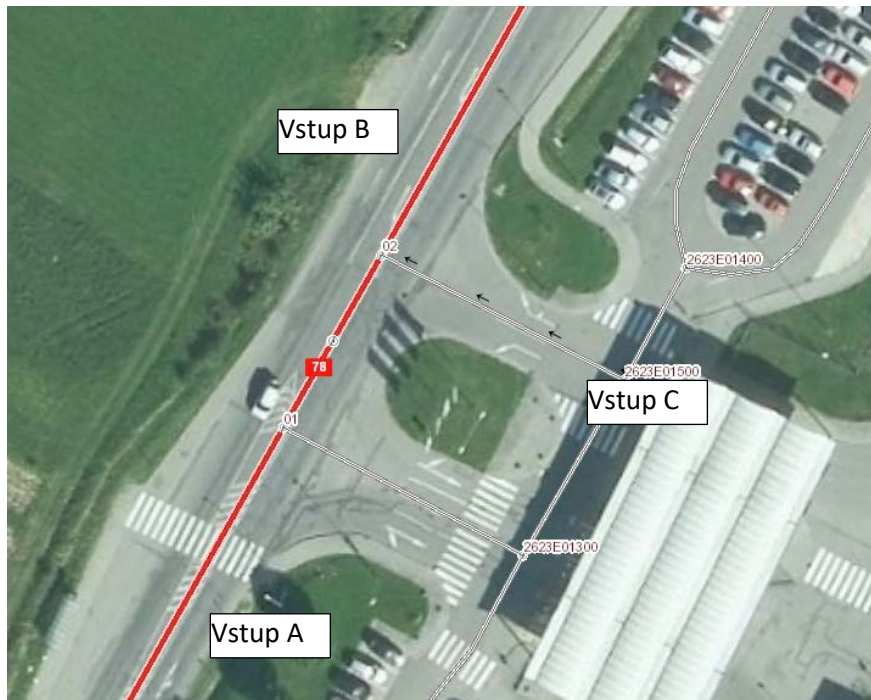
Vstup	Smer	OA	M+C	NA	NA + pr.	A	A- kĺb.	%NA	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
vstup A	A-B	185	0	19	10	0	0	14%	214	239
	A-C	101	0	4	0	5	0	8%	110	115
	A-D	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	A-A	3	0	0	0	21	0	88%	24	35
	SPOLU	289	0	23	10	26	0	17%	348	388
<b>výstup A</b>		478	0	25	9	14	0	9%	526	559
<b>Profil A</b>		767	0	48	19	40	0	12%	874	947
vstup B	B-A	343	0	25	9	11	0	12%	388	420
	B-C	207	0	2	0	0	0	1%	209	210
	B-D	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	B-B	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	SPOLU	550	0	27	9	11	0	8%	597	630
<b>výstup B</b>		257	0	20	10	0	0	10%	287	312
<b>Profil B</b>		807	0	47	19	11	0	9%	884	942
vstup C	C-A	135	0	0	0	3	0	2%	138	140
	C-B	72	0	1	0	0	0	1%	73	74
	C-D	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	C-C	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	SPOLU	207	0	1	0	3	0	2%	211	213
<b>výstup C</b>		308	0	6	0	5	0	3%	319	325
<b>Profil C</b>		515	0	7	0	8	0	3%	530	538

Tab. 3.5 Smerovanie dopravy na OK2 počas popoludňajšej špičkovej hodiny

Vstup	Smer	OA	M+C	NA	NA + pr.	A	A- kĺb.	%NA	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
vstup A	A-B	455	0	19	9	6	0	7%	489	515
	A-C	79	0	3	0	0	0	4%	82	84
	A-D	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	A-A	5	0	0	0	29	0	85%	34	49
	SPOLU	539	0	22	9	35	0	11%	605	647
<b>výstup A</b>		324	0	19	5	32	0	15%	380	413
<b>Profil A</b>		863	0	41	14	67	0	12%	985	1060
vstup B	B-A	220	0	15	5	3	0	9%	243	260
	B-C	89	0	5	0	0	0	5%	94	97
	B-D	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	B-B	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	SPOLU	309	0	20	5	3	0	8%	337	356
<b>výstup B</b>		601	0	23	9	6	0	6%	639	667
<b>Profil B</b>		910	0	43	14	9	0	7%	976	1023
vstup C	C-A	99	0	4	0	0	0	4%	103	105
	C-B	146	0	4	0	0	0	3%	150	152
	C-D	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	C-C	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	SPOLU	245	0	8	0	0	0	3%	253	257
<b>výstup C</b>		168	0	8	0	0	0	5%	176	180
<b>Profil C</b>		413	0	16	0	0	0	4%	429	437

### 3.2.3 K3 – vyhodnotenie dopravného prieskumu.

Križovatka K3: cesta I/78 – vjazd/výjazd z areálu Nový Punch je v súčasnosti riešená ako neriadená styková križovatka so samostatným pruhom pre ľavé odbočenie z hlavnej cesty. Usporiadanie križovatky je znázornené na Obr. 3.16.



Obr. 3.16 Schéma a parametre posudzovanej okružnej križovatky

Vyznačené sú sledované vstupy do križovatky s popisom smerov a usporiadaním radiacich pruhov:

- vstup A: cesta I/78, smer z NO (hlavná cesta),
- vstup B: cesta I/78, smer od obce Zubrohlava (hlavná cesta),
- vstup C: ul. Nový Punch (vedľajšia cesta) V križovatke nebol zaznamenaný smer C- B.

Z výsledkov dopravného prieskumu boli stanovené základné charakteristiky:

#### Ranná špička:

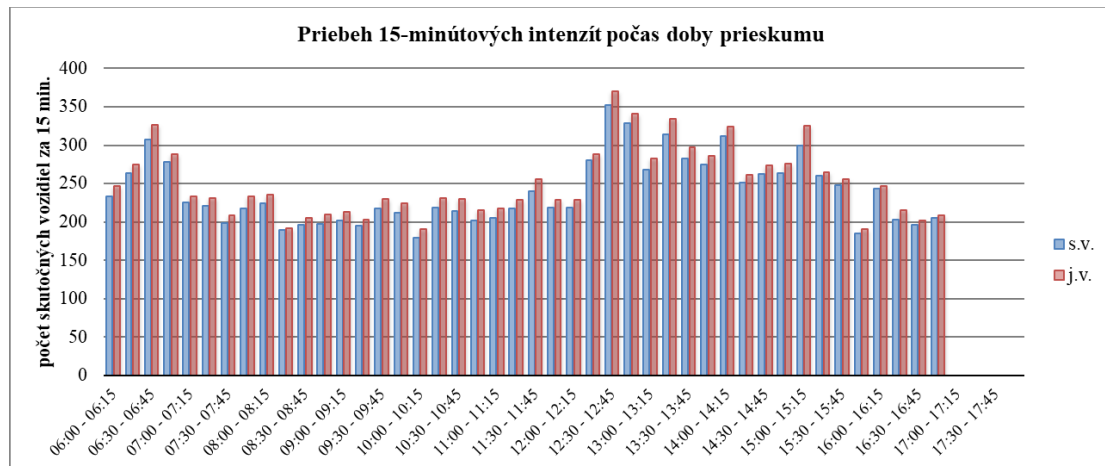
- špičková 15-minútová intenzita: **6:30 – 6:45 h – 307 sk.v/15 min (326,5 j.v./15 min)**,
- špičková hodinová intenzita: **7:00 – 8:00 h – 1 082 sk.v./h (1 136 j.v./h)**,
- najviac zaťažený vjazd: **B** (cesta I/78) – **445 sk.v/h** počas špičkovej hodiny, čo predstavuje **52 %** z celkového dopravného zaťaženia križovatky.

#### Popoludňajšia špička:

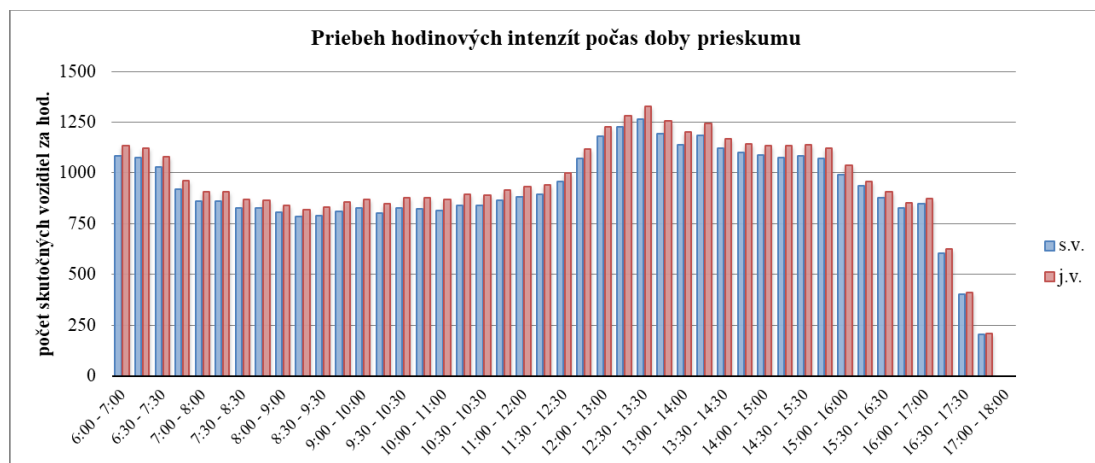
- špičková 15-minútová intenzita: **12:30 – 12:45 h – 352 sk.v/15 min (370 j.v./15 min)**,
- špičková hodinová intenzita: **12:30 – 13:30 h – 1 265 sk.v./h (1 328 j.v./h)**,
- najviac zaťažený vjazd: **A** (cesta I/78) – **536 sk.v/h** počas špičkovej hodiny, čo predstavuje **61 %** z celkového dopravného zaťaženia križovatky.

Počas prieskumu prešlo križovatkou celkovo 10 520 skutočných vozidiel za 12 h (11 025 jednotkových vozidiel), čo predstavuje cca 14 500 voz/24h.

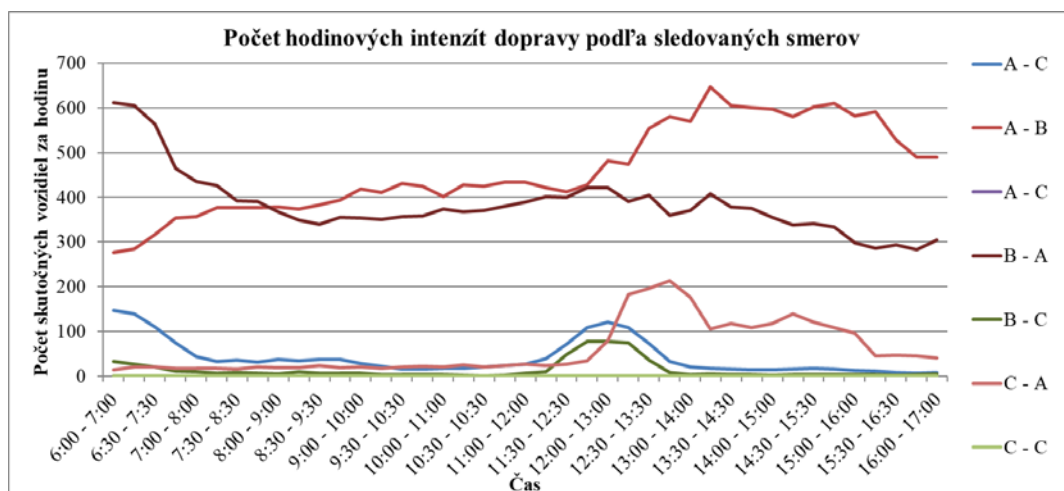
Až 93 % z celkovej dopravy tvoria osobné automobily. Nákladné automobily spolu s nákladnými automobilmi s príviesmi tvoria 5% a autobusy 1% dopravy. Grafické vyhodnotenie dopravného prieskumu je uvedené v nasledujúcej časti.



Obr. 3.17 Priebeh 15 – minútových intenzít počas celej doby prieskumu



Obr. 3.18 Priebeh hodinových intenzít počas celej doby prieskumu



Obr. 3.19 Priebeh hodinových intenzít na jednotlivých smeroch počas celej doby prieskumu

Tab. 3.6 Smerovanie dopravy na K3 počas rannej špičkovej hodiny

Vstup	Smer	OA	M+C	NA	NA + pr.	A	A- kĺb.	%NA	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
vstup A	A-B	256	0	13	5	3	0	8%	277	293
	A-C	134	3	4	6	0	0	7%	147	158
	A-D	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	A-A	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	SPOLU	390	3	17	11	3	0	7%	424	451
<b>výstup A</b>		586	2	14	8	15	0	6%	625	652
<b>Profil A</b>		976	5	31	19	18	0	6%	1049	1102
vstup B	B-A	581	2	11	6	11	0	5%	611	631
	B-C	31	0	2	0	0	0	6%	33	34
	B-D	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	B-B	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	SPOLU	612	2	13	6	11	0	5%	644	665
<b>výstup B</b>		256	0	13	5	3	0	8%	277	293
<b>Profil B</b>		868	2	26	11	14	0	6%	921	958
vstup C	C-A	5	0	3	2	4	0	64%	14	21
	C-B	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	C-D	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	C-C	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	SPOLU	5	0	3	2	4	0	64%	14	21
<b>výstup C</b>		165	3	6	6	0	0	7%	180	192
<b>Profil C</b>		170	3	9	8	4	0	11%	194	213

Tab. 3.7 Smerovanie dopravy na K3 počas popoludňajšej špičkovej hodiny

Vstup	Smer	OA	M+C	NA	NA + pr.	A	A- kĺb.	%NA	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
vstup A	A-B	516	2	17	3	16	0	6%	554	575
	A-C	54	3	1	4	11	0	22%	73	85
	A-D	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	A-A	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	SPOLU	570	5	18	7	27	0	8%	627	660
<b>výstup A</b>		544	4	24	5	23	0	9%	600	631
<b>Profil A</b>		1114	9	42	12	50	0	8%	1227	1291
vstup B	B-A	366	0	23	3	12	0	9%	404	426
	B-C	34	0	0	0	2	0	6%	36	37
	B-D	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	B-B	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	SPOLU	400	0	23	3	14	0	9%	440	463
<b>výstup B</b>		516	2	17	3	16	0	6%	554	575
<b>Profil B</b>		916	2	40	6	30	0	8%	994	1038
vstup C	C-A	178	4	1	2	11	0	7%	196	205
	C-B	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	C-D	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	C-C	0	0	0	0	0	0	0%	0	0
	SPOLU	178	4	1	2	11	0	7%	196	205
<b>výstup C</b>		88	3	1	4	13	0	17%	109	122
<b>Profil C</b>		266	7	2	6	24	0	10%	305	327

### 3.3 Hromadná doprava osôb

#### 3.3.1 Analýza dopytu po službách MHD v meste

Medzi najvýznamnejšie determinanty dopytu patrí samotný potenciál dopytu vyjadrený počtom a štruktúrou obyvateľstva a štruktúrou osídlenia. Dopyt po doprave je dopytom odvodeným a vyplýva z dopytu primárneho súvisiaceho s dôvodmi a účelom samotného premiestnenia.

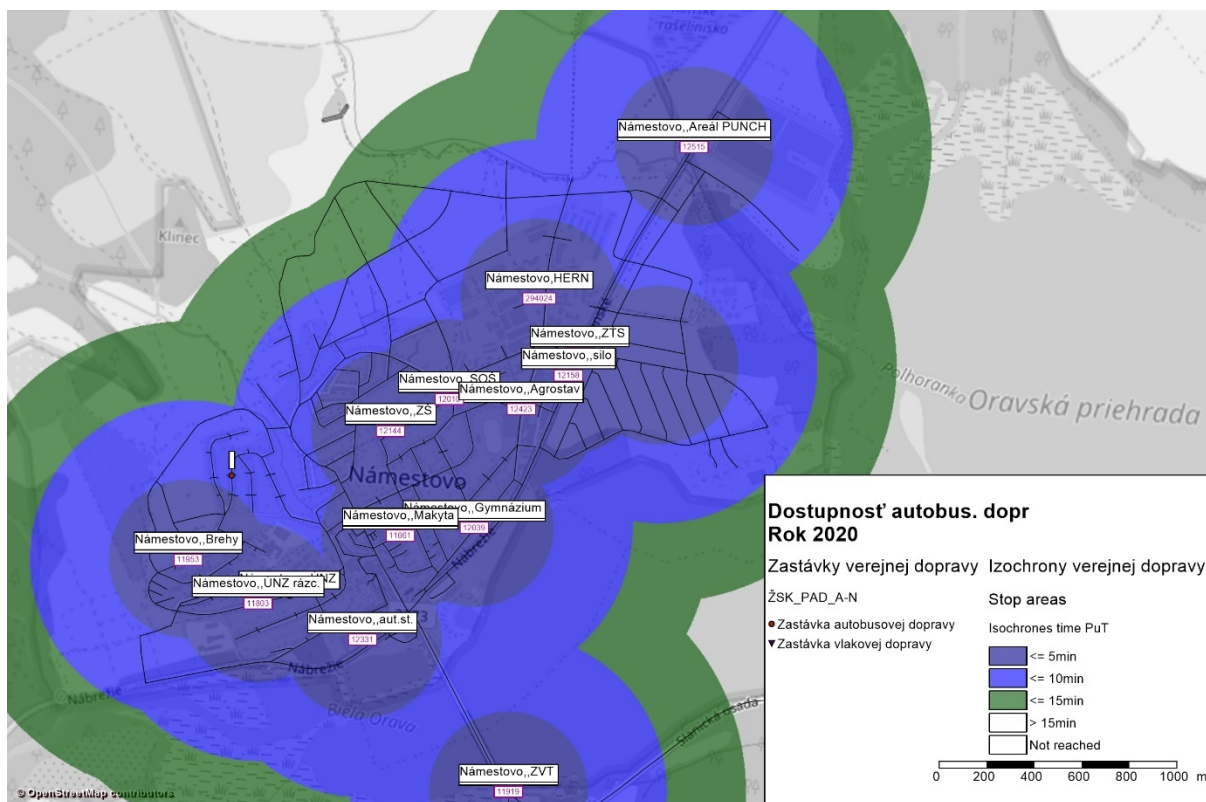
Medzi najvýznamnejšie determinanty dopytu po verejnej osobnej doprave patrí okrem už spomínaného potenciálu aj cena cestovného pre dopytované dopravné služby, príjmy obyvateľstva, vybavenosť obyvateľstva osobnými automobilmi, kvalita poskytovaných dopravných služieb, rozsah ponuky dopravných služieb vyjadrený časovou a priestorovou dostupnosťou, dostupnosť substitučných dopravných služieb a ich cena, ako aj prepravné zvyklosti cestujúcich.

Mesto Námestovo je jedným z mála okresných miest v ŽSK, ktoré nemá zavedenú pravidelnú MHD. Jedna linka prímestskej dopravy prechádza mestom a spája obytné zóny s priemyselnou časťou. Z údajov prevádzkovateľa vyplýva, že počet prepravených cestujúcich sa pohybuje približne 4000 denne. Uvedený priemerný denný počet nástupov a výstupov je 8171, z toho 4105 nástupov a 4066 výstupov. Treba však poznamenať, že 77 % podiel má obsadenosť zastávky Autobusová stanica, z toho 85 % v nástupoch a 68 % na výstupoch. Druhou najviac frekventovanou zastávkou je Areál Punch so 6% podielom, treťou Silo s 3% podielom. Uvedená linka zabezpečuje dostupnosť menej ako 10 minút pre všetkých obyvateľov mesta (Obr. 3.20). Z údajov o počtoch cestujúcich vyplýva, že hromadná doprava obsluhuje predovšetkým okolité obce a obsluha priemyselnej zóny. Doprava obyvateľov v rámci mesta je minimálna. Podrobné počty prepravovaných osôb sú uvedené v Tab. 3.8.

Tab. 3.8 Počty cestujúcich na linke, prechádzajúcej mestom

Zastávky (podľa cest. poriadku)	Zastávky - (2017, ŽSK)	ID	Nástupy	Výstupy
	Námestovo, ZVT	8347	16	30
Námestovo, HERN	Námestovo, ZŤS	9194	47	95
Námestovo, ZŠ.	Námestovo, ZŠ	9193	9	55
Námestovo, ÚNZ rázc.	Námestovo, ÚNZ rázc.	9191	25	16
	Námestovo, ÚNZ	9190	0	154
Námestovo, SOŠ	Námestovo, SOŠ	21998	0	23
	Námestovo, silo	9189	132	152
Námestovo, rešt. Dolina	Námestovo, rešt. Dolina	9187	1	1
Námestovo, Makyta	Námestovo, Makyta	9184	15	156
Námestovo, Gymnázium	Námestovo, Gymnázium	21997	92	367
Námestovo, Brehy	Námestovo, Brehy	9182	17	19
Námestovo, aut.st.	Námestovo, aut.st.	8348	3504	2768
Námestovo, Areál PUNCH	Námestovo, Areál PUNCH	9192	246	228
Námestovo, Agrostav	Námestovo, Agrostav	9181	1	2
	Námestie Franza Liszta		0	0
	Nálepkovo-Peklisko		0	0
Námestovo, MŠ 9*				
		Spolu	4105	4066

\*zastávka neuvedená v zozname podľa ŽSK



Obr. 3.20 Dostupnosť autobusovej dopravy v meste

Mesto nemá žiaden priemyselný podnik s počtom zamestnancov nad 1 000, priemerný evidovaný počet zamestnancov v celom okrese je cca 7 000. V meste je jedno gymnázium s podielom 8,5% žiakov ŽSK. Najvzdialenejší prístup do priemyselnej zóny ako zdroja zamestnanosti v meste je 2,5 km, čo predstavuje cca 30 minút pešej chôdze. Z uvedeného je zrejmé, že mesto Námestovo môžeme zaradiť medzi tzv. pešie mestá, v ktorých je cieľom v deľbe prepravnej práce preferovať nemotorovú dopravu.

### 3.3.2 Analýza dopytu po prímestskej autobusovej doprave v ŽSK – Námestovo

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

Analýza dopytu mesta Námestovo bola spracovaná na základe údajov prevádzkovateľa prímestskej dopravy a výsledkov Plánu dopravnej obslužnosti ŽSK. V rámci okresu sa denne pohybuje 7 181 osôb, saldo dochádzka - odchádzka do iných okresov SR je 5 639 osôb, z toho je 2 660 osôb iné okresy ŽSK a 2 979 okresy mimo ŽSK. Zahraničné saldo je 2 015 osôb. Podrobné údaje sú uvedené v Tab. 3.9.

Tab. 3.9 Saldo dochádzka – odchádzka mesto Námestovo

Saldo Dochádzka - Odchádzka	Okres Námestovo		
Pohyb osoby v rámci okresu	4 973	2 208	7 181
Saldo osoby do iných okresov SR	-2 826	-2 813	-5 639
z toho okresy ŽSK	-1 033	-1 627	-2 660
z toho mimo ŽSK iné okresy	-1 793	-1 186	-2 979
Saldo osoby zahraničie	-1 873	-142	-2 015
Saldo osoby mimo okres spolu	-4 699	-2 955	-7 654
$I_d = \text{Doch/Odch}$	0,16	0,10	0,14

Zdroj: [26]

Prímestská doprava zabezpečuje napojenie záujmových obcí na mesto, obslužené sú obce Lokca, Oravská Lesná, Oravský Podzámok, Vaňovka, Mútne, Dušov, Nová Bystrica, Novoť, Rabča, Oravská Polhora, Sihelné, Rabčice, Klin, Tvrdošín, Trstená, Nižná, Bobrov, Zákamenné, Lomná, Beňadovo, Mútne, Oravské Veselé, Oravice, Podbiel, Vitanová, Suchá Hora (Tab. 3.10).

Doprava osôb mimo región mesta zabezpečujú diaľkové autobusové linky, smerujúce do miest Dolný Kubín, Ružomberok, Banská Bystrica, Zvolen, Trstená, Kraľovany, Terchová, Martin, Žilina.

Nedostatkom je absencia priameho prepojenie s Kysuckým regiónom, ktoré je možné len cez Žilinu.

Tab. 3.10 Linky prímestskej dopravy

ČÍSLO	LINKOVÝ CESTOVNÝ PORIADOK
503 402	Dolný Kubín – Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen
503 404	Dolný Kubín – Lokca – Oravská Lesná
503 405	Dolný Kubín – Oravský Podzámok – Vaňovka
503 419	Istebné – Dolný Kubín – Oravský Podzámok – Námestovo
503 420	Dolný Kubín – Lokca – Mútne, Dušov
507 402	Námestovo – Oravská Lesná – Nová Bystrica – Žilina
507 403	Námestovo – Lokca – Novoť
507 405	Námestovo – Rabča – Oravská Polhora
507 407	Námestovo – Rabča – Sihelné
507 408	Námestovo – Rabča – Rabčice
507 409	Námestovo – Klin
507 410	Námestovo – Tvrdošín – Trstená
507 411	Námestovo – Tvrdošín – Nižná
507 412	Námestovo – Bobrov
507 413	Námestovo – Oravský Podzámok – Dolný Kubín – Kraľovany
507 414	Námestovo – Lokca – Oravská Lesná

507 415	Novoť – Zákamenné – Oravská Lesná
507 416	Námestovo – Lokca – Lomná
507 417	Námestovo – Beňadovo – Mútne, Dušov
507 418	Námestovo – Oravské Veselé
507 419	Námestovo – Mútne
507 420	Námestovo – Námestovo, Brehy – Námestovo, PUNCH – Námestovo, AWS
510 402	Trstená – Námestovo/Nižná – Dolný Kubín – Kraľovany/Terchová – Martin – Žilina
510 403	Nižná – Trstená – Oravice
510 410	Trstená – Námestovo/Nižná – Dolný Kubín – Ružomberok
510 412	Podbiel – Trstená – Vitanová – Suchá Hora

### 3.4 Štatistické zisťovanie nákladnej dopravy

Za účelom definovania intenzít nákladnej dopravy v meste boli údaje z dopravných prieskumov doplnené o údaje z mýtného systému. Údaje poskytla pre potreby SUDRM ŽSK NDS, a.s. Obsahovali dáta o pohybe nákladných vozidiel v mesiaci október 2018. Vyhodnotený údaje obsahovali smerovanie vozidiel v regióne a rozdelenie nákladnej dopravy na jednotlivé druhy podľa smerovania voči mestu Námestovo. Z vyhodnotených dát bol určený podiel dopravy zdrojovej, cieľovej a tranzitnej. Získané výsledky sú uvedené v Tab. 3.11. Podrobné údaje o zložení dopravného prúdu ťažkých vozidiel sú v Tab. 3.12. Získané údaje boli použité pri kalibrácii dopravného modelu mesta.

Tab. 3.11 Údaje z mýtného systému pre mesto Námestovo

<i>Cesta</i>	VUC	Vstup
<i>I/78</i>	078-009	0
<i>I/78</i>	078-010	1
<i>MESAČNÉ PREJAZDY</i>		
<i>SEGMENT IN/OUT</i>	078-009	078-010
<i>078-009</i>	1 286	5 260
<i>078-010</i>	3 293	1 177
<i>PRIEMERNÉ TÝŽDENNÉ PREJAZDY</i>		
<i>SEGMENT IN/OUT</i>	078-009	078-010
<i>078-009</i>	291	1 188
<i>078-010</i>	744	266
<i>PRIEMERNÉ DENNÉ PREJAZDY</i>		
<i>SEGMENT IN/OUT</i>	078-009	078-010
<i>078-009</i>	42	170
<i>078-010</i>	107	38



Tab. 3.12 Údaje z mýtného systému pre mesto Námestovo – členenie podľa druhu vozidla

Mýtny úsek		Druh	Intenzita [voz/mes.]
078-009	Oravská Jasenica - Námestovo-juh	Autobus 12t a viac	3 774
078-009	Oravská Jasenica - Námestovo-juh	Autobus 3.5t – 12t	109
078-009	Oravská Jasenica - Námestovo-juh	Nákladné vozidlo 12t a viac	4 609
078-009	Oravská Jasenica - Námestovo-juh	Nákladné vozidlo 3.5t – 12t	2 569
078-009	Námestovo-juh - Oravská Jasenica	Autobus 12t a viac	1 623
078-009	Námestovo-juh - Oravská Jasenica	Autobus 3.5t – 12t	83
078-009	Námestovo-juh - Oravská Jasenica	Nákladné vozidlo 12t a viac	3 204
078-009	Námestovo-juh - Oravská Jasenica	Nákladné vozidlo 3.5t – 12t	1 720
078-010	Námestovo-sever - (MK, I/78)	Autobus 12t a viac	3 125
078-010	Námestovo-sever - (MK, I/78)	Autobus 3.5t – 12t	105
078-010	Námestovo-sever - (MK, I/78)	Nákladné vozidlo 12t a viac	3 700
078-010	Námestovo-sever - (MK, I/78)	Nákladné vozidlo 3.5t – 12t	1 871
078-010	(MK, I/78) - Námestovo-sever	Autobus 12t a viac	3 092
078-010	(MK, I/78) - Námestovo-sever	Autobus 3.5t – 12t	101
078-010	(MK, I/78) - Námestovo-sever	Nákladné vozidlo 12t a viac	3 667
078-010	(MK, I/78) - Námestovo-sever	Nákladné vozidlo 3.5t – 12t	1 855

### 3.5 Prieskum statickej automobilovej dopravy

Súčasný stav parkovacích kapacít v centre mesta a na sídliskách bol analyzovaný podrobným dopravným prieskumom. Prieskum bol vykonávaný v období začínajúcich pandemických opatrení, 29.3. a 30.3.2020, kedy už bol predpoklad vysokej obsaditeľnosti najmä odstavných miest. Pre overenie stavu najmä v MČ Stred bol prieskum parkovania pozdĺž komunikácií doplnený v marci 2021. Celkovo bolo zistených prieskumom v meste a jeho mestských častiach 1 413 odstavných miest (z toho 294 garáží a hromadných garáží) a 2 198 parkovacích miest (z toho 1 374 na parkovacích plochách). Spolu je to 3 611 státí pre vozidlá, vrátane garážových miest, pokiaľ by sa všetky využívali skutočne na parkovanie vozidiel. Podklady z tohto prieskumu slúžili ako vstup do ďalších výpočtov.

Jedným z východiskových podkladov pre návrh koncepcie statickej dopravy sú predpoklady demografického a urbanistického rozvoja mesta. Výstavba nových centier vybavenosti, hypermarketov v súčasnej mestskej zástavbe a nových obytných súborov na súčasnej periférii mesta, ako aj zvýšenie počtu pracovných miest, čo vyvolá potrebu nových parkovacích plôch.

V predmetnej norme STN 736110/Z2:2015 sa potrebný počet odstavných a parkovacích stojísk vypočítava podľa článku 16.3.10. Pre potreby posúdenia súčasného stavu boli použité základné ukazovatele z tabuľky 20 STN 73 6110/Z2.

Nakoľko v tejto časti štúdie riešime problematiku odstavných stojísk pre dlhodobé parkovanie vozidiel na sídliskách a v mieste bytových domov v meste, budeme pri určovaní potrebného počtu OM vychádzať z rozlohy bytov nasledovne:

do 60 m <sup>2</sup>	1 stojisko/byt	max. 2i byt
60 - 90 m <sup>2</sup>	1,5 st./byt	max. 3i byt
nad 90 m <sup>2</sup>	2 st. / byt	

## Údaje o počte a veľkosti bytov v jednotlivých MČ poskytol spracovateľom MÚ Námestovo.

Výpočet požiadaviek na potrebu odstavných miest vychádzal z pasportizácie skutočného počtu odstavných stojísk na sídliskách resp. v mestských častiach v rámci prieskumov statickej dopravy (rok 2020, 2021).

### Počet parkovacích miest a odstavných státí v meste

V Tab. 3.13 je uvedený sumárny počet parkovacích a odstavných miest zistených prieskumom.

Tab. 3.13 Počet parkovacích a odstavných státí – zistených prieskumom (2020)

<i>zóna</i>	<i>OM</i>	<i>PM</i>	<i>G</i>	<i>RG</i>	<i>P</i>	<i>Σ OM+G+RG</i>	<i>Σ PM+P</i>
<b>1 Stred</b>	337	394	32	0	446	369	840
2 Čerchle	0	0	0	64	0	64	0
<b>4 Brehy</b>	648	0	19	138	8	805	8
5 Pod brehmi	74	0	0	0	25	74	25
<b>6 Štadión</b>	60	430	20	21	0	101	430
7 Priem. zóna	0	0	0	0	402	0	402
10 Nábřežie	0	0	0	0	343	0	343
12 Nový Punch	0	0	0	0	150	0	150
	<b>1119</b>	<b>824</b>	<b>71</b>	<b>223</b>	<b>1374</b>	<b>1413</b>	<b>2198</b>

Pozn.: *OM* – odstavné miesto, *PM* – parkovacie miesto, *G* – garáž, *RG* – radová garáž,  
*P* – parkovacie miesta na vyznačenom spolplatnenom alebo nespolplatnenom parkovisku

### Kapacita parkovacích plôch v mestských častiach

Podmienky pre riešenie statickej dopravy v ostatných MČ možno charakterizovať nasledovne:

- problémy s parkovaním v miestach občianskej vybavenosti,
- nedostatok odstavných miest v obytných štvrtiach (sídliskách),
- neestetické individuálne radové garáže s nízkym stupňom využitia plochy na sídliskách.

Jedným z východiskových podkladov pre návrh koncepcie statickej dopravy sú predpoklady demografického a urbanistického rozvoja mesta a výstavba nových centier vybavenosti, hypermarketov v súčasnej mestskej zástavbe, ako aj doplnenie nových obytných súborov na jednotlivých sídliskách, čo prináša potrebu dobudovania nových parkovacích plôch.

Pre potreby posúdenia súčasného stavu boli použité základné ukazovatele z tabuľky 20 STN 73 6110/Z2:2015 (platnej od februára 2015). Táto zmena upravuje podmienky pre výpočet odstavných stojísk v mestských častiach podľa výmery bytov HBV.

Výpočet požiadaviek na odstavné miesta vychádza z pasportizácie skutočného počtu parkovacích stojísk na sídliskách resp. mestských častiach v rámci prieskumov statickej dopravy (rok 2020). Ťažisková časť posúdenia vychádza z počtu bytových jednotiek a ich plochy. Tieto údaje boli spracovateľom UGD poskytnuté správcami bytového fondu v Námestove. Nároky na parkovacie miesta posudzované neboli pre nedostatok podkladov.

V nasledujúcich tabuľkách je uvedený prepočet potrebného počtu odstavných plôch pre súčasný stav (obdobie roku 2020) podľa zistených údajov o počte bytov a ich podlahovej plochy v zónach a

okrskoch s hromadnou bytovou výstavbou (HBV). Sledované boli zóny resp. dopravné okrsky: 1 Stred, 4 Brehy a 6 Štadión. V okrsku 10 Nábřežie sa nachádzajú len 4 bytové jednotky.

Tab. 3.14 Posúdenie potreby odstavných miest – súčasný stav (2020), podľa počtu bytov v mestských častiach

<b>byty</b>	<b>do 60</b>	<b>60-90</b>	<b>nad 90</b>	spolu	<b>potreba</b>	<b>rozdiel</b>
				byty	<b>OM</b>	OM+G+RG
1- Stred	292	461	39	<b>792</b>	1062	693
4 - Brehy	203	610	15	<b>828</b>	1148	343
6 - Štadión	37	35	2	<b>74</b>	94	-8
10 - Nábřežie	0	2	2	<b>4</b>	7	7
	<b>532</b>	<b>1108</b>	<b>58</b>	<b>1698</b>	<b>2310</b>	1035

Pozn.: rozdiel celkovo – sú započítané všetky parkovacie státa – odstavné a parkovacie miesta aj garáže

Tab. 3.15 Celkové rozdelenie

<b>spolu</b>	<b>3611</b>	% rozdelenie
G+RG	294	8,14
PM	824	22,82
P plochy	1374	38,05
OM	1119	30,99

Celkovo v týchto dopravných okrskoch bolo zistených 1119 odstavných státí. Podľa súčasnej HBV je potreba 2310 odstavných miest. Z toho vyplýva, že v súčasnej dobe je rozdiel, resp. nedostatok miest pre odstavovanie vozidiel v počte 1035 státí. Výrazný nedostatok OM je v MČ Stred a Brehy, kde je najvyššia zastavanosť HBV. V celej časti Centrum (dopravný okrskok Stred) je povolené parkovať pozdĺž komunikácie.

### **Dotazníkový prieskum**

Dotazníkový prieskum je základným nástrojom a súčasťou dopravného plánovania. V SR nie sú schválené žiadne oficiálne metodiky, ktoré by definovali jeho rozsah a požadovaný vecný obsah. Dotazník bol cielený ako informačný nástroj pre obyvateľov a spätne aj pre mesto, pre získanie základných informácií od obyvateľov.

Dotazník bol zverejnený na webe mesta v čase riešenia štúdie. Časť dotazníka je na Obr. 3.21 a Obr. 3.22.

# Dotazník k riešeniu parkovania v meste Námestovo

Neustály nárast počtu vozidiel v meste nás núti hľadať riešenia. Riešením však nie je len budovanie nových parkovacích miest na úkor zelene. Chceme poznať vaše názory.

1. V ktorej časti mesta bývate:

a. Stred

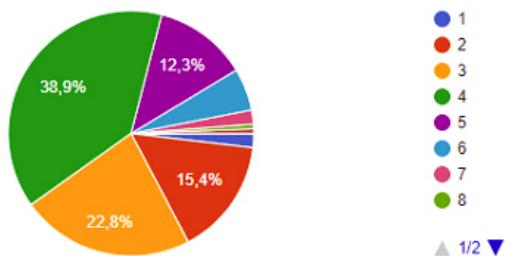
b. Brehy

c. Iné, uveďte (bytový dom resp. rodinný dom v časti...)

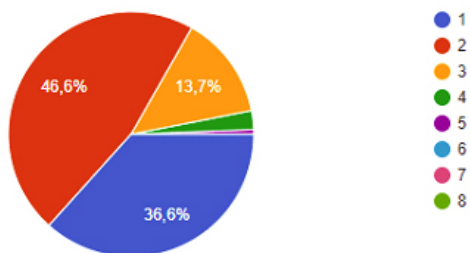
Text krátkej odpovede

Obr. 3.21 Online dotazník, časť 1

3. Koľko osôb trvale býva vo vašej domácnosti?



4. Koľko automobilov vlastníte v domácnosti?



Obr. 3.22 Online dotazník, časť 2 (časť)

Na dotazník v čase od júna do 21.8.2020 odpovedalo elektronicky 165 respondentov:

- Najviac respondentov odpovedalo z mestskej časti Brehy – 53%,
- 78,4% respondentov nie je spokojných so súčasným stavom parkovania v meste,
- 46,6% domácností disponuje dvoma vozidlami a až 13,7% domácností uvádza 3 osobné vozidlá v domácnosti,
- 38,9% domácností uvádza 4 osoby v domácnosti, 12,3% domácností uvádza 5 osôb trvale žijúcich v domácnosti,
- 37,7% respondentov súhlasí, aby sa rozširovali parkovacie miesta na úkor zelene,
- Až 42,9% respondentov chce parkovať bezprostredne pred domom,
- Vlastníci RG sa zapojili v malej miere, ale napriek tomu polovica z nich odpovedala, že garáž nevyužívajú na parkovanie vozidla, alebo len občas.

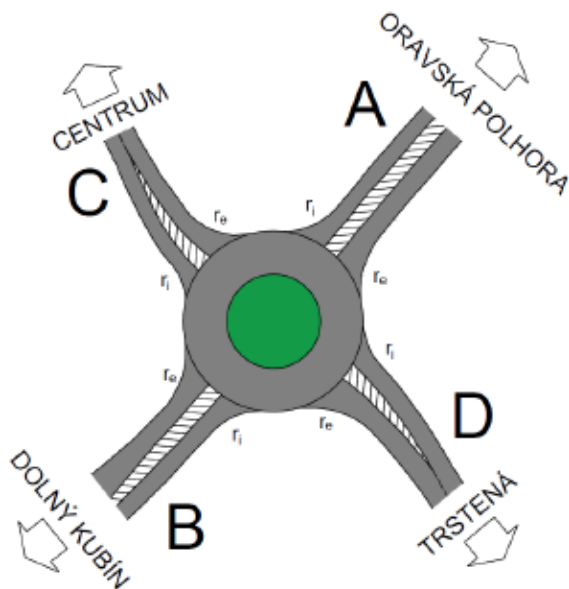
Z odpovedí okrem iného vyplýva, že takmer 39% domácností pozostáva zo 4 osôb. Trojčlenné domácnosti tvoria 23%-ný podiel. Vlastníctvo jedného automobilu preukázalo takmer 37% domácností, dvoch vozidiel 47% domácností a 3 a viac automobilov preukázalo 16% domácností.

Iné zaujímavé názory z dotazníka:

- Odporúčanie prehodnotiť súčasne platné VZN o parkovaní,
- Odporúčanie postaviť PD,
- Upozornenie na problémy s parkovaním v centre, najmä v zime.

### Prieskum pešej a cyklistickej dopravy

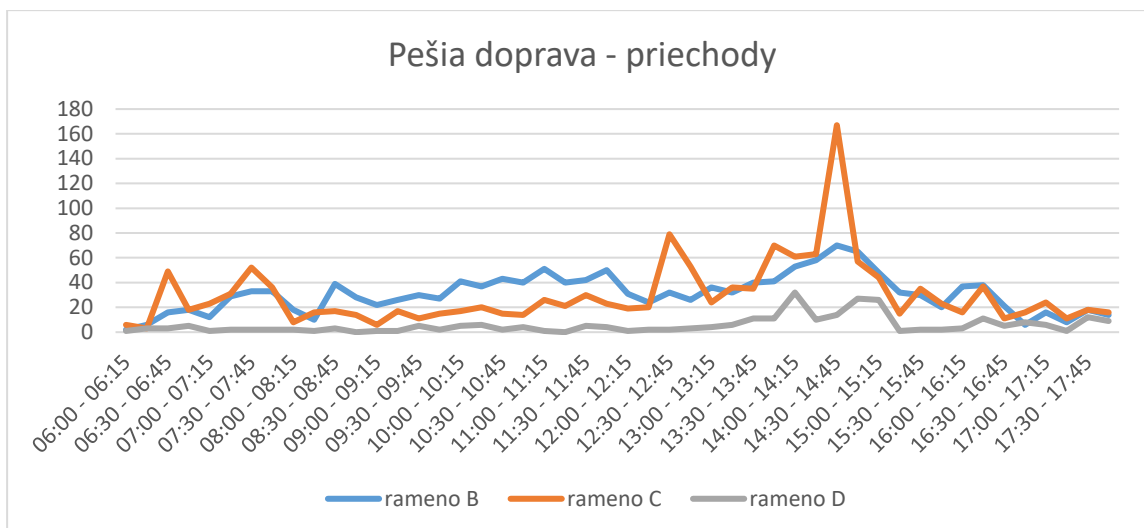
Prieskum bol realizovaný na okružnej križovatke cesty I/78 a ul. Štefánikova. Intenzita automobilovej dopravy v deň prieskumu (11.3.2020) ešte pred začiatkom pandémie, za prirodzených podmienok v meste, bola 20 070 voz/12h prieskumu. Až 94% dopravného prúdu tvorili osobné vozidlá. Počas celého 12h sledovania cez križovatku však prešlo len 8 cyklistov, ale až 3197 chodcov.



Obr. 3.23 Schématické znázornenie MOK na ceste I/78

Najviac zaťažený bol priechod na ramene B, ktorým za 12h prešlo 1489 chodcov, priechodom na ramene C - ul. Štefánikova - prešlo 1438 chodcov a priechod na ramene D využilo len 270 chodcov.

Za max. špičkovú hodinu možno určiť interval od 13:45 do 14:45h, v rámci ktorého sa nachádza aj max. 15-min. interval, v ktorom na ramene D využilo priechod pre chodcov 167 ľudí.



Obr. 3.24 Vyhodnotenie 12h prieskumu pešej dopravy na MOK Nábřežie

### 3.6 Vplyv dopravy na životné prostredie

#### 3.6.1 Hluk

K účelom posudzovania hlukovej záťaže z dopravy slúži Nariadenie vlády SR č. 339/2006, ktorým sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií. Podľa tohto nariadenia pre vonkajší priestor v obytnom území v okolí diaľnic, letísk, ciest I. a II. triedy, zberných mestských komunikácií a mestské centrá platia prípustné hodnoty hluku z dopravy v nočnom období 50 dB.

Od 1. decembra 2007 je v platnosti vyhláška MZ SR 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. Vyhláška nahradzuje pôvodné Nariadenie Vlády SR č. 40/2002 Z. z. Limitné hodnoty sú uvedené v Tab. 3.16.

Tab. 3.16 Limity hlukovej záťaže podľa Vyhláška MZ SR 549/2007 Z. z.

Katego- ria úze- mia	Opis chráneného územia	Referenč ný časový interval	Prípustné hodnoty [dB] <sup>a)</sup>				Hluk z iných zdrojov  <i>L<sub>Aeq,p</sub></i>
			Hluk z dopravy			Hluk z iných zdrojov  <i>L<sub>Aeq,p</sub></i>	
			Pozemná a vodná doprava <sup>b) c)</sup> <i>L<sub>Aeq,p</sub></i>	Železničné dráhy <sup>c)</sup> <i>L<sub>Aeq,p</sub></i>	Letecká doprava <i>L<sub>Aeq,p</sub></i> <i>L<sub>ASmax,p</sub></i>		
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom (napríklad kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály).	deň	45	45	50	-	45
		večer	45	45	50	-	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností	deň	50	50	55	-	50

	bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov <sup>d)</sup> , rekreačné územie.	<b>večer</b>	<b>50</b>	50	55	-	50
		<b>noc</b>	<b>45</b>	45	45	65	45
<b>III.</b>	Územie ako v kategórii II v okolí <sup>a)</sup> diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, mestské centrá	<b>deň</b>	<b>60</b>	60	60	-	50
		<b>večer</b>	<b>60</b>	60	60	-	50
		<b>noc</b>	<b>50</b>	55	50	75	45
<b>IV.</b>	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov	<b>deň</b>	70	70	70	-	70
		<b>večer</b>	70	70	70	-	70
		<b>noc</b>	70	70	70	95	70
<p>a) Prípustné hodnoty platia pre suchý povrch vozovky a nezasnežený terén</p> <p>b) Pozemná doprava je doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy.</p> <p>c) Zastávky miestnej hromadnej dopravy, autobusovej, železničnej, vodnej dopravy a stanovišťa taxislužieb určené iba na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy.</p> <p>d) Prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania (napríklad školy počas vyučovania).</p>							

**Referenčný časový interval** pre deň je od 6<sup>00</sup> h do 18<sup>00</sup> h (12 h), pre večer od 18<sup>00</sup> h do 22<sup>00</sup> h (4 h) a pre noc od 22<sup>00</sup> h do 6<sup>00</sup> h (8 h).

Pre zhodnotenie úrovne hlukových emisií od súčasnej dopravy v meste Námestovo možno za najviac zaťažené komunikácie označiť na základe dopravného modelu spracovaného programom PTV VISUM nasledovné:

- cesta I/78 s výnimkou dvoch kratších medzikrižovateľných úsekov v celej dĺžke prechádzajúcej mestom,
- časť ulice Miestneho priemyslu pri napojení na I/78.

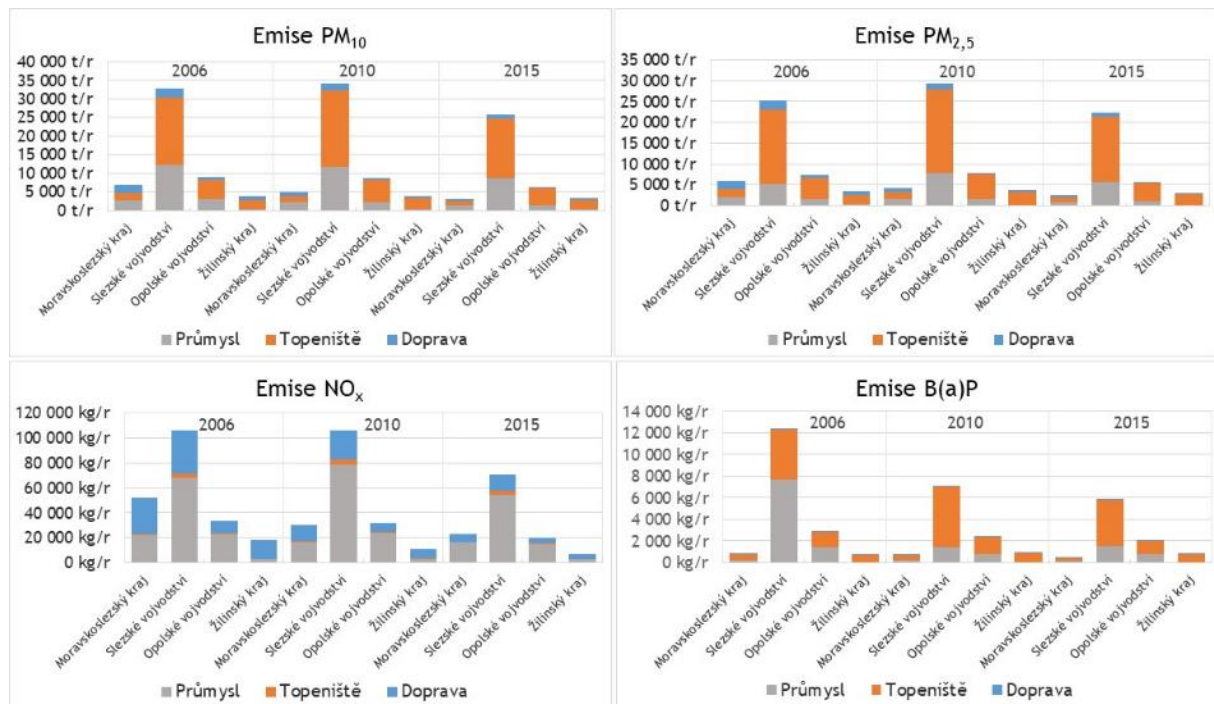
Uvedené úseky prekračujú hranicu 80 dB.

Ďalšími kritickými úsekmi sú ulice Štefánikova, Hattalova, Polom. Podrobnejšie sú súčasné hlukové pomery uvedené v grafickej prílohe.

### 3.6.2 Ovzdušie

Kvalitu ovzdušia na území Žilinského kraja a taktiež mesta Námestovo vzhľadom k blízkosti hraníc s Poľskom okrem vlastných zdrojov znečistenia ovplyvňuje aj diaľkový prenos emisií z poľskej

strany hraníc. Potvrdzujú to aj výsledky projektu AIR TRITIA, ktorý riešil systém riadenia kvality ovzdušia pre funkčné mestské oblasti v regióne TRITIA (región: Žilinský kraj, Moravsko-sliezsky kraj, Sliezske vojvodstvo a Opolské vojvodstvo).



Obr. 3.25 Vývoj emisií znečisťujúcich látok na území regiónu TRITIA v období r. 2006 až 2015

(zdroj: AIR TRITIA)

### Látky znečisťujúce ovzdušie a imisné limity

Štúdia kvality ovzdušia v oblasti ŽSK a mesta Námestovo bola riešená v rámci projektu AIR TRITIA - Jednotný prístup k systému riadenia znečistenia ovzdušia pre funkčné mestské oblasti v regióne TRITIA. Súčasťou riešenia projektu bol aj Žilinský kraj. V rámci štúdie sú hodnotené vybrané látky znečisťujúce ovzdušie. Jedná sa o polietavý prach PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>).

#### Tuhé častice PM<sub>10</sub>

PM<sub>10</sub> je polietavý prach frakcie menšej ako 10 mikrometrov. Do atmosféry sa bežne dostáva z prírodných zdrojov (pri požiaroch, erózii, vulkanickej činnosti a pod.). Najvýznamnejšími antropogénnymi zdrojmi PM sú spaľovanie fosílnych palív (elektrárne, spaľovne, doprava) a vysokoteplotné procesy (tavenie rudy a kovov). Sú tvorené zmesou mnohých druhov látok (síran, sadze, kovy, anorganické soli atď.).

Kvôli svojej malej veľkosti sú častice PM<sub>10</sub> schopné prenikať do dolných dýchacích ciest. Na povrch samotných prachových častíc môžu byť viazané ťažké kovy či organické látky. Dlhodobá expozícia môže viesť k vážnym ochoreniam dýchacích ciest (rakovina pľúc, chronická bronchitída, chronické pľúcne choroby ...).



### Tuhé častice PM<sub>2,5</sub>

Častice PM<sub>2,5</sub> (PM - Particulate Matter) sú častice suspendovaných častíc s priemerom do 2,5 mikrometrov. V porovnaní s časticami PM<sub>10</sub> sú PM<sub>2,5</sub> o niečo nebezpečnejšie, pretože menšie častice ľahšie prenikajú do organizmu a tiež môžu na seba viazať nebezpečné látky, napr. ťažké kovy alebo organické látky. Tiež platí princíp, že čím menšia je veľkosť častice, tým dlhšie zostáva v ovzduší.

### Oxidy dusíka NO<sub>x</sub>

Najbežnejšie oxidy dusíka NO<sub>x</sub> zahŕňajú oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>) a oxid dusnatý (NO). Najviac oxidov dusíka sa do ovzdušia dostáva z antropogénnych zdrojov vplyvom dopravy, spaľovacích procesov alebo aj z chemického priemyslu. NO<sub>2</sub> je spolu s oxidmi síry súčasťou kyslých dažďov. S kyslíkom a prchavými organickými látkami ďalej napomáha tvoriť prízemný ozón a tzv. fotochemický smog. V nízkych koncentráciách spôsobuje NO<sub>2</sub> podráždenie očí a horných dýchacích ciest, ďalej sa v pľúcach dostáva do krvi, kde je následne premenený na dusičnany a dusitany. Nebezpečné sú už veľmi malé koncentrácie, ak pôsobia dlhšiu dobu.

### Benzo(a)pyren

Je to polycyklické organická látka, ktorá sa do ovzdušia uvoľňuje najmä spaľovacími procesmi. Prirodzene vzniká pri požiaroch a vulkanickej činnosti, antropogénnymi vplyvmi pri spaľovaní fosílnych palív (v priemysle, ale aj v domácich spaľovacích), ďalej v koksárenstve, splyňovaní a skvapalňovaní uhlia. Je tiež súčasťou výfukových plynov aj tabakového dymu.

Do tela sa najčastejšie dostáva vdychovaním, kde pomerne rýchlo metabolizuje. Niektoré z metabolitov benzo (a) pyrénu sú považované za karcinogénne. Pri chronickej expozícii dochádza k poškodeniu dýchacích ciest a tráviaceho traktu, môže byť poškodený imunitný systém, červené krvinky, obmedzená plodnosť. B(a)P je látka toxická a mutagénna.

Hodnotenie karcinogénneho rizika súvisí s priemernými ročnými koncentraciami B(a)P v Žilinskom kraji vo vzťahu k hodnote všeobecne prijateľného rizika LICRA =  $1 \times 10^{-6}$  (približne zodpovedá priemernej ročnej koncentrácii 0,12 ng/m<sup>3</sup>).

### Imisné limity

Legislatíva SR definuje v súlade s európskou legislatívou *imisný limit* ako najvyššiu prípustnú úroveň znečistenia ovzdušia uvedenú v príslušnom zákone o ovzduší, resp. vykonávacích predpisoch. Imisné limity a prípustné početnosti ich prekročení pre znečisťujúce látky hodnotené uvádza tabuľka nižšie.

Tab. 3.17 Imisné limity pre znečisťujúce látky

Znečisťujúca látka	Doba priemerovania	Imisný limit [ $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ]	Účel vyhlásenia
PM <sub>10</sub>	24 hodín	50 (maximálny počet prekročení za rok 35x)	Ochrana zdravia ľudí
	1 kalendárny rok	40	
PM <sub>2,5</sub>	1 kalendárny rok	20 <sup>1</sup>	
NO <sub>2</sub>	1 hodina	200 (maximálny počet prekročení za rok 18x)	
	1 kalendárny rok	40	
Benzo(a)pyrén v PM <sub>10</sub>	1 kalendárny rok	0,001	

V zmysle:

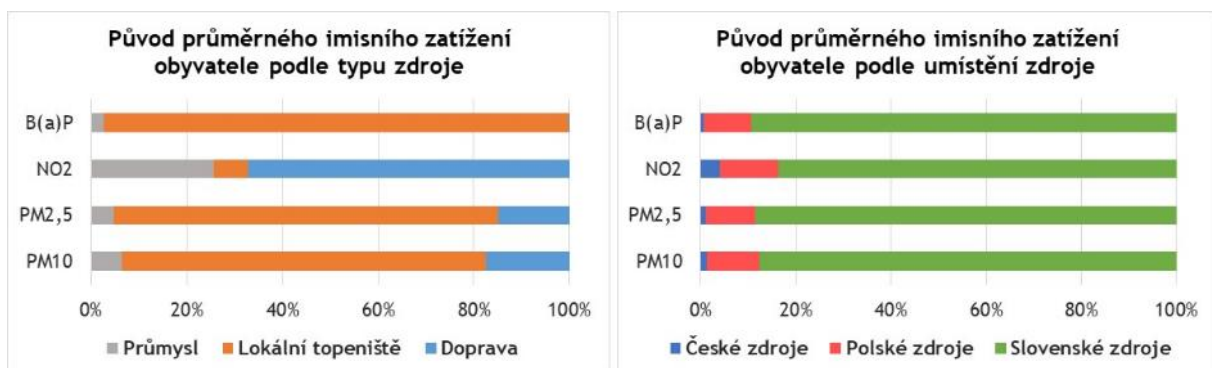
Zákona č. 137/2010 Z. z. z 3. marca 2012, o ovzduší a Vyhlášky č. 244/2016 Z. z. z 19. augusta 2016 Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky o kvalite ovzdušia.

<sup>1</sup> pre PM<sub>2,5</sub> do 1. 1. 2020: 25 µg/m<sup>3</sup>, od 1. 1. 2020: 20 µg/m<sup>3</sup>.

### Zdroje znečisťovania ovzdušia

Zdroje znečisťovania ovzdušia možno rozdeliť na stacionárne a mobilné zdroje. Stacionárny zdroj je ucelená technicky ďalej nedeliteľná stacionárna technická jednotka alebo činnosť, ktoré znečisťujú alebo by mohli znečisťovať. Stacionárny zdroj sa potom rozumie stacionárny zdroj, v ktorom sa oxidujú palivá za účelom využitia uvoľneného tepla. Mobilné zdroj možno vymedziť ako samohybnú a ďalšie pohyblivú, prípadne prenosnú technickú jednotku vybavenú spaľovacím motorom, ak slúži k vlastnému pohonu alebo je zabudovaný ako neoddeliteľná súčasť technologického vybavenia. Na účely tejto štúdie je za zdroj považovaný jednotlivý komín, výdych stacionárneho zdroja či výfuk mobilného zdroja.

Pôvod imisného zaťaženia v ŽSK:



Zdroj: Stratégia ŽSK, AIR TRITIA

Obr. 3.26 Emisie tuhých častíc produkované z automobilovej dopravy v jednotlivých okresoch v roku 2012 (AIR TRITIA)

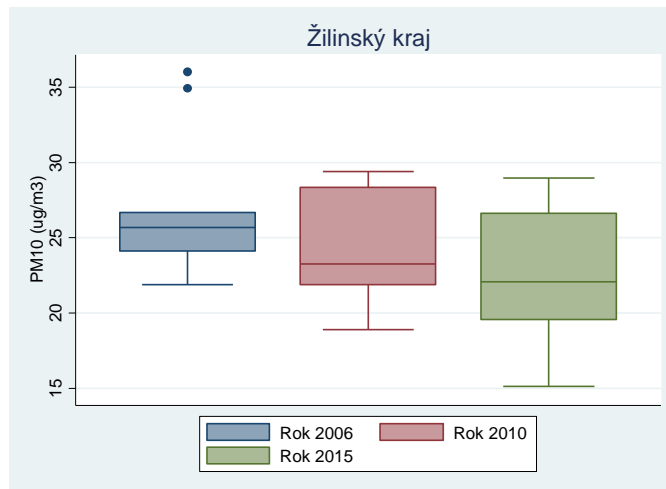
### Tuhé častice PM10

Hodnotenie chorobnosti a úmrtnosti súvisiacej s priemernými ročnými koncentraciami PM<sub>10</sub> v Žilinskom kraji vo vzťahu ku zdravotne zdôvodniteľnej referenčnej hodnote WHO stanovenej na ochranu zdravia obyvateľstva (20 µg/m<sup>3</sup>) ukázalo, že:

- v roku 2006 bola hodnota, prekročená vo všetkých okresoch, čo predstavuje zvýšené zdravotné riziko,
- v roku 2010 bola hodnota, prekročená v 10 okresoch (Kysucké Nové Mesto, Bytča, Dolný Kubín, Liptovský Mikuláš, Čadca, Tvrdošín, Ružomberok, Námestovo, Žilina, Martin), čo predstavuje zvýšené zdravotné riziko, hodnota nebola prekročená v okrese Turčianske Teplice,
- v roku 2016 bola hodnota, prekročená v 8 okresoch (Dolný Kubín, Liptovský Mikuláš, Čadca, Tvrdošín, Ružomberok, Námestovo, Žilina, Martin), čo predstavuje zvýšené zdravotné riziko, hodnota potom nebola prekročená v 3 okresoch (Turčianske Teplice, Kysucké Nové Mesto, Bytča).

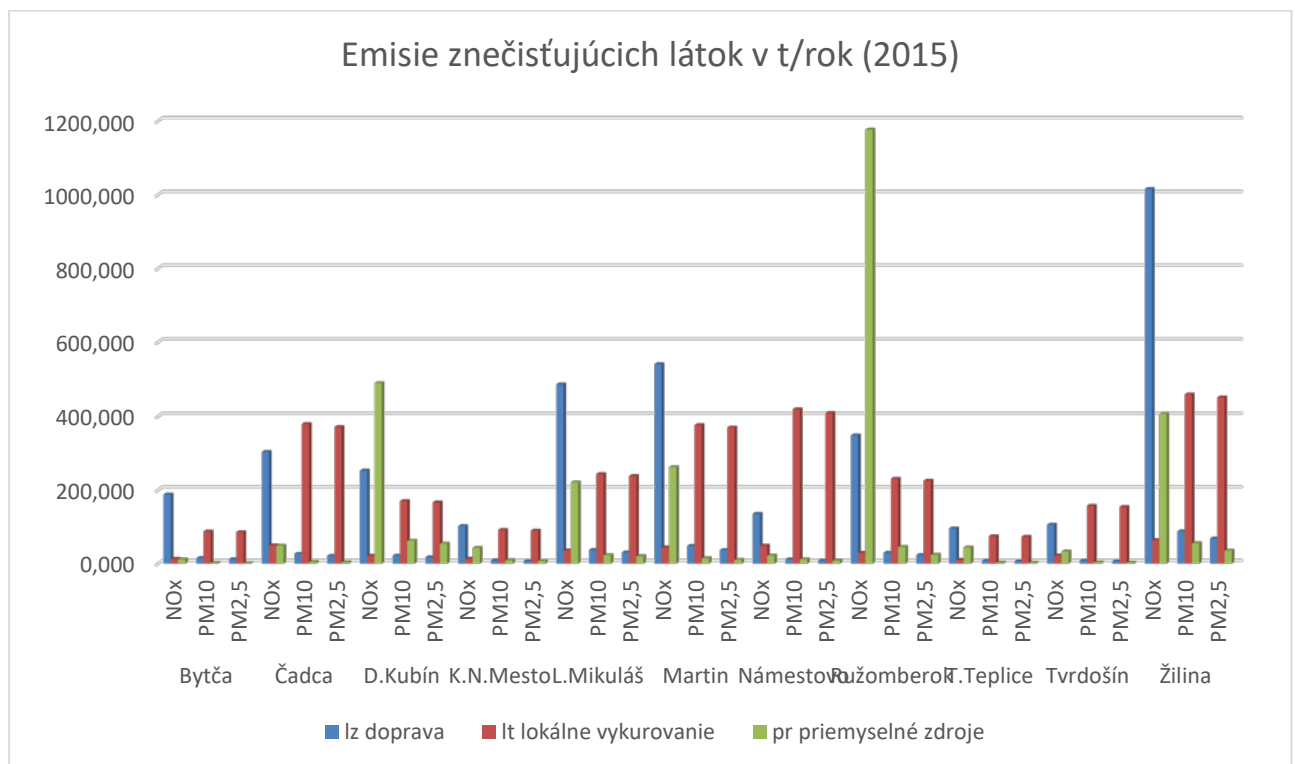
Hodnotenie chorobnosti a úmrtnosti súvisiacej s priemernými ročnými koncentraciami PM10 v Žilinskom krájske, vo vzťahu k limitnej hodnote *danej slovenských legislatívou* v platnom znení (40  $\mu\text{m}^3$ ) ukázalo, že v rokoch 2006, 2010 a 2016 nebola hodnota prekročená v žiadnom z okresov, čo predstavuje celospoločensky akceptovateľné riziko. Porovnanie okresných miest v ŽSK je zrejmé z Obr. 3.28.

**Hodnoty PM<sub>10</sub> v rámci Žilinského kraja v rokoch 2006, 2010 a 2015**



Zdroj: Stratégia ŽSK, AIR TRITIA

Obr. 3.27 Emisie tuhých častíc produkované z automobilovej dopravy v jednotlivých okresoch v roku 2012 (AIR TRITIA)



Obr. 3.28 Emisie tuhých častíc produkované z automobilovej dopravy v jednotlivých okresoch v roku 2015 (AIR TRITIA)

Okres Námestovo vykazuje silné znečistenie ovzdušia zo zdrojov lokálneho vykurovania.

### Záver a odporúčania pre mesto Námestovo

Zdravotné riziko je zvýšené vo vzťahu k expozícii tuhých častíc (PM<sub>10</sub> / PM<sub>2,5</sub>) vo všetkých okresoch (tj. prekračuje úroveň danú príslušnou doporučenou hodnotou WHO pre PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> aj hodnotou LICRA 1x10<sup>-6</sup> pre karcinogénne riziko) s výnimkou 3 okresov vo vzťahu k expozícii PM<sub>10</sub> v roku 2015, kde nedochádza k prekročeniu úrovne danej príslušnou odporúčanú hodnotou WHO pre PM<sub>10</sub>. V prípade expozícií tuhými časticami je zdravotné riziko vo všetkých rokoch celospoločensky akceptovateľné (neprekračuje úroveň danú príslušnými imisnými limity v rámci platnej slovenských legislatívy).

V prípade expozícií B(a)P je karcinogénne riziko naopak celospoločensky neakceptovateľné (prekračuje úroveň danú príslušnými imisnými limity v rámci platnej slovenských legislatívy).

Odporúča sa pokračovať v opatreniach zameraných najmä na zníženie zdravotných rizík z expozícií B(a)P na čo najnižšiu mieru, ideálne sa blížiacie alebo dosahujúci medze všeobecnej prijateľnosti karcinogénneho rizika (LICRA 1x10<sup>-6</sup>). Takisto sa odporúča pokračovať v postupnom znižovaní expozícií aerosólu (PM<sub>10</sub> / PM<sub>2,5</sub>) a tým aj zdravotných rizík na úroveň zdravotne odôvodnených referenčných hodnôt (tj. Odporúčaných hodnôt WHO) prípadne aj pod tieto hodnoty s ohľadom na výhľad ich budúceho znižovanie.

Tab. 3.18 Hodnoty sledovaných znečisťujúcich látok v rokoch 2006 - 2015

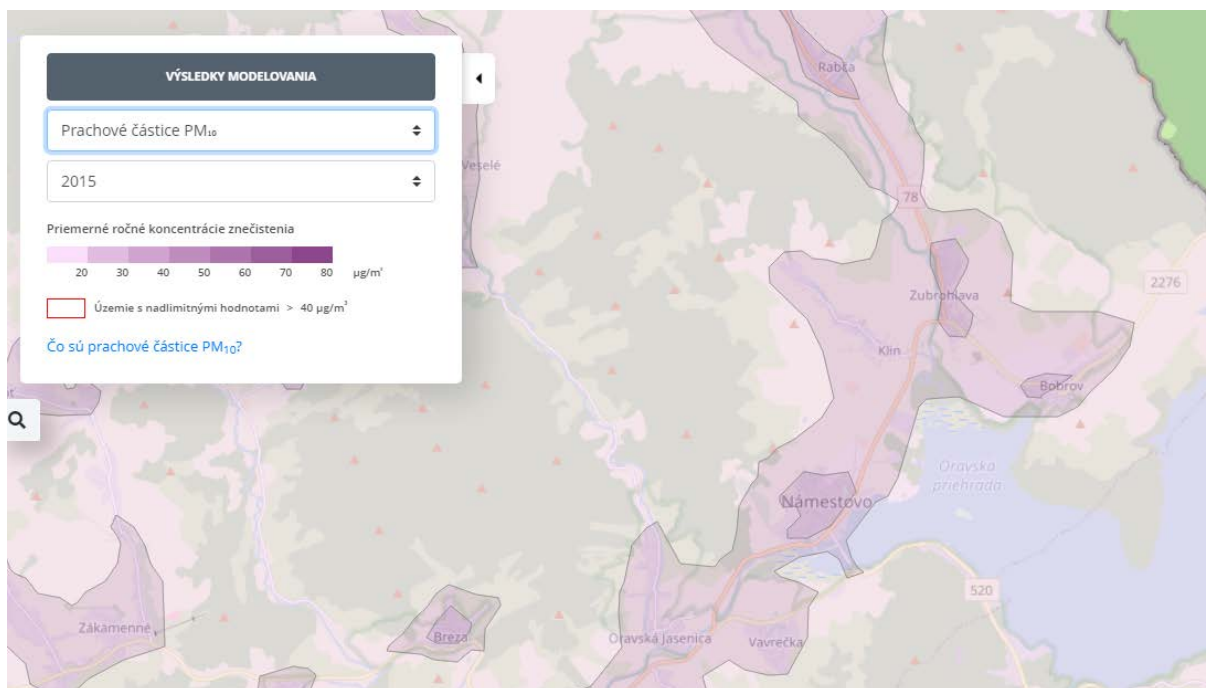
Region	LAU2	PM <sub>10</sub>						PM <sub>2,5</sub>						BaP					
		μg/m <sup>3</sup>			Zátěž			μg/m <sup>3</sup>			Zátěž			ng/m <sup>3</sup>			Zátěž		
		2006	2010	2015	2006	2010	2015	2006	2010	2015	2006	2010	2015	2006	2010	2015	2006	2010	2015
ZSK	okres Žilina	34,91	28,53	22,08	2	1	1	29,52	25,20	20,75	2	2	2	2,27	4,25	3,13	3	3	3
ZSK	okres Námestovo	26,20	29,39	28,96	2	2	2	23,04	25,62	23,58	2	2	2	2,85	5,25	3,86	3	3	3
ZSK	okres Martin	36,03	28,36	20,65	2	2	2	32,59	24,12	18,18	2	2	2	2,59	6,61	5,11	3	3	3
ZSK	okres Turčianske Teplice	21,89	18,89	15,13	2	2	1	18,51	17,43	14,59	2	2	2	1,05	1,88	1,38	3	3	3
ZSK	okres Kysucké Nové Mesto	24,76	21,85	19,58	2	2	2	21,07	20,59	17,25	2	2	2	1,36	2,51	1,88	3	3	3
ZSK	okres Bytča	26,69	20,79	16,73	2	2	2	19,24	18,09	14,51	2	2	2	1,04	1,83	1,21	3	3	3
ZSK	okres Dolný Kubín	22,67	23,43	26,63	2	2	2	20,79	22,39	19,67	2	2	2	1,29	2,70	2,00	3	3	3
ZSK	okres Liptovský Mikuláš	24,13	22,73	21,54	2	2	2	20,32	20,05	17,55	2	3	2	1,27	2,45	1,88	3	3	3
ZSK	okres Čadca	25,11	23,27	23,78	2	2	1	19,67	20,35	17,40	2	2	2	1,42	2,56	1,87	3	3	3
ZSK	okres Tvrdošín	25,68	27,23	23,05	2	2	2	22,20	23,84	20,62	3	3	2	1,80	3,66	2,75	3	3	3
ZSK	okres Ružomberok	25,71	22,08	27,86	2	2	2	23,23	24,04	20,66	3	2	2	1,62	2,99	2,28	3	3	3

Pozn:

- PM<sub>10</sub>:** kat.: 1 (<20 μg/m<sup>3</sup>); 2 (20-40 μg/m<sup>3</sup>); 3 (>40 μg/m<sup>3</sup>) ,
- PM<sub>2,5</sub>:** kat.: 1 (<10 μg/m<sup>3</sup>); 2 (10-25 μg/m<sup>3</sup>); 3 (>25 μg/m<sup>3</sup>) ,
- BaP:** kat.: 1 (<0,12 ng/m<sup>3</sup>); 2 (0,12-1,0 ng/m<sup>3</sup>); 3 (>1,0 ng/m<sup>3</sup>)

Úroveň znečisťovania ovzdušia v oblasti bola posudzovaná na základe rozptylovej štúdie, spracovanej na podklade dopravného modelu veľkého územia. Podľa výsledkov v riešenom území dochádza aj k prekračovaniu ročného imisného limitu pre PM<sub>10</sub>.

Najvýznamnejšie prispievalo podľa výsledkov modelovania k celkovej imisnej situácii v prípade PM<sub>10</sub> lokálne vykurovanie. Rozloženie priemerných ročných koncentrácií v záujmovej oblasti zobrazuje nasledujúca mapka, ako výstup z modelu pre Systém riadenia kvality ovzdušia.



Obr. 3.29 Výsledky modelovania emisného zaťaženia v Námestove a okolí, rok 2015

(zdroj: <https://aqms.vsb.cz/Project/Tritia>)

## **4 Komplexný výpočet dopravnej prognózy**

### **4.1 Demografická prognóza**

#### **4.1.1 Úvod**

Demografická prognóza je spracovaná na základe dostupných podkladov do roku 2045 a zahŕňa okres Námestovo a mesto Námestovo. Projekcia za okres je spracovaná podrobne vrátane všetkých obcí okresu. Za obce okresu bol spracovaný kvalifikovaný odhad, nakoľko malé počty obyvateľov v týchto obciach neumožňovali využitie štandardných prognostických metód. Dlhodobý výhľad pre rok 2050 bol dopočítaný na základe prezentovaného prognostického rozvoja.

#### **4.1.2 Metodologické poznámky**

Projekcia za okres a mesto Námestovo bola spracovaná s využitím kohortne-komponentnej metódy. Vstupnými parametrami boli plodnosť, úmrtnosť a migrácia. Pri odhade vstupných parametrov sa vychádzalo zo súčasného demografického vývoja v jednotlivých územných celkoch a z očakávaných trendov. Za obce okresu bola spracovaná prognostická simulácia s využitím bilančnej metódy. Základným predpokladom prognostickej simulácie bolo zachovanie súčasných základných demografických trendov počas prognózovaného obdobia v kombinácii s predpokladmi okresnej prognózy. Menej stabilné obecné trendy tak boli korigované prostredníctvom stabilnejších okresných trendov. Metodický postup je vhodný pre prognózovanie malých populácií.

Prognóza spracovaná pre Územný generel dopravy bola realizovaná podľa špecifického zadania. Nešlo o štandardnú demografickú analýzu zameranú na jednotlivé demografické procesy a na ich dopady na počet, prírastok a rozmiestnenie obyvateľstva, ale o špecifickú analýzu zameranú na tvorbu vstupných parametrov prognózy obyvateľstva. Analýza demografického vývoja bola vykonaná ako súčasť prípravy prognostických scenárov. Nakoľko požadovaným podkladom pre modelovanie dopravy je prognóza, vo výstupnom materiáli prognózy sú uvádzané len základné informácie z analýzy.

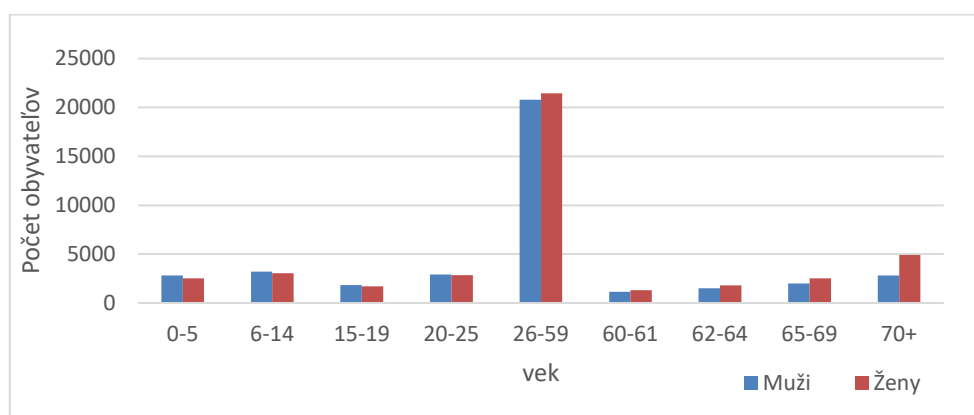
Výsledky analýzy aj prognózy sú spracované na základe údajov o trvalom pobyte osôb, ktorý je základom aj pre oficiálne štatistické údaje o obyvateľstve. Je preto možné, že časť reálnych migračných pohybov, nie je v analýze ani v prognóze zachytená. V prípade suburbanizačných procesov nemusia byť tieto neevidované migračné pohyby nevýznamné.

#### **4.1.3 Projekcia obyvateľstva mesta Námestovo do roku 2045**

Predpokladaná projekcia obyvateľstva okresného mesta Námestovo je uvedená podrobne v nasledujúcich tabuľkách a obrázkoch. Prognóza zahŕňuje roky 2025 a 2045, ako východzí stav je uvažovaný rok 2015.

Tab. 4.1 Obyvateľstvo mesta Námestovo v roku 2015

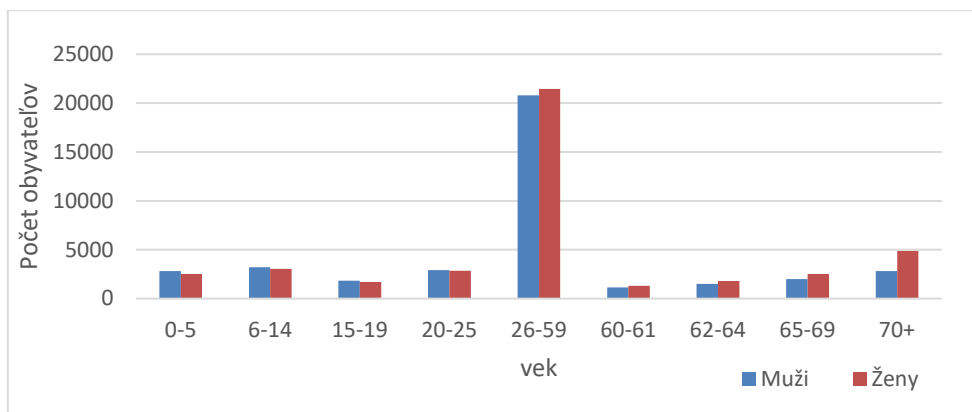
Názov	Rok	Vek	Muži	Ženy	Spolu	Žnar	Zomr	PP	MS	CP	PRVEK
Námestovo	2015	Spolu	3946	3962	7908	90	49	41	-21	20	36,71219
Námestovo	2015	0-5	290	266	556	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2015	6-14	428	376	804	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2015	15-19	269	232	501	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2015	20-25	450	406	856	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2015	26-59	1980	1927	3907	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2015	60-61	97	134	231	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2015	62-64	133	139	272	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2015	65-69	136	186	322	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2015	70+	163	296	459	0	0	0	0	0	0



Obr. 4.1 Veková štruktúra obyvateľstva Námestova v roku 2015

Tab. 4.2 Prognóza obyvateľstva mesta Námestovo v roku 2025

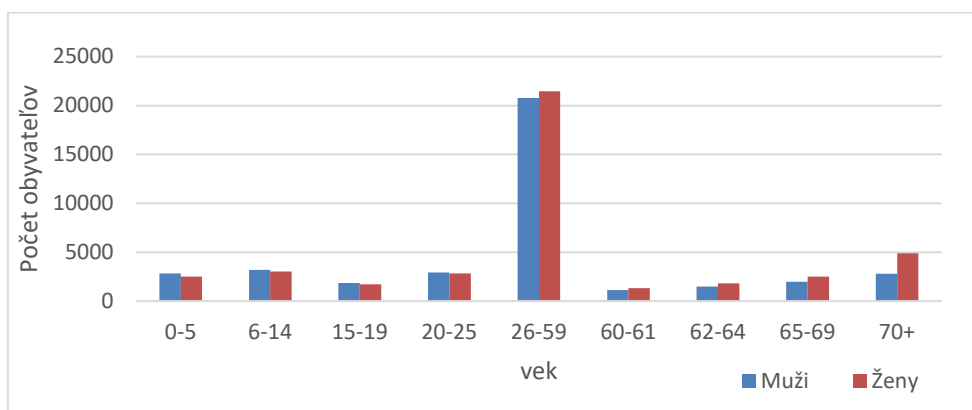
Názov	Rok	Vek	Muži	Ženy	Spolu	Žnar	Zomr	PP	MS	CP	PRVEK
Námestovo	2025	Spolu	3617	3703	7320	107	56	51	-12	39	37,98087
Námestovo	2025	0-5	270	245	515	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2025	6-14	397	350	747	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2025	15-19	213	199	412	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2025	20-25	307	285	592	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2025	26-59	1870	1944	3814	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2025	60-61	82	85	167	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2025	62-64	124	128	252	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2025	65-69	166	184	350	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2025	70+	188	283	471	0	0	0	0	0	0



Obr. 4.2 Veková štruktúra obyvateľstva Námestova v roku 2025

Tab. 4.3 Prognóza obyvateľstva mesta Námestovo v roku 2045

Názov	Rok	Vek	Muži	Ženy	Spolu	Žnar	Zomr	PP	MS	CP	PRVEK
Námestovo	2045	Spolu	4027	4187	8214	103	78	25	7	32	42,07025
Námestovo	2045	0-5	252	228	480	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2045	6-14	366	328	694	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2045	15-19	233	209	442	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2045	20-25	344	318	662	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2045	26-59	1909	2052	3961	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2045	60-61	118	120	238	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2045	62-64	176	179	355	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2045	65-69	257	272	529	0	0	0	0	0	0
Námestovo	2045	70+	372	481	853	0	0	0	0	0	0



Obr. 4.3 Veková štruktúra obyvateľstva Námestova v roku 2045

Prirodzený prírastok obyvateľstva sa meste Námestovo je predpokladaný vo výhľadovom období po poklese v krátkodobom výhľade. Počet obyvateľov by mal v roku 2045 dosiahnuť hodnotu 8214.

Migračné saldo z počiatočných záporných hodnôt sa vo výhľade zmení na kladné. Očakáva sa spomalenie suburbanizačných procesov a do roku 2045 by malo dosiahnuť hodnotu 7 osôb na 1000 obyvateľov.



Tab. 4.4 Základné demografické charakteristiky mesta Námestovo počas prognózovaného obdobia

Rok	Počet obyvateľov	Živo narodení	Zomrelí	Prirodzený prírastok	Migračné saldo	Celkový prírastok	Priemerný vek
2015	7 908	107	56	51	-12	39	36,71
2025	7 320	107	56	51	-12	39	37,98
2045	8 214	103	78	25	7	32	42,07

Zdroj: Projekcia obyvateľstva v obciach okresu Námestovo do roku 2045 (pre účely ŽSK), Boris Vaňo, 2015

Celkový prírastok obyvateľstva sa po miernom poklese výhľadovo bude postupne zvyšovať, čo platí pre celý okres. Tento pozitívny efekt je v rámci ŽSK a SR špecifický pre región Oravy.

Priemerný vek obyvateľstva sa bude postupne zvyšovať z 36,7 rokov v roku 2015 na 42,1 rokov v roku 2045. Dôležitým podkladom pre analýzu rozvoja územia mesta je základná demografická prognóza, ktorá je pre mesto a okres Námestovo uvedená v nasledujúcej tabuľke aj s dopočítanými údajmi pre sledované roky ÚGD.

Tab. 4.5 Základné výsledky demografickej prognózy

Názov obce	Počet obyvateľov				
	2015	2025	2030	2045	2050
Mesto Námestovo	7 908	7 320	7 545	8 214	8 370
Okres Námestovo	61 664		68 334	73 552	74 178

Zdroj: Projekcia obyvateľstva v obciach okresu Námestovo do roku 2045 (pre účely ŽSK), Boris Vaňo, 2015 + autori

Uvedená prognóza však predpokladá výrazne nižší nárast ako prezentuje ÚPN mesta Námestovo, ktorá uvádza 9829 obyvateľov v roku 2030 a 12 231 v roku 2050.

#### 4.1.4 Projekcia obyvateľstva v obciach okresu Námestovo do roku 2045

##### Prirodzený prírastok (úbytok) obyvateľstva

V dôsledku očakávaného demografického vývoja a hlavne meniacej sa vekovej štruktúry obyvateľstva sa bude vo väčšine regiónov SR v najbližších desaťročiach znižovať počet narodených detí a tým aj prirodzený prírastok obyvateľstva. Tento významný demografický trend sa neprejaví v okrese Námestovo, ktorý ako jeden z mála okresov SR má pozitívnu prognózu nárastu počtu obyvateľov vo výhľadovom období.

V roku 2025 vykazujú 3 obce pokles počtu obyvateľov oproti roku 2015, avšak v roku 2045 je predpoklad kladného prirodzeného prírastku obyvateľstva pre všetky obce okresu.

Tab. 4.6 Prognóza obyvateľstva v obciach okresu Námestovo

Obec	Rok		
	2015	2025	2045
Babín	1435	1397	1565
Beňadovo	824	845	902
Bobrov	1753	2158	2442
Breza	1618	1719	1865
Hruštín	3175	2923	3343

Klin	2372	2852	3107
Krušetnica	973	1058	1194
Lokca	2329	2515	2816
Lomná	897	1055	1145
Mútne	2911	3120	3475
Námestovo	7908	7320	8214
Novoť	3520	4081	4542
Oravská Jasenica	1812	2122	2365
Oravská Lesná	3350	3633	4091
Oravská Polhora	3905	4124	4545
Oravské Veselé	2891	3104	3478
Rabča	4890	5915	6488
Rabčice	2007	2153	2377
Sihelné	2122	2253	2482
Ťapešovo	698	821	909
Vasíľov	819	900	1009
Vavrečka	1438	1680	1835
Zákamenné	5367	6226	6855
Zubrohlava	2279	2665	2953

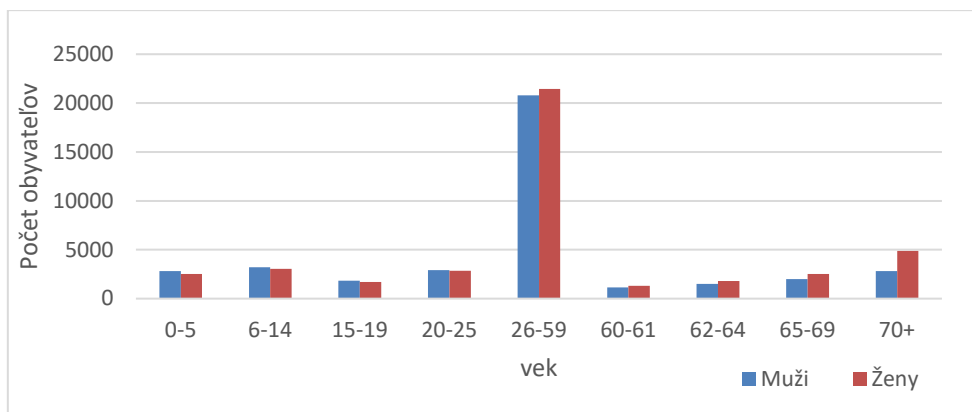
Najväčší prirodzený prírastok obyvateľstva (v prepočte na 1000 obyvateľov) majú v období 2015 až 2045 obce Bobrov, Klin, Oravská Jasenica, Rabča a Ťapešovo, kde sa predpokladá prírastok viac ako 300 osôb na 1000 obyvateľov. Najnižší prírastok pod 100 osôb sa predpokladá v obciach Babín, Beňadovo, Hruštín a Námestovo.

Migračné toky v okrese majú suburbanizačný charakter, keď okresné mesto stráca migráciou obyvateľov v prospech miest vo svojom zázemí, čo sa prejavuje aj najmenším prírastkom obyvateľstva, len 38,7 osoby na 1000 obyvateľov v sledovanom období.

Priemerný vek obyvateľstva v obciach okresu Námestovo bol v roku 2015 len 34 rokov, ale postupne bude narastať na 35,8 roka a v roku 2045 na 40,3 roka.

Tab. 4.7 Prognóza obyvateľstva okresu Námestovo v roku 2015

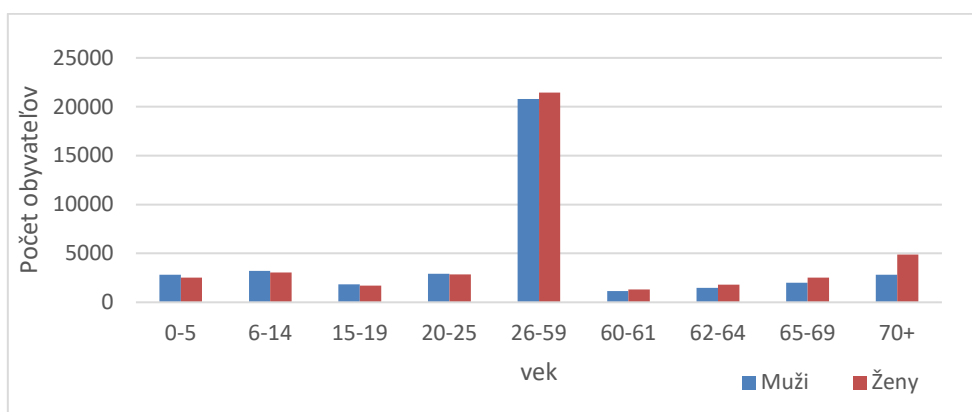
Názov	Rok	Vek	Muži	Ženy	Spolu	Žnar	Zomr	PP	MS	CP	PRVEK
Okres Námestovo	2015	Spolu	30910	30395	61305	902	421	481	-130	351	33,97
Okres Námestovo	2015	0-5	2718	2560	5278	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2015	6-14	4001	3850	7851	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2015	15-19	2449	2404	4853	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2015	20-25	3572	3364	6936	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2015	26-59	14759	13472	28231	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2015	60-61	581	628	1209	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2015	62-64	765	803	1568	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2015	65-69	870	1066	1936	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2015	70+	1195	2248	3443	0	0	0	0	0	0



Obr. 4.4 Veková štruktúra obyvateľstva okresu Námestova v roku 2015

Tab. 4.8 Prognóza obyvateľstva okresu Námestovo v roku 2025

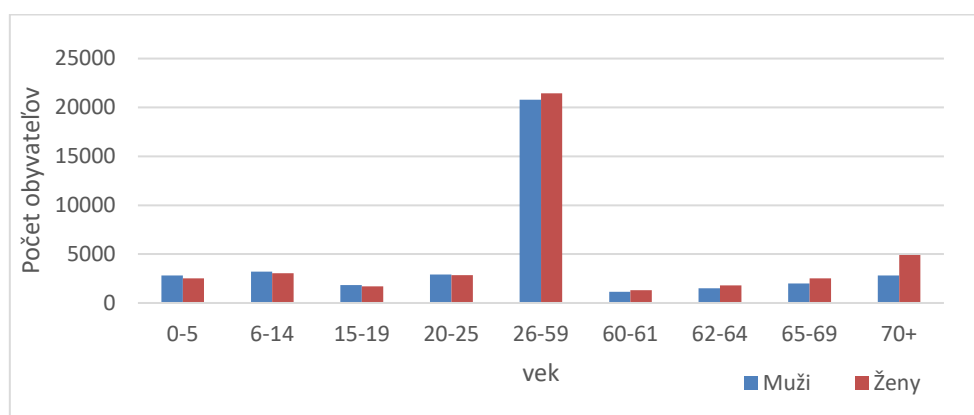
Názov	Rok	Vek	Muži	Ženy	Spolu	Žnar	Zomr	PP	MS	CP	PRVEK
Okres Námestovo	2025	Spolu	33424	33215	66639	979	515	464	-62	402	35,84
Okres Námestovo	2025	0-5	2967	2818	5785	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2025	6-14	4548	4300	8848	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2025	15-19	2258	2265	4523	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2025	20-25	2719	2606	5325	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2025	26-59	16364	15411	31775	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2025	60-61	581	594	1175	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2025	62-64	873	892	1765	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2025	65-69	1250	1292	2542	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2025	70+	1864	3037	4901	0	0	0	0	0	0



Obr. 4.5 Veková štruktúra obyvateľstva okresu Námestova v roku 2025

Tab. 4.9 Prognóza obyvateľstva okresu Námestovo v roku 2045

Názov	Rok	Vek	Muži	Ženy	Spolu	Žnar	Zomr	PP	MS	CP	PRVEK
Okres Námestovo	2045	Spolu	36720	37277	73997	936	713	223	25	248	40,32
Okres Námestovo	2045	0-5	2766	2623	5389	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2045	6-14	4200	4032	8232	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2045	15-19	2476	2371	4847	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2045	20-25	3040	2902	5942	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2045	26-59	16507	15969	32476	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2045	60-61	836	832	1668	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2045	62-64	1248	1250	2498	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2045	65-69	1933	1910	3843	0	0	0	0	0	0
Okres Námestovo	2045	70+	3714	5388	9102	0	0	0	0	0	0



Obr. 4.6 Veková štruktúra obyvateľstva okresu Námestova v roku 2045

Prepočítaná prognóza na rok 2050 je uvedená v Tab. 4.5. V celkových nominálnych počtoch nárast nepredstavuje výrazné hodnoty, prejaví sa však v náraste prepravných potrieb v okrese.

## 4.2 Zámery rozvoja územia s priemetom na demografiu

Hlavným nástrojom regulovania procesu rozvoja územia je územný plán mesta, vrátane jeho zmien a doplnkov. V rámci spracovania ÚGD mesta Námestovo je potrebné signalizovať budúce rozvojové zámery mesta v plošnom priemete. Platný ÚPN mesta rezervuje rozvojové plochy, ktoré v súčasnom štádiu poznania predstavujú špecifický potenciál mesta. Do akej miery sa naplnia predpoklady územného plánu a v akom rozsahu nie je dnes možné presne identifikovať. Rozhodujúcou fázou v tomto postupe je obdobie spracovania strednodobej prognózy dopravy v rámci návrhu ÚGD mesta Námestovo, v ktorom boli zrealizované rozvojové zámery, vrátane ich kvantifikácie. Nasledujúce tabuľky definujú základné rozvojové prvky mesta.

Tab. 4.10 Štatistická analýza pracovných miest v dopravných zónach mesta NO

Číslo	Názov	Prac. príležitosti	Popis
1	Centrum	1300	HBV, námestie - obchody + služby, kostol, IBV, obchod. Dom Klinec, poliklinika, cintorín, gymnázium, mestský úrad, okresný súd, pošta, ÚPSVR, polyfunkčné objekty
2	Čerchle	120	IBV, Jednota, ZŠ + MŠ + cirkev. ZŠ + CVČ + prebiehajú pozemkové úpravy pre IBV
3	Dolina	10	IBV, urbársky dom, saleziáni
4	Brehy	205	HBV, škola, škôlka, Obchod. Dom Jednota, záhrad. osada + spojená škola internátna
5	Pod Brehmi	20	IBV
6	Štadión	135	IBV, futbal. ihrisko, CHKO Horná Orava, daňový úrad, SOŠ technická Námestovo
7	Priemyselná zóna I	1580	priemysel - výroba, obchody, okresný úrad..
8	Čerchle II		JPÚ v príprave pre IBV, výroba, obč. vybavenosť
9	Záhradky		JPÚ v príprave pre IBV, z časti aj HVB
10	Nábřežie	170	rekreačná oblasť - penzióny, hotely, zábavné podniky, reštaurácie, chatová oblasť + nákupné centrum TEMPO.
11	Vojenské	20	zmiešané územie - obč. vybavenosť, výroba, IBV, rekreácia - prebieha proces pozemkových úprav
12	Nový Punch (Accentis)	2450	priemysel
13	Zubrohlava (časť Námestova)	15	IBV + priemysel (poľnohospodárstvo)
14	Slanická Osada	155	rekreácia - ubytovacie zariadenia, reštaurácie + SOU Súkromná stredná spojená škola Slanická Osada

Zdroj: Mesto Námestovo

Tab. 4.11 Prognóza rozvoja územia mesta

Okrskok	2015		2025		2045	
	Obyvatelia	Prac. príležitosti	Obyvatelia	Prac. príležitosti	Obyvatelia	Prac. príležitosti
1 - CENTRUM	2123	1300	1966		2206	
2 - ČERCHLE	1298	120	1201		1349	
3 - DOLINA	779	10	722		808	
4 - BREHY	2188	205	2025		2272	
5 - POD BREHMI	453	20	419		470	
6 - ŠTADIÓN	935	135	868		973	
7 - PRIEMYSELNÁ ZÓNA I	0	1580	0	100	0	
8 - ČERCHLE II*	N/A		N/A		N/A	
9 - ZÁHRADKY	0		0		0	
10 - NÁBREŽIE	38	170	37		39	
11 - VOJENSKÉ	2	20	2	1500	2	
12 - NOVÝ PUNCH	0	2450	0	250	0	
13 - ZUBROHLA - NÁMESTOVSKÁ ČASŤ	70	15	65		73	
14 - SLANICKÁ OSADA	10	155	10		11	

\*Počet obyvateľov Čerchle I a Čerchle II sa očakáva v distribúcii počtu s minimálnym nárastom

Zdroj: Mesto Námestovo

Počet trvalých obyvateľov mesta v urbanistickej časti platného ÚPN mesta Námestovo v princípe vyjadruje potenciál, ktorý bude v roku 2050 plánovaná urbanistická štruktúra mesta ponúkať. Ide o potenciál cca 8 500 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.

Nadregionálny a regionálny rozmer atraktivity územia mesta Námestovo i jeho záujmového územia je koncentrovaný v jeho pozícii centra dopravno-gravitačného regiónu Horná Orava. Územie regionálne a dopravne gravituje ku kysucko-oravskej a polhoranskej slovenskej sídelnej a dopravnej rozvojovej osi. Súkromný hospodársky sektor podriaďuje svoju lokalizačnú politiku princípom efektívnosti vynaložených nákladov a investícií, z tohto dôvodu je a aj bude sledované územie atakované projektmi na umiestnenie dopravy generujúcich hospodárskych objektov sekundárneho a terciárneho sektoru. Dôsledkom toho budú vznikať nové požiadavky na objemy vonkajšej – predovšetkým zdrojovej a cieľovej - dopravy.

Výsledná prognóza trvalo bývajúcich obyvateľov mesta Námestovo v ÚGD mesta je kompromisom ponímania demografických vývojových línií na jednej strane a prirodzených rozvojových aktivít mesta a regiónu na strane druhej. Počet obyvateľov podľa ÚGD je nižší ako sa uvažuje v platnom ÚPN mesta. Územný plán mesta uvažuje s hodnotou potenciálu rozvoja plôch na bývanie, služby a hospodárske aktivity. Na základe poznania dynamiky rozvoja mesta a celého regiónu v uplynulom období ÚPN predpokladá v ďalšom období výrazné oživenie hospodárskych činností a tým aj ich aktívnejší vplyv na demografický vývoj. Z celkovej demografickej situácie v regióne však vyplýva, že migračné prírastky z obcí v zázemí urbanizovaného územia mesta nie sú reálne až do takej miery.

Dopravný model je definovaný pre územie mesta Námestovo. Na vnútorných cestách v meste sa okrem trvalo a prechodne bývajúcich obyvateľov zúčastňujú i cestujúci dochádzajúci do mesta a trvalo bývajúcí obyvatelia v meste odchádzajúci mimo mesta. Z uvedeného dôvodu sú do procesu modelovania zapojené demografické dáta v rozsahu celého ŽSK.

### **4.3 Dopravné vybavenie dotýkajúce sa mesta Námestovo uvedené vo vyšších stupňoch územnoplánovacej a dopravno-plánovacej dokumentácie**

Územnoplánovacie a dopravno-plánovacie dokumenty vyššieho stupňa vstupujú do riešenia problematiky územných generelov dopravy prostredníctvom akceptácie ich záväzných častí, schválených príslušnými orgánmi štátnej správy a samosprávy. Akcie, projektové procesy a konkrétne projekty stavieb z nižšie uvedených dokumentov boli brané do úvahy v procese spracovania ÚGD mesta Námestovo.

#### **4.3.1 Dopravné vybavenie dotýkajúce sa mesta Námestovo, uvedené v záväznej časti vyššieho stupňa ÚPD**

Kapitola popisuje dopravné vybavenie, týkajúce sa mesta Námestovo, uvedené v záväznej časti ÚPD - Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja, Zmeny a doplnky č. 4 (schválený Uznesením č. 5/11 a č. 6/2011 dňa 27.06.2011 v Zastupiteľstve ŽSK, jeho záväzné časti boli vyhlásené VZN č. 26/2011):

2.13.4.2.7. Zdôvodnenie návrhov homogenizácie, výhľadového pretriedenia ciest, presmerovania trasy cesty E77 a severovýchodného prepojenia diaľnic D1 a D18.

1) Cestný ťah II/487, I/11 a II/520, I/78, I/59 a II/520 Makov - Turzovka - Čadca - Nová Bystrica - Oravská Lesná - Námestovo - Tvrdošín - Trstená - Suchá Hora.

Celková dĺžka trasy: 128 km,

Charakter stavebných úprav homogenizovaného cestného ťahu. Očakávaný je prevládajúci nadregionálny charakter dopravy s prepojením na susediace štáty, pričom cesta bude zabezpečovať predovšetkým distribučnú funkciu k zdrojom a cieľom dopravy v tangovanom území. Z toho dôvodu by pretriedená komunikácia mala byť homogenizovaná na kategóriu S9,5/70,80. Úseky cesty v dotyku s územím rozvíjajúcich sa mestských aglomerácií - predpokladáme Čadcu, Námestovo, Tvrdošín a Trstenú - a v prihraničnom úseku s Poľskou republikou (peáž s Malým tatranským okruhom) by mali mať zaistenú územnú rezervu pre šírkové usporiadanie v kategórii S11,5/70,80. Cesta by sa, vzhľadom na svoju funkciu, nemala vyhýbať mestám na trase. Úpravy cesty by sa mali udiať predovšetkým formou opráv existujúcich trás, odstraňovaním bodových a líniových závad a prípadných nehodových úsekov a lokalít.

Dopravné súvislosti. Komunikácia prechádza v západo-východnom smere severnou časťou Žilinského kraja. V regionálnom ponímaní spája navzájom Horné Kysuce a Hornú Oravu - v ich ťažiskových priestoroch - pričom jej východné ukončenie je priamo naviazané na Malý tatranský okruh. Medzištátny rozmer tejto komunikácie spočíva v jej priamom a nepriamom previazaní na cestnú sieť susedných štátov (Poľskej a Českej republiky). Priame vstupy a výstupy cesty na susedné štáty majú charakter medzištátnych dopravných väzieb. Na území

Slovenska je cesta prepojená na komunikáciu zaradenú do najvyššieho stupňa európskej hierarchie - diaľnicu D18 v rámci multimodálneho koridoru č.VI - a na cesty európskeho systému E75, E77, E442. Makovský priesmyk s priamym napojením Českej republiky a priechod v Suchej Hore do Poľskej republiky taktiež s priamym napojením susediaceho štátu umožňujú priamy vstup medzištátnej dopravy na homogenizovaný cestný ťah. Nepriame napojenie medzištátnej dopravy prihraničného priestoru Českej republiky bude na trasu komunikácie sprostredkované cestou I/18 z hraničného priechodu Makov/Bumbálka v dĺžke 2 km, cestou II/487 z hraničného priechodu Klokočov v dĺžke 16 km, cestou III/01179 z hraničného priechodu Podzávoz v dĺžke 8 km, a cestou I/11 z hraničného priechodu Svrčinovec v dĺžke 8,5 km. Nepriame napojenie medzištátnej dopravy prihraničného priestoru Poľskej republiky na trasu komunikácie bude sprostredkované cestou II/487 z hraničného priechodu Skalité v dĺžke 28 km, cestou III/5206 z hraničného priechodu Novotň v dĺžke 8,5 km, cestou I/78 z hraničného priechodu Oravská Polhora v dĺžke 26 km, cestou III/52013 z hraničného priechodu Bobrov v dĺžke 14 km a cestou I/59 z hraničného priechodu Trstená v dĺžke 6 km. Doprava európskeho rozmeru bude na cestu napojená prostredníctvom diaľničných križovatiek na diaľnici D18 (E75) v lokalitách Čadca - Podzávoz, Čadca - Bukov, Oščadnica a Krásno nad Kysucou, prostredníctvom križovatiek s cestou I/18 (E442) v lokalitách Makovský priesmyk a Makov a prostredníctvom križovatiek s cestou I/59 (E77), v kategórii R, Tvrdošín a Trstená. V kontakte s ostatnými druhmi dopravnej infraštruktúry je navrhovaná cesta v súbehu s hlavnou železničnou traťou Slovenskej republiky Žilina - Čadca - Svrčinovec - hranica SR/ČR a hranica SR/PR, ktorá je zároveň súčasťou európskeho multimodálneho koridoru č.VI, v úseku Čadca - Krásno nad Kysucou. V úseku Tvrdošín - Trstená bude cesta v súbehu s regionálnou železničnou traťou Kraľovany - Trstená, s výhľadovým prepojením na sieť poľských železníc hraničným priechodom v Suchej Hore. V Čadci - Podzávoz sa bude cesta dotýkať navrhovaného prekladiska kombinovanej dopravy.

Dopravno-urbanistické súvislosti. Homogenizovaný cestný ťah spája navzájom okresy a ich sídla: Čadca, Námestovo a Tvrdošín. Prechádza územím s výskytom nepriaznivých socio-ekonomických javov. Na Horných Kysuciach a Hornej Orave pretrvávajú pomerne vysoký stupeň nezamestnanosti a odchádzky za prácou do iných regiónov a štátov. Riešenie nepriaznivej socio-ekonomickej situácie je závislé aj od vzájomnej prihraničnej spolupráce s Českou a Poľskou republikou. Územie Beskýd pozdĺž hraníc Českej a Poľskej republiky so Slovenskom je rekreačným zázemím Katowickej a Ostravskej aglomerácie. Je trojstranná snaha rozšíriť toto rekreačné zázemie i na územie Slovenskej republiky. Účelom pretriedenej cesty bude zabezpečovať distribučnú dopravnú trasu pre rozvoj cestovného ruchu na slovenskej strane Beskýd. V hospodárskej oblasti bude cesta vytvárať optimálnejšie podmienky pre investovanie v oblasti Hornej Oravy a Kysúc.

5.2.22.zabezpečiť územnú rezervu a k výhľadovému horizontu homogenizovať cestu I/78 v trase a úsekoch:

- a) stavebná úprava Oravský Podzámok – stavebná úprava sedlo Príslop – Lokca v kategórii C 9,5/70-60, cesta regionálneho významu,
- b) Lokca – križovatka Vavrečka v kategórii C 9,5/70-60, peáž s cestou II/520 cestným ťahom celoštátneho významu,
- c) križovatka Vavrečka – Námestovo – Zubrohlava – Oravská Polhora – štátna hranica SR/PR v kategórii C 9,5/70-60, cesta nadregionálneho významu,



Na území Hornej Oravy prispeje cesta I/59 - v kategórii rýchlostných ciest - a homogenizovaný cestný ťah II/487 - II/520 (výhľadovo v kategórii ciest I. triedy) k rozvoju sídelných väzieb medzi mestami Trstená - Tvrdošín - Námestovo.

9.3.podporovať budovanie priemyselných parkov regionálneho významu v nasledovných sídlach:

2.1.4.10.Námestovo,

2.1.4.12.Trstená,

#### 4.3.2 Dopravné projekty dotýkajúce sa mesta Námestovo a jeho záujmového územia

Popísané dopravné projekty sú uvedené v materiály MF SR Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry, ÚHP 2020. V rámci dokumentu bol zostavený rozsiahly zoznam potenciálnych projektov, ktoré boli ďalej analyzované. Nastavený komplexný metodický postup hodnotenia bol zameraný na identifikáciu projektov, ktoré je možné na základe širšieho odborného, ekonomického a sociálneho konsenzu považovať za relevantné a odôvodnené. Do úvahy boli brané dôvody dopravné, koridorálne (TEN-T), ekonomické (CBA), sociálne. Významným parametrom umožňujúcim zaradenia projektu do realizácie bol stupeň prípravy, ktorý musí umožniť realizáciu daného projektu v reálnom časovom období.

Sledovaného územia regiónu Horná Orava sa týkajú len 3 projekty, z toho dva zaradené do zoznamu ostatných projektov, jeden projekt je už v štádiu VO na obstarávateľa. V zozname ostatných projektov sa nachádzajú dva úseky rýchlostnej cesty R3, konkrétne Dlhá nad Oravou – Sedliacka Dubová a Nižná – Dlhá nad Oravou (Tab. 4.12). V procese VO na obstarávateľa je projekt výstavby rýchlostnej R3 Tvrdošín – Nižná.

Tab. 4.12 Zoznam úsekov ostatných projektov

Tabuľka 11: Ostatné projekty (zoznam úsekov)

Názov úseku	Spoločenská priorita	Strategická CBA (BCR)	Investičné náklady (mil. eur)	Dĺžka (km)	Počet pruhov	Pripravenosť
I/63 Kútniky - Dolný Bar	3,77	2,80	24	5,8	2	ŠR
I/64 Nitra - Topoľčany	2,86	2,29	110	28,7	2	ŠR
I/18 Nižný Hrabovec - Petrovce	2,83	2,27	65	15,7	2	DSP
I/77 Podolíneec - Hniezdne, preložka	1,63	1,61	58	9,9	2	ŠR
I/74 Brekov – Humenné-východ	1,59	1,59	53	10,3	2	ŠR
I/77 Podolíneec, preložka	1,57	1,57	15	3,2	2	ŠR
I/77 Tarnov - Mokroluh, preložka	1,44	1,50	10	4,2	2	ŠR
I/63 Nová Stráž	1,06	1,29	28	5,7	2	ŠR
I/66 Kežmarok - I/77 Spišská Belá, preložka	1,01	1,26	30	6,6	2	ŠR
I/18 Bystré - Vranov, sever	0,83	1,16	62	15,5	2	EIA
R4 - Gíraltovece - Kuková	0,66	1,03	112	6,5	2	DÚR
I/18 Hanušovce, západ - Bystré	0,63	1,05	68	7,4	2	EIA
I/51 Senica, sever - Jablonica, sever	0,62	1,04	56	11,5	2	DÚR
I/51 Holíč, obchvat	0,59	1,03	61	10,6	2	MPV
R4 - Rakovčik - Radoma	0,56	0,86	120	7,0	2	DÚR
I/68 Sabinov, preložka cesty	0,56	1,01	68	9,8	2	MPV
I/68 Lipany	0,53	0,99	45	4,7	2	ŠR
R3 - Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová	0,48	0,96	77	4,9	2	ÚR
R3 - Nižná - Dlhá nad Oravou	0,43	0,94	201	8,3	2	ÚR
I/74 Stakčín - Kolonica	0,31	0,87	51	6,3	2	ŠP

Zdroj: ÚHP, 2020

Rozvojom dopravnej infraštruktúry v okrese Námestovo sa zaoberá aj Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK [42], v ktorom sa uvádzajú nasledovné projekty:

- II/520 Rekonštrukcia cesty (odvodnenie) v k. ú. Oravská Lesná,
- II/520 Rekonštrukcia cesty Oravská Lesná – Zákamenné
- II/520 Sanácia zosuvov telesa cesty Krušetnica – Zákamenné
- II/520 Sanácia degradovaného násypového telesa cesty III/2271 a vyústenia priepustov
- III/2273 Rekonštrukcia MO 2273-002 ponad priehradu v k. ú. Námestovo
- III/2274 Rekonštrukcia MO 2274-002 cez bezmenný potok v obci Or. Jasenica
- III/2278 Sanácia zosuvu telesa cesty III/2278 v k. ú. Sihelné
- Cyklistické komunikácie
  - Okruh okolo Oravskej priehrady
  - Ťapešovo-Vavrečka- Oravská Jasenica –Námestovo
  - Bobrov-Zubrohlava –Klin - Námestovo
  - Zázrivá - Oravská Lesná - Lokca - Námestovo
  - Zubrohlava – Oravská Polhora.

Uvedené projekty by mali byť realizované do roku 2028, pre ÚGD Námestovo to predstavuje horizont návrhového obdobia do roku 2030.

V dlhodobom výhľadovom horizonte je uvažované s projektom:

- Cesta I/78, preložky v úsekoch Hruštín, Babín, Lokca, Zubrohlava, Oravská Polhora a stavebná úprava sedlo Príslop.

#### 4.3.3 Dopravné projekty verejnej osobnej dopravy, uvedené v Stratégii udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK

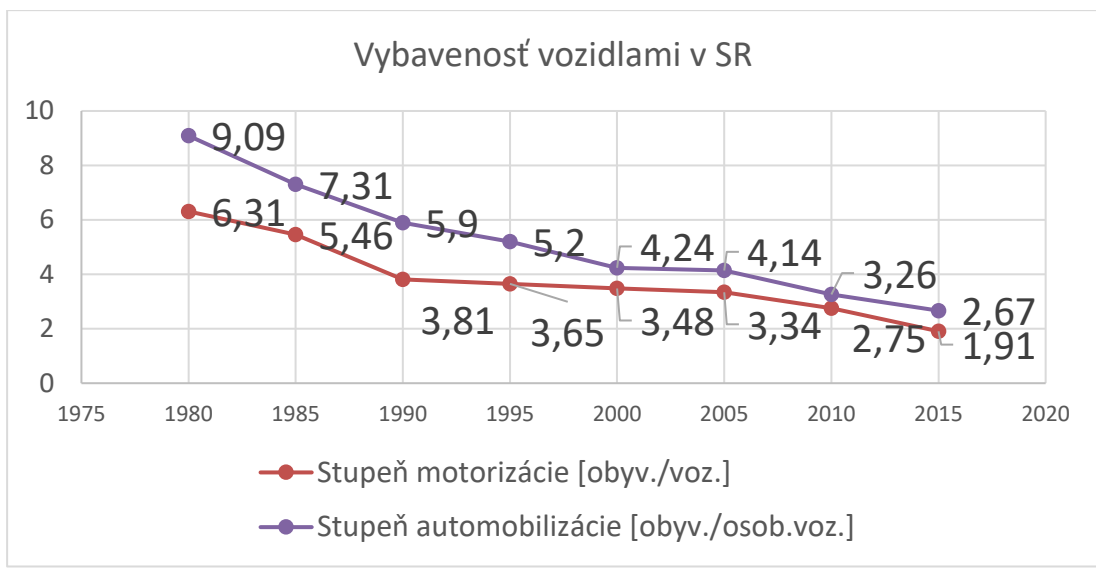
Jedným z výstupov Stratégie je zoznam projektov, týkajúcich sa rozvoja infraštruktúry, prevádzkových a organizačných opatrení v rámci verejnej osobnej dopravy. Z materiálu vyberáme projekty, týkajúce sa okresu Námestovo. Zoznam projektov je uvedený v Tab. 4.13.

Tab. 4.13 Tabuľka projektov VOD

Rok	Infraštruktúrny	Prevádzkovo-organizačný
2028	IDS ŽSK - Modernizácia autobusových staníc Turčianske Teplice, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Trstená, Tvrdošín, <b>Námestovo</b> , Dolný Kubín, Bytča	IDS ŽSK - plne funkčný a rozšírený na celé územie ŽSK

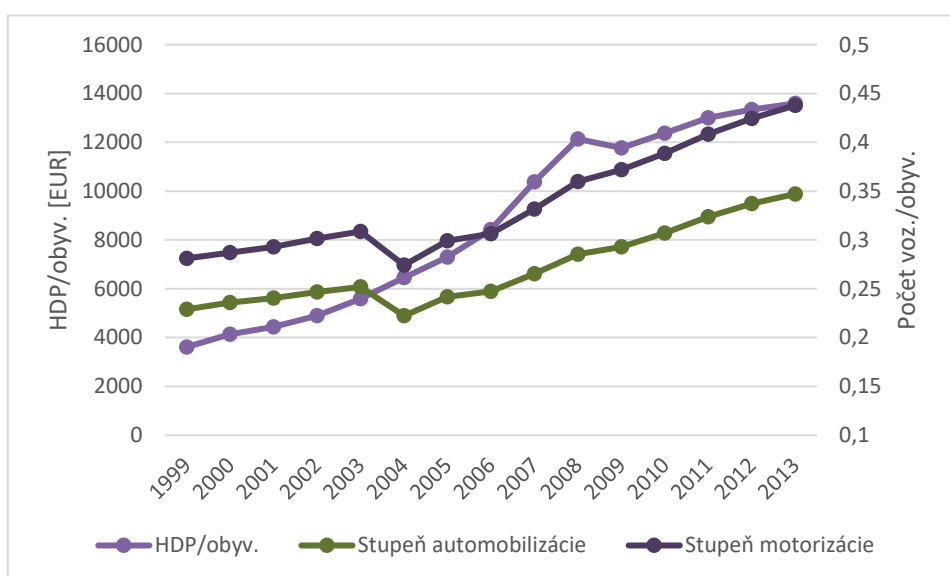
#### 4.4 Prognóza automobilizácie

Stupne automobilizácie a motorizácie sú spracovávané na celoštátnej úrovni a evidované ŠÚ SR. Dlhodobu preukazujú silný nárast, pričom zatiaľ sa neprejavuje tendencia postupnej saturácie, ako je to vo vyspelých krajinách EÚ. Definovanie stupňa motorizácie a automobilizácie je na Obr. 4.7, nadväznosť na HDP je uvedená na Obr. 4.8.



Obr. 4.7 Stupeň automobilizácie a motorizácie v SR

zdroj: SURDM ŽSK



Obr. 4.8 Stupeň automobilizácie a motorizácie v SR v porovnaní s HDP

zdroj: SURDM ŽSK

Súčasný stav automobilizácie a motorizácie ŽSK v roku 2015 boli zistené analýzou databázy poskytnutej Prezidiom Policajného zboru SR (ďalej len „PZ SR“) motorových vozidiel okresov ŽSK, rozdelenou podľa bydliska, druhu a stavu (v prevádzke) vozidla za príslušný rok. Získané údaje o motorových vozidlách boli zadelené podľa obcí v okresoch, FUA a v meste. Boli použité pre určenie východiskového stavu a pre indikovanie vývojových trendov automobilizácie územia. Pre analýzu boli využité údaje od roku 2000, nakoľko pred rokom 2000 nie sú dáta konzistentné a necharakterizujú vývojové trendy transformovanej ekonomiky SR.

Najvyššie stupne automobilizácie, motorizácie a ťažkej motorizácie v roku 2015 boli zaznamenané v regióne v meste Námestovo a sú nadpriemerné v porovnaní miest ŽSK. Stupne sú pre okresy a mestá

ŽSK uvedené v nasledujúcej tabuľke. Vývoj stupňa automobilizácie a motorizácie v ŽSK od roku 2000 je uvedený v Tab. 4.15.

Tab. 4.14 Automobilizácia a motorizácia územia ŽSK, stav k 31.12.2015

Okres, mesto	Stupeň automobilizácie	Stupeň ťažkej motorizácie	Stupeň motorizácie
Okres Bytča	3,11	24,49	2,61
Mesto Bytča	3,00	21,29	2,50
Okres Čadca	3,35	23,80	2,82
Mesto Čadca	3,18	19,17	2,65
Mesto Turzovka	3,52	22,34	2,92
Okres Dolný Kubín	3,11	20,44	2,57
Mesto Dolný Kubín	3,09	18,35	2,53
Okres Kysucké Nové Mesto	3,14	21,43	2,60
Mesto Kysucké Nové Mesto	3,04	17,69	2,46
Okres Liptovský Mikuláš	2,81	19,80	2,35
Mesto Liptovský Mikuláš	2,75	17,00	2,27
Mesto Liptovský Hrádok	2,98	18,73	2,45
Okres Martin	2,96	18,54	2,43
Mesto Martin	3,03	18,27	2,48
Okres Námestovo	3,23	19,15	2,67
Mesto Námestovo	2,74	12,85	2,17
Okres Ružomberok	3,25	23,55	2,72
Mesto Ružomberok	3,12	18,30	2,56
Okres Turčianske Teplice	2,94	20,66	2,43
Mesto Turčianske Teplice	2,90	18,37	2,39
Okres Tvrdošín	3,10	17,47	2,54
Mesto Tvrdošín	3,15	18,73	2,61
Okres Žilina	2,59	14,29	2,10
Mesto Žilina	2,41	11,26	1,91
Mesto Rajec	2,95	22,85	2,45

Zdroj: Prezídium PZ SR

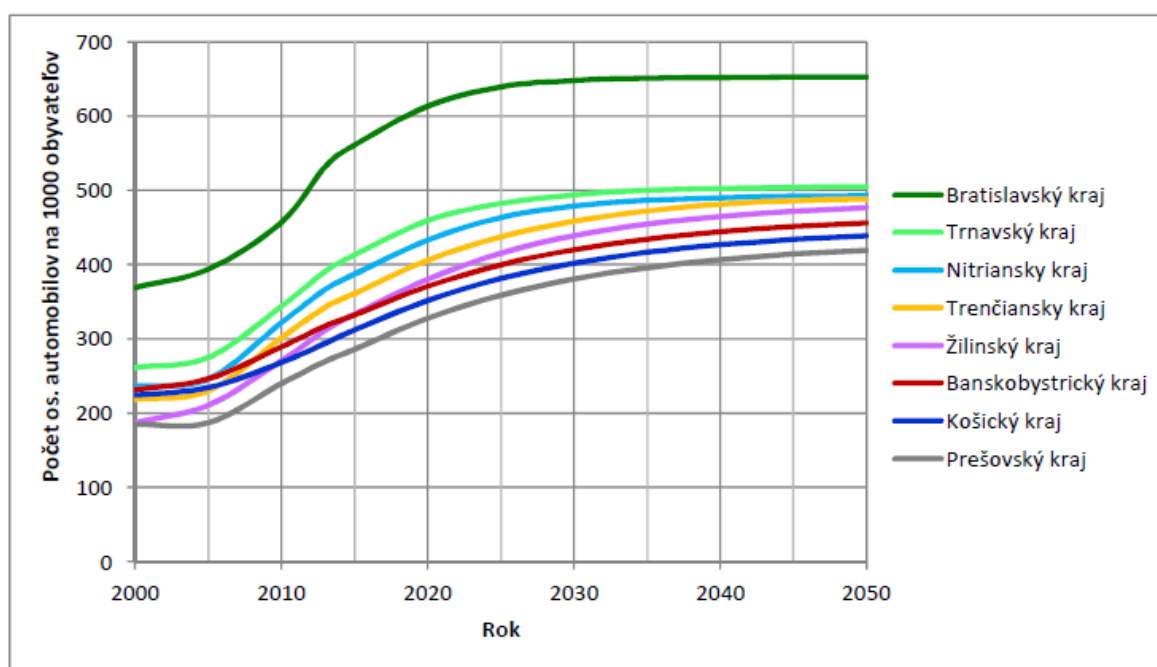
Tab. 4.15 Vývoj stupňa automobilizácie a motorizácie v ŽSK

Rok	SM	SA
<b>2000</b>	4,293	5,24
<b>2001</b>	4,193	5,046
<b>2002</b>	4,045	4,913
<b>2003</b>	3,929	5,376
<b>2004</b>	4,273	4,745
<b>2005</b>	3,77	4,613
<b>2006</b>	3,803	4,385
<b>2007</b>	3,478	4,039
<b>2008</b>	3,18	3,892
<b>2009</b>	3,048	3,696
<b>2010</b>	2,904	3,515

<b>2011</b>	2,726	3,311
<b>2012</b>	2,61	3,207
<b>2013</b>	2,517	3,075
<b>2014</b>	2,397	3,076
<b>2015</b>	2,282	2,932
<b>2016</b>	2,186	2,802
<b>2017</b>	2,089	2,668
<b>2018</b>	2,001	2,55
<b>2019</b>	1,955	2,477

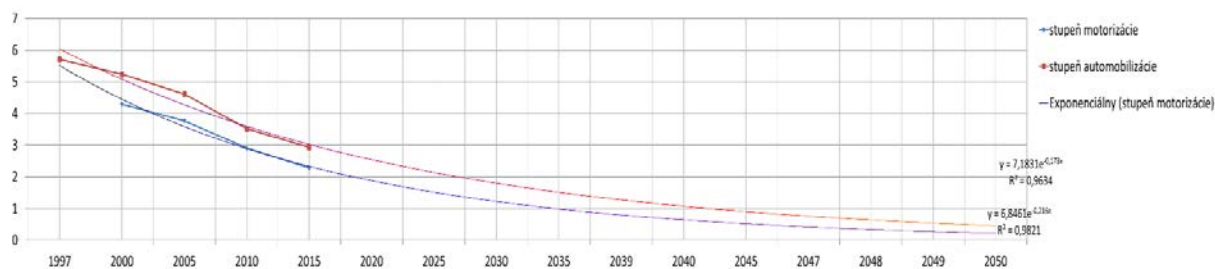
Zdroj: MDV SR

Odhad vývoja automobilizácie ŽSK bol spracovaný MDV SR a je uvedený na Obr. 4.9 spolu s prognózou pre všetky kraje SR.



Obr. 4.9 Odhad vývoja automobilizácie v ŽSK

Na základe analýz bola spracovaná prognóza stupňa automobilizácie a motorizácie pre ŽSK, ktorá je uvedená na Obr. 4.10.



Obr. 4.10 Stupeň automobilizácie a motorizácie v ŽSK

Z predložených údajov je zrejmé, že vývoj automobilizácie bol nerovnomerný. V jeho trende sa výrazne prejavili ekonomické a obchodné opatrenia Vlády SR, ktoré v niektorých rokoch skokovým spôsobom zvýšili prírastky stupňa automobilizácie. Naopak, opatrenia Vlády SR smerujúce k zlepšeniu technického stavu a zníženiu priemerného veku vozového parku osobných vozidiel sa prejavili prudkým poklesom počtov osobných automobilov, spôsobeným odhlasovaním zastaraných a nepoužívaných vozidiel z evidencie Policajného zboru SR. Prudké výkyvy na krivke vývoja znižujú akceptovateľnosť štandardnej metódy prognózy automobilizácie prostredníctvom regresných rovníc. Pre prognózu automobilizácie v ÚGD mesta Námestovo bola preto použitá zjednodušená metóda priemerných prírastkov automobilizácie, eliminujúca doterajšie výkyvy. Predpokladaný vývoj stupňa automobilizácie a motorizácie mesta je uvedený v Tab. 4.16.

Tab. 4.16 Prognóza stupňa automobilizácie mesta Námestovo

Územie	Hodnota	Stav 2015	Prognóza 2030	Prognóza 2050
Mesto Námestovo	Stupeň automobilizácie	2,74	2,10	1,91
	Stupeň motorizácie	2,17	1,74	1,48

Podľa UPN mesta Námestovo je predpokladaný stupeň automobilizácie v roku 2025 1:3,0 a stupeň motorizácie 1:2,27. Je zrejmé, že údaje sú podhodnotené už vo vzťahu k súčasnosti.

Vypočítané údaje poskytujú predpoklad, že Námestovo bude dosahovať stupeň saturácie ľahkých vozidiel približne v riešenom návrhovom horizonte ÚGD. Je zrejmé, že v rámci jednotlivých dopravných okrskov sa budú hodnoty stupňa automobilizácie k roku 2030 líšiť v závislosti od východiskového stavu. Prudší nárast tempa automobilizácie sa predpokladá v okrskoch s nižším stupňom, dopravné okrsky, kde sa automobilizácia územia blíži k stupňu saturácie budú zaznamenávať pozvoľnejší vývoj k hodnote 500 ľahkých vozidiel na 1000 obyvateľov. Pre nové mestské okrsky riešeného územia s funkciou bývania, sa už v období ich uvedenia do prevádzky zvažuje so stupňom automobilizácie blízkym k hodnotám saturácie. Na základe skúseností z iných miest a krajín, po dosiahnutí stupňa saturácie bude vývoj automobilizácie oscilovať okolo dosiahnutej hodnoty. Prognóza vývoja automobilizácie bola zapracovaná do dopravného modelu ÚGD mesta Námestovo.

## 4.5 Vývojové charakteristiky systému hromadných preprav osôb

### 4.5.1 Mestská a prímestská hromadná doprava

PDO ŽSK analyzoval podrobne požiadavky na počty prepravených osôb v okrese Námestovo. Na základe zhodnotenia súčasného prepravného procesu a predpokladaného vývoja zamestnanosti, vzdelávacích služieb a požiadaviek na zdravotnú starostlivosť uvádza počty spojov pre žiakov okresu NO a pacientov nemocníc, ktoré je potrebné zaviesť z pohľadu kvalitnej dopravnej obsluhy. V Tab. 4.17 sú uvedené celkové požiadavky na zabezpečenie dopravy osôb do mesta Námestovo.

Tab. 4.17 Požiadavky na prímestskú osobnú dopravu

Obec/mesto	Obec/mesto 2	Denný počet cestujúcich v pracovný deň v jednom smere (priemer)
Námestovo	Babín	58
	Beňadovo	21
	Bobrov	119
	Breza	73
	Čadca	1
	Dlhá nad Oravou	0
	Dolný Kubín	144
	Hruštín	124
	Istebné	1
	Jasenová	0
	Klin	143
	Kraľovany	24
	Krásno nad Kysucou	2
	Krušetnica	71
	Kysucké Nové Mesto	1
	Kysucký Lieskovec	0
	Likavka	1
	Lokca	136
	Lomná	38
	Martin	9
	Mútne	192
	Nižná	144
	Nová Bystrica	1
	Novoť	95
	Oravská Jasenica	142
	Oravská Lesná	88
	Oravská Polhora	199
	Oravské Veselé	231
	Oravský Podzámok	11
	Párnica	1
	Rabča	237
	Rabčice	115
	Ružomberok	11
	Sihelné	87
	Sučany	1
	Štefanov nad Oravou	20
	Ťapešovo	36
	Trstená	220
	Turany	0
	Turčianske Teplice	2
Tvrdošín	312	

Vasíľov	43
Vavrečka	145
Veličná	0
Vrútky	1
Zákamenné	187
Zborov nad Bystricou	0
Zubrohľava	120
Žilina	14

*Zdroj: PDO ŽSK, ID ŽSK+ŽU, 2020*

Analýza prepravy osôb v meste vyvoláva aj otázku zavedenia mestskej hromadnej dopravy. Ukazuje sa, že linka PHD, vedená okruhom cez mesto, spĺňa požiadavky na mestskú hromadnú dopravu len čiastočne. Na druhej strane nízky počet prepravovaných cestujúcich, zapríčinený absenciou veľkých zamestnávateľov a viacerých stredných škôl, v kombinácii krátkymi prepravnými vzdialenosťami poukazuje na ekonomickú nerentabilitu zavedenia samostatnej MHD v meste.

Odporúčaním ÚGD je rozšíriť početnosť uvedenej prímestskej linky a jej prispôsobenie sa požiadavkám zamestnanosti v priemyselnej zóne mesta.

#### **4.6 Vývojové charakteristiky systému cyklistickej dopravy**

K analýze vývojových charakteristík cyklistickej dopravy v meste Námestovo chýbajú pravidelne a systematicky zbierané dáta. Prieskumy vykonávané aktivistami sú väčšinou zamerané na zistenie údajov o intenzite cyklistických prúdov na diaľkových cyklotrasách a preto nedávajú obraz o objemoch prepravy cyklistickou dopravou v meste. Celoštátne sčítanie dopravy na pozemných komunikáciách, vykonávané SSC taktiež poskytuje len obraz o sile prepravných prúdov cyklistov. Jediným zdrojom dát pre výpočet objemovej prognózy dopravy sa stali výsledky Dopravno-sociologického prieskumu v Námestove. ÚGD mesta Námestovo sa vo veci objemovej prognózy cyklistickej dopravy taktiež opiera o koncepčné a myšlienkové argumentácie ÚPN mesta z roku 2015, uvedené v nasledujúcich statiach:

„Cyklisti sa v meste pohybujú, bez oddelenia od ostatnej dopravy, v uličnom priestore spolu s automobilovou dopravou. Tam, kde je to možné, vyhľadávajú menej zaťažené mestské komunikácie, ktoré ale väčšinou znamenajú predĺženie trasy alebo nízku atraktivitu trasy.

Princípom pri návrhu boli okrem urbanistických a technických kritérií hlavne kritériá zohľadňujúce funkciu komunikácie a jej dopravné zaťaženie. Preto sa neuvažovalo s vedením cyklistických komunikácií po cestách I. a II. triedy, ale iba v súbehu, bez fyzického kontaktu oboch komunikácií.“

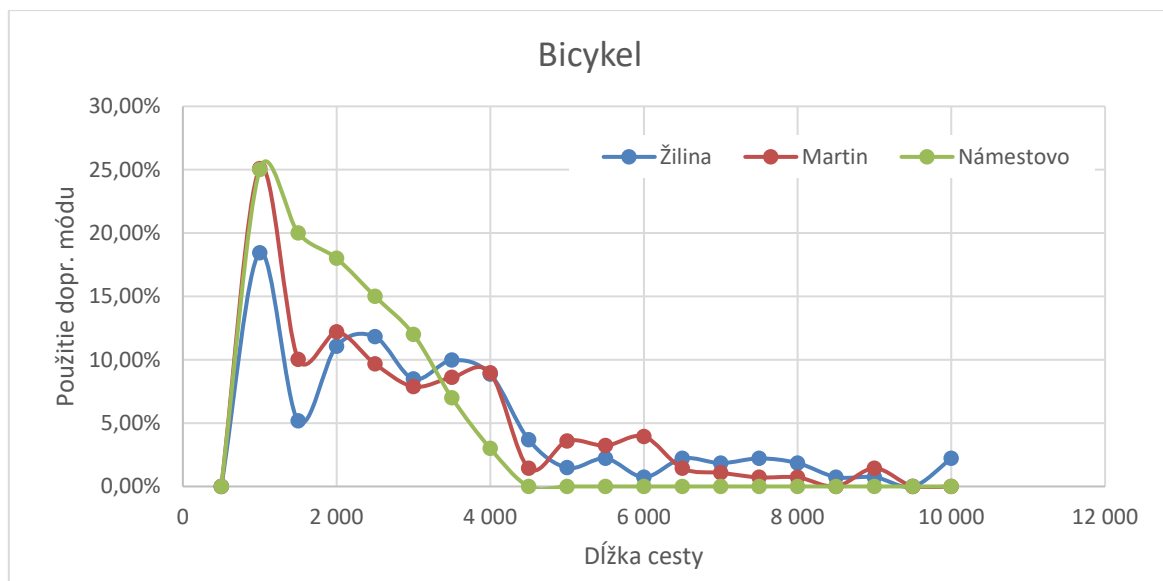
V územnom pláne sa uvažuje s hlavnou cyklistickou komunikáciou mesta ako so spojnicou umožňujúcou prepojenie mesta v smere východ – západ a pokračujúcou smerom východným, paralelne s cestou I/78 do Zubrohľavy. Bola by súčasťou okruhu okolo Oravskej Priehrady. V južnej časti mesta by bola vedená cyklistická komunikácia súbežne s cestou II/520, severne od cesty v samostatnej trase. ÚPN počíta aj s vybudovaním pešej a cyklistickej komunikácie pozdĺž cesty III/2273, ktorá sa bude rekonštruovať. Táto trasa by mala nadviazať na prepojenie mestských častí ležiacich na severe a juhu mesta.

Preferencia druhov dopravy prospievajúcich k zníženiu negatívnych účinkov na životné prostredie je jednou z ciest smerujúcich k trvalo udržateľnej mobilite a k zachovaniu prijateľných životných podmienok v mestách. Cyklistická a pešia doprava sú módmi spĺňajúcimi uvedené kritériá.



Ukázalo sa, že pri výpočte potenciálne možných ciest na bicykli, ktoré musia determinovať možný presun na cesty konané na bicykli, nemôžeme očakávať, že podiel vzrastie cez 30%. To znamená, že menej ako tretina všetkých ciest zo vzdialenosti kratšej ako 15 km, ktoré sa v súčasnosti nekonajú na bicykli, by v zásade mohli prejsť na tento dopravný prostriedok, za optimálnych podmienok, čo sa týka vlastníctva bicykla, infraštruktúry, obľuby jazdy na bicykli a v neposlednom rade klimatických, poveternostných a terénnych podmienok.

Pre ÚGD mesta Námestovo pre pešiu a cyklistickú dopravu vychádzame aj z analýz, ktoré sú dostupné pre iné mestá. Napr. z hľadiska hodnotenia dĺžky ciest vykonaných na bicykli, najvyšší počet ciest sa viaže na vzdialenosti 0,5 až 4,5 km. Tento údaj je približne zhodný s údajom IAD, z čoho možno odvodiť ich kvázi vzájomné konkurenčné pôsobenie v rámci objemovej prognózy prepravy osôb.



Obr. 4.11 Percentuálna početnosť ciest podľa vzdialenosti pre sumár všetkých skupín — dopravný mód Bicykel

Zdroj: DOPRAVNO – SOCIOLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY MIEST ŽILINA A MARTIN, Diplomová práca, Bc. Ľubomír Studnička, 2013 + výpočty autorov z DSP vykonaných v mestách Žilina, Martin a Námestovo

#### 4.7 Vývojové charakteristiky systému pešej dopravy

Podobne ako v prípade cyklistickej dopravy, analýze vývojových charakteristík pešej dopravy v meste Námestovo chýbajú pravidelne a systematicky zbierané dáta. Jediným zdrojom dát pre výpočet objemovej prognózy dopravy sa stali výsledky doplnkového Dopravno-sociologického prieskumu v Námestove. ÚGD mesta Námestovo sa preto aj vo veci objemovej prognózy pešej dopravy opiera o koncepčné a myšlienkové argumentácie ÚPN mesta Námestovo z roku 2015, uvedené v nasledujúcej stati:

Pre peší pohyb sú v meste realizované chodníky a pešie plochy v nie celkom dostatočnom rozsahu i kvalite. Chodníky sú väčšinou vedené v súbehu s komunikáciami pre motorovú dopravu, obyčajne po oboch stranách. V centre mesta bola vytvorená pešia zóna, ktorá pokrýva ulice : Hviezdoslavova a paralelný priestor s ul. Štefánikovou. Je potrebné vybudovať peší chodník od existujúceho cintorína k navrhovanému cintorínu pozdĺž cesty I/78. Ďalej je potrebné prepojenie cyklistického chodníka, vedeného pozdĺž cesty I/78 do Zubrohlavy pre obcou Klin cez Polhoranku s obytnou zónou Slanica pri

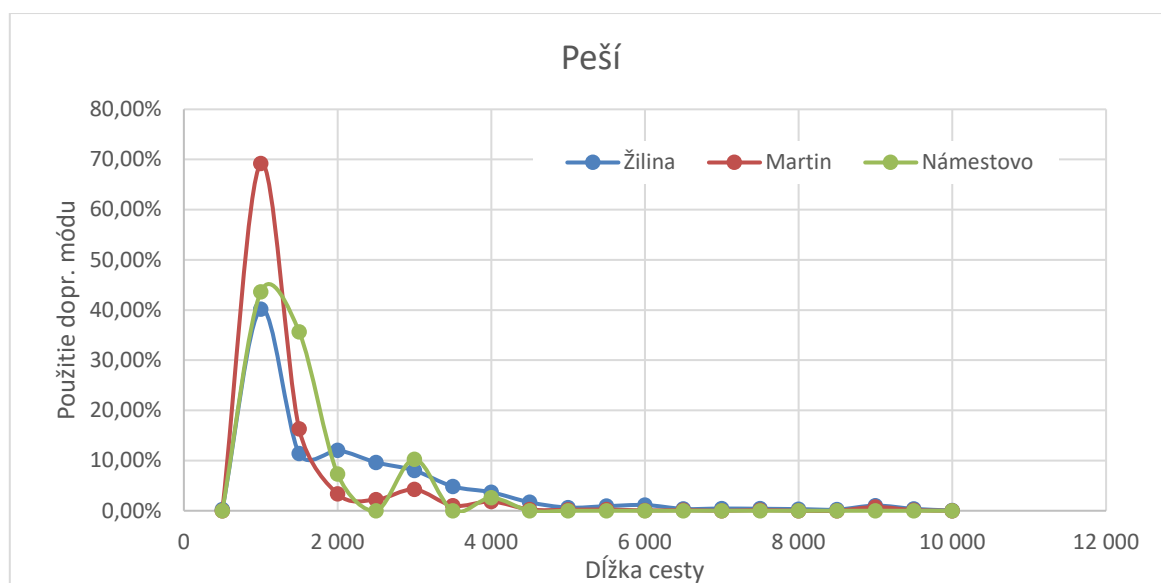
Zubrohlave. Pri ďalšej výstavbe mesta bude dôležité pokračovať v budovaní komunikácií pre peších, aby sa tak vytvorila súvislá sieť peších komunikácií (ÚPN Námestovo, 2015, s.83).

Základná sieť peších komunikácií a priestorov dnes realizovaných vychádza z Územného plánu mesta spracovaného pred r. 2015. Zásady tvorby jednotlivých obytných zón boli pri realizácii rešpektované a riešenie peších komunikácií zodpovedá pôvodným predstavám. Vzhľadom na to, že záujem sa v posledných rokoch orientoval iným smerom, zostal zatiaľ chodec rešpektovaný, aj keď ho automobil vytláča už aj z chodníkov. V centre mesta sa podarilo vybudovať pešiu zónu. Mesto už má položený základ siete peších komunikácií, a preto pôjde iba o to, ako nadviazať na zásady prezentované v Územnom pláne a pokračovať v jeho intenciách.

Základným princípom musí byť preferencia pešieho pohybu v hraniciach mesta. Bude potrebné na už vybudované pešie komunikácie nadviazať a vytvoriť hlavné pešie komunikácie vychádzajúce z historického jadra mesta, ktoré by umožnili chodcovi bezpečný pohyb do všetkých sídlisk situovaných po obvodě centra. Hlavné pešie komunikácie umožňujúce plynulý pohyb v oboch smeroch (z centra, do sídliska a naopak) by boli doplnené sieťou vedľajších peších komunikácií prepájajúcich vzájomne pešie komunikácie do systému umožňujúceho pohyb chodca po celom meste.

Peší pohyb ako najprirodzenejší spôsob premiestňovania sa môže výrazne podieľať na prepravnej práci. Pri 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 iba 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.

Dopravno-sociologické prieskumy väčších rozsahov vykonané v rôznych mestách napr. v Žiline a Martine, vykazujú zánik peších ciest pri dĺžke cesty 4 až 5 km. S takouto hodnotou peších ciest počítame aj v meste Námestovo (z dôvodu pandemickej situácie sa prieskum nepodarilo dokončiť).



Obr. 4.12 Percentuálna početnosť ciest podľa vzdialenosti pre sumár všetkých skupín - dopravný mód Peši

Zdroj: DOPRAVNO – SOCIOLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY MIEST ŽILINA A MARTIN, Diplomová práca, Bc. Ľubomír Studnička, 2013 + výpočty autorov z DSP vykonaných v mestách Žilina, Martin a Námestovo

## 4.8 Objemová prognóza prepravnej práce osobnej dopravy

### 4.8.1 Del'ba prepravnej práce z Dopravno-sociologického prieskumu

Podrobnejšia analýza údajov získaných z DSP mesta Námestovo a ŽSK bola spracovaná v kap. 3.1. V tejto kapitole uvedieme len hlavné závery.

Del'ba prepravnej práce (Obr. 3.3) preukázala vysoký podiel IAD, ktorá predstavuje viac ako 63% podiel všetkých druhov dopráv. Veľmi nízky podiel hromadnej dopravy (3%) vychádza z absencie pravidelnej mestskej hromadnej dopravy a predstavuje len podiel z využitia regionálnych liniek. Pomerne vysoký podiel pešej dopravy (26%) len potvrdzuje jej významné postavenie v rámci mestskej mobility.

Z hľadiska vzdialenosti ako kritéria voľby dopravného prostriedku je alarmujúci vysoký podiel IAD pri veľmi malých vzdialenostiach. Pri dĺžke cesty 1 km je to až 60% podiel a do 2 km až 63%. Pritom podiel ciest s dĺžkou do 2 km tvorí v meste 56%. Tieto cesty majú vysoký podiel aj pešej dopravy (41%), ktorý je však z pohľadu mestskej mobility nízky.

Pre tvorbu dopravno-sociologických charakteristík záujmového územia vo väzbe na mesto Námestovo boli použité aj výsledky DSP ŽSK. Z údajov vyplýva, že 50% ciest do alebo z Námestovo je vykonaných osobným autom. Vysoký podiel majú aj užívatelia vo vzťahu „osobné auto spolujazdec“, ktorý je 34%. Podiel regionálnej autobusovej dopravy tvoril takmer 30%. Celkovo je podiel pešej dopravy 21%.

Najčastejším účelom ciest je cesta domov, nasleduje cesta za prácou a do školy. Ostatné účely ciest (nákupy, šport, súkromné cesty) tvoria menšinový podiel na mobilite. Podrobné údaje sú uvedené na Obr. 3.11 a Obr. 3.12.

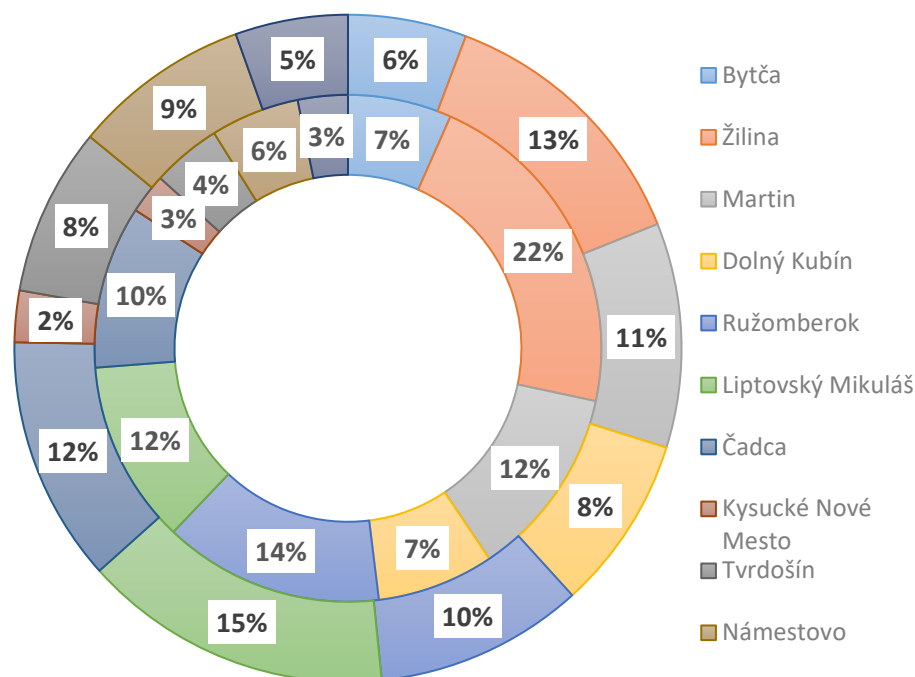
### 4.8.2 Objemová prognóza osobnej dopravy

Štatistické podklady o doterajšom vývoji objemov prepravených osôb v ŽSK preukazujú trend stagnácie a poklesu objemov a výkonov. V kombinácii s rastovým trendom automobilizácie je v súčasnosti vytvorený stav, ktorého lineárne pokračovanie predstavuje ďalší úpadok hromadnej prepravy osôb na úkor rastu IAD. V intenciách všeobecne platných teórií o udržateľnom rozvoji miest a obcí v európskom urbanizačnom kontexte je v meste Námestovo potrebné vytvoriť podmienky pre zmenu trendov IAD a predovšetkým vytvoriť podmienky pre rozvoj pešej a cyklickej dopravy. V prognóze vnútornej dopravy nie je možné pokračovať v doterajších vývojových prepravných trendoch. Existujúca cestná sieť mesta, zasadená do priestorových súvislostí zastavaného územia, poskytuje len obmedzené možnosti zvyšovania svojej kapacity. Zároveň je nutné zdôrazniť, že náprava súčasných pomerov a ich nasmerovania do budúcnosti nemôže byť riešená zvyšovaním kapacity pre IAD na úkor rozvoja iných dopráv. Uvedený postup nie je systémový, nakoľko nerieši problém, len jeho následky. Potrebné zvyšovanie kapacít cestných komunikácií má opodstatnenie len v prípadoch odvedenia tranzitnej dopravy z cestného systému mesta, k efektívnejšiemu prerozdeleniu pripojení zdrojovej a cieľovej dopravy, čo v prípade mesta Námestovo je irelevantné. Zvyšovanie kapacity komunikácií určených pre vnútornú dopravu má opodstatnenie len z hľadiska vytvárania možností pre zvýhodnenie dopravy nemotoristickej.

Medzi kľúčové faktory objemovej prognózy prepravy osôb patrí hybnosť obyvateľov riešeného územia (priemerný počet ciest jedného obyvateľa za 24 hodín). Priemerná hybnosť dotazovaného obyvateľstva bola 3,69 cesty za deň, čo je vo vzťahu k iným mestám veľmi vysoká hodnota. Nemožno ju považovať

za úplne smerodajnú aj na základe menšieho počtu dotazovaných domácností. Napríklad priemerná hybnosť mesta Žilina bola v rámci DSP zistená 2,20, v meste Martin to bolo 2,75. Na základe uvedeného bolo uvažované s výhľadovou prognózou hybnosti na úrovni 3,0 ciest.

V kapitole demografickej prognózy, upravenej o rozvojové zámery mesta je uvedený súčasný i predpokladaný počet trvalo bývajúcich, prechodne bývajúcich, dochádzajúcich a odchádzajúcich osôb. Uvedená demografická štruktúra predstavovala vstup pre výpočet sumárnych objemov vnútornej dopravy pomocou hybnosti obyvateľov. Na ich základe boli následne stanovené dopravné výkony automobilovej dopravy. Okres Námestovo tvorí v celkovom hodnotení ŽSK 6% podiel dopravných výkonov a 9% podiel dĺžok cestnej siete (Obr. 4.13).



Obr. 4.13 Podiel dopravných výkonov /vnútorný kruh/ a dĺžok sčítanej cestnej siete /vonkajší kruh/ na celkových hodnotách ŽSK podľa okresu

Prostredníctvom dopravného modelu boli vypočítané dopravné výkony vo vozokilometroch pre jednotlivé druhy dopravy – vnútornú, zdrojovú/cielovú, tranzitnú. Údaje prezentujú výhodnosť realizovaných stavebných opatrení vo vzťahu k prepravnej náročnosti dopravnej sústavy mesta.

Tab. 4.18 Prognózované dopravné výkony IAD [vozokm/24h] v roku 2030

Rok 2030	Dopravné výkony IAD [vozokm/24h]				
Variant/Dopr. výkony	VN	Z+C	Tranzit	Celkom VN a Z+C	IAD spolu (VN+ZC)
Nulový	31405	34477	42733	65882	138352

Zdroj: Výpočty autorov ÚGD mesta Námestovo

Tab. 4.19 Prognózované dopravné výkony nákladnej automobilovej dopravy [vozokm/24h] v roku 2030

Rok 2030	Dopravné výkony NAD [vozokm/24h]			
Variants/Dopr. výkony	VN	Z+C	Tranzit	Celkom VN a Z+C
Nulový	35,2	1663	4665	1698,2

Zdroj: Výpočty autorov ÚGD mesta Námestovo

Hodnotenie variantov riešenia ÚGD mesta neprináša zásadné vzájomné rozdiely v realizovaných dopravných výkonoch. K uvedenému stavu je potrebné poznamenať, že zásadná zmena v dopravných výkonoch je viazaná na nové prvky infraštruktúry vyššieho významu, ktoré v tomto prípade nie sú relevantné.

## 5 Dopravný model

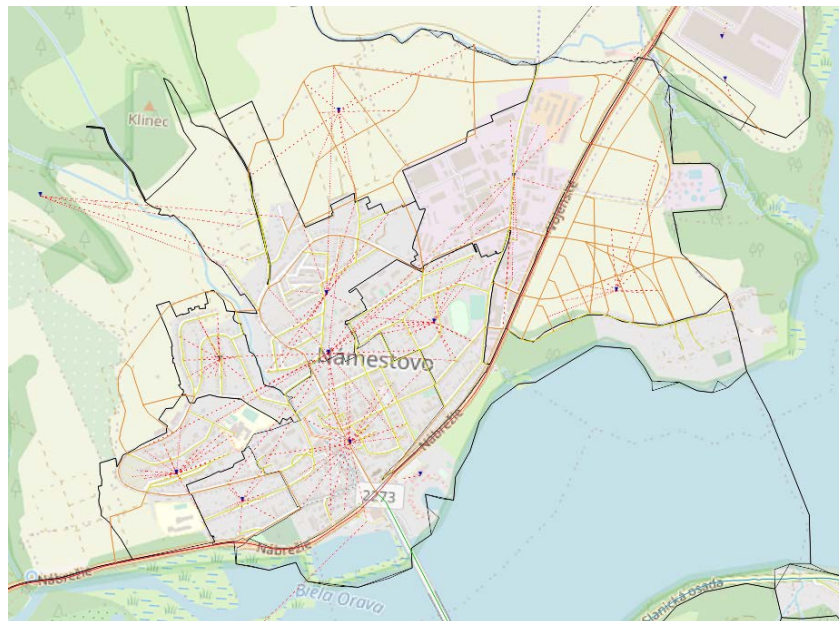
Dopravný model mesta bol spracovaný na základe dopravných prieskumov, dopravno-sociologických prieskumov a špeciálnych prieskumov, ktoré boli uskutočnené v rokoch 2019-2020 s použitím výsledkov dostupných prieskumov, rozborov a štatistických zisťovaní. V procese prípravy modelu boli analyzované rôzne scenáre demografického vývoja, ktoré sú uvedené v kap. 4.1. Na základe analýz bol vybraný variant mierne optimistického vývoja, na ktorý bol naviazaný aj návrh modelového riešenia.

Dopravný model sa skladá z dvoch základných prvkov:

- Model dopravnej ponuky.
- Model dopytu.

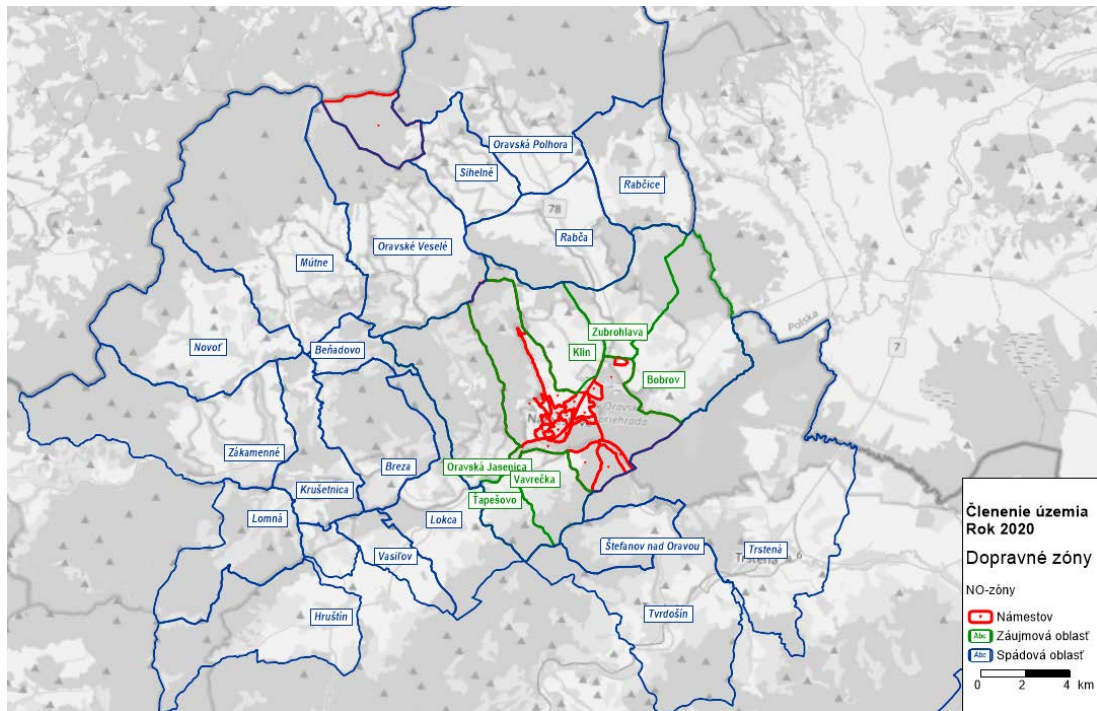
Unimodálny dopravný model mesta Námestovo je vypracovaný v programe PTV Visum. Pomocou programuje sa vypočíta dopravné zaťaženie vychádzajúce z prieskumov, štatistických a štruktúrnych údajov. Výslednou maticou prepravných vzťahov sa zaťaží na cestnú sieť. Model má kalibrovaný stav k roku 2020 na základe meraní spracovateľom ÚGD a na základe vyššie popísaných štruktúrnych veličín. Výhľadový stav bol definovaný pre roky 2030 a 2050, kde bola premietnutá predpokladaná výstavba v zmysle ÚPN mesta Námestovo. Do návrhového a výhľadového obdobia boli zapracované údaje z prognózy demografie (zosúladenou s ŽSK). Rozvoj územia, plánované investičné zámery mesta boli konzultované s objednávateľom ÚGD.

Ukážka z dopravného modelu mesta NO je zobrazená na nasledujúcom obrázku.

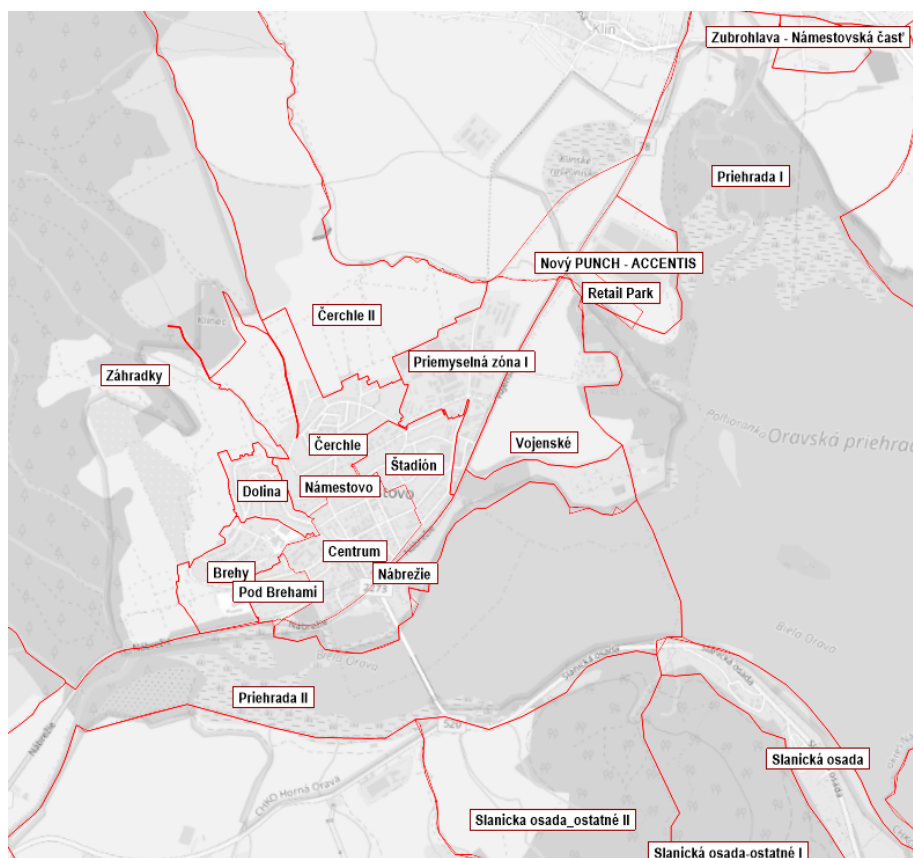


Obr. 5.1 Dopravný model mesta Námestovo

Model zaťaženia cestnej siete mesta je vytvorený na základe matíc prepravných vzťahov pre ľahkú a ťažkú dopravu. Štruktúrne veličiny sú v rámci dopravného modelu územia mesta a záujmového územia (50 okrskov) podrobne členené na demografické subkategorie (ekonomicky aktívni s autom a bez auta, nezamestnaní s autom a bez auta, deti, študenti, penzisti, pracovné príležitosti). Špecifické hybnosti skupín obyvateľstva sú sledované podľa účelov ciest a použitých dopravných prostriedkov.



Obr. 5.2 Dopravné rozdelenie modelovaného územia



Obr. 5.3 Dopravné zóny mesta Námestovo (intravilán)

## 5.1 Výpočet matíc prepravných vzťahov

Matice prepravných vzťahov boli samostatne riešené pre vnútornú, zdrojovú, resp. cieľovú a tranzitnú dopravu.

### 5.1.1 Vnútorná doprava

Matica vnútornej dopravy bola spracovaná v programovom module Visem s použitím nasledovných vstupných údajov:

- demografický vývoj, [Vaňo 2015],
- štatistický úrad – údaje o ekonomickej aktivite,
- vlastné socio-demografické údaje z prieskumov a rozborov.

Matica bola nakalibrovaná na súčasné zaťaženie cestnej siete mesta a aplikovaná na výhľadové riešenie.

### 5.1.2 Zdrojová a cieľová doprava

Matica zdrojovej a cieľovej dopravy bola spracovaná v programovom module Visum s použitím nasledovných vstupných údajov:

- vlastné profilové prieskumy dopravy,
- atraktivita dopravných okrskov odvodená od vypočítaných objemov dopravy vnútornej dopravy,
- ostatné vlastné údaje z prieskumov a rozborov, predovšetkým nákladnej a verejnej hromadnej dopravy.

### 5.1.3 Tranzitná doprava

Matica tranzitnej dopravy bola spracovaná v programovom module Visum s použitím nasledovných vstupných údajov:

- vlastné profilové prieskumy
- Údaje z mýtného systému.

Všetky uvedené matice prepravných vzťahov boli vložené do programových modulov PTV VISION, kalibrované na súčasný stav (rok 2020) zaťaženia cestnej infraštruktúry mesta a následne aplikované na výhľadové riešenie.

## 5.2 Model dopravnej ponuky

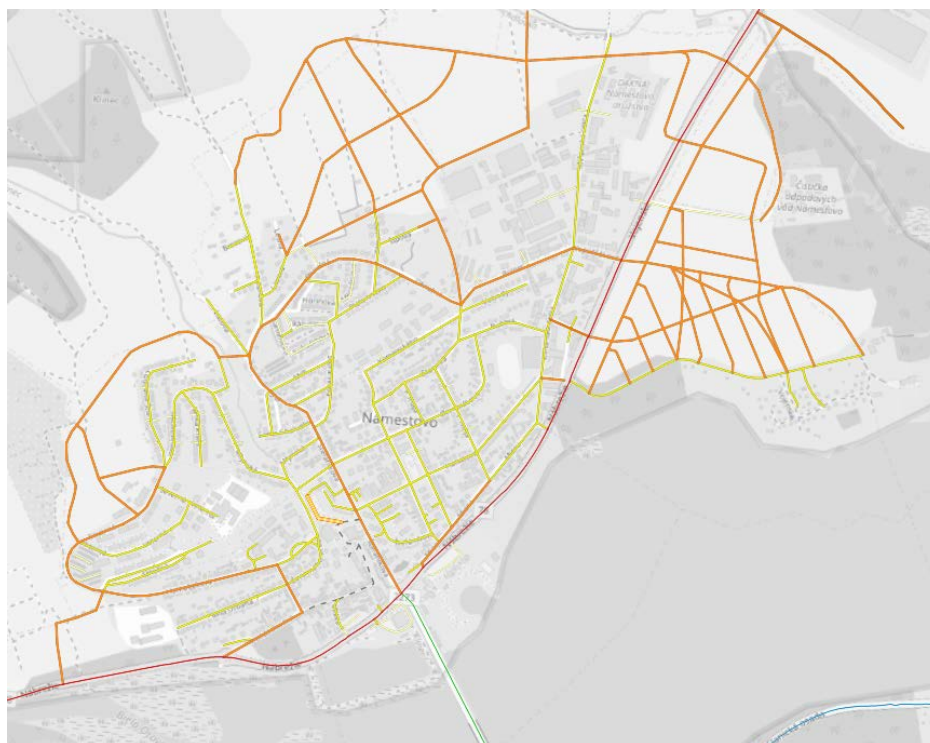
Model dopravnej ponuky bol vytvorený na digitalizovanom mapovom podklade (OpenStreetMap). Modelovaná cestná sieť je uvedená na nasledujúcom obrázku a obsahuje:

- Cesty I. triedy
- Cesty II. triedy
- Cesty III. triedy
- Vedľajšie komunikácie
- Zberné MK,



- Obslužné MK.

Každému úseku komunikácie je priradený počiatočný údaj o type, rýchlosti, kapacite, počte jazdných pruhov. Vybraté úseky boli doplnené o identifikačné čísla sčítacích úsekov podľa SSC spolu s údajmi zo sčítania dopravy. Ostatné údaje (výsledky z dopravného prieskumu, vypočítané dopravné zaťaženie, emisie,...) boli v modeli zadané ako užívateľské atribúty.



Obr. 5.4 Model dopravnej ponuky (intravilán)

### 5.3 Model dopytu

V modeli dopytu je zadané podrobné dopravné členenie územia mesta Žilina a blízkeho územia. Dopytový model obsahuje matice ciest (vzťahy medzi jednotlivými okrskami) automobilovej dopravy, t.j. samostatné matice pre ľahké a pre ťažké vozidlá.

### 5.4 Deľba prepravnej práce

Dopravný model mesta Námestovo je riešený ako unimodálny (osobná doprava, nákladná doprava).

### 5.5 Pridelenie dopravy na cestnú sieť

Pridelovanie dopravy na cestnú sieť bolo realizované vnútornými procedúrami programu PTV VISUM. Pre riešenie bola zvolená moderná metóda Equilibrium Lohse. Pre pridelovanie dopravy na cestnú sieť bola zohľadnená kapacita jednotlivých komunikácií.

## 5.6 Model scenárov

Analýza dopravného zaťaženia bola spracovaná v 7 variantoch, ktoré boli zostavené z modifikácií cestnej siete. Celkovo bolo definovaných 9 základných modifikácií:

- Prepojenie cesty I/78 s Hamuliakovou ulicou ( v zmysle ÚPN)
- Vojenské infraštruktúra (ÚPN) - riešenie v zmysle ÚPN
- Vojenské infraštruktúra-UGD - riešenie v zmysle aktuálnej štúdie, poskytnutej MÚ NO
- Prepojenie - Kliňanská-UPN - navrhované prepojenie cesty I/78 a Kliňanskej cesty v zmysle ÚPN
- Prepojenie – Kliňanská cesta-UGD – navrhované prepojenie cesty I/78 a Kliňanskej cesty
- Čerchle II- - zapracovanie infraštruktúry v zmysle ÚPN
- Centrum-jednosmerný okruh
- Vojenské infraštruktúra-UPN – výhľad - riešenie v zmysle ÚPN
- Vojenské infraštruktúra-UGD – výhľad - riešenie v zmysle aktuálnej štúdie, poskytnutej MÚ NO

Na nasledujúcom obrázku sú zobrazené použité modifikácie v dopravnom modeli..

basic settings   Scenarios   <b>Modifications</b>   Procedure parameter sets   Comparison				
Count: 9	Number	Load order	Code	
1	1	1	Prepojenie- I_78-Hamuliakova	
2	2	2	Vojenské infraštruktúra-UGD	
3	3	6	Prepojenie - Klinanská-UGD	
4	4	7	Čerchle II-S-Z-výhľad_SNP_infra	
5	5	8	Centrum-jednosmerný okruh	
6	6	4	Vojenské infraštruktúra-UPN	
7	7	3	Vojenské infraštruktúra-UGD - výhľad	
8	8	5	Vojenské infraštruktúra-UPN - výhľad	
9	9	9	Prepojenie - Klinanská-UPN	

Obr. 5.5 Modifikácie v manažéri scenárov

Riešené Varianty (scenáre) sú skladané podľa jednotlivých modifikácií podľa obrázku nižšie.

Count: 7	Active	Number	Code	Description	Modifications
1	<input checked="" type="checkbox"/>	1		GP_4a_Nulový_2020	...
2	<input checked="" type="checkbox"/>	2		GP_4b_Nulový_2030	...
3	<input checked="" type="checkbox"/>	4		GP_4c_V1 (UPN)_2030	1,6,9
4	<input checked="" type="checkbox"/>	5		GP_4d_V1 (UPN)_2050	1,4,8,9
5	<input checked="" type="checkbox"/>	6		GP_4e_V2 (UGD)_2030	1,2,3
6	<input checked="" type="checkbox"/>	7		GP_4f_V2 (UGD)_2050	1,3,4,7
<b>7</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	8		GP_4g_V2a (UGD)_2030	1,2,3,5

Obr. 5.6 Jednotlivé scenáre sú podrobne popísané v kapitole

Podrobný popis jednotlivých scenárov je uvedený v kap. 6.2.

## 6 Návrh riešenia dopravnej sústavy mesta Námestovo

### 6.1 Hlavné princípy návrhu

Hlavné princípy návrhu dopravnej sústavy mesta Námestovo vychádzajú z poznatkov analyzovaných v prieskumoch a rozboroch. Delba prepravnej práce a početnosť ciest podľa ich dĺžky poukazujú na súvislosti veľkosti mesta a jeho priestorového usporiadania, s parametrov veľmi dobrej dostupnosti pre nemotorovú dopravu pre veľkú časť mesta. Zároveň možno predpokladať pomerne vhodné rozmiestnenie plôch základnej vybavenosti v rámci mesta, znižujúce prepravnú náročnosť bežného života obyvateľov. Uvedené pozitíva je vhodné zachovať a ďalej rozvíjať tak, aby problematika dopravnej obsluhy mesta neprerastala do krízových rozmerov.

Problematika smerovania k trvalo udržateľnej mestskej mobilite definujú sériu súvisiacich konkrétnych opatrení navrhnutých na uspokojovanie potrieb mobility osôb a podnikateľských subjektov v súčasnosti i v budúcnosti. V ÚGD mesta Námestovo aplikované hlavné princípy návrhu riešenia dopravnej sústavy mesta smerujú k vytvoreniu podmienok pre trvalo udržateľnú mobilitu. Nasledujúce aplikované princípy ju formujú zásadným spôsobom:

- Závažným východiskom je dobrá pešia dostupnosť zdrojov a cieľov dopravy na území mesta.
- Polyfunkčnosť (zastúpenie základnej vybavenosti) v rámci urbanistickej štruktúry mesta.
- Vytvorenie podmienok pre realizáciu súvislých plôch peších zón v centrálnej časti mesta.
- Zvýšenie podielu pešej a cyklistickej dopravy osôb v delbe prepravnej práce.
- Efektívne usporiadanie siete miestnych komunikácií mesta s cieľom minimalizovať dopravné výkony vnútornej, zdrojovej a cieľovej automobilovej dopravy.
- Dôsledné odvedenie tranzitnej automobilovej dopravy na I/78.

Okrem uvedených zásad je na druhej strane nutné vysporiadať sa so zásadnými problémami mesta, ktoré vznikli necitlivým rešpektovaním požiadaviek investorov s dopadom na dopravu (hlavne statickú) a životné prostredie predovšetkým v priemyselnej oblasti. Kritickou oblasťou je celá priemyselná zóna a sieť MK, k nej smerujúca (ulice Hattalova, Miestneho priemyslu, Polom).

### 6.2 Cestná automobilová doprava

#### 6.2.1 Študované varianty riešenia

Varianty riešenia pre cestnú automobilovú dopravu boli analyzované na základe výsledkov dopravných prieskumov, prognóz a predpokladaného demografického rozvoja mesta a regiónu. Celkovo bolo študovaných 7 variantov riešenia, z ktorých boli 3 vybrané pre podrobnejšiu analýzu.

Analyzované varianty boli zostavené z modifikácií cestnej siete. Celkovo bolo definovaných 9 základných modifikácií podľa kap. 5.6. Pre podrobné riešenie boli vybrané okrem nulového variantu 3 varianty výhľadového riešenia.

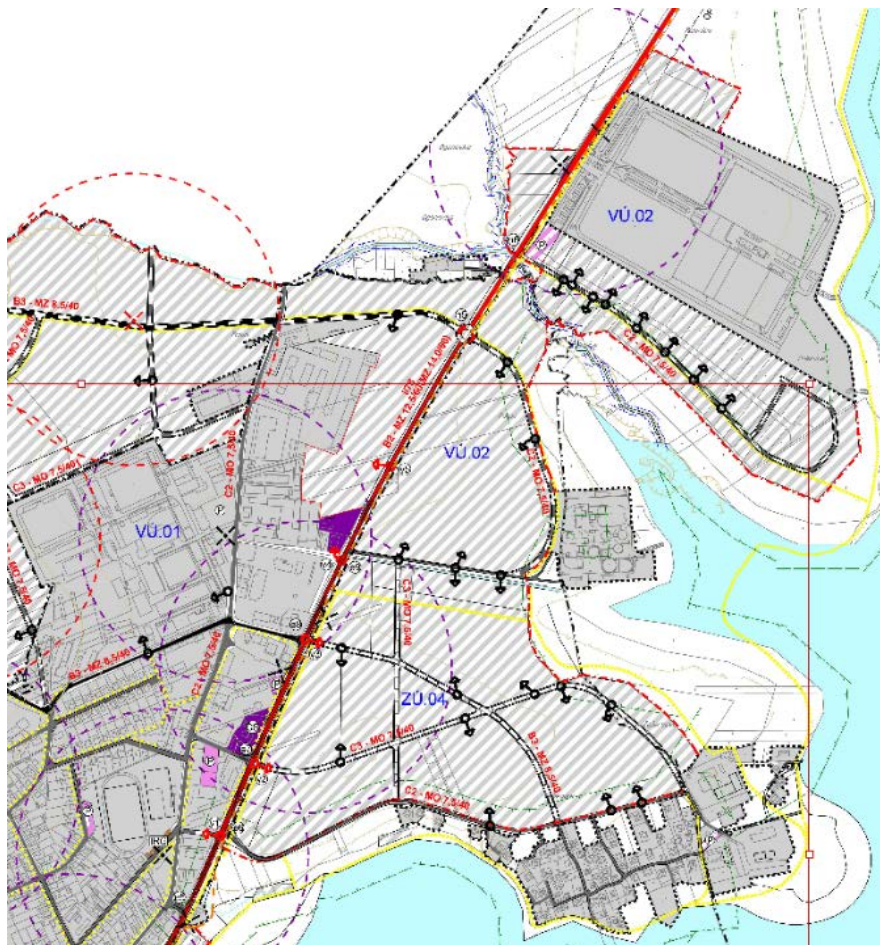
## 6.2.2 Popis analyzovaných variantov

### Nulový variant

Variant nulový predstavuje súčasný stav dopravnej infraštruktúry v roku 2020 bez úprav a bez stavebných zásahov, spojených s výstavbou investičných celkov.

### Variant V1

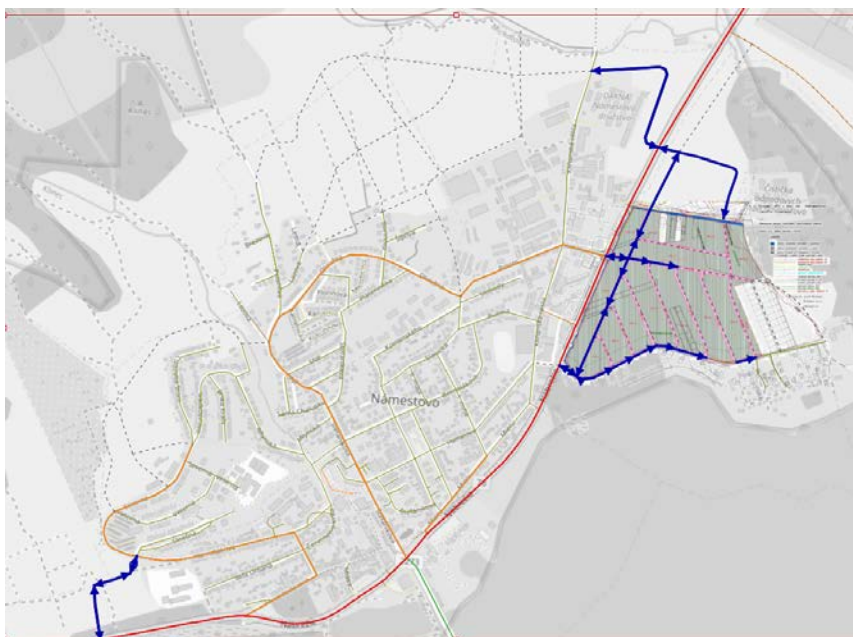
Variant predstavuje usporiadanie dopravnej infraštruktúry v zmysle platného ÚPN mesta Námestovo pre návrhový rok 2030 a výhľadový rok 2050. Pre rok 2030 bolo uvažované s rozvojom v oblasti Vojenskej, Nový PUNCH, pre rok 2050 aj s rozvojom oblasti Nábřežie (zmiešaná zóna s prevahou rekreácie) a Čerchle II.



Obr. 6.1 Usporiadanie dopravnej infraštruktúry Vojenskej, Nový PUNCH podľa ÚPN

### Variant V2

Variant predstavuje usporiadanie dopravnej infraštruktúry v zmysle návrhov ÚGD pre návrhový rok 2030 a výhľadový rok 2050. Pre rok 2030 bolo uvažované s rozvojom v oblasti Vojenskej a Nový PUNCH s modifikáciou dopravnej infraštruktúry a s prepojením I/78 na ulicu Hanuljakova (Obr. 6.2), pre rok 2050 aj s rozvojom oblasti Nábřežie a Čerchle II a s prepojením zón Čerchle a Brehy predĺžením ul. Ľ. Štúra a napojením na Okružnú v oblasti vhodných terénnych podmienok.



Obr. 6.2 Usporiadanie dopravnej infraštruktúry Vojenské, Nový PUNCH podľa ÚGD

### Variant V2a

Variant predstavuje usporiadanie dopravnej infraštruktúry podľa Variantu 2, doplnenej o návrh zjednosmernenia vnútorného okruhu MK – ulice Hattalova – Ružová – Bernolákova (Obr. 6.3).

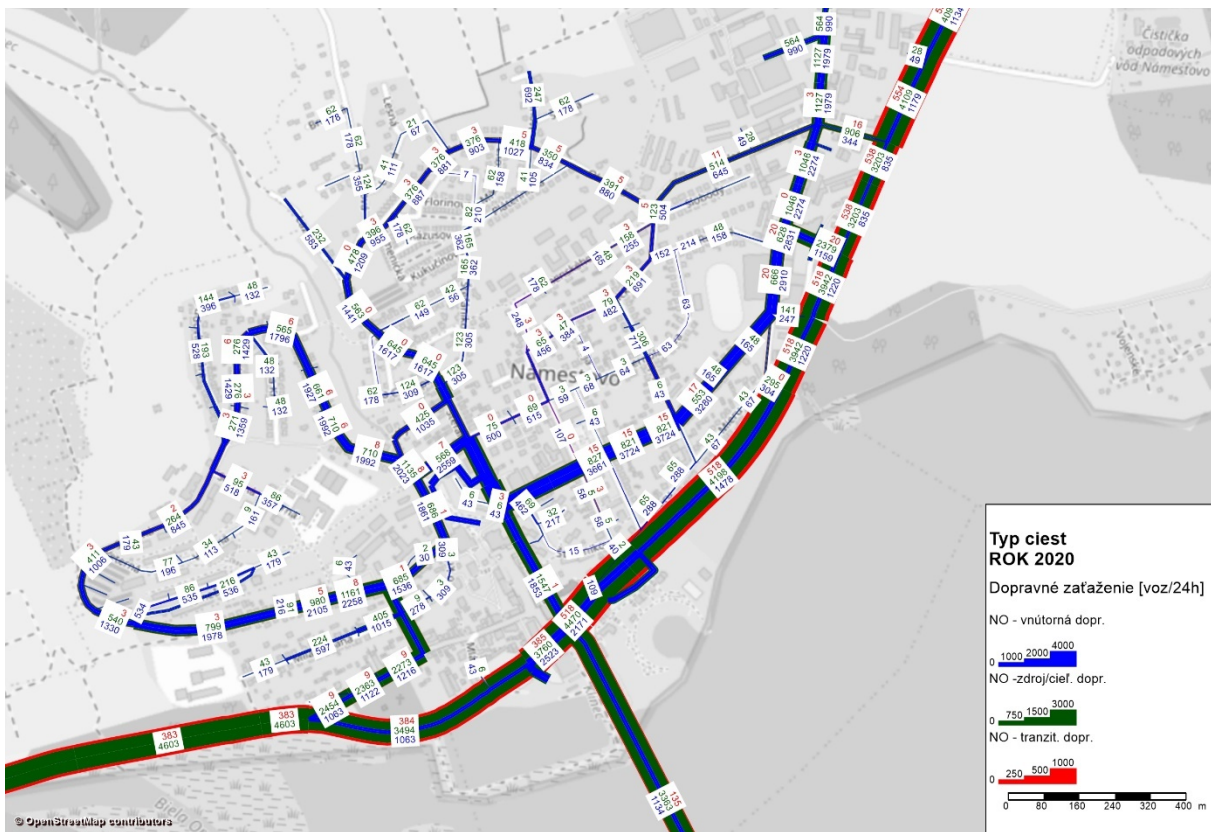


Obr. 6.3 Návrh zjednosmernenia vnútorného okruhu

### 6.2.3 Zaťaženie cestnej siete a kategorizácia komunikácií

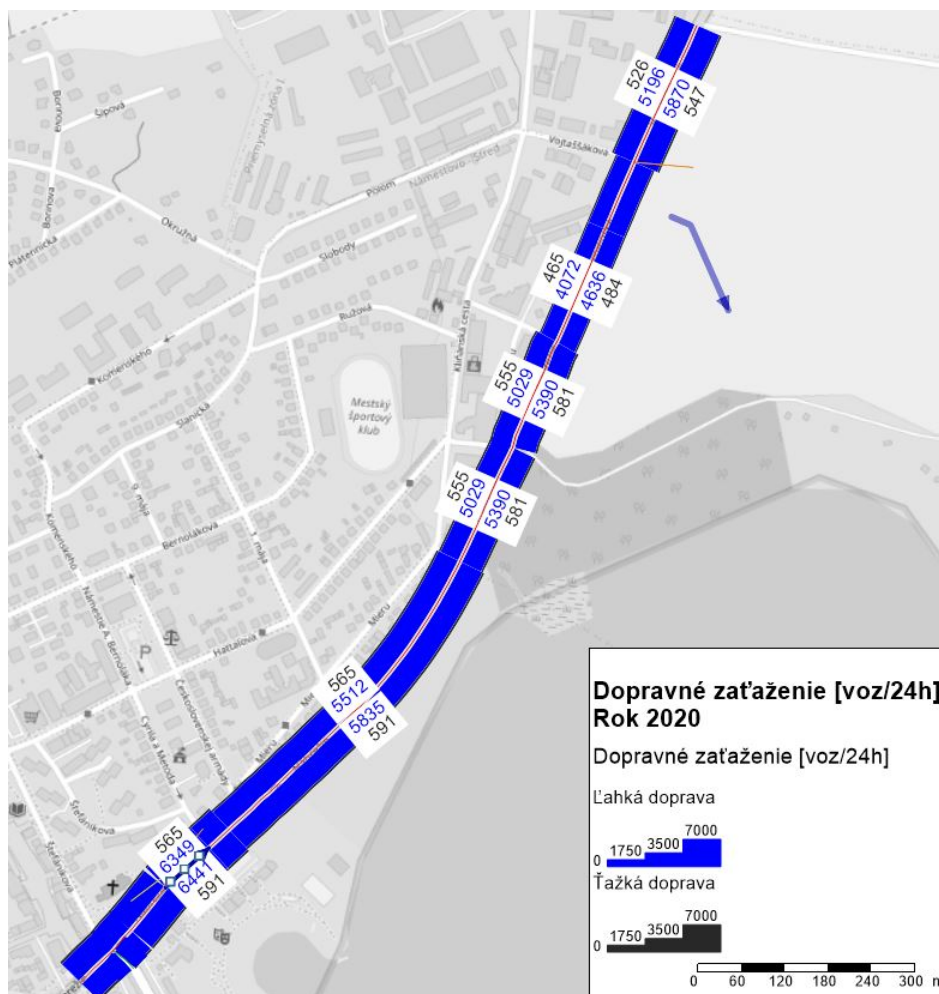
Jednotlivé riešené varianty boli aplikované na dopravný model mesta Námestovo. Výsledkom modelového riešenia je zaťaženie cestnej siete mesta Námestovo a jeho spádového územia. Vypočítané dopravné zaťaženie je rozdelené na zaťaženie ľahkou dopravou (osobné vozidlá) a ťažkou dopravou (nákladné vozidlá a autobusy).

Modelové riešenie určilo aj podiely jednotlivých druhov dopravy vo vzťahu k mestu Námestovo, dopravy vnútornej, zdrojovej/cieľovej a tranzitnej. Rozdelenie je uvedené v kap. 4.8 a na Obr. 6.4).



Obr. 6.4 Dopravné zaťaženie podľa druhu dopravy

Samostatne bolo analyzované zaťaženie cesty I/78, ktorá je kritickým prvkom dopravnej infraštruktúry mesta. Okolo I/78 sa sústreďujú hlavné investičné zámery a nové obchodné prevádzky. Tieto stavebné zásahy výrazne zvyšujú zaťaženie cesty a kladú nové nároky na pripojenie prevádzok na I/78 a následné riešenie križovatiek. Uvedenému problému bude venovaná kap. 8.1.



Obr. 6.5 Zataženie I/78 v roku 2020

### Návrh zjednosmernenia vnútorného okruhu mesta

Návrh zjednosmernenia ulíc v centre mesta a jeho napojenia na priemyselnú zónu bol analyzovaný s cieľom vytvoriť kvalitnejšie podmienky pre nemotorovú dopravu a tiež zabezpečiť možnosť využitia uvedených ulíc pre parkovanie vozidiel pri obchodných prevádzkach.

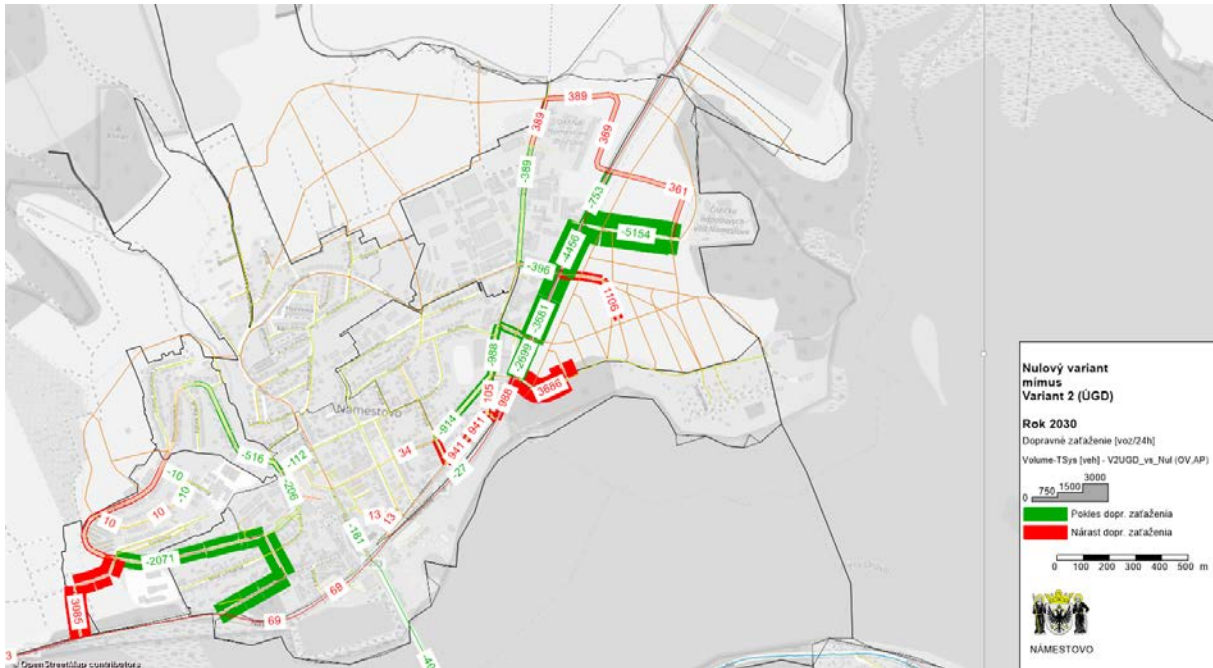
V počiatočných analýzach bol návrh na zjednosmernenie ulice Hattalova v smere do centra mesta, po analýze a konzultácii s MÚ bol smer zjednosmernenia otočený. Zjednosmernenie je jedným z opatrením, pomocou ktorého je možné zvýšiť kapacitu preťaženej Hattalovej. Po analýzach dopadu na dopravné zaťaženie je vo variante 2a navrhnuté zjednosmernenie vnútorného okruhu ulíc Hattalova – Ružová – Bernolákova (Obr. 6.3).

### Riziká zjednosmernenia

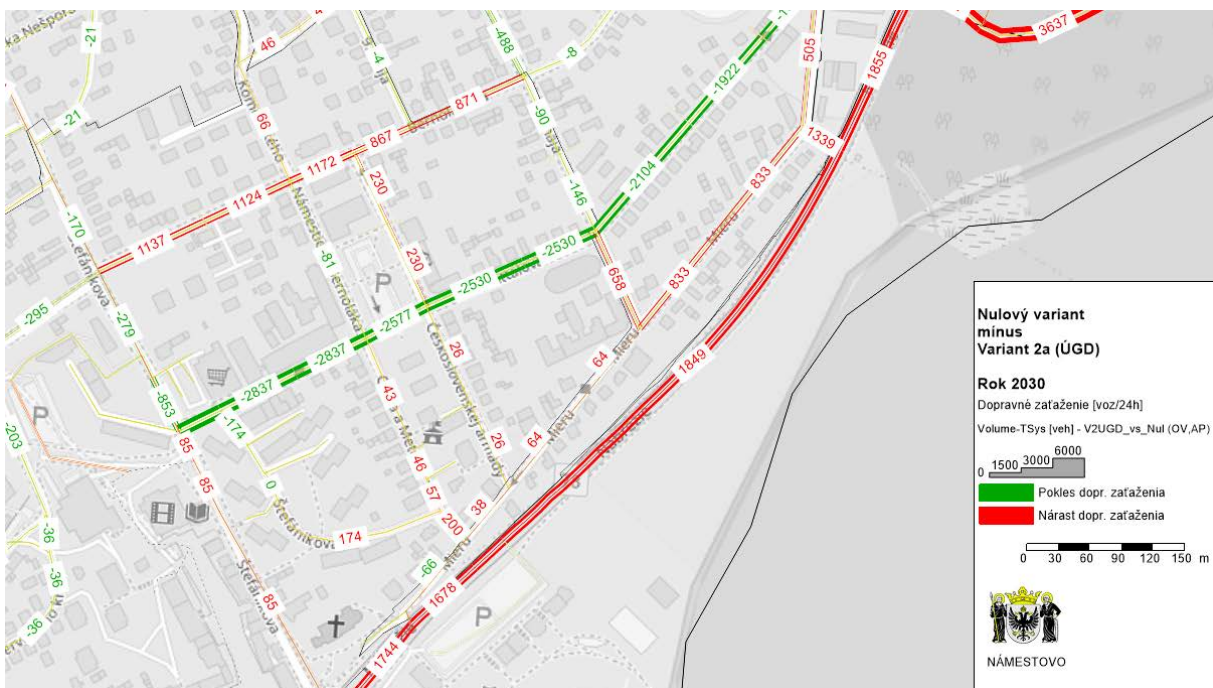
Navrhované zjednosmernenie prinesie pozitívne zmeny v dopravnom zaťažení centra mesta, umožní vytvorenie parkovacích miest a predovšetkým vytvorí podmienky pre cyklistickú komunikáciu a kvalitnejšiu pešiu komunikáciu. Na druhej strane prináša riziko zvýšenia dopravy na radiálnych

komunikáciách k zjednosmernému okruhu, čo sa prejaví zvýšením negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Výhľadové zaťaženie cestnej siete od jednotlivých riešených variantov je uvedené vo výkresovej dokumentácii ÚGD. V správe uvádzame výhľadové zaťaženie cestnej siete pre jednotlivé riešené varianty v členení na ľahké a ťažké vozidlá v Tab. 6.1. Uvádzame tiež rozdielové kartogramy dopravného zaťaženia jednotlivých riešených variantov.



Obr. 6.6 Rozdielový kartogram nulový variant a variant V2



Obr. 6.7 Rozdielový kartogram nulový variant a variant V2a



Tab. 6.1 Zaťaženie siete pre analyzované varianty

		V0, 2020		V0, 2030		V1, 2030		V1, 2050		V2, 2030		V2, 2050		V2a, 2050	
		LV	ŤV	LV	ŤV	LV	ŤV	LV	ŤV	LV	ŤV	LV	ŤV	LV	ŤV
1	I/78 (II/507 - prepojenie na Hamuliakovu)	10130	1390	12750	1460	12800	1460	13360	1600	12800	1460	13360	1600	12800	1460
2	I/78 (prepojenie na Hamuliakovu - Hviezdoslavova)	10130	1390	12750	1460	12750	1370	12620	1500	12750	1370	12650	1500	12950	1370
3	I/78 ( Hviezdoslavova - Štefánikova - III/2273)	9180	1300	12550	1360	12620	1360	13050	1490	12620	1360	13080	1490	12780	1360
4	I/78 (Štefánikova - Miestneho Priemyslu)	12230	1160	18130	1210	18090	1210	18980	1330	18090	1210	19010	1330	19880	1240
5	I/78 (Miestneho Priemyslu - Polom)	8660	950	16140	1000	12690	1000	13410	1090	12230	1000	13100	1090	12080	1000
6	I/78 (Miestneho Priemyslu - Polom)	11020	1070	19140	1130	14840	1050	15070	1130	14480	1050	15140	1150	14480	1050
7	I/78 (Blachotrapez - Retail park)	10960	1070	15380	1120	15380	1120	17080	1230	15380	1120	17080	1230	15380	1120
8	I/78 (Nový Punch - Zubrohlava)	10310	1050	12930	1110	12930	1110	13260	1210	12920	1110	13260	1210	12920	1110
9	III/2073 most ponad priehradu	8350	220	10220	230	10180	230	10560	250	10180	230	10560	250	10180	230
10	II/520 (Slanická osada)	8090	220	9610	230	9600	230	9950	250	9600	230	9950	250	9600	230
11	II/520 (I/78 - Slanická osada)	2450	0	2840	0	2800	0	2780	0	2800	0	2780	0	2800	0
12	Hattalova (Štefánikova - Cyrila a Metoda)	5640	40	6430	40	6450	40	5420	40	6460	40	5430	40	3590	40

13	Hattalova (1. mája - Miestneho priemyslu)	4490	40	5360	40	5380	40	4290	40	4440	40	3610	40	3250	20
14	Hattalova (Ružová - Polom)	4300	200	3450	210	3450	210	3330	230	3450	210	3330	230	3500	210
15	Polom (Miestneho priemyslu - Okružná)	1780	0	2180	0	2410	0	3040	0	2400	0	3070	0	2740	0
16	Bernolákova (Štefánikova - Komenského)	730	0	770	0	770	0	650	0	770	0	650	0	1900	0
17	Komenského (Polom - Slanická)	470	0	550	0	550	0	560	0	550	0	560	0	550	0
18	Severná (Veterná - Slnčná)	2190	60	2460	60	2980	60	3370	60	2980	60	3400	60	3140	60
19	Hamuljaková (Slnčná - Červeného kríža)	3270	90	3740	90	1670	0	1430	0	1670	0	1430	0	1630	0
20	Hviezdoslavova (I/78 - Červeného kríža)	5340	90	6370	100	3420	10	2880	10	3420	10	2880	10	3550	10
21	Štefánikova (I/78 - Hattalova)	5260	60	5710	60	5530	60	5590	70	5530	60	5590	70	5790	40

## 6.2.4 Návrh upokojenia vybranej siete MK

Úlohou UGD nie je len návrh prijateľných a jednoduchých riešení, ale aj návrh riešení pre výhľadové obdobie. Jedným z nich by mohol byť návrh na vylúčenie parkovania na miestnych komunikáciách v CMZ alebo zjednosmernenie MK.

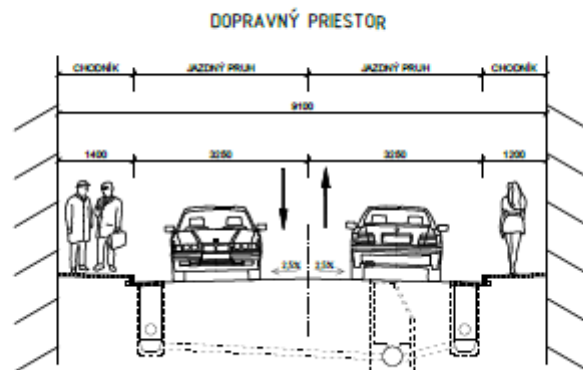
So zjednosmernením je v rámci UGD v meste Námestovo možné uvažovať na ul. Hattalova, ul. Bernolákova, a ul. Ružová. V tom prípade sú už teraz tieto MK využívané pre jednostranné pozdĺžne alebo šikmé parkovanie. Zjednosmernením by sa vytvoril pohodlnejší a bezpečnejší priestor pre pohyb cyklistov v rámci viacúčelového pruhu popríklad vytvorením pruhu pre cyklistov.



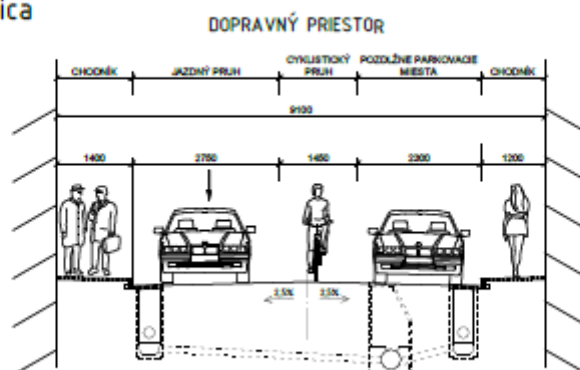
Obr. 6.8 Ilustračný návrh

zdroj: Design Council

Pôvodný stav, Námestovo,  
Hattalová ulica



## Výhľadové riešenie, Námestovo, Hattalová ulica



Obr. 6.9 Návrh zjednosmernenia na ul. Hattalova (pôvodné a nové usporiadanie uličného priestoru)

### 6.3 Statická automobilová doprava

#### 6.3.1 Statická doprava – výhľad

Súčasná situácia v oblasti statickej dopravy v meste Námestovo sa vyznačuje intenzívnym využívaním verejných komunikácií v CMZ na parkovanie. Tieto sú už v centre spoplatnené, nakoľko hustota občianskej vybavenosti v širšom centre spôsobuje vyšší dopyt po parkovacích miestach.

#### Spoplatnené parkoviská v centre mesta:

- Nám. A. Bernoláka
- Ul. A. Bernoláka
- Ul. Štefánikova
- Parkovisko Na nábreží pri Anfiteátri
- Parkovisko pod kostolom pri ceste I/78
- Parkovisko pri ceste I/78, pri mliečnom automate
- Parkovisko Nábrežie – OD Jackulík
- Parkovisko Nábrežie – Lodenica
- Parkovisko nad cintorínom, Hviezdoslavova ul.

Vysoké požiadavky a obsadenosť parkovacích miest a plôch má za následok:

- vytváranie bariér pre peších,
- zvýšenie dopravy v centre mesta,
- využívanie plôch miestnych komunikácií a plôch s inou funkciou ako na parkovanie, tzv. „divoké parkovanie“ všade, kde je to možné (najmä na sídliskách), čím vzniká mimo centra mesta parkovanie na nevyznačených miestach, na miestach v medziblokoch, aj na chodníkoch a zeleni a neusporiadanosť verejných parkovísk tam, kde parkovacie státia nie sú vyznačené.

Vo všeobecnosti chýbajú parkovacie domy pre verejné účely.

Ako podklady k návrhu koncepcie statickej dopravy vo výhľadovom období boli použité:

- údaje o súčasnom stave statickej dopravy v meste získané z prieskumov (03/2020 a 03/2021),

- predpokladaný demografický rozvoj mesta, (J. Vaňo, 2014)
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Námestovo, program. obdobie 2015 - 2024 (SCAREBEO-SK, B. Bystrica)
- Územný plán sídelného útvaru Námestovo (2015) a zmeny a doplnky (2019).

V rámci koncepcie parkovania mesta Námestovo je potrebné vychádzať zo zistených údajov z prieskumu statickej dopravy a rozdeliť mesto na dve oblasti podľa rozdielnosti okrajových podmienok vo fungovaní statickej dopravy v týchto oblastiach. Sú to centrum mesta a ostatné mestské časti.

Centrum:

- Už v súčasnosti funguje systém čiastočného spolplatnenia parkovania,
- Najvyššia hustota cieľov IAD bývajúcего obyvateľstva a návštevníkov je v mestskej časti Stred,
- Vysoká hustota vyššej občianskej vybavenosti a obchodov na pešej zóne spôsobuje vyšší dopyt po parkovacích miestach na jej obvode,
- V centre je minimum disponibilných plôch pre návrh nových zariadení pre parkovanie,
- Nedostatok parkovacích miest spôsobuje vznik parkovania na nedovolených miestach,

Ostatne mestské časti:

- Nedostatok odstavných státí v obytných štvrtiach,
- Absencia parkovacích garáží /parkovacích systémov v mestských častiach,
- Neestetické individuálne radové garáže s nízkym stupňom využitia plochy.

Nároky na parkovacie plochy vychádzajú zo vstupných údajov o plánovaných rozvojových aktivitách mesta a mestských častí.

Nakoľko tieto údaje neboli podložené podrobnou dokumentáciou (jedná sa o výhľad), nebolo možné stanoviť potrebu parkovacích a odstavných státí komplexným výpočtom v zmysle STN.

K riešeniu koncepcie výhľadu statickej dopravy sa pristupovalo za nasledovných okrajových podmienok:

- do budúca plánovať v priemere s potrebou 2,0 odstavné státi pre jednu bytovú jednotku v rámci bytovej výstavby, hoci počet obyvateľov klesá, ale počet osobných vozidiel stále narastá,
- v zástavbe s rodinnými domami (IBV) sa predpokladá zabezpečenie odstavovania vozidiel v rámci vlastného pozemku,
- vybavenie všetkých novo realizovaných objektov s predpokladom potrebného počtu parkovacích a odstavných státí,
- vybudovanie parkovacích domov pre verejnosť,
- do budúca nebudovať nové individuálne garáže, nahradiť ich garážami hromadnými,
- parkovanie na komunikáciách v centre mesta by malo slúžiť len pre krátkodobé parkovanie, pre dlhodobé parkovanie by mali byť v pešej dostupnosti k centru mesta vybudované parkovacie garáže,

- dôsledkom budovania hromadných garáží a parkovacích domov sa môže čiastočne uvoľniť parkovanie na komunikáciách v spádovej oblasti hromadných garáží, kde môže dôjsť k revitalizácii tohto priestoru.

Návrh riešenia parkovania v parkovacích domoch vychádza z potreby parkovacích miest a zároveň úspory verejnej zelene. Pre určenie výhľadovej potreby parkovacích a odstavných miest sa vychádzalo z údajov o nových aktivitách v území.

Východiskom pre návrh koncepcie statickej dopravy boli predpoklady demografického a urbanistického rozvoja mesta, výstavba nových centier vybavenosti v súčasnej mestskej zástavbe a rozvoj nových obytných súborov na sídliskách (napr. rozšírenie sídliska Brehy), rozšírenie športových aktivít, ktoré budú mať potrebu nových parkovacích a odstavných miest, či už formou parkovacích plôch na teréne alebo parkovacích domov.

Nároky na parkovacie plochy vychádzajú zo vstupných údajov o počte obyvateľov a plánovaných rozvojových aktivít mesta a mestských častí.

Nakoľko tieto údaje neboli podložené podrobnou dokumentáciou (jedná sa o výhľad), nebolo možné stanoviť potrebu parkovacích a odstavných miest komplexným výpočtom v zmysle STN.

**Pre potreby tejto práce sa ako parkovanie (PM)** uvažovalo umiestnenie vozidla mimo jazdné pruhy pozemnej komunikácie (napr. po dobu nákupu, návštevy, zamestnania, poprípade naloženia alebo vyloženia nákupu, nákladu a pod.).

**Za odstavovanie (OM)** sa uvažovalo umiestnenie vozidla mimo jazdné pruhy pozemnej komunikácie (spravidla v mieste bydliska) po dobu, kedy sa vozidlo nepoužíva.

### **Etapa I. – návrh do roku 2030**

Predpokladané nové aktivity do obdobia roku 2030, ktoré budú vyžadovať nové parkovacie miesta:

- zóna 14, rozvoj rekreácie v Slanickej Osade
- zóna 12, priemyselná zóna II, Nový Punch, výstavba RETAIL PARKu a OC
- zóna 11, sídlisko Vojenské I., OV + IBV
- zóna 10 Nábřežie, dostavba lodenice a prístavu
- zóna 6, Štadión, výstavba OC

Pre túto etapu rozvoja mesta je plánovaná pomerne rozsiahla bytová výstavba v oblasti Vojenské a rozvoj v oblasti Nový Punch. Počíta sa s prevažujúcou IBV, kde bude odstavovanie vozidiel riešené priebežne v rámci výstavby.

Aj napriek tomu je potrebné venovať do budúcnosti pozornosť zabezpečeniu parkovacích plôch pred vstupom do mesta zo strany od Zubrohlavy. Za prácou dochádza dennodenne množstvo zamestnancov, čo vyvoláva požiadavku na PM. Nakoľko priemyselná zóna má priestorové možnosti vyčerpané, je potrebné hľadať riešenia v oblasti za cestou I/78. Parkovanie treba vytvoriť aj vo forme záchytných parkovísk pred vstupom do mesta.

## **Etapa II. – výhled do roku 2050**

Vo širšom výhľadovom období sa predpokladajú ďalšie aktivity na území mesta, ktoré generujú potrebu nových parkovacích a odstavných miest v území.

- sídlisko Vojenské II., OV + IBV
- dobudovanie nábrežia – výstavba plavárne a mestskej športovej haly
- zóna 2, rozšírenie sídliska Čerchle, IBV
- zóna 4, rozšírenie sídliska Brehy, HBV
- zóna 9, Záhradky, výstavba HBV.

Aktivity uvažované pre realizáciu vo výhľadovom období do roku 2050 by si vyžiadajú potrebu ďalších parkovacích a odstavných státí. Pre aktivity v rámci tejto etapy je taktiež vhodné, najmä v časti Vojenské, budovanie hromadných garáží v rámci intenzifikácie využívania plôch zastavaného územia mesta.

### Návrhy na úpravu a zlepšenie stavu statickej dopravy

Popri objektívnom stanovení nárokov na parkovanie je súčasťou riešenia aj optimalizácia ich využívania v priebehu dňa. V rámci polyfunkčného objektu či príľahlého územia sa problém parkovania a odstavovania vozidiel rieši komplexne pre všetky funkcie.

Koncepcia dopravnej obsluhy centra mesta predpokladá ukončenie cieľových ciest v centre prostredníctvom parkovania motorových vozidiel na obmedzenom počte vyhradených parkovacích plôch a v parkovacích domoch.

Podrobná analýza možností naplnenia požiadaviek na statickú dopravu v centre mesta bola uvedená vyššie. Na jej základe odporúčame pre zlepšenie parkovacích možností v CMZ realizovať nasledovné opatrenia:

- zvýšenie počtu parkovacích miest vybudovaním nových parkovísk v druhej úrovni (nadzemnej, resp. podzemnej), ktoré budú súčasťou všetkých novobudovaných stavebných aktivít, realizovaných v centre,
- zaviesť systém funkčných záchytných parkovísk, z ktorých by bol bezproblémový prístup do CMZ.

V rámci riešenia ÚGD mesta námestovo navrhujeme zriadiť v meste *záchytné parkovisko* (P&R a B&R) *na Nábreží a na ul. Mlynská* a vybudovať parkovacie garáže pre verejnosť a hromadné garáže na sídliskách.

Navyše odporúčame realizovať nasledovné nové parkoviská v meste:

- na ul. Komenského na križovatke s ul. Okružná (pri Daňovom úrade),
- parkovisko pri štadióne: pri vstupe na štadión z ul. Bernolákovej,
- parkovisko za štadiónom na ul. Hattalovej za HG.

Parkoviská pri štadióne by mali slúžiť ako združené, s funkciou zabezpečenia parkovania dopravnej obsluhy územia (MŠ, firmy) v priebehu bežného pracovného dňa a parkovania návštevníkov futbalového štadióna v dňoch pracovného voľna.

Parkovisko za štadiónom odporúčame realizovať vo výhľadovom období, predovšetkým ako parkovisko pre nákladné vozidlá, čakajúce na vybavenie na ul. Miestneho priemyslu (združené parkovisko s čiastočnou funkciou záchytného parkoviska pre nákladné vozidlá).

Napriek tomu, že sa v súčasnosti v priestore 7 Priemyselnej zóny nepodarilo nájsť dostupné plochy na umiestnenie záchytného parkoviska mesta, bude nevyhnutné takýto priestor v budúcnosti definovať v zóne 12 Nový Punch alebo v jej okolí, nakoľko situácia práve na tejto strane prístupu do mesta je kritická a vzhľadom na predpokladaný vývoj sa očakáva ešte jej zhoršenie.

#### Návrh na umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách

Podobne ako v centre mesta aj na sídliskách boli za účelom skvalitnenia podmienok pre statickú dopravu vytypované lokality, ktoré môžu byť využité na výstavbu a prevádzkovanie parkovacích domov a plôch pre statickú dopravu.

Návrh parkovacích a odstavných plôch na sídliskách je spracovaný v globálnej mierke. V mapovom podklade sú vyznačené plochy, kde je možné do budúcnosti vybudovať hromadné garáže, parkovacie domy alebo parkovacie systémy. Pre hromadné garáže a parkovacie domy sa predpokladá kapacita cca 100 parkovacích miest (podľa počtu podzemných a nadzemných podlaží).

Ako priestory pre vybudovanie PD do budúcnosti navrhujeme priestor na ulici Slnčná, kde by bolo vhodné uvažovať s viacpodlažným objektom poprípade s využitím dvojitého zakladačov pre parkujúce vozidlá.

Je potrebné aby ostatné plochy pre chýbajúce miesta pre parkovanie a odstavovanie vozidiel koordinovalo mesto podľa reálnych možností.

#### Zhodnotenie

Základná myšlienka riešenia statickej dopravy spočíva v:

- v usporiadaní existujúcich parkovacích plôch a ich humanizácii,
- v zlepšení situácie s parkovaním v zaťažených lokalitách výstavbou hromadných garáží (do r. 2030) a minimálnym rozšírením parkovacích plôch na teréne, nakoľko v jestvujúcej zástavbe rozširovanie PM/OM už nie je reálne,
- v budovaní nových rozvojových oblastí a ich realizácie spolu s výstavbou vlastných parkovacích miest v zmysle ÚPN (všetky novostavby),
- parkovanie na komunikáciách v CMZ by malo byť umožnené len pre krátkodobé parkovanie,
- pre dlhodobé parkovanie by mali byť aj v CMZ vybudované hromadné garáže,
- pre dlhodobé parkovanie by mali byť aj v CMZ vybudované hromadné garáže alebo parkovacie systémy,
- dôsledkom budovania hromadných garáží bude čiastočné odbúranie parkovania na komunikáciách v spádovej oblasti hromadných garáží, spojené s revitalizáciou tohto priestoru (zeleň resp. cyklistické pruhy).

Návrh a riešenie parkovania hromadnými garážami vychádza z potreby parkovacích miest a nedostatku plôch vhodných pre návrh verejných parkovísk na povrchu.



Je potrebné počítať aj s tým, že snaha o minimalizáciu negatívnych účinkov individuálnej automobilovej dopravy by sa mala prejavíť aj v ďalšom vývoji tejto oblasti dopravy. V prípade vývoja smerujúceho k dosiahnutiu predpokladaného vývoja obyvateľstva do roku 2030, je potrebné uvažovať aj so zriadením záchytných parkovísk v rámci návrhu verejnej hromadnej dopravy mesta.

Optimálne využitie parkovacích plôch by malo byť podmienené informovanosťou užívateľov o možnostiach parkovania, podmienkach a prístupe k parkovacím plochám a záchytným parkoviskám.

Tieto informácie by mal poskytovať informačný systém, ktorý užívateľovi ponúkne vhodné riešenie. Poskytnite informácie, či sa jedná o platené parkovisko (krátkodobé parkovanie), hromadnú garáž (dlhodobé parkovanie), alebo parkovacia plochu bez poplatku (dlhodobé parkovanie).

### 6.3.2 Orientačný a informačný systém statickej dopravy

Dobré fungovanie a optimálne využitie parkovacích plôch je podmienené informovanosťou užívateľa o možnostiach parkovania, podmienkach a prístupe k parkovacím plochám a parkovacím domom. Preto sa odporúča vybudovať jednotný informačný systém, na základe ktorého sa užívateľ môže orientovať a zvoliť vhodné riešenie.

Základom je podať informáciu o forme parkovania – či sa jedná o platené parkovisko (krátkodobé parkovanie), hromadnú garáž (dlhodobé parkovanie), alebo parkovacia plochu bez poplatku (dlhodobé parkovanie) vo väčšej vzdialenosti od cieľa.

Hlavným prvkom informačného systému statickej dopravy by mali byť informačné tabule na komunikáciách tvoriacich nosný dopravný systém mesta a pred odbočeniami k dôležitým parkovacím plochám. Pred vstupom do hromadných garáží by sa malo umiestniť minimálne jednoduché dynamické návestie signalizujúce „voľné - obsadené“. Zahnúť do tohto systému by bolo vhodné rýchlo dostupné parkovacie plochy a hromadné garáže v max. vzdialenosti do 500 m od komunikácie nosného systému mesta.

### 6.3.3 Regulácia statickej dopravy

**Infraštruktúrne opatrenia v rámci parkovacej politiky:**

- Výstavba záchytných parkovísk P + R (doplnené o B + R) na uplatnenie záchytného systému na okraji mesta s motivačným prvkom, **parkovací lístok ako bonus ....**).
- Postupne redukovať PM v CMZ.
- **Výstavba PM/OM na úrovni terénu v 1. etape na mieste plánovaných PD (ul. Slnčná).**
- Výstavba hromadných garáží s finančnou spoluúčasťou obyvateľov (s možnosťou odpredaja do vlastníctva).
- HG budovať ako ľahké konštrukcie (bez možnosti využitia na skladovacie priestory).
- Zaviesť celoplošný koncept upokojovania dopravy v meste zavádzaním Zóny 30 resp. Obytnej zóny na obslužných komunikáciách, skvalitňovaním cyklistickej a pešej infraštruktúry.
- Zaviesť celoplošný koncept upokojovania dopravy v meste zavádzaním Zóny 30 /Obytnej zóny/Školskej zóny na obslužných komunikáciách, skvalitňovaním cyklistickej a pešej infraštruktúry.
- Skvalitňovať prímestskú dopravu.

Z reálneho pohľadu riešenie statickej dopravy budovaním PD a HG v súčasnosti naráža na nedostatok finančných prostriedkov mesta na jednej strane a na nezáujem investorov o takéto stavby pre ich nízku ekonomickú návratnosť na strane druhej. Ide teda o návrh do výhľadového obdobia. V súčasnosti preto zostáva reálne v CMZ obmedzovať parkovanie na krátkodobé, postupne znižovať nežiadúce parkoviská v CMZ a zavádzanie parkovania s diferencovaným spoplatnením, viac zatraktívniť VD a zavádzať motivačné prvky vo väzbe na ňu: záchytné parkoviská - autobusová doprava.

Dôležitým prvkom riešenia statickej dopravy je aj regulácia dopravy pomocou spoplatnenia parkovania na určených parkovacích plochách ako doplnkové opatrenie v centre a na vybraných parkovacích plochách mimo centra.

Spoplatnenie by malo byť aj naďalej vykonávané diferencovane v závislosti od zadefinovania druhu parkovania na parkovacej ploche z dôvodu zvýšenia obratu a vylúčenia dlhodobo parkujúcich. Pre krátkodobé parkovanie je vhodné spoplatnenie tzv. kumulatívnym poplatkom (napr. narastajúcim s každou polhodinou). Dlhodobo parkujúcim by mal byť zabezpečený konštantný poplatok za hodinu, poprípade rôzne poplatky v závislosti od časového obdobia, kedy budú parkovacie státia využívané.

V rámci vyčleňovania statickej dopravy do hromadných garáží je vhodný prenájom parkovacích miest v hromadných garážach, pričom by toto opatrenie malo riešiť problém nedostatku parkovacích miest pri firmách a organizáciách v centre mesta.

### **Koncepcné zásady pre výhľadové riešenie statickej dopravy v centre mesta**

Dôvody pre reguláciu parkovania:

- Pomocou organizovaného parkovania stabilizovať dopravnú situáciu v riešenej časti mesta,
- Regulovaným parkovaním prispievať k zvýšeniu obrátkovosti na disponibilných parkovacích miestach, čím sa zvýši efektivita a ponuka jestvujúcich parkovísk,
- Zavedenie regulovaného parkovania je možné iba v oblasti s podrobne vyznačeným a udržiavaným dopravným značením, ktoré býva realizované prevádzkovateľom uličných parkovísk v zóne,
- Významným je aj finančný prínos z parkovania, ktorým je možné riešiť iné súvisiace dopravné problémy primeraného rozsahu (informácie o parkovaní, zveľadenie cyklistických, peších trás a upokojených komunikácií, zelených plôch...);

Celá oblasť centra mesta by mala mať definované zásady riešenia statickej dopravy nasledovné :

- Prednostné uspokojovanie krátkodobého parkovania pred dlhodobým i pred odstavovaním vozidiel,
- Rozširovanie zóny rýchlo obrátkového plateného parkovania podľa potreby a vývinu dopravnej situácie v širšom území centra mesta, pokiaľ je parkovanie dovolené,
- Vytváranie predpokladov na plné pokrytie normou stanovených nárokov na odstavovanie vozidiel obyvateľov v obytných útvaroch mimo centra, čo znamená:

- v jestvujúcich obytných zónach s nedostatočnými možnosťami na odstavovanie vozidiel, zabezpečiť dodatočnú výstavbu hromadných garáží v reálnych dochádzkových vzdialenostiach od bydliska, pričom hromadné garáže by podľa lokálnych podmienok mali súčasne plniť aj funkciu ochrany obytných objektov pred hlukom z pozemných komunikácií,
- v nových urbanizovaných plochách pri výstavbe obytných a ostatných typov objektov, uplatňovať požiadavky na vytvorenie dostatočného počtu parkovacích miest na vlastnom pozemku;

Dôležité pre parkovacu politiku mesta je aj využívanie kombinovaných systémov využívania verejnej hromadnej dopravy (VHD) s využitím parkovísk P + R, K + R, B + R, P + G.

Pre zabezpečenie kvalitnej statickej dopravy je potrebné rozpracovať princípy statickej dopravy do konkrétnych a aktuálnych opatrení jednotnej mestskej parkovacej politiky, ktorá je riadiacim prvkom pri riešení všetkých problémov statickej dopravy na území celého mesta.

*Systémy Park and Ride (P + R)* sú jednoduché záchytné parkoviská, kde vodič odstaví automobil a smerom do mesta presadne na vozidlo MHD alebo využije iný dopravný mód. Tieto systémy sa budujú na okrajoch miest, pri linkách VD, v blízkosti komunikácií smerujúcich do centra. Tento systém funguje dobre napr. v kombinácii so zvýšením sadzieb parkovného v upokojených zónach.

Návrh záchytného parkoviska na okraji mesta musí byť podporený dvoma základnými podmienkami: dobrou dostupnosťou do centra mesta, ktorá musí byť zabezpečená verejnou dopravou. Preto je návrh parkovania typu P+R navrhnutý na vstupoch do mesta.

*Systémy typu Kiss and Ride (K + R)* sú parkovacie státia určené pre nástup a výstup a čakanie po krátku dobu cca 5 - 15 minút. Takéto parkovacie miesta sú vhodné najmä pri autobusových zastávkach, prestupných uzloch, železničných staniach a termináloch. Potreba podobných krátkodobých státi bez väzby na VHD existuje pri zdravotných zariadeniach, školách, pri budovách občianskej vybavenosti, divadlách, hoteloch apod. Na iných miestach je ich potreba diskutabilná, pretože obrátkovosť ich využívania nie je taká, ako u klasických parkovacích miest.

*Systémy typu Bike and Ride (B + R)* umožňujú kombinovanú dopravu v miestach, kde cyklista zaparkuje svoj bicykel v blízkosti železničnej stanice, zastávok hromadnej dopravy, prestupných uzlov apod. a ďalej využíva služby VHD.

*Systémy typu Park and Go (P + G)* spĺňajú platené parkovacie miesta, ktoré sa používajú pre uskutočnenie viacerých komerčných väzieb a cieľov ciest v centre mesta, s ohľadom na pešiu zónu v historickom jadre. Nakoľko sú umiestnené v bezprostrednej blízkosti vyhľadávaných cieľov, podpora MHD sa v tomto prípade neuvažuje. Po zaparkovaní sa pokračuje v ceste pešo.

Tento typ parkovania predstavujú platené parkovacie miesta, ktoré sú používané pre uskutočnenie skôr komerčných väzieb s cieľom v centre mesta s ohľadom na pešiu zónu a historické jadro mesta. Nakoľko sú situované v blízkosti vyhľadávaných cieľov v CMZ, podpora MHD sa nepredpokladá.

V centre mesta by bolo vhodné vytvorenie zóny krátkodobého parkovania. Tzn. časovo sa obmedzí využívanie stojísk pre motorové vozidlá. Správny orgán môže stanoviť zónu krátkodobého parkovania na určených miestnych komunikáciách alebo úsekoch komunikácií v rámci mesta. Parkovanie sa tým časovo obmedzí spravidla na dobu 30 minút, max. na 3 hodiny. Krátkodobé parkovanie môže byť

zriadené buď z miestnych dôvodov (napr. v záujme miestnych obyvateľov, pred ZŠ, MŠ...) alebo z dôvodu odľahčenia dopravnej situácie.

Týmto spôsobom je možné vyriešiť príliš vysoký počet tých dlhodobo parkujúcich vodičov, ktorí preferujú parkovanie v danom území vzhľadom na umiestnené aktivity. Krátkodobé parkovanie je vhodné zaviesť v rámci centra mesta, kde sú možnosti parkovania pre zákazníkov maloobchodných zariadení obmedzené vysokým počtom dlhodobo parkujúcich.

## 6.4 Pešia doprava

Rozvojová úroveň priestoru a teda i mesta je ovplyvnená nasledovnými základnými podmienkami:

- disponibilitou rozvojového potenciálu,
- schopnosťou využitia rozvojového potenciálu,
- vonkajším prostredím tvoreným legislatívou, ekonomickým rozvojom spoločnosti, rešpektovaním zásad trvalo udržateľného rozvoja.

Rozvojový model industriálnej civilizácie by mal byť nahradený spravodlivejšou rozvojovou koncepciou, za ktorú možno považovať *trvalo udržateľný rozvoj* ako možné východisko riešenia nepriaznivých dôsledkov globálnych trendov vývoja spoločnosti a ich negatívnych vplyvov na prírodu.

V súčasnej dobe sú ekologické problémy a klimatické zmeny v centre pozornosti vo všetkých rozvinutých zemiach. Udržateľný rozvoj spoločnosti vo vzťahu k jej dopravnej politike sa stali kľúčovými pojmami. Sú to hlavne mestské oblasti, kde rozvoj samotný, vrátane rozvoja dopravných systémov, je dnes veľmi vzdialený pojmu „udržateľnosti“. Pojmu pod ktorým rozumieme taký dopravný systém, ktorý vyhovuje dnešným požiadavkám, a pritom nevylučuje, aby aj budúce generácie uspokojili svoje dopravné potreby, rovnako ako svoje ekologické nároky. Aby nároky na dopravu v mestských oblastiach boli uspokojené do tej miery, ktorá bude znesiteľná ako pre ľudí, tak aj pre životné prostredie a nebude prekročená v krátkodobom ani dlhodobom časovom horizonte. Preto je veľmi dôležité, aby ZAKOS ponúkal rovnaké možnosti nielen pre zaistenie potrebnej infraštruktúry pre automobilovú dopravu ale aj pre nemotorovú dopravu.

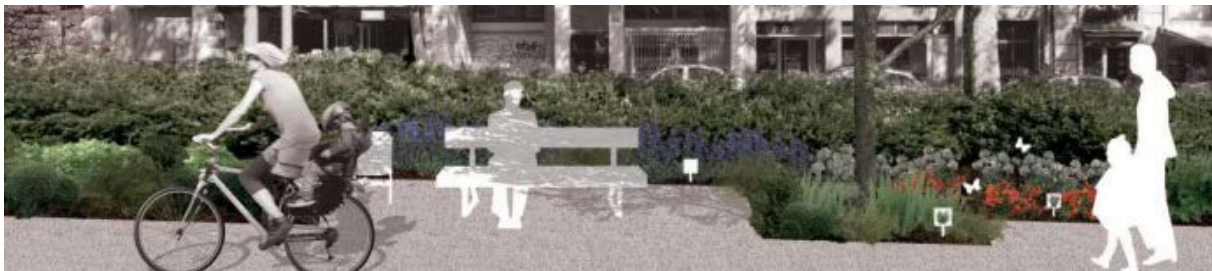


Obr. 6.10 Vymedzenie územia centra mesta a pešej zóny v centre  
(CMZ: I/78 – Hviezdoslavova – Bernolákova – Čsl. armády)

#### 6.4.1 Návrh trás pešej dopravy

Základným princípom musí byť preferencia pešieho pohybu v hraniciach mesta. Bude potrebné na pešiu zónu nadviazať a vytvoriť hlavné pešie komunikácie vychádzajúce z historického jadra mesta, ktoré by umožnili chodcovi bezpečný pohyb do všetkých sídlisk situovaných po obvode centra. Hlavné pešie komunikácie umožňujúce plynulý pohyb v oboch smeroch (z centra, do sídliska a naopak) by mali byť doplnené sieťou vedľajších peších komunikácií prepájajúcich vzájomne pešie komunikácie do systému umožňujúceho pohyb chodca po celom meste.

Okrem toho by bolo vhodné upraviť aj pešiu zónu do podoby, ktoré zodpovedá súčasným ekologickým podmienkam zelenej infraštruktúry a obnovy biodiverzity v mestských podmienkach.





Obr. 6.11 Návrat zelenej infraštruktúry po pešej zóne,

zdroj: Barcelona green infrastructure and biodiversity plan 2020

Autobusová stanica sa nachádza pri ceste I/78 v lokalite, odkiaľ je priamy prístup do centra. Hlavný peší ťah z juhu na sever je smerovaný po Štefánikovej ul. a následne po Hattalovej ulici a ul. Červeného kríža do centra mesta. Smer na západ je prezentovaný pešími prúdmi na sídliská Dolina, Brehy, Pod brehmi.

Hlavné pešie komunikácie by boli vedené z centra na sídlisko Čerchle, Dolina, Brehy, ale aj do Priemyselného parku a do rekreačnej zóny na Nábrežie. Hlavná pešia komunikácia vedúca na sídliská Čerchle a Brehy by mala nadviazať na chodník vedúci z pešieho centra po ul. Štefánikova.

Hlavná pešia komunikácia z centra na Čerchle by viedla po ul. Štefániková a Plátenicka, Okružná, Komenského a po ul. Bernoláková späť do centra.

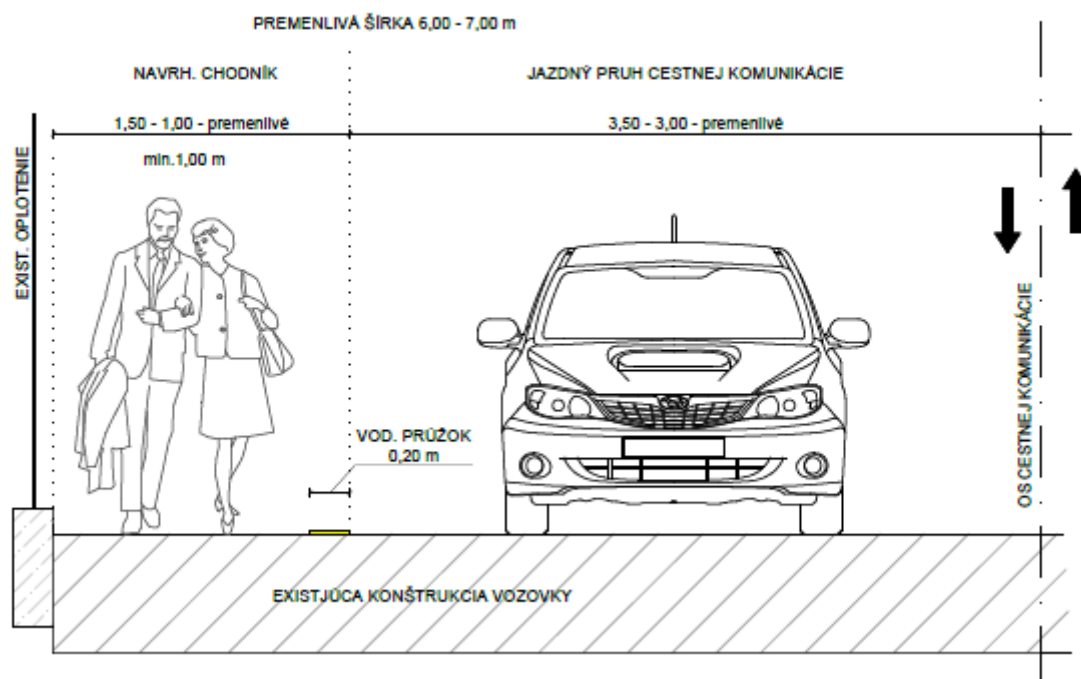
Pešia trasa z Brehov do centra by viedla po Veternej ul. , pokračovala by okolo Polikliniky po ul. Červeného kríža do centra.

Hlavná pešia komunikácia vedúca z centra smerom k Priemyselnému parku by bola vedená po ulici Hattalovej, ktorá bude zjednosmernená a dopravný priestor bude upokojený, zostane priestor pre parkovanie aj chodcov (Obr. 6.12). Na ulici Miestneho priemyslu je potrebné vytvoriť pre chodcov opticky oddelený koridor. Už v súčasnej dobe je priestor v časti medzi križovatkami ulíc Ružová a Cesta polom s ul. Miestneho priemyslu na ľavej strane.

Hierarchický najvyššími komunikáciami slúžiacimi pešiemu pohybu sú pešie zóny. Takáto je vytvorená na Hviezdoslavovom námestí a Hviezdoslavovej ulici. V tomto priestore je rozhodujúce dodržať dominanciu chodca a do priestoru pešej zóny nepustiť dopravu, alebo iba nevyhnutnú dopravu a aj to iba vo vyhradenom čase.

Po vykonaní auditu MK z pohľadu peších trás sa zistilo, že popri MK v centre ale aj na sídliskách sa chodníky nachádzajú minimálne po jednej strane komunikácie. Výnimkou je len sídlisko Brehy, kde nie sú chodníky napr. na ul. J. Kráľa, L. Štúra, Veternej, Slnečnej, Severnej.

PRIEČNY REZ - UL. MIESTNEHO PRIEMYSLU



Obr. 6.12 Návrh riešenia ul. Miestneho priemyslu



Obr. 6.13 Pešie dochádzkové vzdialenosti z centra mesta

Okrem uvedeného by bolo z pohľadu zlepšenia pešej dopravy potrebné skvalitniť uličné vybavenie.

Uličné vybavenie, mobiliár, je kľúčovým dizajnovým prvkom mestského prostredia. Mali by sa však brať do úvahy funkcie a používatelia verejných priestorov: iné vybavenie potrebuje dopravne zaťažená mestská komunikácia a iné komunikácia využívaná viac pre pešiu dopravu, alebo cestička v parku s rekreačnou funkciou. Uličné vybavenie určuje charakter, dojem a použiteľnosť verejných priestorov - to je dôvod pre definovanie nielen princípov, ale aj technických požiadaviek týkajúcich sa okrem iného materiálu vybavenie, dizajnu a umiestnenia. Vybavenie prispieva napr. aj k rozlišovaniu medzi MČ / ulicami / na základe ich funkcií a vytvára verejné priestory s komplexným obrazom a jednotným charakterom. V prípade prílišného alebo neprimeraného (umiestneného) vybavenia sa park môže zdať byť preplnený a vybavenie bude nedostatočne využité. Naproti tomu dobre vybrané a dobre umiestnené uličné vybavenie zlepšuje atraktivnosť a interaktivitu verejných priestorov tým, že motivuje chodcov, aby sa zastavili, odpočívali a používali prítomný mobiliár.

Škála používateľov pešej dopravy je široká, ale preferencie by mali byť nastavené na tých najzraniteľnejších – deti, rodičov s deťmi a seniorov.



Preto návrhy na úpravy a zlepšenia by mali byť orientované predovšetkým na zlepšenie povrchu chodníkov, priechodov cez komunikácie, bezbariérovosť a pod.



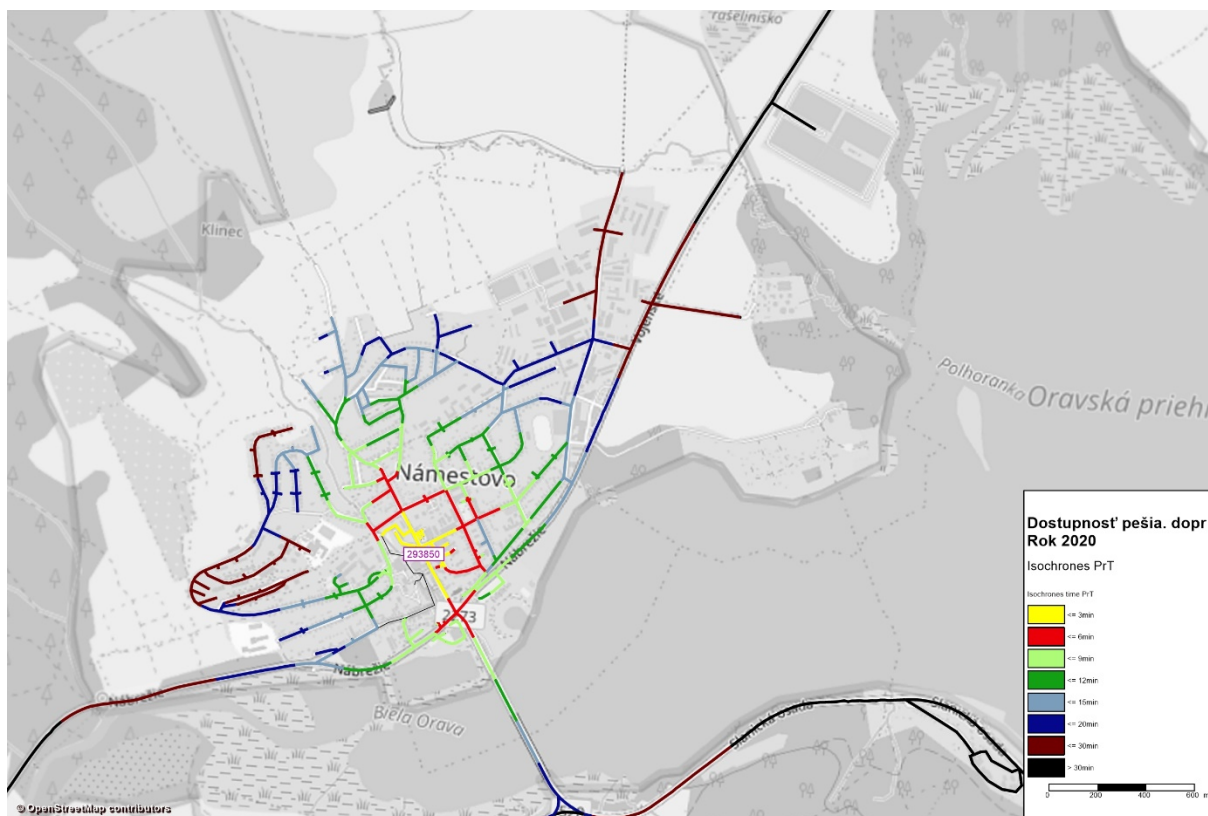
Obr. 6.14 Skupiny používateľov, ktorých na chodníkoch a uliciach v meste preferujeme

V rámci ÚGD navrhujeme pešiu zónu ponechať v plnom rozsahu a pešie komunikácie (chodníky) doplniť o mobiliár a vybudovať nové trasy pre peších v rámci výstavby navrhovaných nových lokalít IBV a HBV:

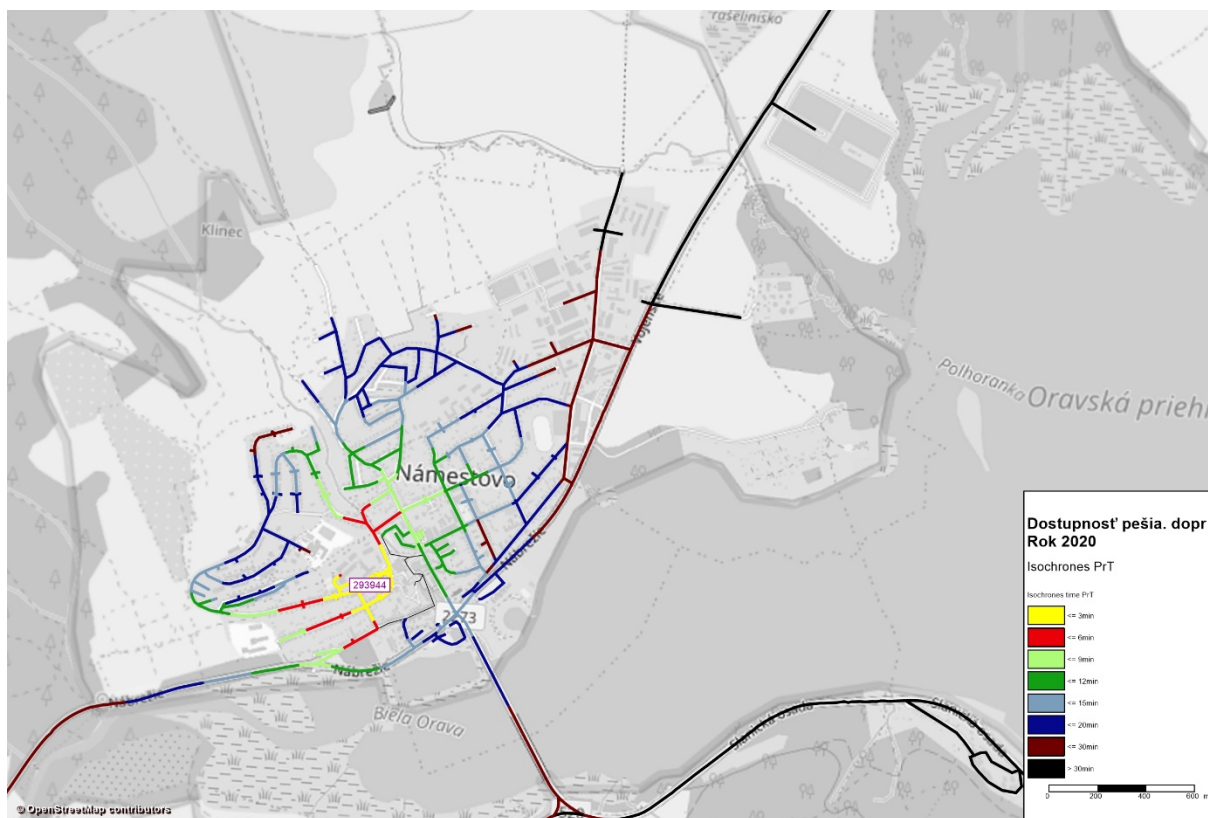
- Pokračovanie v rekonštrukcii povrchov chodníkov popri miestnych komunikáciách
- Zvyšovanie ich bezbariérovosti úpravou obrubníkov
- Dostavba chodníkov najmä v časti sídliska Brehy
- Doplniť peší chodník od súčasného cintorína k navrhovanému novému cintorínu popri ceste I/78
- Pri rekonštrukcii cesty III/2273 cez Oravskú priehradu, upraviť šírkové riešenie tak, aby vznikol chodník pre peších a cyklistov (dostavba ľahkej mostnej konštrukcie)
- Výstavba chodníkov okolo vodnej nádrže na Nábřeží

#### 6.4.2 Dostupnosť pešou dopravou

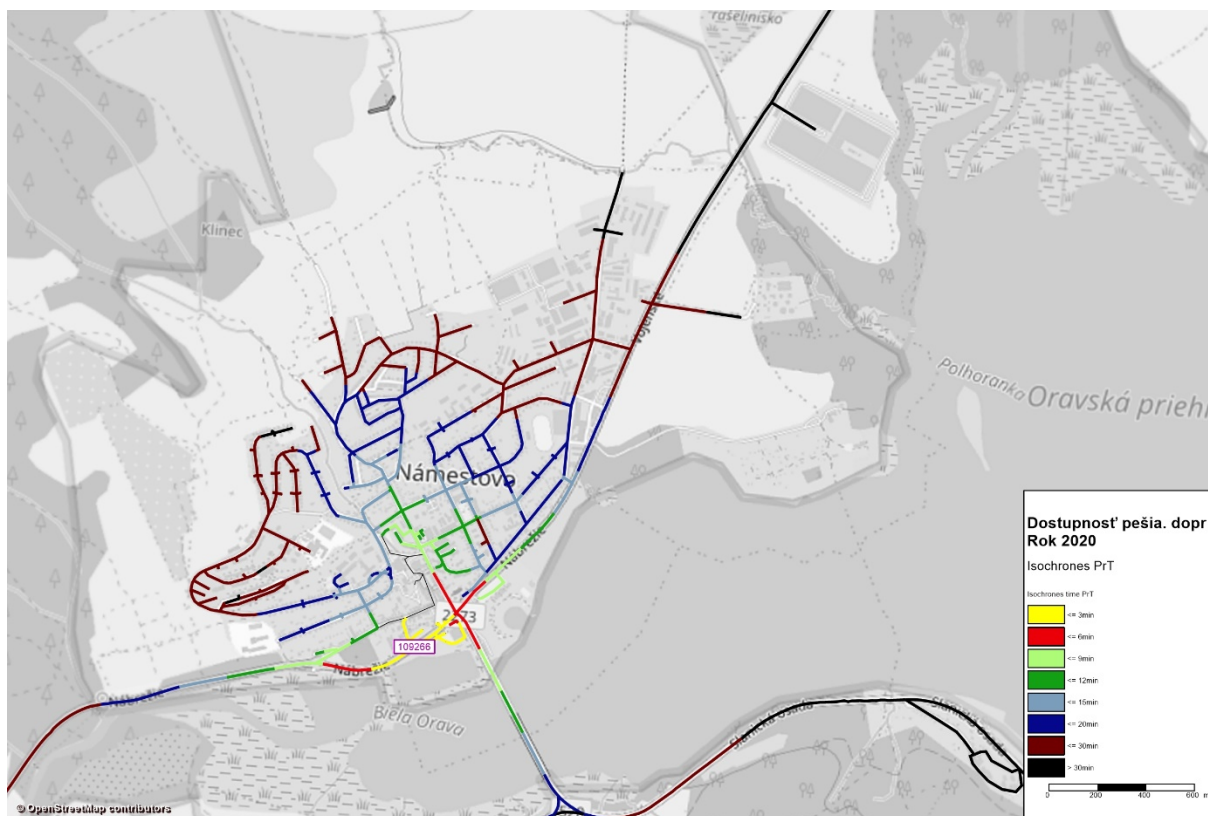
Výsledky analýz potvrdzujú, že mesto je vysoko atraktívne pre pešiu dopravu. Dostupnosť záujmových území mesta pešou dopravou je veľmi dobrá, ako vyplýva aj z nasledujúcich obrázkov. Z uvedených dôvodov je nutné zamerať aktivity na zmenu delby prepravnej práce pri krátkych trasách radikálnym spôsobom v prospech pešej dopravy.



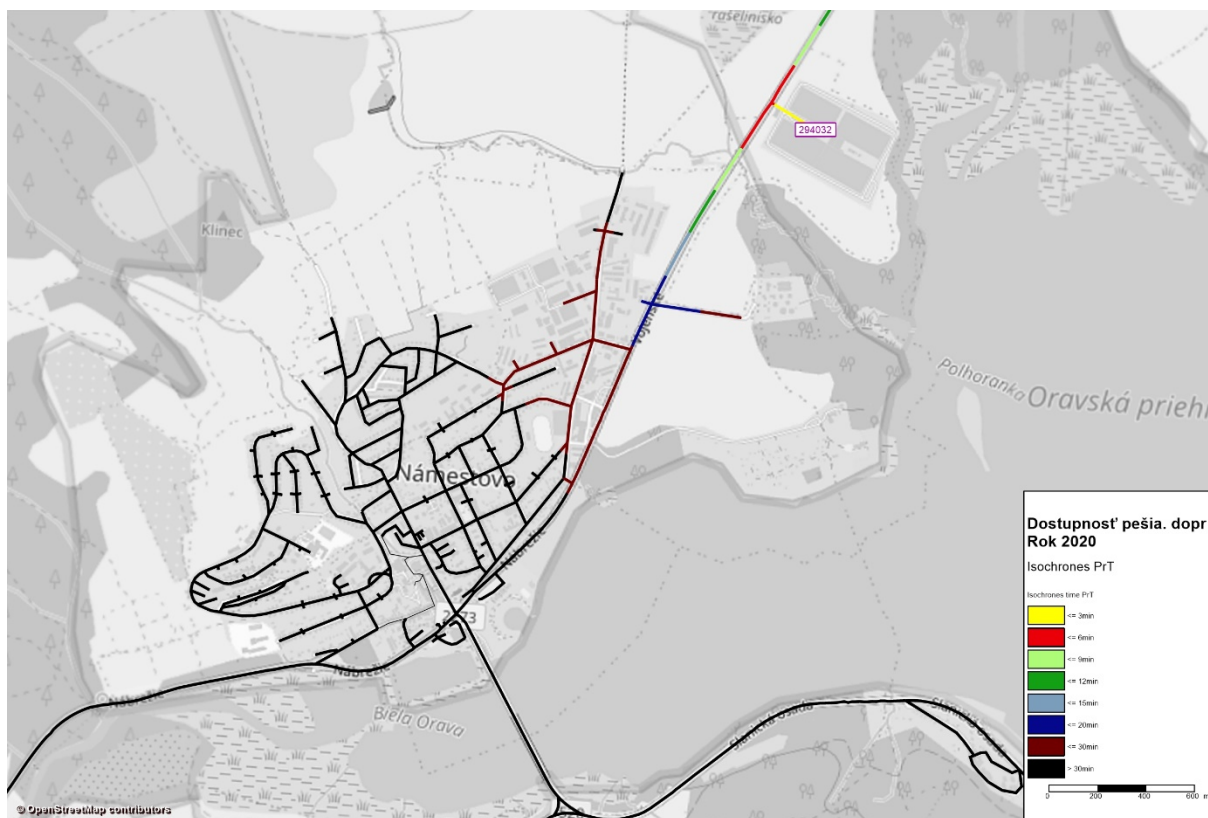
Obr. 6.15 Dostupnosť centra pešou dopravou



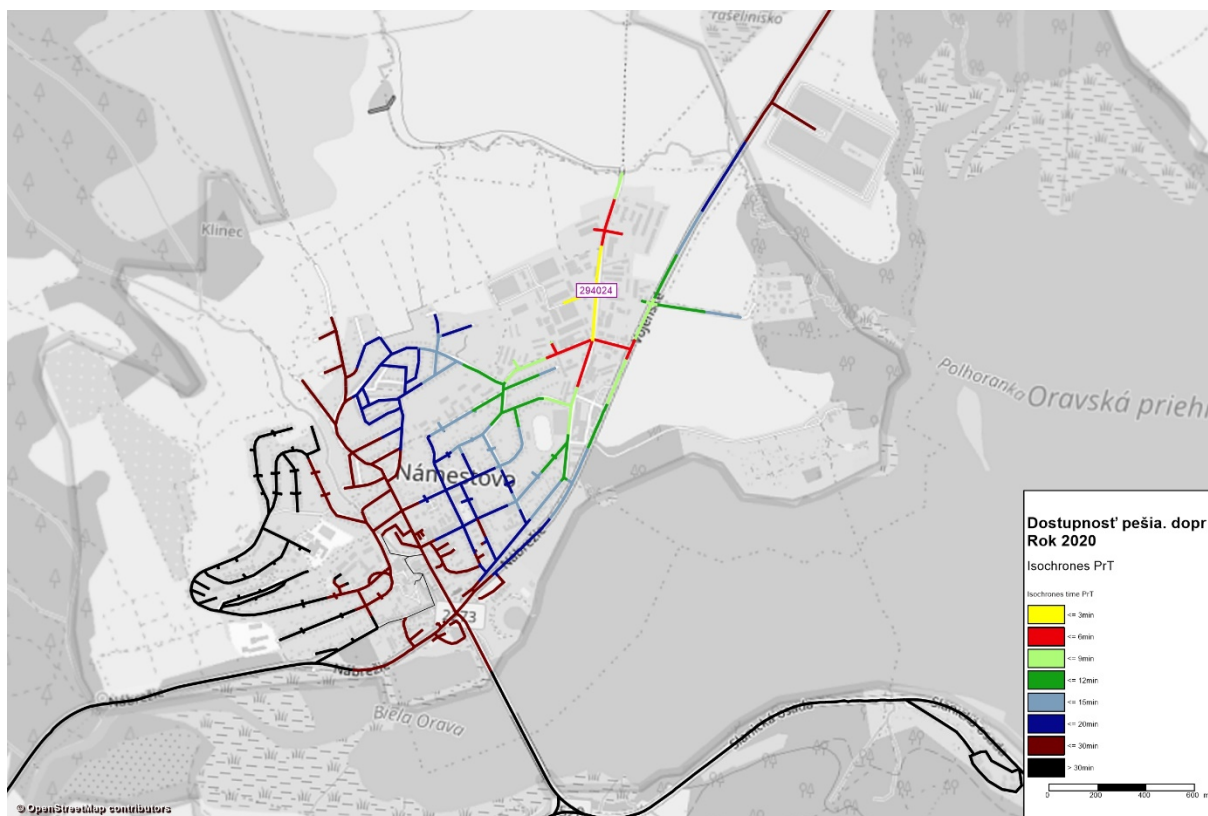
Obr. 6.16 Dostupnosť zdravotného strediska pešou dopravou



Obr. 6.17 Dostupnosť autobusovej stanice pešou dopravou



Obr. 6.18 Dostupnosť areálu Nový PUNCH pešou dopravou



Obr. 6.19 Dostupnosť priemyselnej oblasti pešou dopravou

## 6.5 Cyklistická doprava

### 6.5.1 Návrh cyklistických trás

Potenciál cyklistickej dopravy v meste je značný aj napriek zvlnenému terénu. Mesto nemá MHD, okrajom mesta prechádza prímestská autobusová doprava, ktorej jedna linka prechádza okruhom cez mesto. Mesto sa rozprestiera na pomerne malej ploche, dochádzkové vzdialenosti nie sú veľké. Aby sa podporila cyklistická doprava, bolo by vhodné doplnenie infraštruktúry o vhodný mobiliár pre cyklistov, kryté parkovanie pre bicykle, základné vybavenie a služby pre cyklistov (stojany, pumpy, rýchlo servis, nabíjacie stanice elektrobicyklov a pod.), aj informačné služby pre turistov - cyklistov (mapy) s hygienickými zariadeniami pre cyklistov rozmiestnenými v príťažlivých uzlových bodoch.

Cyklistické uzly (najmä pre e-biky) v priestore mesta by mali byť navrhované aj v malom rozsahu služieb viazaných na ponuku príľahlej občianskej vybavenosti: športoviská, ČSPL, kultúrne pamiatky, prevoz bicyklov (cyklo busy):

- autobusová stanica,
- prístav;

Sieť cyklotrás v meste sa navrhla ako systém, ktorý bude súčasťou diaľkových cyklotrás a zároveň zabezpečí prepojenie jednotlivých mestských častí a susedných obcí až po presahy do územia kraja.

Samotný návrh je cielený a uspošobený tak, aby bol vo výhľadovom roku dosiahnutá minimálna deľba prepravnej práce ako aj deľba ciest z hľadiska úrovne druhov dopravy 10 %.

Pri návrhu cykloinfraštruktúry sa vychádzalo z nasledovných zásad:

- Priamosť,
- Rýchlosť,
- Atraktivita,
- Bezpečnosť.

**Priamosť.**

Princíp návrhu vychádza z charakteru cyklistickej dopravy ako individuálnej dopravy, ktorá zabezpečuje dopravu „od dverí k dverám“. Z tohto dôvodu sa odporúča, aby súvislé cyklotrasy mali rovnaký charakter ako pozemné komunikácie. A na druhej strane, aby cyklisti mali možnosť prístupu k cyklotrase okamžite z každého zdrojového okrsku. Z hľadiska používateľov, teda obyvateľov platí, že na pohyb využívajú svoju vlastnú silu, takže návrh cyklotrás, ktorý by ich zbytočne oberal o energiu nebudú rešpektovať. Z tohto dôvodu sú cyklotrasy navrhované ako priame trasy na dosiahnutie cieľov.

**Rýchlosť.**

V rámci cyklistickej dopravy sa počíta s priemernou rýchlosťou, ktorá sa pohybuje od 15 do 25 km/h, čo pre dopravný systém predstavuje rýchlosť niektorých jestvujúcich systémov ako napr. MHD, alebo IAD počas zníženia funkčnej úrovne pozemných komunikácií. Z hľadiska používateľov je teda atribút rýchlosti významný aj pri návrhu samostatnej siete, tak aby sa čo najskôr dostali zo zdroja do cieľa.

**Atraktivita.**

Systém cyklotrás musí zodpovedať logike občianskej vybavenosti, ktorú musí obsluhovať. Preto dostupnosť k cyklotrasám ako aj podmienky pre pohyb cyklistov v rámci existujúcej infraštruktúry si vyžaduje plnohodnotnú dostupnosť a prístupnosť z hľadiska dopravného systému a rovnoprávnosť najmä z pohľadu IAD.

**Bezpečnosť.**

Významným faktorom, ktorý môže pritiahnúť k využívaniu cyklistickej dopravy ďalších obyvateľov je spôsob realizácie cyklotrás, či už stavebnými úpravami, segregovaním, ale aj takými opatreniami, kedy pre ostatných účastníkov cestnej premávky bude zreteľné, že na danej komunikácii je možné očakávať cyklistov a tým pádom budú plnohodnotnými účastníkmi cestnej premávky. Na druhej strane cyklotrasy a opatrenia pre cyklistov musia byť realizované tak, aby boli pochopiteľné pre tých, čo ich budú využívať.

Samotné cyklotrasy možno viesť ako rôzne druhy pozemných komunikácií a to:

- Samostatné cestičky pre cyklistov,
- Vyhradené jazdné pruhy pre cyklistov,
- Pozemné komunikácie s koridormi pre cyklistov,
- Spoločné chodníky pre peších a cyklistov
- Upokojené pozemné komunikácie bez opatrení pre cyklistov s nízkou intenzitou motorovej premávky a nízkou maximálnou povolenou rýchlosťou (najmä zóny 30),

Cyklistické trasy sú v rámci UGD navrhované ako:

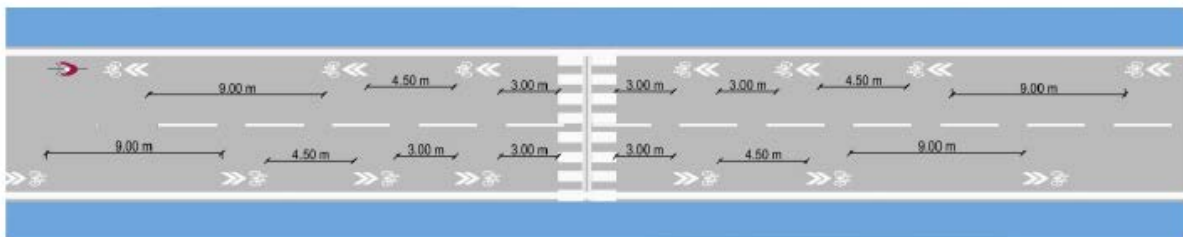
- Hlavné cyklotrasy, ktoré tvoria základnú dopravnú sieť pre cyklistickú dopravu, pričom platí, že sa cyklistom umožní prepraviť sa do každej mestskej časti.
- Vedľajšej cyklotrasy sa napájajú na hlavné, pričom predstavujú v dopravnej infraštruktúre aj alternatívne trasy voči hlavným trasám.
- Doplnkové cyklotrasy, ktorých význam spočíva v doplnení, niektorých úsekov alebo variantom

Pre cyklistov v meste Námestovo sú navrhnuté cyklotrasy hlavné a vedľajšie. Zásadné riešenia je navrhnuté pre všetky obytné štvrte v mestských častiach, kde okrem hlavných komunikácií, ktoré majú zbernú alebo obslužnú funkciu sú navrhnuté zóny 30. Tie majú z hľadiska upokojenia dopravy významnú funkciu, nielen pre cyklistov, ale pre samotné územie ako také, keďže upokojená doprava má pozitívny efekt aj na peších a bezpečnosť uličného priestoru ako takého. Navyše v prípade jednosmerných ulíc sa počíta s ich zobojsmernením pre cyklistickú dopravu.

Oproti pôvodnému návrhu prináša systematický spôsob vedenia cyklotrás, ktoré sú rozdelené podľa napojenia mestských častí. Cyklotrasy, ktoré boli vedené do centra mesta ako radiály, pokračujú ďalej diagonálne. Navyše pre zvýšenie dostupnosti k cyklistickej sieti sú navrhované aj tzv. cyklistické spojnice (konektory – ul. Cyrila a Metoda a ul. Čsl. armády), ktoré predstavujú logické napojenie zdrojov k cyklistickej dopravnej sieti.

Cyklistické komunikácie sa navrhujú v spoločnom koridore s vozidlami. Pri vyššej intenzite dopravy je možné ich vyznačiť ako cyklokoridory.

Koridor pre cyklistov (cyklokoridor) je vyznačenie ideálnej stopy pre cyklistov v jazdnom pruhu. Vyznačuje sa príslušným, dopravným značením. Priestor cyklokoridoru môžu využívať aj ostatní účastníci cestnej premávky, pokiaľ ho práve nevyužívajú cyklisti.



Obr. 6.20 Koridor pre cyklistov na obojsmernej MK, zdroj: TP085

Navrhované trasy pre cyklistickú dopravu, ktoré budú v rámci UGD vedené v priamej nadväznosti na mesto:

- Slanická Osada – priehradný múr – Trstená
- Okruh okolo priehrady: Námestovo – Klin – Zubrohlava – Chyžné – Ústie nad priehradou - Námestovo
- Oravská Lesná – Oravská Jasenica – Námestovo
- Súvislé prepojenie cyklistického chodníka, vedeného pozdĺž cesty I/78 od Oravskej Jasenice do Zubrohlavy

### **Vybavenie cyklistických trás na Nábřeží**

Cez mesto Námestovo sú vedené cykloturistické trasy, preto by bolo vhodné, aby cyklistické komunikácie v meste boli nielen napojené na tieto trasy, ale aj vhodne vybavené.

### **Odpočívky pre cyklistov**

Sú miestami pre oddych a posedenie cyklistov, najlepšie ak sú doplnené aj stolíkom. Zariadenie musí byť odolné proti poveternostným vplyvom aj proti vandalizmu. Odpočívku je vhodné zastrešiť, vybaviť mapou miesta, stojanom na bicykle, nabíjacou stanicou pre e-biky, odpadkovým košom a pod. Odpočívku je vhodné umiestniť v oddychovej zóne mesta, v blízkosti zaujímavej lokality, na mieste s výhľadom apod.

### **Informačné tabule s mapami**

Mali by obsahovať mapu územia so zakreslením cyklistických trás. Vhodná je aj upútavka na prírodné, kultúrne alebo iné zaujímavosti, rekreačné zariadenia apod. Zakreslené cyklistické trasy je možné rozdeliť podľa obtiažnosti, uviesť kilometráž úsekov, výškový profil a pod.

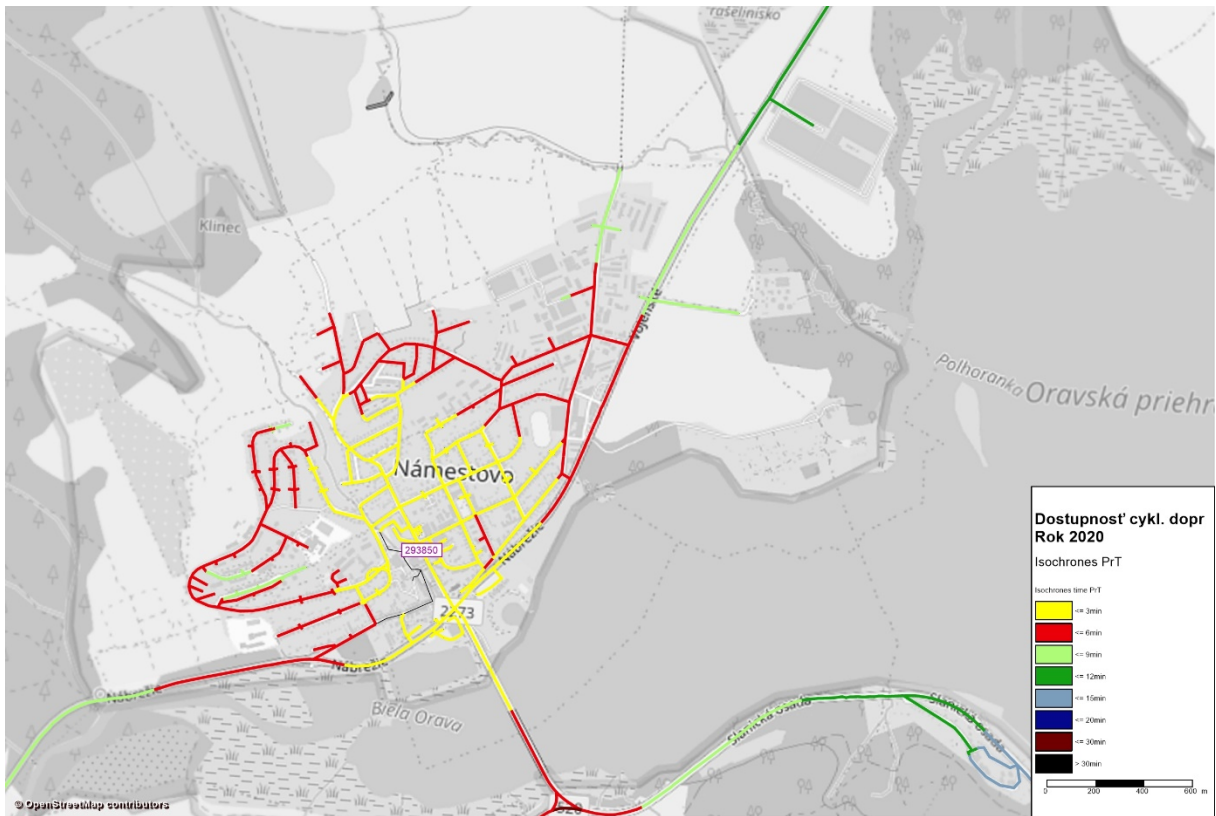
### **Doplňujúce požiadavky pre cyklistickú dopravnú sieť**

Aby samotná dopravná sieť pre cyklistov mala zmysel, musí sa okrem opatrení na pozemných komunikáciách pre cyklistov realizovať aj celý rad opatrení, ktorý súvisí najmä s:

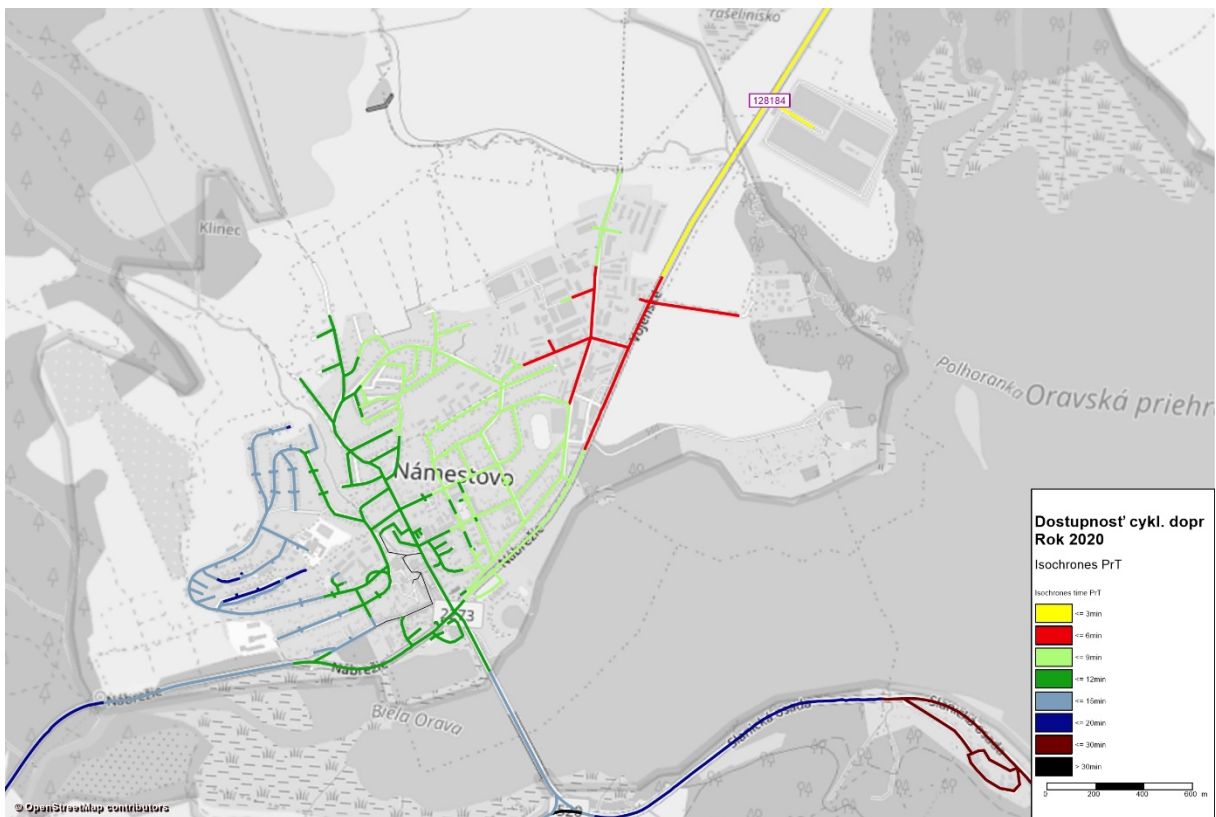
- Vytvorením všetkých typov parkovacích miest pre cyklistov (nestrážené, strážené cykloparkoviská, Bike and Ride a pod.),
- Podpora multimodality a integrácie cyklistov v rámci verejnej osobnej dopravy (obsluha vybraných území prostredníctvom vozidiel verejnej dopravy umožňujúcej prepravu bicyklov),
- Podpora lokálnej dopravnej politiky na zatraktívnenie cyklistickej dopravy z pohľadu zamestnávateľov, škôl a iných inštitúcií za účelom zvýšenia používania bicykla v meste Žilina,
- Systematická podpora cyklistických opatrení prostredníctvom systematickej finančnej podpory z úrovne mesta Námestovo.

## **6.5.2 Dostupnosť cyklistickou dopravou**

Výsledky dopravno-sociologického prieskumu potvrdzujú, že v meste je záujem o cyklistickú dopravu. Navyše je dostupnosť záujmových území mesta cyklistickou dopravou veľmi dobrá, ako vyplýva aj z nasledujúcich obrázkov.

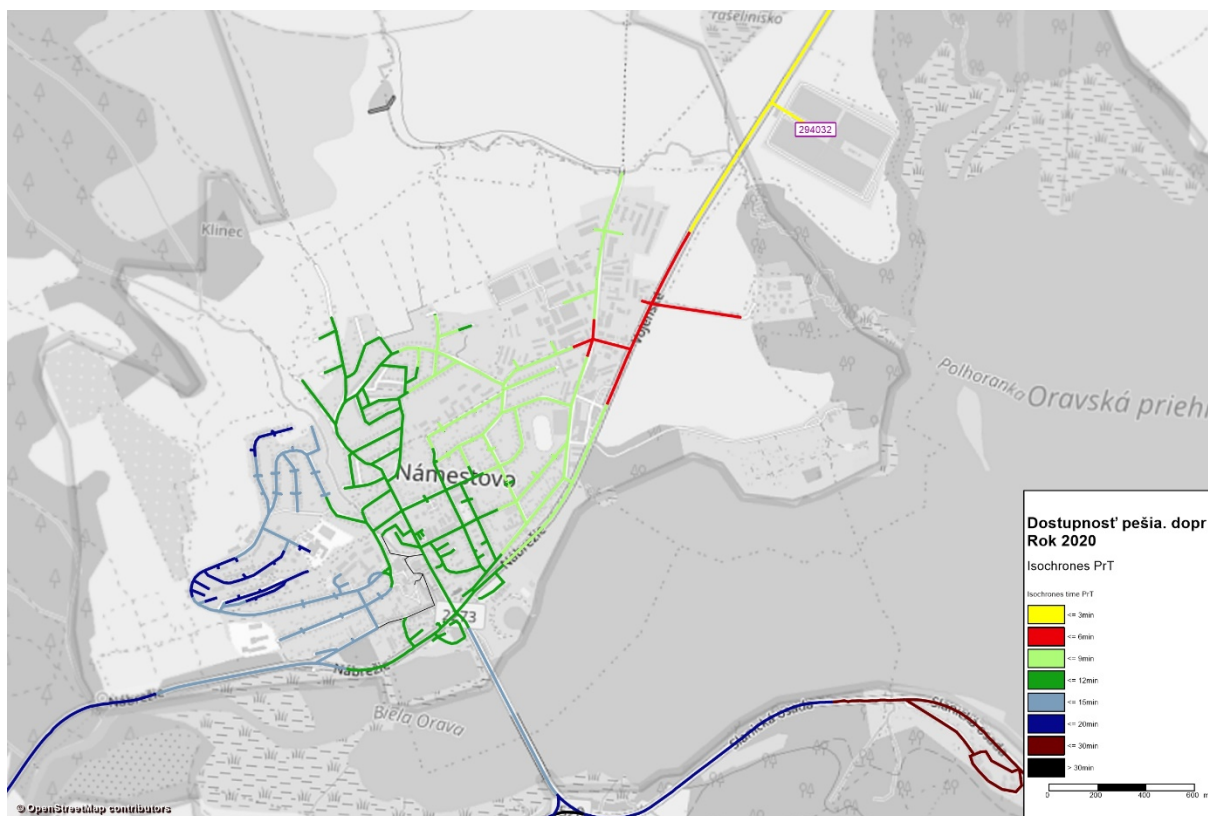


Obr. 6.21 Dostupnosť centra cyklistickou dopravou

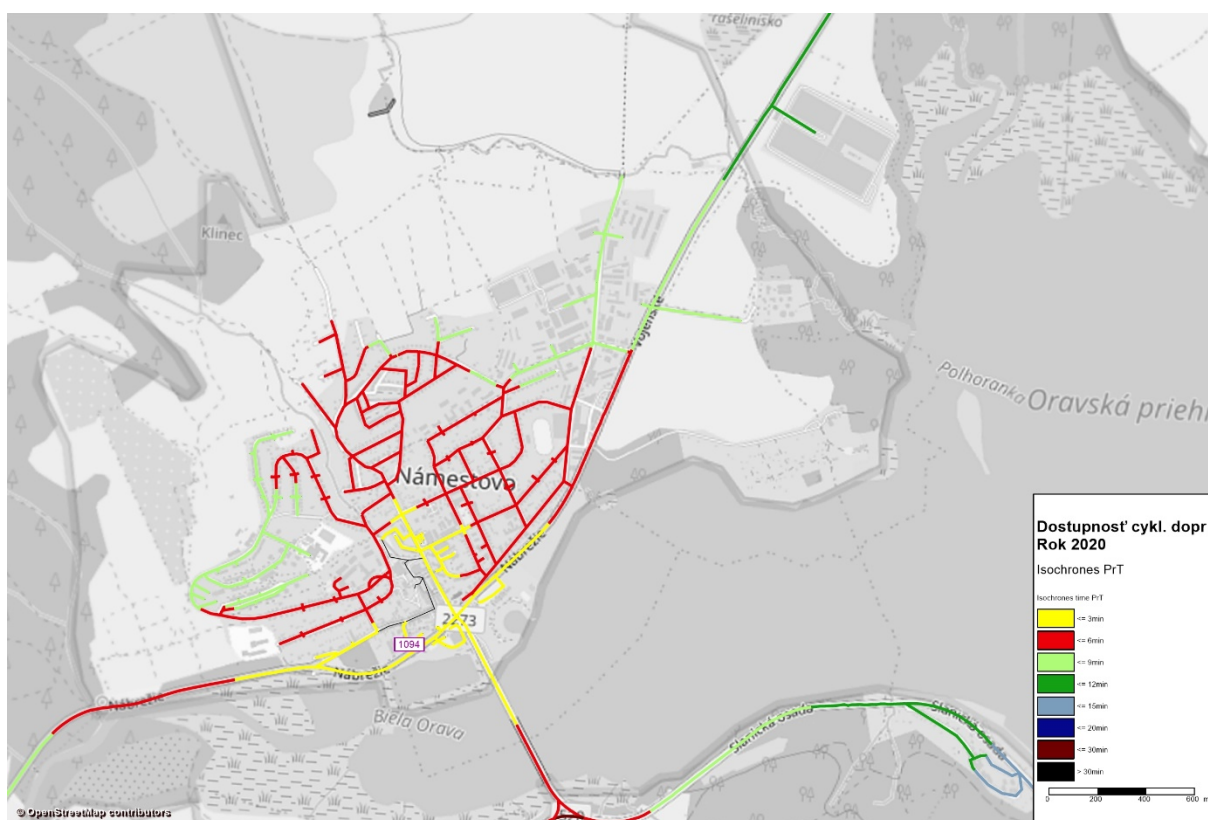


Obr. 6.22 Dostupnosť priemyselnej zóny cyklistickou dopravou





Obr. 6.23 Dostupnosť areálu Nový PUNCH cyklistickou dopravou



Obr. 6.24 Dostupnosť autobusovej stanice cyklistickou dopravou

Čiastočným limitujúcim faktorom pre používanie cyklistickej dopravy je členité územie mesta. Z toho dôvodu by bolo vhodné v centre mesta, ale aj na sídliskách Dolina a Čerchle, vzhľadom na sklonové pomery doplniť vybavenosť pre elektrobicykle, poprípade v meste vybudovať sieť požičovni e-bikov, prípadne zaviesť e-bike sharing.

## **6.6 Verejná hromadná doprava**

V analýze prognózy hromadnej dopravy boli uvedené požiadavky na prepravu osôb prímestskou dopravou. Determinujúcim faktorom zvýšenia podielu hromadnej dopravy na deľbe prepravnej práce je však zvýšenie jej konkurencieschopnosti. V plánovaných projektoch dopravnej infraštruktúry ŽSK je zahrnutá rekonštrukcia, resp. modernizácia autobusových staníc na území kraja. Medzi plánovanými stanicami na modernizáciu je aj autobusová stanica Námestovo, ktorá je základným prvkom infraštruktúry hromadnej dopravy v meste a jej modernizácia bude znamenať významné zvýšenie jej atraktivity.

Ďalším opatrením na zvýšenie podielu hromadnej dopravy v okrese je zavedenie integrovaného dopravného systému ŽSK.

### **6.6.1 Integrovaný dopravný systém**

V rámci ŽSK na základe výstupov a odporúčaní z odbornej štúdie „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému ŽSK“ bol v Žilinskom kraji od 15.09.2017 zriadený organizátor IDS a to Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o. (IDŽK), ktorej spoločníkmi sú Žilinský samosprávny kraj a Mesto Žilina. Definovanie integrácie, harmonizácie a koordinácie prímestskej autobusovej dopravy so železničnou dopravou a systémami mestskej hromadnej dopravy v prestupných bodoch, definovanie spôsobu komunikácie medzi dopravcami vrátane komunikácie s vodičmi a vlakovým personálom na koordináciu integrovaných dopravných systémov tvoria základné technické predpoklady integrácie IDS.

Z hľadiska technickej integrácie možno špecifikovať požiadavky na:

- dopravné prostriedky (vo väzbe na dopravné výkony),
- organizáciu výdaja cestovných dokladov a zjednotenie cestovných dokladov (médiá),
- vybavenie železničných staníc, zastávok a označiek,
- cestovné poriadky a garancie nadväzností,
- dispečerské riadenie vrátane optimalizácie dosahu výluk a obmedzenia dopravy,
- informačné systémy IDS (vo vozidle, na zastávke, informácie on-line),
- zákaznícke centrá.

Základnými podmienkami pre úspešné utváranie integrovaných dopravných systémov je:

- vytvorenie kvalitatívne vhodnej technickej základne (stabilnej ako aj mobilnej časti),
- realizácia vhodnej technologickej platformy dopravnej obsluhy regiónu (dopravná koordinácia spojov jednotlivých dopravcov),
- aplikácia jednotných prepravných a tarifných podmienok prepravy u všetkých zainteresovaných dopravcov.

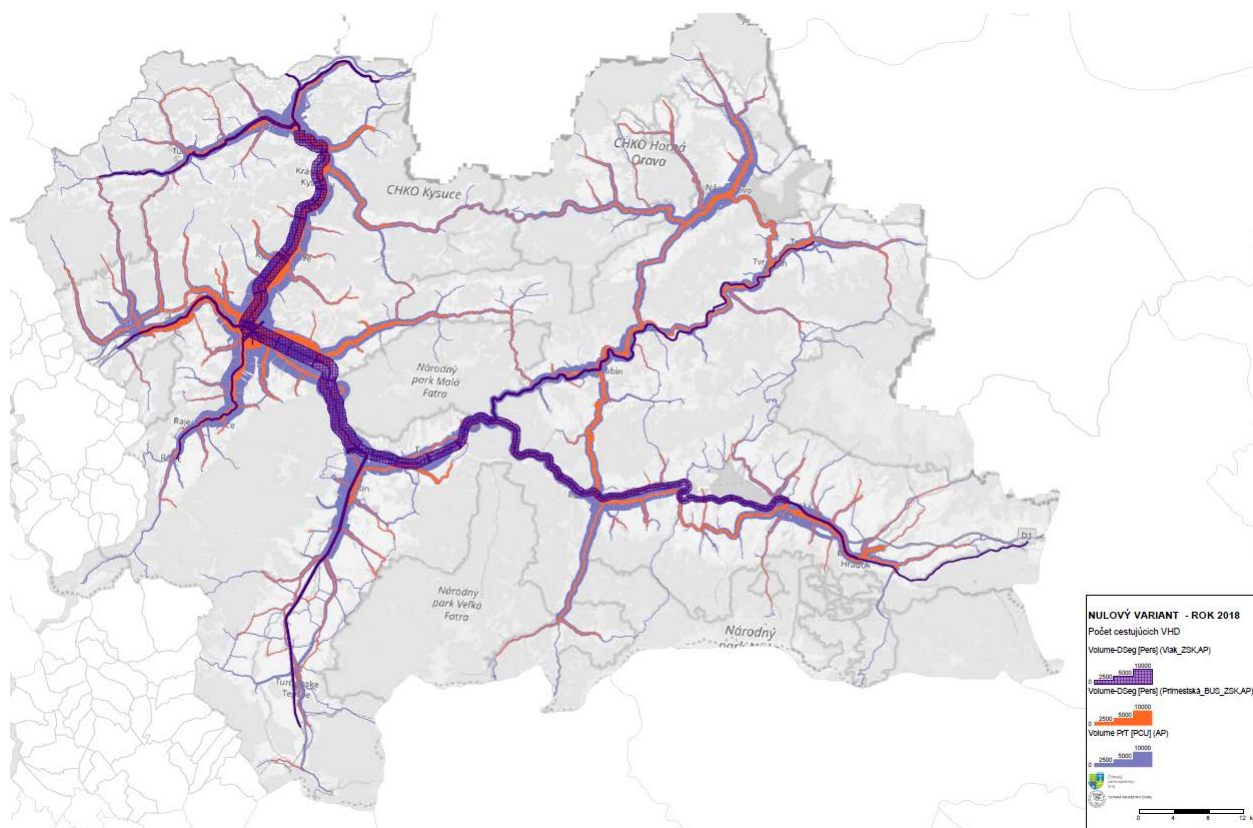
IDŽK už spracovala **dispečerko-clearingový systém (DCS)** pre IDS ŽK. Predstavuje nástroj, ktorým organizátor IDS ŽSK dohliada na kvalitu zabezpečovania verejnej osobnej dopravy v ŽSK a pomocou ktorého bude zabezpečený výpočet a prerozdelenie tržieb medzi všetkých dopravcov zapojených do IDS ŽSK. Na Obr. 6.25 sú plánované etapy budovania a rozširovania IDS ŽK na jednotlivé regióny Žilinského kraja, región Orava je plánované zahrnúť v 4. etape riešenia.



Obr. 6.25 Plánované etapy budovania a rozširovania IDS ŽK na jednotlivé regióny a Trenčiansky kraj

Zdroj: idzk.sk

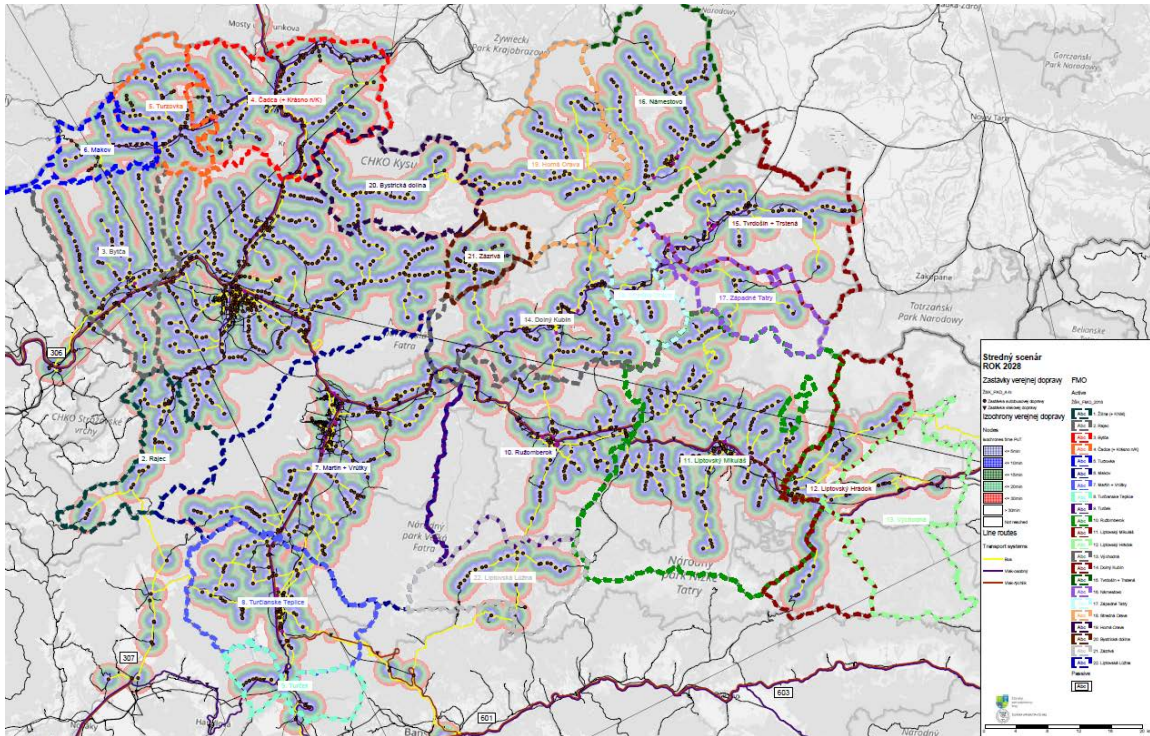
Na Obr. 6.26 je kartogram zaťaženie dopravnej infraštruktúry prepravnými prúdmi cestujúcich vo verejnej osobnej doprave (železničnej a prímestskej a autobusovej) a v individuálnej automobilovej doprave (IAD) v rámci vnútrokrajových ciest v ŽSK. Integrovaný dopravný systém ŽSK z Hornej Oravy do Námestova musí vytvoriť takú ponuku autobusovej dopravy s novými štandardami kvality, aby pritiahol cestujúcich z IAD do VOD. A to aj z dôvodu absencie železničnej osobnej dopravy v regióne.



Obr. 6.26 Kartogram zaťaženie dopravnej infraštruktúry prepravnými prúdmi cestujúcich vo VOD a IAD

Zdroj: SURDM ŽSK

Analýzu potreby tvorby integrovaného systému dopĺňa aj nasledujúci obrázok, definujúci dostupnosť zastávok verejnej hromadnej dopravy v ŽSK. Je možné konštatovať, že „Osobitné štandardy pre prímestskú dopravu“ stanovené vyhláškou MDV SR č. 5/2020 Z. z. , ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávaní verejnej osobnej dopravy, podľa ktorých „maximálna dochádzková vzdialenosť 1 500 m primerane podľa hustoty zaľudnenia tak, aby pokrývala územie pre viac ako 90 % obyvateľov v záujmovom území; to neplatí pre územie obsluhované mestskou dopravou“, čo pri priemernej rýchlosti chôdze 5 km/h je cca 18 min, je pre Námestovo splnená.



Obr. 6.27 Izochróny dostupnosti zastávok verejnej osobnej dopravy v ŽSK

Na základe uvedeného možno konštatovať, že dostupnosť VOD k budúcim terminálom IDS je zabezpečená.

## 6.7 Zhodnotenie návrhov

Vypočítané dopravné výkony pre jednotlivé navrhované varianty riešenia ukazujú pre jednotlivé druhy dopravy – vnútornú, zdrojovú/cieľovú, tranzitnú počet vozokilometrov. Údaje prezentujú výhodnosť realizovaných stavebných opatrení vo vzťahu k prepravnej náročnosti dopravnej sústavy mesta. Pre hodnotenie platí všeobecné kritérium: nižší počet realizovaných vozokilometrov zlepšuje ekonomické parametre prepravy (klesá spotreba pohonných hmôt, opotrebovanie vozidiel) a prináša nižšiu úroveň záťaže životného prostredia negatívnymi vplyvmi automobilovej dopravy.

Tab. 6.2 Prognózované dopravné výkony IAD [vozokm/24h] v roku 2030

Rok 2030	Dopravné výkony IAD [vozokm/24h]				
	VN	Z+C	Tranzit	Celkom VN a Z+C	IAD spolu (VN+ZC)
Nulový	31405	34477	42733	65882	138352
Variant 1	30341	33222	41773	63563	133482
Variant 2/2a	29624	33035	41559	62659	131584
Celkový súčet	91370	100734	126065	192104	403418,4

Zdroj: Výpočty autorov ÚGD mesta Námestovo

Tab. 6.3 Prognózané dopravné výkony nákladnej automobilovej dopravy [vozokm/24h] v roku 2030

Rok 2030	Dopravné výkony NAD [vozokm/24h]			
Variants/Dopr. výkony	VN	Z+C	Tranzit	Celkom VN a Z+C
Nulový	35,2	1663	4665	1698,2
Variants 1	35,2	1585	4585	1620,2
Variants 2/2a	35,2	1598	4603	1633,2
Celkový súčet	105,6	4846	13853	4951,6

Zdroj: Výpočty autorov ÚGD mesta Námestovo

Hodnotenie variantov riešenia ÚGD mesta neprináša zásadné vzájomné rozdiely v realizovaných dopravných výkonoch. K uvedenému stavu je potrebné poznamenať, že zásadná zmena v dopravných výkonoch je viazaná na nové prvky infraštruktúry vyššieho významu, ktoré v tomto prípade nie sú relevantné. Z uvedeného dôvodu nie je z ekonomického pohľadu možné charakterizovať niektorý z variantov ako významne pozitívnejší.

## 7 Vyhodnotenie prognózneho rozvoja na životné prostredie

Prognóza vplyvu na životné prostredie zahŕňa základnú analýzu produkcie hlukovej a emisnej záťaže od predpokladaného dopravného zaťaženia riešených variantov. V rámci hodnotenia boli analyzované programom PTV VISUM, modulom HBEFA nasledovné parametre:

- hladina NO<sub>x</sub> v g/km jazdy dopravného prúdu,
- hladina CO v kg/km jazdy dopravného prúdu,
- hladina SO<sub>2</sub> v g/km jazdy dopravného prúdu,
- hladina HC v ppm,
- hlukové zaťaženie ekvivalentnej hladiny hluku v dB.

### 7.1 Zaťaženie územia hlukom od dopravy

Na základe spracovaného riešenia výhľadového nulového variantu zaťaženia komunikačného systému mesta Námestovo je zrejmé, že nosné zberné komunikácie budú výrazne zaťažené zvýšenou hlukovou záťažou. Hlavné komunikácie ZÁKOSu a najmä cesta I/78 a cesta III/2273 dosiahnu hlukovú hladinu 70-80 dB.

Predpokladané hlukové zaťaženie je uvedené pre nulový variant (2020) a rok 2030 v grafických prílohách správy. Mierny nárast intenzity dopravy do roku 2030 spôsobí aj zvýšenie hluku. Najviac hlukom zaťažené miestne komunikácie sú nasledujúce, s predpokladanými hodnotami:

- Cesta I/78 .... 82,9 dB v roku 2020 a 84,5 dB v roku 2030
- most ponad priehradu III/2273 .... 77,2 dB v roku 2020 a 76,1 dB v roku 2030
- Ul. Hattalova .... 77,4 dB v roku 2020 a 78,0 dB v roku 2030
- Ul. Miestneho priemyslu .... 73,9 dB v roku 2020 a 76,6 dB v roku 2030
- Cesta poľom .... 70,6 dB v roku 2020 a 69,8 dB v roku 2030
- Ul. Mlynská .... 70,7 dB v roku 2020 a 70,9 dB v roku 2030
- Ul. Okružná .... 71,6 dB v roku 2020 a 71,2 dB v roku 2030
- Ul. Červeného kríža.... 74,2 dB v roku 2020 a 69,8 dB v roku 2030



Obr. 7.1 Zaťaženie územia hlukom od dopravy

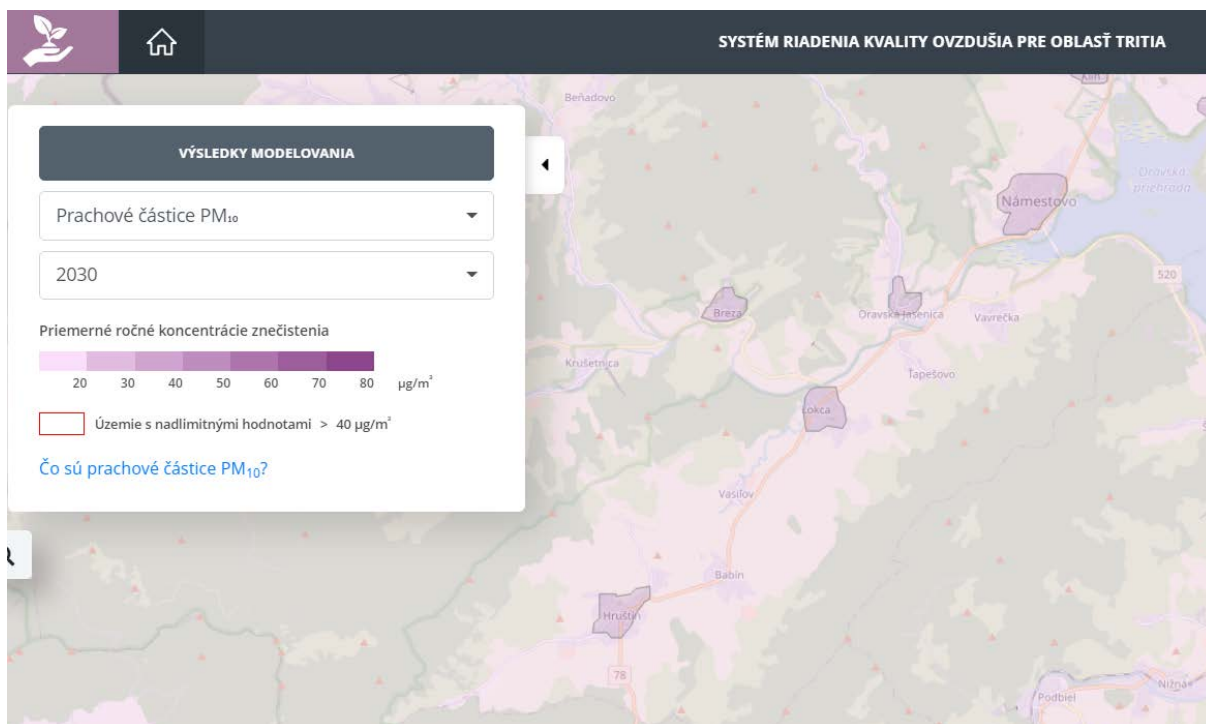
Účinky hluku vo všeobecnosti možno zmierniť základnými opatreniami:

- stavebnými úpravami objektov prostredníctvom zvukovo izolačných okien, dverí, omietok, vhodným oplatením a zmenou dispozícií stavieb,
- realizáciou izolačnej zelene pozostávajúcej s kombinácie vysokej, nízkej i strednej (krovitej) zelene (6 m široký pás umožňuje znížiť hladinu hluku o 1dB) popri komunikáciách a výrobných územiach,
- zmenou organizácie dopravy vrátane uplatnenia tzv. upokojených komunikácií,
- v rámci výrobných území bude nutné prioritne posudzovať hlukové pomery prevádzkovania nových areálov pri povoľovanom konaní nových činností.

## 7.2 Zaťaženie územia exhalátmi od dopravy

Modelová situácia rieši aj výhľadové obdobie, kde sa uvažuje s výraznejšími zmenami vozidlového parku (ekologizácia, elektromobilita a využívanie alternatívnych palív v doprave) a zavedením schém podpory pre ekologické riešenia v rámci zatepľovania a vykurovania domácností.





Obr. 7.2 Výsledky modelovania emisného zaťaženia tuhými časticami v Námestove a okolí, rok 2030

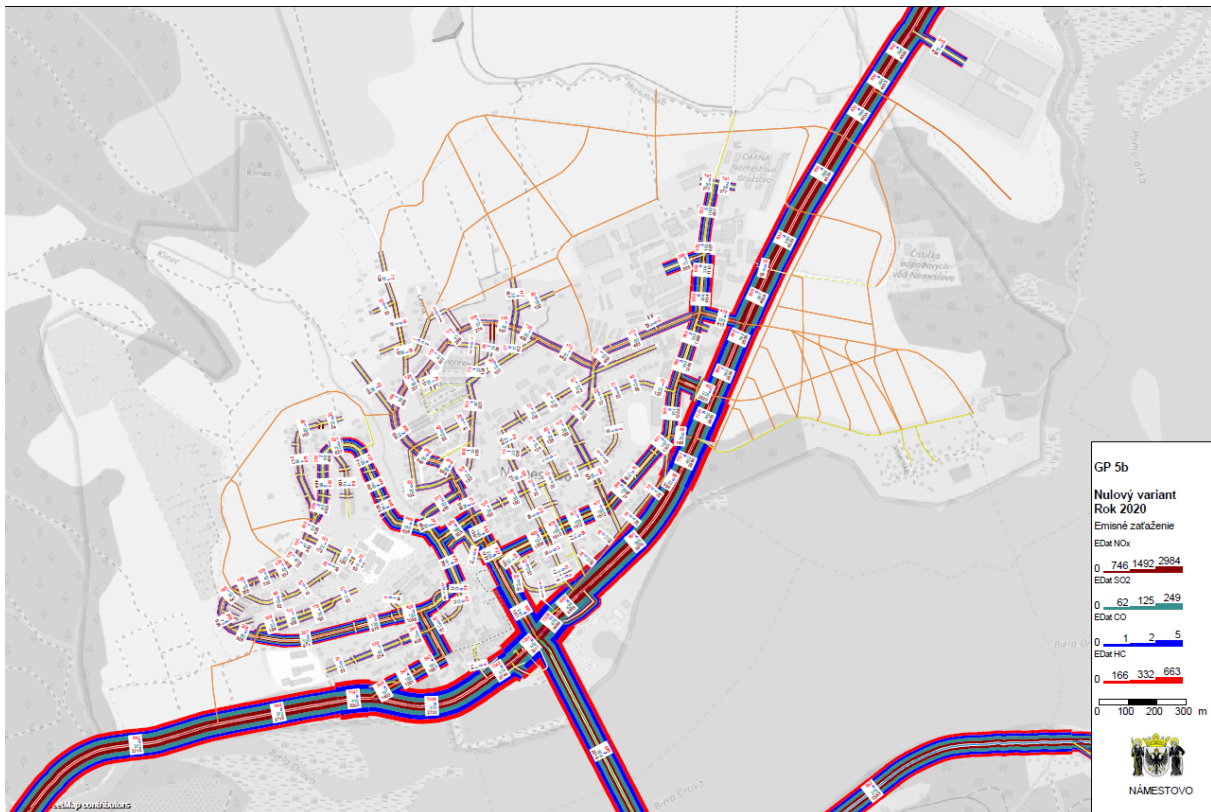
(zdroj: <https://aqms.vsb.cz/Project/Tritia>)

V analýze sú prezentované údaje o produkcii plynných znečisťujúcich látok v g/km jazdy pre NO<sub>x</sub>-oxidy dusíka a SO<sub>2</sub> – oxid siričitý, v kg/km jazdy pre CO – oxid uhoľnatý a v jednotkách ppm pre nespálené uhľovodíky HC, v grafoch znázornené farebnou škálou.

Pre dopravu v meste je špecifická produkcia NO<sub>x</sub>. Preto je popísaná a vyhodnotená podrobne. Pomerne vysoké emisie NO<sub>x</sub> predikované pre rok 2030 sa vyskytujú v súvislosti s predpokladanou intenzitou dopravy. Najviac emisiami zaťažené miestne komunikácie sa podľa dopravného modelu predpokladajú:

- cesta I/78 .... 4558 g/km jazdy dopravného prúdu v roku 2020 a 6303 g/km v roku 2030
- most ponad priehradu III/2273 .... 2216 g/km jazdy dopravného prúdu v roku 2020 a 2662 g/km v roku 2030
- Ul. Hattalova .... 1556 g/km v roku 2020 a 1766 g/km v roku 2030
- Ul. Štefánikova .... 1777 g/km v roku 2020 a 1994 g/km v roku 2030
- Ul. Bernolákova .... 180 g/km v roku 2020 a 190 g/km v roku 2030 (smer Ružová ul.)
- Ul. Bernolákova ( za x so Štefánikovou) .... 925 g/km v roku 2020 a 1050 g/km v roku 2030
- Ul. Miestneho priemyslu .... 1258 g/km v roku 2020 a 1296 g/km v roku 2030
- Ul. Červeného kríža.... 1098 g/km v roku 2020 a 585 g/km v roku 2030
- Ul. Mlynská .... 826 g/km v roku 2020 a 845 g/km v roku 2030
- Ul. Hviezdoslavova..... 1381 g/km v roku 2020 a 551 g/km v roku 2030

Predpokladané emisné zaťaženie je uvedené pre nulový variant r. 2020 a rok 2030 v grafických prílohách správy.



Obr. 7.3 Zaťaženie územia exhalátmi z dopravy pre rok 2020

### 7.3 Zhodnotenie vplyvov

Emisné zaťaženie okolia komunikácií vo výhľadovom období roku 2030 je posúdené na základe dopravného modelu, so zahrnutím dobudovania infraštruktúry v rámci okresu a mesta Námestovo. Je uvažované s nárastom počtu vozidiel v meste aj s medziročným nárastom intenzity dopravy. Nakoľko produkcia emisií je výrazne závislá od režimu jazdy vozidiel (mestský a mimomestský), výhľadovo do roku 2030 nedochádza k výraznému zníženiu produkcie emisií na ZAKOSE. Silne zaťažená zostáva cesta I/78 aj cesta III/2273 a taktiež aj miestne okruhy okolo sídliska Dolina – ul. Mlynská a sídliska Čerchle – ul. Okružná.

Riešenie problémov čistoty ovzdušia v centre mesta nestačí len dokumentovať záznamami o každoročnom prekračovaní limitných hodnôt koncentrácií tuhých častíc.... „Nedoceňuje sa“ monitorovaním preukázaná skutočnosť, že rozhodujúcimi lokálnymi zdrojmi prašného znečistenia ovzdušia sú:

- lokálne vykurovanie IBV predovšetkým tuhými palivami, často nie najlepšej kvality,
- automobilová doprava,
- resuspenzia tuhých častíc z povrchov ciest (nedostatočné čistenie ulíc, nedostatočné čistenie nákladných vozidiel). Do tejto skupiny patrí aj nízky podiel čistenia ulíc po zimnej údržbe,
- suspenzia tuhých častíc z dopravy (napr. obrus súčastí vozidiel, pneumatík, povrchov ciest, doprava a manipulácia so sypkými materiálmi),

- prašnosť zo stavenísk,
- veterná erózia z neupravených mestských priestorov a skládok sypkých materiálov,
- malé a stredné lokálne priemyselné zdroje, ktoré sú predovšetkým koncentrované v priemyselnej oblasti mesta.

Ďalšie rezervy sú aj vo využívaní verejnej dopravy na prepravu osôb a tovarov, v možnostiach uplatňovania alternatívnych palív v prímestskej hromadnej doprave, v doplnení zelených plôch v meste atď. Zvyšovanie kvality miestnej dopravnej siete (údržba, obnova vozoviek,...).

Za súčasť opatrení na znižovanie stavu znečisťovania ovzdušia treba považovať realizáciu predovšetkým nasledovných dopravných stavieb:

- rekonštrukcia cesty III/2273 vrátane dobudovania chodníka pre peších a cyklistov,
- dobudovania cyklistickej komunikácie pozdĺž cesty I/78 smerom na Klin,
- výstavbu nových parkovacích domov - zníženie nárokov na dopravu v CMZ,
- výstavbu hromadných garáží na sídlisku Dolina.

## 8 Trendy a odporúčania na ďalší rozvoj dopravnej infraštruktúry

### 8.1 Cestná automobilová doprava

#### 8.1.1 Cesta I/78

Zásadným problémom cestnej infraštruktúry mesta Námestovo je cesta I/78, ktorá prenáša celú tranzitnú, zdrojovú a cieľovú dopravu mesta, ale aj časť dopravy vnútornej. Cesta vedie v tesnej blízkosti centra mesta. Vzhľadom na cestnú infraštruktúru okresu nie je reálna možnosť jej nahradenia inou trasou, ktorá by mesto Námestovo obchádzala. Z juhovýchodnej časti je mesto ohraničené Oravskou priehradou, severozápadné okolie je charakterizované členitým terénom s veľkými prevýšeniami, v ktorom by trasovanie cesty bolo stavebne a ekonomicky náročné.

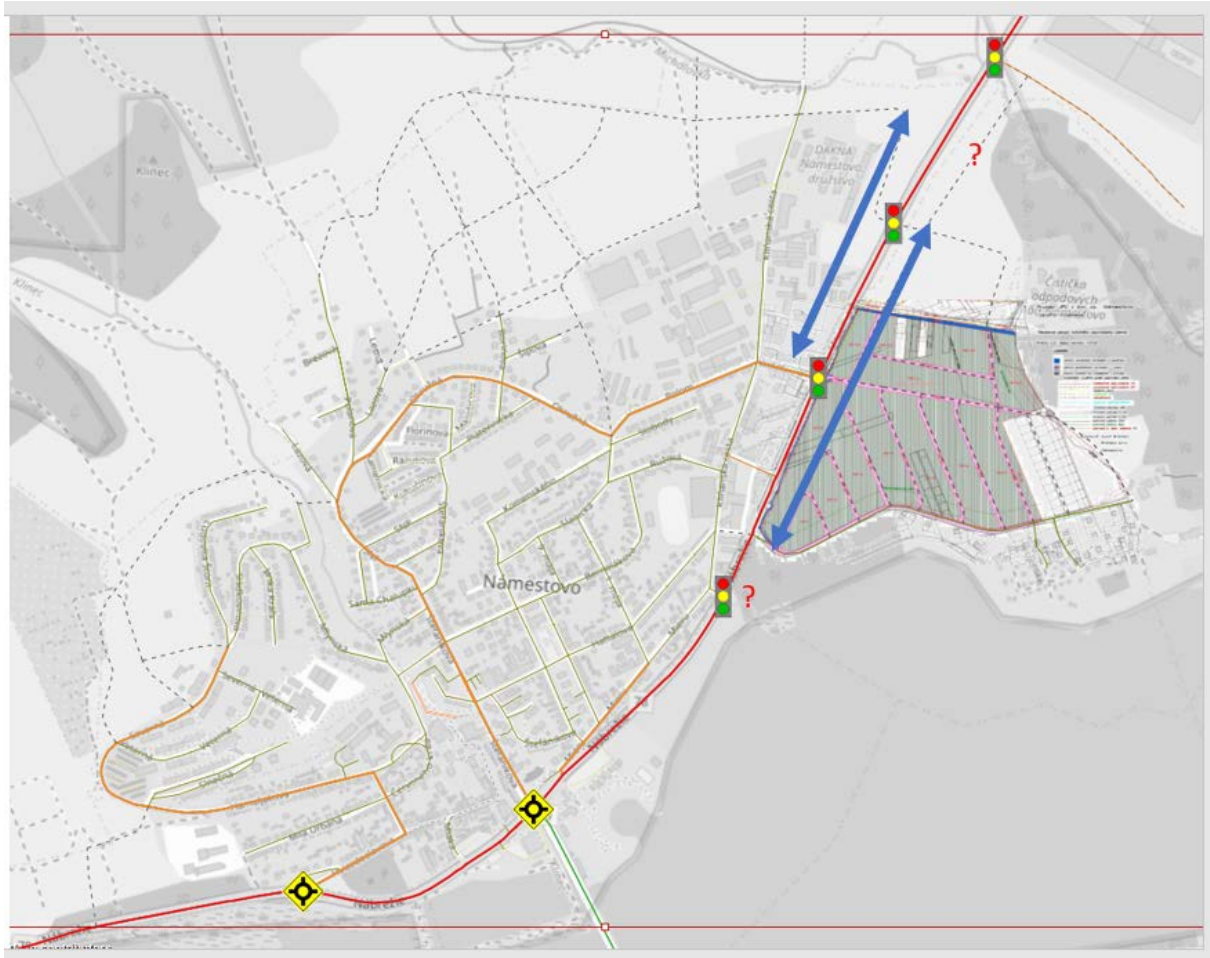
Vo výhľadovom období ÚGD počíta s vybudovaním rýchlostnej cesty R3, ktorej hlavným cieľom je prebrať v regióne tranzitnú dopravu, predovšetkým nákladnú. Napriek tomu, že trasa R3 priamo nezasahuje do sledovaného územia, predpokladá sa jej pozitívny vplyv aj na I/78 a to poklesom nákladnej dopravy.

Z uvedených dôvodov je analýza zameraná na zlepšenie dopravných podmienok na I/78 v meste a maximálnu elimináciu negatívnych dopravných dôsledkov výstavby nových investícií v oblasti Vojenské a Nový PUNCH.

V oblasti Vojenské sa pripravuje celý rad investícií, ktoré majú vytvorenú vlastnú vnútornú štruktúru dopravnej infraštruktúry, s viacerými navrhovanými napojeniami na I/78. Toto riešenie nie je vhodné z dopravného hľadiska I/78 a navyše nevyhovuje ani normou stanoveným požiadavkám na vzdialenosť križovatiek. Z toho dôvodu odporúčame napojenie dvoma novými, svetelne riadenými križovatkami podľa Obr. 8.1. Ďalšia svetelne riadená križovatka je odporúčaná pri napojení Nová PUNCH. Vnútorne komunikácie areálov je potrebné usporiadať tak, aby bola vytvorená súbežná cestná komunikácia s I/78, z ktorej bude umožnené navrhovanými križovatkami sa pripojiť na I/78.

Podobná situácia vznikne aj na druhej strane I/78, kde je voľná značná plocha pre budúcu investičnú činnosť. Pôvodne uvažovaná križovatka s I/78, ktorá súčasne má dopravne napojiť novú výstavbu v oblasti Čerchle II je situovaná v blízkosti napojenia Nový PUNCH, pričom toto napojenie nevyhovuje platnej STN vzdialenosťou od nasledujúcej križovatky. Súčasne plánovaná výstavba v území vyvolá požiadavky na nové pripojenia na I/78, čo je dopravne aj v zmysle STN neprijateľné. Preto navrhujeme posunutie križovatky napojenia približne do stredu medzi križovatkami Nový PUNCH a Vojenské 2 pomocou vytvorenia súbežnej cestnej komunikácie s I/78, ktorá by pokračovala cez celé nové územie (aj pre výhľadovú investičnú zástavbu) a vytvárala by zbernú komunikáciu územia s napojením na I/78.

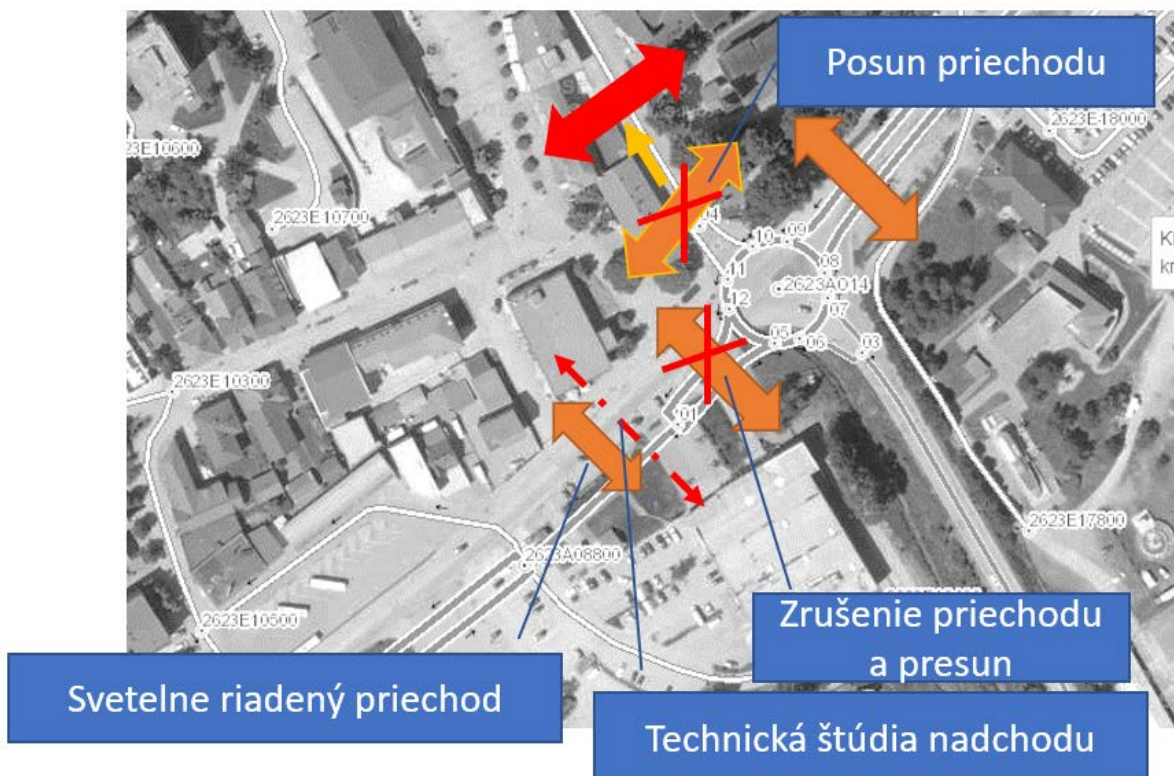
Obe navrhované súbežne komunikácie sú označené na Obr. 8.1 modrou šípkou. Križovatky sú označené symbolom svetelnej signalizácie.



Obr. 8.1 Návrh napojenia Vojenské a Nový PUNCH

Ďalším kritickým bodom I/78 je okružná križovatka v centre mesta s III/2273. Križovatka síce kapacitne vyhovuje súčasnej i prognózovanej doprave, avšak umiestnenie silne zaťažených priechodov pre chodcov v jej tesnej blízkosti je častým zdrojom zablokovania križovatky a vytvárania dopravných kongescií. Navyše je počítané s rozvojom rekreačných aktivít na Nábřeží, čím sa zvýši jeho atraktivita pre pešiu i motorovú dopravu. Na základe analýz UGD navrhujeme realizovať nasledovné opatrenia (Obr. 8.2):

- Priechod pre chodcov na Štefánikovej ulici posunúť smerom do centra mesta na úroveň kostola.
- Priechod na I/78 v smere od autobusovej stanice zrušiť a výhľadovo nahradiť mimoúrovňovým prepojením centra mesta a Nábřežia s využitím súčasných obchodných prevádzok.
- Vybudovať nový priechod pre chodcov na I/78 na okraji parkoviska pri ul. Vojtaššáka, v blízkosti autobusovej stanice.
- Existujúci priechod pre chodcov na I/78 pri Ulici Mieru a nový priechod pri parkovisku navrhnuť ako svetelne riadený (viď. nasledujúci text).



Obr. 8.2 Riešenie okružnej križovatky I/78 a III/2273

Napriek uvedeným opatreniam nie je reálne predpokladať zmenu dopravnej situácie na I/78 bez zmeny organizácie dopravy. Tá spočíva v nasledovnom návrhu Obr. 8.3):

- Nové križovatky na I/78 Nová PUNCH, Vojenské 1, Vojenské 2 navrhnuť ako svetelne riadené.
- Križovatku I/78 – ul. Miestneho priemyslu riešiť rovnako ako svetelne riadenú.
- Priechody pre chodcov na I/78 pri kostole a novonavrhovaný v blízkosti autobusovej stanice riešiť ako svetelne riadený s výzvoovým signálnym plánom.
- Všetky uvedené križovatky a priechody zapracovať do systému koordinácie riadenia s dynamickými signálnymi plánmi na základe aktuálnej dopravnej situácie.

Napriek uvedeným opatreniam okružná križovatka I/78 – III/2273 bude pôsobiť ako blok koordinovaného riadenia. Avšak pri realizácii opatrení v súvislosti s priechodmi pre chodcov, bude tento blok maximálne možným spôsobom eliminovaný.

Ďalšia okružná križovatka na I/78 pri vstupe do mesta je v dostatočnej vzdialenosti od kritickej časti I/78 v meste a nebude negatívne zasahovať do navrhovaného systému riadenia dopravy.



Obr. 8.3 Koordinácia križovatiek na I/78

Záujmová oblasť medzi Oravskou Jasenicou a Námestovom od čerpacej stanice VOMS bude v budúcnosti rovnako využitá pre nové investície. V tejto oblasti je rovnako ako v prípade Vojenského potrebné uvažovať s jedným napojením na I/78 a dopravnú obsluhu vo vnútri územia riešiť samostatnými komunikáciami.

### 8.1.2 Miestne komunikácie

Na základe podrobných analýz a výsledkov dopravného modelovania odporúčame realizovať opatrenia na sieti miestnych komunikácií Námestova a to stavebné i organizačné. Opatrenia boli popísané v predchádzajúcich kapitolách, na tomto mieste uvádzame ich zhrnutie:

- Napojenie Priemyselnej zóny I a budúcej zástavby Čerchle II neriešiť kolmým napojením na I/78, ale oblúkom s posunom križovatky k centru mesta a vytvorením súbežnej cesty s I/78.
- Napojenie územia Vojenské na I/78 riešiť dvoma novými križovatkami a vybudovaním súbežnej cestnej komunikácie s I/78.
- Vybudovať nové prepojenie I/78 s ulicou Hamuljakova pri vstupe do mesta od Dolného Kubína.

- Výhľadovo vybudovať prepojenie Štúrovej ulice a Okružnej ulice v súvislosti s vybudovaním časti Čerchle II.
- Zjednosmerniť okruh ulíc Hattalova – Ružová – Bernolákova proti smeru hodinových ručičiek a vytvoriť priestor pre cyklistov, peších a pozdĺžneho parkovania.

Špecifickým problémom je riešenie ulice Miestneho priemyslu. Ulica je nadmerne zaťažená nákladnými vozidlami, ktoré zásobujú príľahlé odchody, väčšinou zamerané na stavebné a priemyselné materiály. Vozidlá parkujú priamo na ceste, parkoviská pri obchodoch sú postačujúce len pre osobné vozidlá zamestnancov a zákazníkov. Navyše je výrazne sťažený pohyb chodcov a cyklistov.

Z uvedených dôvodov navrhujeme na ulici zaviesť organizačné opatrenia, spojené s obmedzením nákladnej dopravy:

- Dopravným značením zaviesť zákaz stáť mimo vyznačených parkovacích plôch pri obchodoch.
- Zásobovanie nákladnými vozidlami časovo obmedziť na skoré ranné (do 7:00 h) a neskoršie popoludňajšie (po 17:00 h) hodiny.
- Oddeliť časť cesty pre pohyb peších a cyklistov, oddelenie realizovať štruktúrovaným vodorovným značením (dvojjložková metylmetakrylátová hmota – studený plast) a vyznačiť piktogramami. Návrh dopravného priestoru je na Obr. 6.12.
- Výhľadovo pre parkovanie čakajúcich zásobovacích vozidiel vybudovať parkovisko pri štadióne so vstupom z Hattalovej ulice.
- Uvedené opatrenia platia aj pre variant navrhovaného zjednosmernenia ulíc Hattalova – Ružová – Bernolákova.

Všetky uvedené odporúčania sú uvedené vo výkresovej časti vo variantoch riešenia automobilovej dopravy.

Okrem uvedených opatrení pre motorovú dopravu sú navrhované ďalšie opatrenia pre nemotorovú dopravu, popísané v ďalších kapitolách správy.

## 8.2 Statická doprava

V rámci koncepcie rozvoja parkovania mesta Námestovo je potrebné rozdeliť mesto na dve oblasti podľa rozdielnosti okrajových podmienok vo fungovaní statickej dopravy v týchto oblastiach. Sú to centrum mesta a ostatné mestské časti. Parkovanie na komunikáciách na okraji centra mesta by malo slúžiť len pre krátkodobé parkovanie, s obmedzením vstupu do vnútra druhého mestského okruhu. Pre dlhodobé parkovanie by mali byť v pešej dostupnosti k centru mesta vybudované parkovacie garáže, ktorých výstavbou sa uvoľní priestor na komunikáciách pre preferenciu peších a cyklistickú dopravu.

Z časového hľadiska sa v krátkom období môže zrealizovať úprava priestorovej a funkčnej úrovne existujúcich parkovacích plôch v centre mesta, na pešej zóne, na sídliskách príľahlých k centru.

Pre ďalšiu etapu rozvoja mesta je potrebu nových odstavných a parkovacích miest nutné pokryť návrhom parkovania v rámci hromadnej bytovej výstavby na rozvojových plochách obytných súborov mesta, kde bude odstavovanie vozidiel riešené priebežne v rámci tejto výstavby.



Aktivity uvažované pre realizáciu vo výhľadovom období do roku 2030 si vyžadujú potrebu nových parkovacích a odstavných státí, a výhľadovo do roku 2050 si vyžadujú potrebu ďalších parkovacích a odstavných státí. Pre aktivity v rámci výhľadových etáp je vhodné budovanie hromadných garáží v rámci intenzifikácie využívania plôch zastavaného územia mesta. Jedná sa o hromadné garáže alebo parkovacie systémy. Návrh umiestnenia nových parkovacích plôch, resp. parkovacích domov je popísaný v kap. 6.4 a vo výkresovej časti. Je však potrebné, aby kompetentní rozmýšľali nad riešením systému parkovacej politiky nielen v CMZ a nielen formou spoplatnenia parkovania. Je nevyhnutné pracovať s občanmi, propagovať iné formy parkovania v parkovacích domoch a využívaním parkovacích systémov na sídliskách, pretože priestor na parkovanie na teréne sa už vyčerpal.

Centrum mesta je treba riešiť s maximálnym obmedzením parkovania s cieľom výrazne znížiť podiel IAD pri vnútorných cestách do 2 km.

### **8.2.1 Vybudovanie informačného systému statickej dopravy a regulácia dopravy**

Efektívne fungovanie parkovacej politiky je závislé od zabezpečenia orientačného informačného systému, ktorý bol popísaný v kap. 6.3. Jeho vybudovanie a prevádzkovanie je v súčasnosti nevyhnutnou podmienkou ďalšieho udržateľného rozvoja väčších miest.

Hlavnými prvkami informačného systému budú informačné tabule na komunikáciách tvoriacich nosný dopravný systém mesta, dynamické návestidlá na vstupoch, signalizujúce dostupnosť parkovacieho miesta.

Ako ďalší regulačný prvok odporúčame návrh ponechať reguláciu pomocou spoplatnenia parkovania na určených parkovacích plochách ako doplnkové opatrenie v centre a na vybraných parkovacích plochách mimo centra.

## **8.3 Pešia doprava**

V rámci ÚGD navrhujeme pešiu zónu ponechať v plnom rozsahu a pešie komunikácie doplniť o nové trasy v rámci výstavby navrhovaných nových lokalít IBV a HBV:

- Prepojenie novej časti Čerchle II, Záhradky s centrom.
- Predĺženie a prepojenie pešej komunikácie ku Retail Parku.
- Dobudovanie Nábrežia o rekreačné aktivity.
- Dobudovanie chodníka k novému cintorínu.
- Dobudovanie chodníka na ul. Miestneho priemyslu

## **8.4 Cyklistická doprava**

Pre skvalitnenie cyklistickej dopravy odporúčame realizáciu opatrení v zmysle kap. 6.5. Okrem dobudovania cyklistických trás je nevyhnutné upraviť kvalitatívne parametre trás, minimálne vybavením obslužnosti a informačným systémom.

## **9 Záverečné zhrnutie z hľadiska ÚPN-M Námestovo v platnom znení**

### **9.1 Cestná infraštruktúra**

Základný komunikačný systém mesta je v súlade s ÚPN-M Námestovo. V riešených variantoch sa predpokladajú modifikácie, ktoré vyplynuli z analýz a výsledkov dopravného modelu.

Modifikácie zahŕňujú predovšetkým iné riešenie nových priemyselných zón mesta, ktoré boli nevhodne pripojené na cestu I/78. Návrhy predpokladajú zmenu usporiadania vnútornej dopravnej infraštruktúry zón a nové polohy napojenia na I/78. Súčasne sa predpokladá zmena riadenia dopravy na I/78 zavedením koordinovaného riadenia svetelnou signalizáciou s dynamickými dopravne závislými signálnymi plánmi. Súčasťou úpravy je aj návrh na stavebnú úpravu priechodov pre chodcov a ich začlenenie do systému dynamického riadenia.

V rámci riešenia infraštruktúry miestnych komunikácií sa predpokladajú nové prepojenia vnútri mestských zón a tiež napojenie na I/78. Vo vzájomnej súvislosti obe prepojenia budú mať výrazne pozitívny vplyv na zaťaženie komunikácií v centre mesta.

Odporúčaným riešením sú aj zmeny v organizácii dopravy v centre mesta, predovšetkým na jeho pripojení do priemyselných zón. Navrhované zjednosmernenie dopravy vytvorí predpoklady pre preferenciu nemotorovej dopravy.

### **9.2 Nemotorová doprava**

Infraštruktúra nemotorovej dopravy predpokladá preferenciu pešieho pohybu, dobudovanie a vytvorenie hlavných peších komunikácií, chodníkov, vychádzajúcich z historického jadra mesta, ktoré by umožnili chodcovi bezpečný pohyb do všetkých sídlisk situovaných po obvode centra. Hlavné pešie komunikácie budú vedené z centra na sídliská a aj smerom do priemyselnej ale aj rekreačnej zóny .

Hierarchický najvyššími komunikáciami slúžiacimi pešiemu pohybu je pešia zóna, ktorá je vytvorená na Hviezdoslavovom námestí. Tam je rozhodujúce dodržať dominanciu chodca a do priestorov pešej zóny pustiť iba nevyhnutnú dopravu a aj to iba vo vyhradenom čase.

Trasy hlavných peších komunikácií sú definované v textovej i grafickej časti správy.

Cyklistická doprava predpokladá dobudovanie infraštruktúry. Okrem vybudovania cyklistických trás je nevyhnutné zabezpečiť kvalitatívne parametre trás, minimálne vybavením obslužnosti a informačným systémom.

Trasy hlavných cyklistických komunikácií sú definované v textovej i grafickej časti správy.

### **9.3 Statická doprava**

Statická doprava predpokladá výstavbu infraštruktúry v návrhovom i výhľadovom období. Návrh predpokladá:

- vytvorenie predpokladov na plné pokrytie normou stanovených nárokov na odstavovanie vozidiel obyvateľov v obytných útvaroch mimo centra:

- v jestvujúcich obytných zónach zabezpečiť dodatočnú výstavbu hromadných garáží,
- v nových urbanizovaných plochách pri výstavbe uplatňovať požiadavky na vytvorenie dostatočného počtu parkovacích miest na vlastnom pozemku,
- postupnú redukciu parkovacích miest v CMZ,
- vybudovanie parkovacích domov v okolí centra mesta v zmysle textovej časti správy.

Vo výhľadovom období vytvoriť podmienky pre využívanie kombinovaných systémov využívania verejnej hromadnej dopravy (VHD) s využitím parkovísk P + R, K + R, B + R, P + G.

Pre zabezpečenie kvalitnej statickej dopravy je potrebné rozpracovať princípy statickej dopravy do konkrétnych a aktuálnych opatrení jednotnej mestskej parkovacej politiky, ktorá je riadiacim prvkom pri riešení všetkých problémov statickej dopravy na území celého mesta.

Manažment parkovania zvyčajne nevyžaduje veľké investície, ako sú nové cesty alebo ponuku verejnej dopravy navyše, takže ho možno realizovať v relatívne krátkej dobe. Určitý druh manažmentu parkovania nájdeme dnes takmer už vo všetkých menších i väčších mestách v Európe. Aj zo strany verejnosti je dobre prijímaný.

Politika nadmernej ponuky parkovacích miest prispieva k dopravným zápcham a bráni dostupnosti pre všetkých: chodcov, cyklistov, užívateľov verejnej dopravy aj motoristov.

Do manažmentu účinného parkovania je potrebné zaviesť ekonomické mechanizmy, ktoré uvádzajú do súladu poplatky za uličné a mimo uličné parkovanie, čím môžu významne znížiť rotáciu pri hľadaní parkovacích miest.

Znížené alebo dokonca nulové cestovné u verejnej dopravy je samozrejme prijateľné, ale ich účinnosť na úsporu a na zníženie využívania osobných áut je veľmi nízka. Ich hlavným účinkom by bol prestup cyklistov a chodcov na verejnú dopravu. Oproti tomu je platené parkovanie vysoko účinné a primerane prijateľné. Prieskumy ohľadom účinnosti týchto opatrení ukazujú, že zdvojnásobenie parkovného znižuje používanie vozidiel o 20%.

#### **9.4 Verejná hromadná doprava**

Analýza prepravených osôb a štruktúry mesta preukázala, že zavedenie mestskej hromadnej dopravy je z ekonomického hľadiska nerentabilné. Preto je dôležité v rámci VHD vytvárať podmienky pre integrovaný systém s vytvorením adekvátnych terminálov VHD. Je potrebné modernizovať autobusovú stanicu v meste a podporiť vytvorenie integrovaného systému VHD ŽSK. Napriek tomu, že Námestovo nemá dostupnú železničnú dopravu, IDS pomôže zlepšiť podmienky fungovania prímestskej autobusovej dopravy, ktorá je pre okres Námestovo a samotné mesto rozhodujúcou.

## 10 Zoznam obrázkov

OBR. 2.1 POLYCENTRICKÉ SÚSTAVY, ŤAŽISKÁ OSÍDLENIA .....	11
OBR. 2.2 VEKOVÉ ROZLOŽENIE OBYVATEĽSTVA V OKRESE NÁMESTOVO .....	12
OBR. 2.3 DOPRAVNÉ OKRSKY MESTA .....	20
OBR. 2.4 DOPRAVNÉ OKRSKY SPÁDOVÝCH A ZÁUJMOVÝCH OBLASTÍ .....	20
OBR. 2.5 MAPA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ SR .....	21
OBR. 2.6 PODIEL CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ V ŽILINSKOM KRAJI PODĽA OKRESOV .....	22
OBR. 2.7 SCHÉMA USPORIADANIA KOMUNIKAČNÉHO SYSTÉMU – ŠIRŠIE VZŤAHY. ZDROJ SSC BRATISLAVA, CESTNÁ DATABANKA.....	31
OBR. 2.8 KNL V OKRESE NÁMESTOVO A OKOLÍ OD ROKU 2017- 2019 .....	33
OBR. 2.9 POČET NÁKLADNÝCH VOZIDIEL KATEGÓRII N <sub>2</sub> A N <sub>3</sub> PREVÁDZKOVATEĽOV CESTNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY PODĽA OKRESOV ŽILINSKÉHO KRAJA .....	34
OBR. 2.10 POČET NÁKLADNÝCH VOZIDIEL KATEGÓRII N <sub>2</sub> A N <sub>3</sub> S POVOLENÍM LEN NA VNÚTROŠTÁTNU CESTNÚ NÁKLADNÚ DOPRAVU PODĽA OKRESOV ŽILINSKÉHO KRAJA.....	35
OBR. 2.11 STATICKÁ DOPRAVA V ÚZEMÍ – SÚČASNÝ STAV NA SÍDLISKÁCH .....	39
OBR. 2.12 IZOCHRÓNY PEŠEJ DOPRAVY (CENTRUM MESTA).....	40
OBR. 2.13 VYZNAČENIE PEŠEJ ZÓNY (HVIEZDOSLAVOVO NÁM. A HVIEZDOSLAVOVA UL. ).....	41
OBR. 2.14 MAPA ŽELEZNIČNEJ SIETE DOTKNUTÉHO ÚZEMIA.....	43
OBR. 3.1 PRÍKLAD Z ON-LINE DOTAZNÍKA DSP V NÁMESTOVE .....	46
OBR. 3.2 DOPRAVNO-SOCIOLOGICKÉ ZASTÚPENIE DOTAZOVANÝCH V DSP NO .....	48
OBR. 3.3 DEĽBA PREPRAVNEJ PRÁCE, DSP V NÁMESTOVE .....	48
OBR. 3.4 DEĽBA PREPRAVNEJ PRÁCE PODĽA DĽŽKY CESTY, DSP V NÁMESTOVE .....	49
OBR. 3.5 DEĽBA PREPRAVNEJ PRÁCE ZDROJOVEJ A CIEĽOVEJ DOPRAVY PODĽA ÚČELU CESTY, DSP ŽSK.....	49
OBR. 3.6 CELKOVÁ DEĽBA PREPRAVNEJ PRÁCE ZDROJOVEJ A CIEĽOVEJ DOPRAVY, DSP ŽSK .....	49
OBR. 3.7 HODNOTENIE DOPRAVNEJ ATRAKTIVITY SPÁDOVÝCH ÚZEMÍ.....	50
OBR. 3.8 SCHÉMA A PARAMETRE POSUDZOVANEJ OKRUŽNEJ KRIŽOVATKY .....	51
OBR. 3.9 PRIEBEH 15 – MINÚTOVÝCH INTENZÍT POČAS CELEJ DOBY PRIESKUMU .....	52
OBR. 3.10 PRIEBEH HODINOVÝCH INTENZÍT POČAS CELEJ DOBY PRIESKUMU .....	53
OBR. 3.11 PRIEBEH HODINOVÝCH INTENZÍT NA JEDNOTLIVÝCH SMEROCH POČAS CELEJ DOBY PRIESKUMU .....	53
OBR. 3.12 SCHÉMA A PARAMETRE POSUDZOVANEJ OKRUŽNEJ KRIŽOVATKY .....	55
OBR. 3.13 PRIEBEH 15 – MINÚTOVÝCH INTENZÍT POČAS CELEJ DOBY PRIESKUMU .....	56
OBR. 3.14 PRIEBEH HODINOVÝCH INTENZÍT POČAS CELEJ DOBY PRIESKUMU.....	56
OBR. 3.15 PRIEBEH HODINOVÝCH INTENZÍT NA JEDNOTLIVÝCH SMEROCH POČAS CELEJ DOBY PRIESKUMU .....	56
OBR. 3.16 SCHÉMA A PARAMETRE POSUDZOVANEJ OKRUŽNEJ KRIŽOVATKY .....	58
OBR. 3.17 PRIEBEH 15 – MINÚTOVÝCH INTENZÍT POČAS CELEJ DOBY PRIESKUMU .....	59
OBR. 3.18 PRIEBEH HODINOVÝCH INTENZÍT POČAS CELEJ DOBY PRIESKUMU.....	59

OBR. 3.19	PRIEBEH HODINOVÝCH INTENZÍT NA JEDNOTLIVÝCH SMEROCH POČAS CELEJ DOBY PRIESKUMU .....	59
OBR. 3.20	DOSTUPNOSŤ AUTOBUSOVEJ DOPRAVY V MESTE.....	62
OBR. 3.21	ONLINE DOTAZNÍK, ČASŤ 1 .....	68
OBR. 3.22	ONLINE DOTAZNÍK, ČASŤ 2 (ČASŤ).....	68
OBR. 3.23	SCHÉMATICKÉ ZNÁZORNENIE MOK NA CESTE I/78.....	69
OBR. 3.24	VYHODNOTENIE 12H PRIESKUMU PEŠEJ DOPRAVY NA MOK NÁBREŽIE.....	70
OBR. 3.25	VÝVOJ EMISÍ ZNEČIŠŤUJÚCICH LÁTKO NA ÚZEMÍ REGIÓNU TRITIA V OBDOBÍ R. 2006 AŽ 2015.....	72
OBR. 3.26	EMISIE TUHÝCH ČASTÍČ PRODUKOVANÉ Z AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY V JEDNOTLIVÝCH OKRESOCH V ROKU 2012 (AIR TRITIA) .....	74
OBR. 3.27	EMISIE TUHÝCH ČASTÍČ PRODUKOVANÉ Z AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY V JEDNOTLIVÝCH OKRESOCH V ROKU 2012 (AIR TRITIA) .....	75
OBR. 3.28	EMISIE TUHÝCH ČASTÍČ PRODUKOVANÉ Z AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY V JEDNOTLIVÝCH OKRESOCH V ROKU 2015 (AIR TRITIA) .....	75
OBR. 3.29	VÝSLEDKY MODELOVANIA EMISNÉHO ZAŤAŽENIA V NÁMESTOVE A OKOLÍ, ROK 2015.....	77
OBR. 4.1	VEKOVÁ ŠTRUKTÚRA OBYVATELSTVA NÁMESTOVA V ROKU 2015.....	79
OBR. 4.2	VEKOVÁ ŠTRUKTÚRA OBYVATELSTVA NÁMESTOVA V ROKU 2025.....	80
OBR. 4.3	VEKOVÁ ŠTRUKTÚRA OBYVATELSTVA NÁMESTOVA V ROKU 2045.....	80
OBR. 4.4	VEKOVÁ ŠTRUKTÚRA OBYVATELSTVA OKRESU NÁMESTOVA V ROKU 2015 .....	83
OBR. 4.5	VEKOVÁ ŠTRUKTÚRA OBYVATELSTVA OKRESU NÁMESTOVA V ROKU 2025 .....	83
OBR. 4.6	VEKOVÁ ŠTRUKTÚRA OBYVATELSTVA OKRESU NÁMESTOVA V ROKU 2045 .....	84
OBR. 4.7	STUPEŇ AUTOMOBILIZÁCIE A MOTORIZÁCIE V SR .....	91
OBR. 4.8	STUPEŇ AUTOMOBILIZÁCIE A MOTORIZÁCIE V SR V POROVNANÍ S HDP.....	91
OBR. 4.9	ODHAD VÝVOJA AUTOMOBILIZÁCIE V ŽSK .....	93
OBR. 4.10	STUPEŇ AUTOMOBILIZÁCIE A MOTORIZÁCIE V ŽSK .....	93
OBR. 4.11	PERCENTUÁLNA POČETNOSŤ CIEST PODĽA VZDIALENOSTI PRE SUMÁR VŠETKÝCH SKUPÍN — DOPRAVNÝ MÓD BICYKEL .....	97
OBR. 4.12	PERCENTUÁLNA POČETNOSŤ CIEST PODĽA VZDIALENOSTI PRE SUMÁR VŠETKÝCH SKUPÍN - DOPRAVNÝ MÓD PEŠÍ.....	98
OBR. 4.13	PODIEL DOPRAVNÝCH VÝKONOV /VNÚTORNÝ KRUH/ A DĹŽOK SČÍTANEJ CESTNEJ SIETE /VONKAJŠÍ KRUH/ NA CELKOVÝCH HODNOTÁCH ŽSK PODĽA OKRESU .....	100
OBR. 5.1	DOPRAVNÝ MODEL MESTA NÁMESTOVO .....	102
OBR. 5.2	DOPRAVNÉ ROZDELENIE MODELOVANÉHO ÚZEMIA.....	103
OBR. 5.3	DOPRAVNÉ ZÓNY MESTA NÁMESTOVO (INTRAVILÁN).....	103
OBR. 5.4	MODEL DOPRAVNEJ PONUKY (INTRAVILÁN) .....	105
OBR. 5.5	MODIFIKÁCIE V MANAŽÉRI SCENÁROV.....	106
OBR. 5.6	JEDNOTLIVÉ SCENÁRE SÚ PODROBNE POPÍSANÉ V KAPITOLE .....	106
OBR. 6.1	USPORIADANIE DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY VOJENSKEJ, NOVÝ PUNCH PODĽA ÚPN .....	108
OBR. 6.2	USPORIADANIE DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY VOJENSKEJ, NOVÝ PUNCH PODĽA ÚGD .....	109

OBR. 6.3 NÁVRH ZJEDNOSMERNENIA VNÚTORNEHO OKRUHU .....	109
OBR. 6.4 DOPRAVNÉ ZAŤAŽENIE PODĽA DRUHU DOPRAVY .....	110
OBR. 6.5 ZAŤAŽENIE I/78 V ROKU 2020 .....	111
OBR. 6.6 ROZDIELOVÝ KARTOGRAM NULOVÝ VARIANT A VARIANT V2 .....	112
OBR. 6.7 ROZDIELOVÝ KARTOGRAM NULOVÝ VARIANT A VARIANT V2A .....	112
OBR. 6.8 ILUSTRAČNÝ NÁVRH.....	115
OBR. 6.9 NÁVRH ZJEDNOSMERNENIA NA UL. HATTALOVA (PÔVODNÉ A NOVÉ USPORIADANIE ULIČNÉHO PRIESTORU) .....	116
OBR. 6.10 VYMEDZENIE ÚZEMIA CENTRA MESTA A PEŠEJ ZÓNY V CENTRE .....	125
OBR. 6.11 NÁVRAT ZELENEJ INFRAŠTRUKTÚRY PO PEŠEJ ZÓNE, .....	126
OBR. 6.12 NÁVRH RIEŠENIA UL. MIESTNEHO PRIEMYSLU.....	127
OBR. 6.13 PEŠIE DOCHÁDZKOVÉ VZDIALENOSTI Z CENTRA MESTA.....	128
OBR. 6.14 SKUPINY POUŽÍVATEĽOV, KTORÝCH NA CHODNÍKOCH A ULICICH V MESTE PREFERUJEME .....	129
OBR. 6.15 DOSTUPNOSŤ CENTRA PEŠOU DOPRAVOU .....	130
OBR. 6.16 DOSTUPNOSŤ ZDRAVOTNÉHO STREDISKA PEŠOU DOPRAVOU .....	130
OBR. 6.17 DOSTUPNOSŤ AUTOBUSOVEJ STANICE PEŠOU DOPRAVOU .....	131
OBR. 6.18 DOSTUPNOSŤ AREÁLU NOVÝ PUNCH PEŠOU DOPRAVOU.....	131
OBR. 6.19 DOSTUPNOSŤ PRIEMYSELNEJ OBLASTI PEŠOU DOPRAVOU .....	132
OBR. 6.20 KORIDOR PRE CYKLISTOV NA OBOJSMERNEJ MK, ZDROJ: TP085.....	134
OBR. 6.21 DOSTUPNOSŤ CENTRA CYKLISTICKOU DOPRAVOU .....	136
OBR. 6.22 DOSTUPNOSŤ PRIEMYSELNEJ ZÓNY CYKLISTICKOU DOPRAVOU .....	136
OBR. 6.23 DOSTUPNOSŤ AREÁLU NOVÝ PUNCH CYKLISTICKOU DOPRAVOU .....	137
OBR. 6.24 DOSTUPNOSŤ AUTOBUSOVEJ STANICE CYKLISTICKOU DOPRAVOU .....	137
OBR. 6.25 PLÁNOVANÉ ETAPY BUDOVANIA A ROZŠIROVANIA IDS ŽK NA JEDNOTLIVÉ REGIÓNY A TRENČIANSKY KRAJ.....	139
OBR. 6.26 KARTOGRAM ZAŤAŽENIE DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY PREPRAVNÝMI PRÚDMI CESTUJÚCICH VO VOD A IAD.....	140
OBR. 6.27 IZOCHRÓNY DOSTUPNOSTI ZASTÁVOK VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY V ŽSK .....	141
OBR. 7.1 ZAŤAŽENIE ÚZEMIA HLUKOM OD DOPRAVY.....	144
OBR. 7.2 VÝSLEDKY MODELOVANIA EMISNÉHO ZAŤAŽENIA TUHÝMI ČASTICAMI V NÁMESTOVE A OKOLÍ, ROK 2030 .....	145
OBR. 7.3 ZAŤAŽENIE ÚZEMIA EXHALÁTMI Z DOPRAVY PRE ROK 2020.....	146
OBR. 8.1 NÁVRH NAPOJENIA VOJENSKÉ A NOVÝ PUNCH .....	149
OBR. 8.2 RIEŠENIE OKRUŽNEJ KRIŽOVATKY I/78 A III/2273 .....	150
OBR. 8.3 KOORDINÁCIA KRIŽOVATIEK NA I/78 .....	151

## 11 Zoznam tabuliek

TAB. 2.1 ROZVOJOVÉ OSI .....	11
TAB. 2.2 POČET OBYVATELOV V OKRESE NÁMESTOVO V ROKU 2015 .....	12
TAB. 2.3 DEMOGRAFICKÁ PROGNÓZA PRE OKRES NÁMESTOVO .....	13
TAB. 2.4 PODIEL POČTU PRACOVNÝCH MIEST PODĽA KRITÉRIA VEĽKOSTI ORGANIZÁCII V ČLENENÍ NA SEKTORY NH ZA ROKY 2008 AŽ 2018, POROVNANIE SEKTOROV V RÁMCI FUA A ÚZEMÍ, [%] .....	14
TAB. 2.5 PODIEL POČTU PRACOVNÝCH MIEST PODĽA KRITÉRIA VEĽKOSTI ORGANIZÁCII V ČLENENÍ NA SEKTORY NH ZA ROKY 2008 AŽ 2018, POROVNANIE SEKTOROV V RÁMCI VZŤAHU OBCÍ FUA S CENTROM FUA, [% PODIELU CENTRA FUA] .....	14
TAB. 2.6 PRIEMERNÝ EVIDENČNÝ POČET ZAMESTNANCOV V OKRESE A ŽSK, VÝVOJ 2009 – 2018, [POČET ZAMESTNANCOV] .....	14
TAB. 2.7 VÝVOJ PODIELU PRIEMERNÉHO EVIDENČNÉHO POČTU ZAMESTNANCOV OKRESOV [%] .....	14
TAB. 2.8 VÝVOJ MIERY EVIDOVANEJ NEZAMESTNANOSTI, [%] .....	15
TAB. 2.9 ROZDELENIE ÚZEMIA NA FUA .....	17
TAB. 2.10 URBANISTICKÉ ROZDELENIE ÚZEMIA MESTA NÁMESTOVO .....	18
TAB. 2.11 ROZDELENIE DOPRAVNÝCH OKRSKOV MESTA NÁMESTOVO .....	18
TAB. 2.12 VEĽKOPLOŠNÉ CHRÁNENÉ ÚZEMIA V ŽILINSKOM KRAJI .....	22
TAB. 2.13 CHRÁNENÉ ÚZEMIA V OKRESE NÁMESTOVO .....	23
TAB. 2.14 CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA V ŽILINSKOM KRAJI .....	23
TAB. 2.15 PREHLAD ÚZEMÍ EURÓPSKEHO VÝZNAMU V ŽILINSKOM KRAJI .....	23
TAB. 2.16 LOKALITY V ŽILINSKOM KRAJI ZAPÍSANÉ DO RAMSARSKÝCH LOKALÍT .....	25
TAB. 2.17 SMEROVANIE CEZHRANIČNEJ IAD NA VYBRANÝCH HRANIČNÝCH PRIECHODOCH ŽSK .....	28
TAB. 2.18 CHARAKTERISTIKY CESTNEJ SIETE ŽILINSKÉHO KRAJA .....	29
TAB. 2.19 ZAŤAŽENIE CESTNEJ SIETE V NÁMESTOVE V ROKOCH 2000 AŽ 2015 .....	30
TAB. 2.20 DOPRAVNÁ NEHODOVOŠŤ V OKRESE NÁMESTOVO, ROK 2018 .....	31
TAB. 2.21 DOPRAVNÁ NEHODOVOŠŤ V OKRESE NÁMESTOVO, ROK 2019 .....	32
TAB. 2.22 DOPRAVNÁ NEHODOVOŠŤ V OKRESE NÁMESTOVO, ROK 2020 .....	32
TAB. 2.23 POČET NÁKLADNÝCH VOZIDIEL KATEGÓRIÍ N <sub>2</sub> A N <sub>3</sub> PREVÁDZKOVATEĽOV CESTNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY PODĽA OKRESOV ŽILINSKÉHO KRAJA .....	34
TAB. 2.24 SMEROVANIE NÁKLADNEJ DOPRAVY PRIEMERNÉHO PRACOVNÉHO DŇA NA ZÁKLADE ÚDAJOV MÝTNEHO SYSTÉMU .....	35
TAB. 2.25 CYKLOTRASY LOKALIZOVANÉ V NÁMESTOVSKÉJ SPÁDOVEJ OBLASTI .....	43
TAB. 3.1 ZÁKLADNÉ ROZDELENIE ÚDAJOV .....	47
TAB. 3.2 SMEROVANIE DOPRAVY NA OK1 POČAS RANNEJ ŠPIČKOVEJ HODINY .....	54
TAB. 3.3 SMEROVANIE DOPRAVY NA OK1 POČAS POPOLUDŇAJŠEJ ŠPIČKOVEJ HODINY .....	54
TAB. 3.4 SMEROVANIE DOPRAVY NA OK2 POČAS RANNEJ ŠPIČKOVEJ HODINY .....	57
TAB. 3.5 SMEROVANIE DOPRAVY NA OK2 POČAS POPOLUDŇAJŠEJ ŠPIČKOVEJ HODINY .....	57
TAB. 3.6 SMEROVANIE DOPRAVY NA K3 POČAS RANNEJ ŠPIČKOVEJ HODINY .....	60

TAB. 3.7 SMEROVANIE DOPRAVY NA K3 POČAS POPOLUDŇAJŠEJ ŠPIČKOVEJ HODINY .....	60
TAB. 3.8 POČTY CESTUJÚCICH NA LINKE, PRECHÁDZAJÚCEJ MESTOM .....	61
TAB. 3.9 SALDO DOCHÁDZKA – ODCHÁDZKA MESTO NÁMESTOVO.....	63
TAB. 3.10 LINKY PRÍMESTSKEJ DOPRAVY.....	63
TAB. 3.11 ÚDAJE Z MÝTNEHO SYSTÉMU PRE MESTO NÁMESTOVO.....	64
TAB. 3.12 ÚDAJE Z MÝTNEHO SYSTÉMU PRE MESTO NÁMESTOVO – ČLENENIE PODĽA DRUHU VOZIDLA.....	65
TAB. 3.13 POČET PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH STÁTÍ – ZISTENÝCH PRIESKUMOM (2020).....	66
TAB. 3.14 POSÚDENIE POTREBY ODSTAVNÝCH MIEST – SÚČASNÝ STAV (2020), PODĽA POČTU BYTOV V MESTSKÝCH ČASTIACH .....	67
TAB. 3.15 CELKOVÉ ROZDELENIE .....	67
TAB. 3.16 LIMITY HLUKOVEJ ZÁŤAŽE PODĽA VYHLÁŠKA MZ SR 549/2007 Z. Z.....	70
TAB. 3.17 IMISNÉ LIMITY PRE ZNEČISŤUJÚCE LÁTKY .....	73
TAB. 3.18 HODNOTY SLEDOVANÝCH ZNEČISŤUJÚCICH LÁTKOK V ROKOCH 2006 - 2015.....	76
TAB. 4.1 OBYVATEĽSTVO MESTA NÁMESTOVO V ROKU 2015.....	79
TAB. 4.2 PROGNÓZA OBYVATEĽSTVA MESTA NÁMESTOVO V ROKU 2025 .....	79
TAB. 4.3 PROGNÓZA OBYVATEĽSTVA MESTA NÁMESTOVO V ROKU 2045 .....	80
TAB. 4.4 ZÁKLADNÉ DEMOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY MESTA NÁMESTOVO POČAS PROGNÓZOVANÉHO OBDOBIA.....	81
TAB. 4.5 ZÁKLADNÉ VÝSLEDKY DEMOGRAFICKEJ PROGNÓZY .....	81
TAB. 4.6 PROGNÓZA OBYVATEĽSTVA V OBCIACH OKRESU NÁMESTOVO .....	81
TAB. 4.7 PROGNÓZA OBYVATEĽSTVA OKRESU NÁMESTOVO V ROKU 2015 .....	82
TAB. 4.8 PROGNÓZA OBYVATEĽSTVA OKRESU NÁMESTOVO V ROKU 2025 .....	83
TAB. 4.9 PROGNÓZA OBYVATEĽSTVA OKRESU NÁMESTOVO V ROKU 2045 .....	84
TAB. 4.10 ŠTATISTICKÁ ANALÝZA PRACOVNÝCH MIEST V DOPRAVNÝCH ZÓNACH MESTA NO .....	85
TAB. 4.11 PROGNÓZA ROZVOJA ÚZEMIA MESTA.....	86
TAB. 4.12 ZOZNAM ÚSEKOV OSTATNÝCH PROJEKTOV.....	89
TAB. 4.13 TABUĽKA PROJEKTOV VOD .....	90
TAB. 4.14 AUTOMOBILIZÁCIA A MOTORIZÁCIA ÚZEMIA ŽSK, STAV K 31.12.2015 .....	92
TAB. 4.15 VÝVOJ STUPŇA AUTOMOBILIZÁCIE A MOTORIZÁCIE V ŽSK.....	92
TAB. 4.16 PROGNÓZA STUPŇA AUTOMOBILIZÁCIE MESTA NÁMESTOVO .....	94
TAB. 4.17 POŽIADAVKY NA PRÍMESTSKÚ OSOBNÚ DOPRAVU .....	95
TAB. 4.18 PROGNÓZOVANÉ DOPRAVNÉ VÝKONY IAD [VOZOKM/24H] V ROKU 2030 .....	100
TAB. 4.19 PROGNÓZOVANÉ DOPRAVNÉ VÝKONY NÁKLADNEJ AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY [VOZOKM/24H] V ROKU 2030.....	101
TAB. 6.1 ZAŤAŽENIE SIETE PRE ANALYZOVANÉ VARIANTY.....	113
TAB. 6.2 PROGNÓZOVANÉ DOPRAVNÉ VÝKONY IAD [VOZOKM/24H] V ROKU 2030 .....	141
TAB. 6.3 PROGNÓZOVANÉ DOPRAVNÉ VÝKONY NÁKLADNEJ AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY [VOZOKM/24H] V ROKU 2030.....	142



## 12 Grafické prílohy

- |  |            |
|--|------------|
| 1. Výkres širších vzťahov                    | M 1:50 000 |
| 2. Komplexný výkres dopravnej infraštruktúry | M 1:10 000 |
| 3. Výkresy jednotlivých druhov dopravy       |            |
| 3a. Cestná doprava                           | M 1:10 000 |
| 3b. Nemotorová doprava                       | M 1:10 000 |
| 4. Výkresy zaťaženia cestnej siete           |            |
| 4a. Nulový variant, rok 2020                 |            |
| 4b. Nulový variant, rok 2030                 |            |
| 4c. Variant 1 (UPN), rok 2030                |            |
| 4d. Variant 1, rok 2050                      |            |
| 4e. Variant 2 (UGD), rok 2030                |            |
| 4f. Variant 2 (UGD), rok 2050                |            |
| 4g. Variant 2a (UGD), rok 2030               |            |
| 5. Schémy hlukovej a emisnej záťaže          |            |
| 5a. Nulový variant, rok 2020_hluk            |            |
| 5b. Nulový variant, rok 2020_emisie          |            |
| 5c. Variant 2_2030_hluk                      |            |
| 5d. Variant 2_2030_emisie                    |            |