



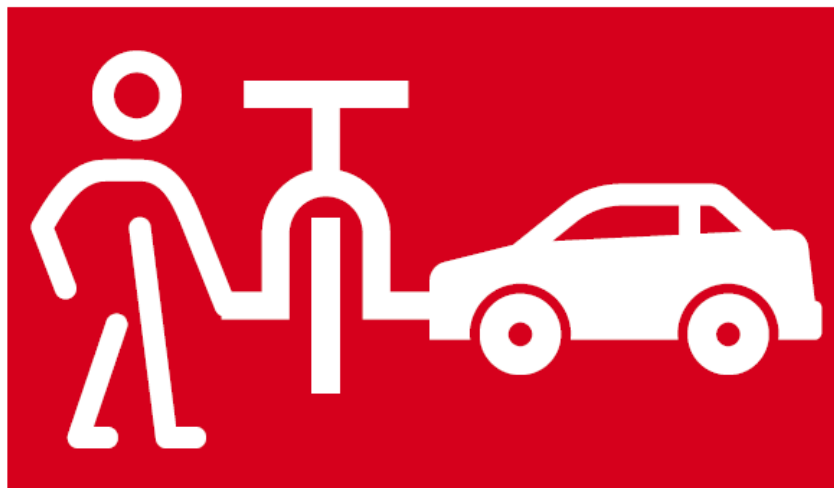
EURÓPSKA ÚNIA  
Európsky fond  
regionálneho rozvoja



Integrovaný regionálny  
operačný program  
2014 - 2020



MINISTERSTVO  
INVESTÍCIÍ, REGIONÁLNEHO ROZVOJA  
A INFORMATIZÁCIE  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



## PLÁN UDRŽATELNEJ MOBILITY MESTA BANSKÁ BYSTRICA

# Časť: Zber údajov

**Názov diela:**

# **Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Banská Bystrica**

**Objednávateľ:**

Mesto Banská Bystrica

Československej armády 26

974 01 Banská Bystrica



**Spracovateľ:**

Žilinská univerzita v Žiline

Univerzitná 8215/1

010 26 Žilina



**Autorský kolektív:**

**prof. Ing. Jozef Gnap, PhD.**

**prof. Ing. Ján Čelko, PhD.**

**doc. Ing. Marián Gogola, PhD.**

**doc. Ing. Martin Kendra, PhD.**

**doc. Ing. Vladislav Zitrický, PhD.**

**doc. Ing. Ján Ondruš, PhD.**

**Ing. arch. Michal Chudík, PhD.**

**Ing. Jana Slotová, PhD.**

**Ing. Eubomír Černický, PhD.**

**Ing. Bibiana Poliaková, PhD.**

**Ing. Jozef Paľo, PhD.**

**Ing. Stanislav Kubalák, PhD.**

**Ing. Ambróz Hájnik, PhD.**

**Ing. Veronika Harantová, PhD.**

**Ing. Adrián Šperka, PhD.**

**Ing. Michal Loman**

**Ing. Mikuláš Černý**

**Ing. Marek Dočkalík**

**Zuzana Benedigová**

**Zodpovedný riešiteľ: doc. Ing. Marián Gogola, PhD.**

**Žilinská univerzita v Žiline**

**2022**

# Obsah

Úvod.....	8
<b>1. Databáza údajov na prípravu PUM BB.....</b>	<b>9</b>
<b>1.1. Údaje o demografii a územnom rozvoji.....</b>	<b>9</b>
<b>1.1.1. Demografický vývoj a skladba obyvateľstva v rokoch 1970-2019 .....</b>	<b>10</b>
<b>1.1.2. Vyhodnotenie základných demografických charakteristík vývoja FÚ mesta.....</b>	<b>12</b>
<b>1.1.3. Analýza súčasného stavu, trendy rozvoja a demografický potenciál územia .....</b>	<b>18</b>
1.1.3.1. Demografické charakteristiky a trendy rozvoja FÚ mesta .....	18
1.1.3.2. Migračné trendy obyvateľstva (za prácou a bývaním) .....	20
1.1.3.3. Denne prítomné obyvateľstvo .....	22
1.1.3.4. Trh práce a pracovné príležitosti .....	22
1.1.3.5. Demografický potenciál a potreby FÚ mesta .....	22
<b>1.1.4. Analýza disproporcií územia a ľudského potenciálu .....</b>	<b>22</b>
1.1.4.1. Analýza vzťahov „bydlisko a pracovisko“ vo vzťahu k hybnosti .....	22
1.1.4.2. Centrá zamestnanosti a bývania vo vzťahu k dopravným systémom .....	26
<b>1.1.5. Prognóza demografického vývoja .....</b>	<b>29</b>
1.1.5.1. Demografická prognóza vo vzťahu k potenciálu územia .....	29
1.1.5.2. Prognóza pracovných príležitostí k potenciálu územia .....	33
<b>1.2. Údaje o doprave.....</b>	<b>34</b>
<b>1.3. Organizácia dopravy .....</b>	<b>34</b>
<b>1.3.1. Organizácia cestnej dopravy .....</b>	<b>34</b>
1.3.1.1. Cesty .....	34
1.3.1.2. Organizovanie systému .....	34
1.3.1.3. Kontrola vyhodnocovanie dodávateľov. ....	38
1.3.1.4. Financovanie. ....	38
1.3.1.4.1. Príjmy.....	38
1.3.1.4.2. Výdavky .....	41
1.3.1.4.2.1. Údržba.....	43
1.3.1.4.2.2. Obnova .....	47
1.3.1.4.2.3. Bezpečnosť, riadenie dopravy .....	51
<b>1.3.2. Organizácia nemotorovej dopravy .....</b>	<b>53</b>
1.3.2.1. Pešia doprava.....	54
1.3.2.2. Cyklistická doprava .....	55
1.3.2.3. Ostatné.....	55
<b>1.3.3. Verejná osobná doprava.....</b>	<b>55</b>
1.3.3.1. Autobusová osobná doprava.....	55

1.3.3.1.1.	<i>Organizácia systému</i> .....	57
1.3.3.1.2.	<i>Kontrola a vyhodnocovanie</i> .....	57
1.3.3.1.3.	<i>Financovanie</i> .....	57
1.3.3.1.3.1.	<i>Príjmy vo verejnej autobusovej osobnej doprave</i> .....	57
1.3.3.1.3.2.	<i>Výdavky vo verejnej autobusovej osobnej doprave</i> .....	58
1.3.3.2.	<i>Železničná osobná doprava</i> .....	59
1.3.3.2.1.	<i>Kontrola a vyhodnocovanie dodávateľov</i> .....	60
1.3.3.2.2.	<i>Financovanie</i> .....	60
1.3.3.2.2.1.	<i>Príjmy (poplatky za používanie dopravnej cesty, cestovné lístky, dotácie a iné)</i> .....	62
1.3.3.2.2.2.	<i>Obnova</i> .....	63
<b>1.3.4.</b>	<b><i>Vodná doprava</i></b> .....	<b>63</b>
<b>1.3.5.</b>	<b><i>Letecká doprava</i></b> .....	<b>64</b>
<b>1.4.</b>	<b><i>Prevádzka dopravy</i></b> .....	<b>65</b>
<b>1.4.1.</b>	<b><i>Cesty</i></b> .....	<b>65</b>
1.4.1.1.	<i>Prepravné nároky</i> .....	65
1.4.1.2.	<i>Dopravné nehody ( počet, príčina, účastníci, zavinenie a následky)</i> .....	67
1.4.1.3.	<i>Účel využitia ciest (nákladná, lokálna, regionálna a medzimestská)</i> .....	71
<b>1.4.2.</b>	<b><i>Verejná osobná doprava</i></b> .....	<b>74</b>
1.4.2.1.	<i>Prevádzka autobusovej verejnej osobnej dopravy</i> .....	74
1.4.2.1.1.	<i>Doba prevádzky, interval v jednotlivých prevádzkových režimoch</i> .....	74
1.4.2.1.2.	<i>Prepravný výkon (za každý mód vo vozidlových km)</i> .....	96
1.4.2.1.3.	<i>Dopyt po verejnej autobusovej osobnej doprave</i> .....	96
1.4.2.1.4.	<i>Tarifný systém</i> .....	99
1.4.2.1.5.	<i>Dopravné nehody</i> .....	100
1.4.2.1.6.	<i>Údržba</i> .....	100
1.4.2.2.	<i>Prevádzka železničnej verejnej osobnej dopravy</i> .....	100
1.4.2.2.1.	<i>Prepravný výkon (za každý mód vo vozidlových km)</i> .....	100
<b>1.4.3.</b>	<b><i>Ostatné módy dopravy</i></b> .....	<b>104</b>
1.4.3.1.	<i>Cyklistická a pešia doprava</i> .....	104
1.4.3.1.1.	<i>Intenzita a počet používateľov na hlavných ťahoch</i> .....	104
1.4.3.1.2.	<i>Bezpečnosť a dopravné nehody</i> .....	107
1.4.3.1.3.	<i>Opatrenia na zabezpečenie dostupnosti pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie</i> .....	109
1.4.3.1.4.	<i>Údržba</i> .....	111
<b>1.5.</b>	<b><i>Infraštruktúra dopravy</i></b> .....	<b>112</b>
<b>1.5.1.</b>	<b><i>Cesty</i></b> .....	<b>112</b>

1.5.1.1.	Kategória, označenie a dĺžka cesty .....	112
1.5.1.2.	Počet jazdných pruhov .....	118
1.5.1.3.	Maximálna povolená rýchlosť (návrhová, podľa zákona).....	119
1.5.1.4.	Riadenie dopravy a preferencia VOD .....	120
1.5.1.5.	Základné parametre .....	123
1.5.1.6.	Statická doprava .....	123
1.5.1.6.1.	Lokalizácia .....	123
1.5.1.6.2.	Parkovanie .....	124
1.5.1.6.3.	Parkovací systém.....	131
1.5.1.6.4.	Prieskum statickej dopravy .....	134
<b>1.5.2.</b>	<b>Infraštruktúra nákladnej dopravy.....</b>	<b>146</b>
1.5.2.1.	Požiadavky na infraštruktúru pre cestnú nákladnú dopravu pri výrobných podnikoch, logistických parkoch.....	147
<b>1.5.3.</b>	<b>Infraštruktúra verejnej osobnej dopravy .....</b>	<b>149</b>
1.5.3.1.	Prímestská železničná doprava.....	149
1.5.3.1.1.	Charakteristika tratí.....	149
1.5.3.1.2.	Charakteristika dopravných bodov .....	150
1.5.3.2.	Autobusová a trolejbusová doprava .....	155
1.5.3.2.1.	Vozovne a garáže .....	155
1.5.3.2.2.	Infraštruktúra na trasách liniek .....	157
1.5.3.2.2.1.	Infraštruktúra zastávok VOD na posudzovanom území .....	158
1.5.3.2.2.2.	Vyhradené jazdné pruhy.....	159
1.5.3.2.2.3.	Riadenie svetelnej signalizácie.....	159
1.5.3.2.2.4.	Rýchlostné obmedzenia na trasách liniek VOD .....	160
1.5.3.2.3.	Vozidlá.....	161
1.5.3.3.	Infraštruktúra nemotorovej dopravy ( pešia, cyklistická doprava).....	165
1.5.3.3.1.	Pešia doprava.....	165
1.5.3.3.2.	Cyklistická doprava.....	168
1.5.3.3.3.	Ostatná doprava.....	168
<b>2.</b>	<b>Zber dát ohľadom nehodovosti resp. bezpečnosti je už uvedený pri jednotlivých druhov dopravy .....</b>	<b>169</b>
<b>3.</b>	<b>Zber iných dát. ....</b>	<b>170</b>
<b>3.1.</b>	<b>Kvalitatívny prieskum spokojnosti obyvateľov mesta Banská Bystrica a ostatných obcí FÚ mesta v oblasti dopravy a udržateľnej mobility.....</b>	<b>170</b>
3.1.1.	Hodnotenie dopravy v meste Banská Bystrica.....	170
3.1.2.	Hodnotenie dopravy v obciach pri Banskej Bystrici .....	175
<b>3.2.</b>	<b>Verejné workshopy.....</b>	<b>187</b>

<b>3.3. Pripomienky od starostov .....</b>	<b>188</b>
<b>3.4. Iné dáta .....</b>	<b>190</b>
<b>4. Zoznam príloh .....</b>	<b>191</b>
Príloha 1 - Počet obyvateľov dochádzajúcich do Banskej Bystrice .....	192
Príloha 2 Vekové skupiny podľa ulíc v Banskej Bystrici, zdroj: mesto Banská Bystrica.....	194
Príloha 3 – Podnety z kvalitatívneho prieskumu hodnotenia dopravy .....	206

## Úvod

Zber údajov je podstatný pre kvalitnú analýzu riešeného územia. V tejto kapitole sú popísané základné údaje zo zberu dát, ktoré sa použili pri analýze súčasného stavu. Pozostávajú z údajov o demografii, územnom rozvoji, ako aj údajov o organizácii, prevádzke a infraštruktúre jednotlivých druhov dopravy.

Sú rozdelené podľa jednotlivých druhov dopravy, cestnej siete, verejnej osobnej dopravy s rozdeľením na mestskú hromadnú dopravu, prímestskú autobusovú dopravu, železničnú dopravu, pešiu dopravu, cyklistickú dopravu a iné druhy dopravy. Zber dát sa venuje aj bezpečnosti dopravy a údajov o štatistike dopravných nehôd.

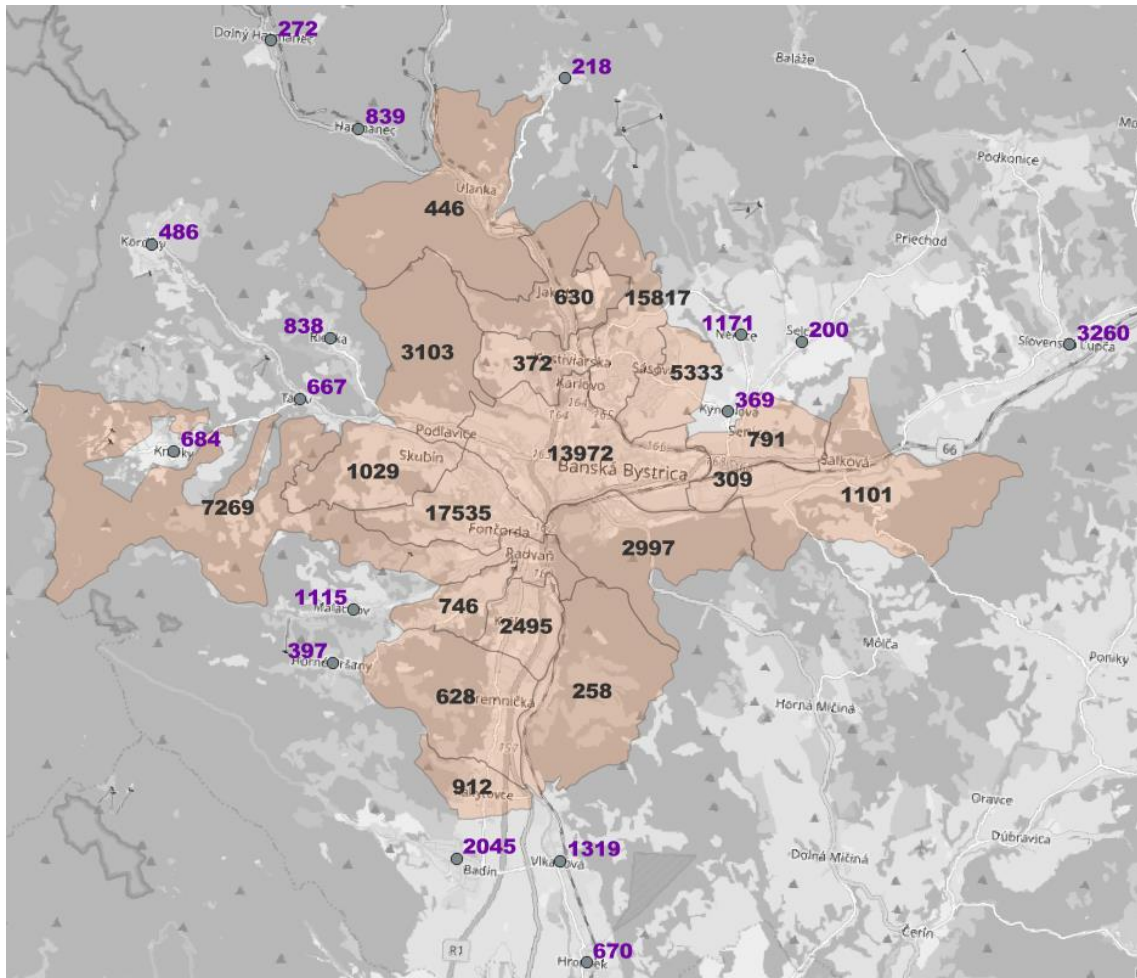
Sú doplnené o kvalitatívne údaje z hodnotenia dopravy obyvateľmi. Jednotlivé údaje slúžia ako vstup pre analýzu súčasného stavu.



# 1. Databáza údajov na prípravu PUM BB

## 1.1. Údaje o demografii a územnom rozvoji

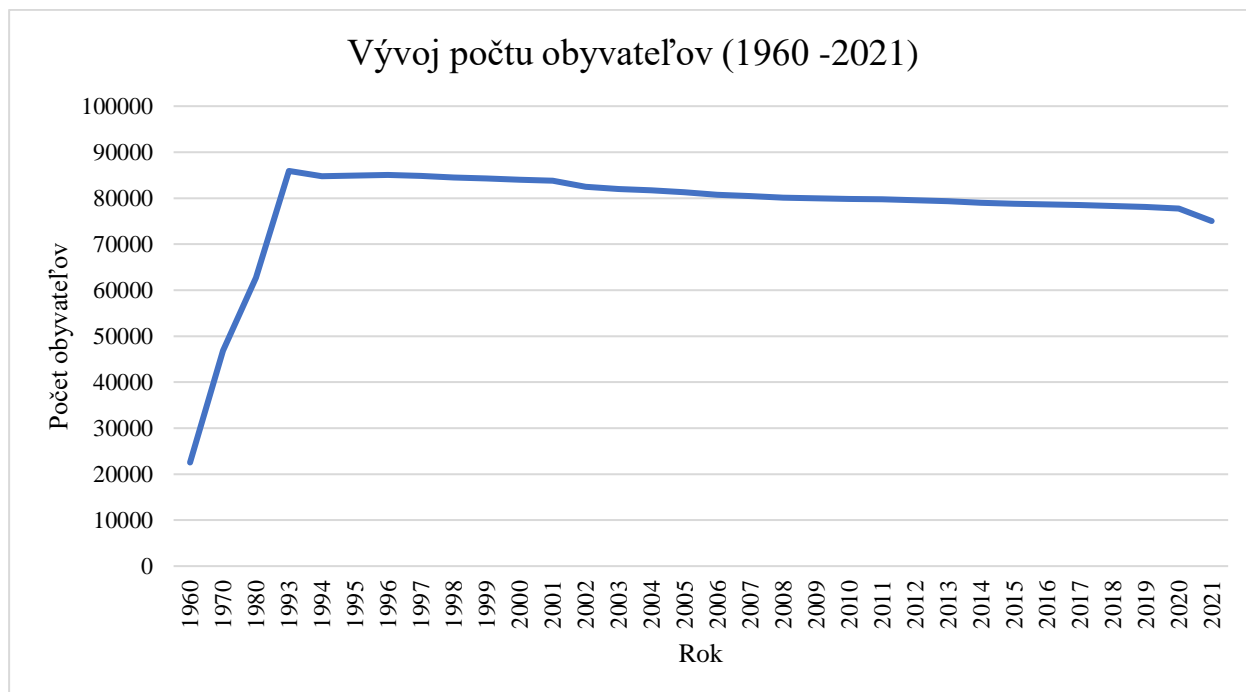
Samotné riešené územie pozostáva z mesta Banská Bystrica, ktoré tvorí centrálnu časť a 16-tich obcí, ktoré spadajú do jeho funkčného územia. Z hľadiska obyvateľstva tak Banská Bystrica s mestskými časťami prevyšuje počet obyvateľov obcí vo FÚ. Medzi najväčšie obce s obyvateľstvom prevyšujúcim 1 000 obyvateľov patrí Slovenská Lupča, Nemce Vlkanová, Badín a Malachov. Ostatné obce majú menej obyvateľov ako 1 000.



Obr. 1.1.1 Počet obyvateľov v riešenom území PUM FÚ mesta Banská Bystrica, spracované na základe údajov zo Štatistického úradu SR

### 1.1.1. Demografický vývoj a skladba obyvateľstva v rokoch 1970-2019

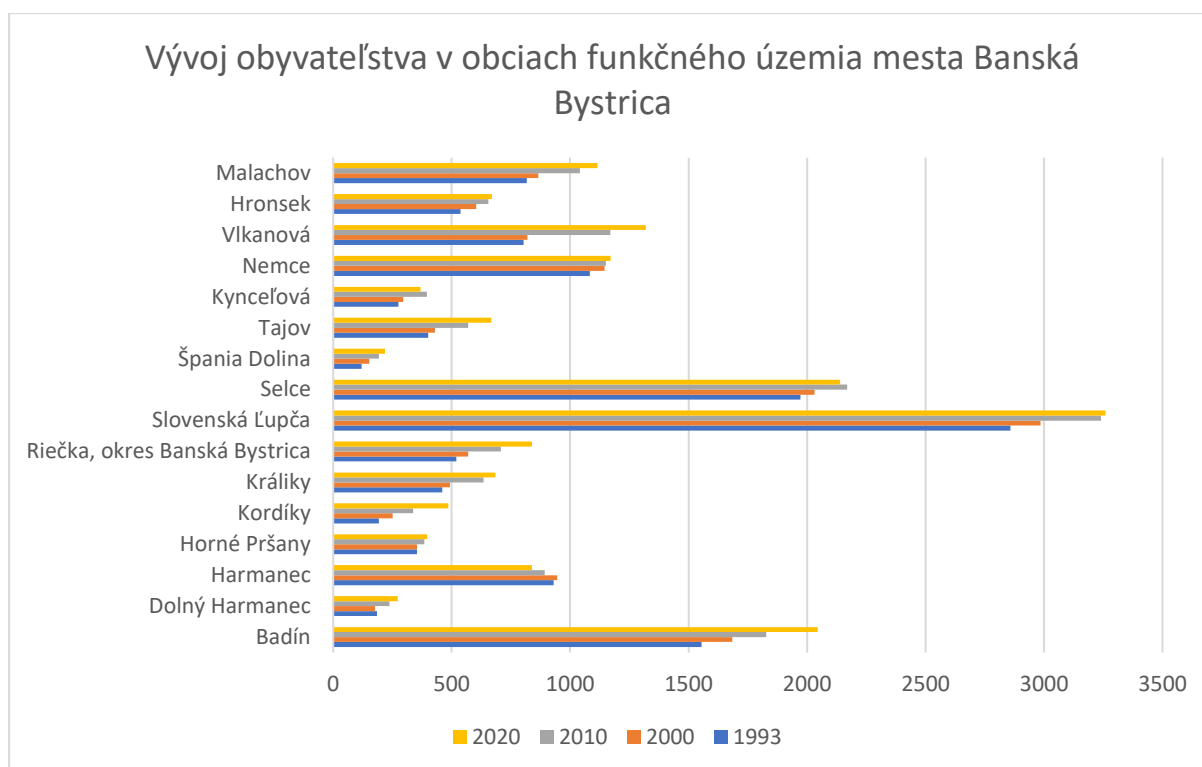
Rast obyvateľstva nastal hlavne v druhej polovici 20. storočia, kedy boli k mestu Banská Bystrica pričlenené samostatné obce, ktoré sa stali súčasťou mesta. Územný rozvoj nastal najmä budovaním sídlisk, ktoré mali za účel najmä obytnú funkciu pre obyvateľstvo. Demografický vývoj obyvateľstva znázorňuje nasledujúci Obr. 1.1.2, kedy maximálny počet obyvateľov mesto zaznamenalo začiatkom 90 rokov 20. storočia. Odvtedy je trendom postupný pokles počtu obyvateľov.



Obr. 1.1.2 Vývoj počtu obyvateľov od 1960-2021 v meste Banská Bystrica, zdroj: Štatistický úrad SR

Z pohľadu skladby pohlaví má mierne vyššie zastúpenie ženské pohlavie 52 % oproti mužskému pohlaviu 48 %.

Mierne opačný vývoj je zaznamenaný v obciach, ktoré spadajú do FÚ mesta Banská Bystrica. Pre všetky obce s výnimkou Harmanca a Strelníkov je charakteristický postupný nárast počtu obyvateľov, pozri Obr. 1.1.3 a tTabuľka 1.1.1.



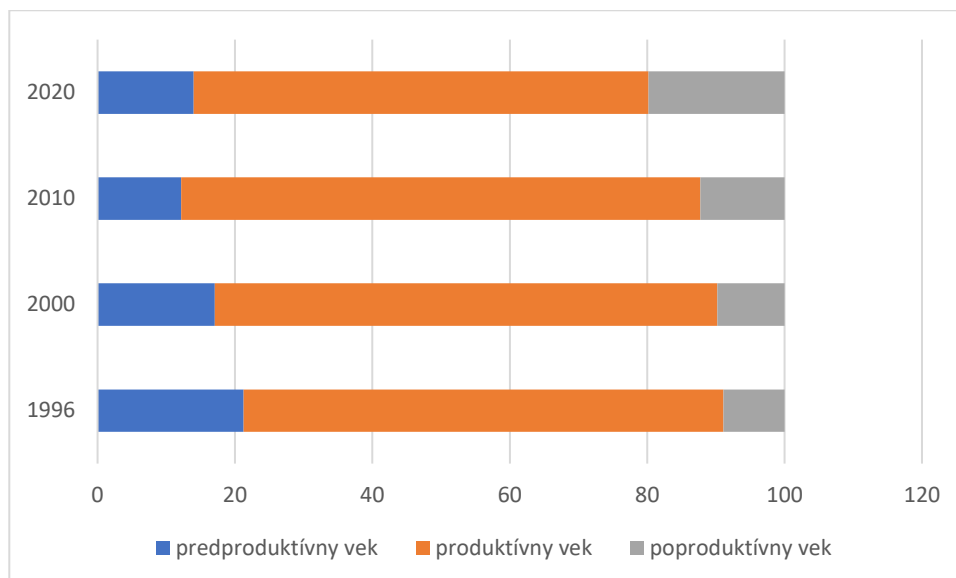
Obr. 1.1.3 Vývoj počtu obyvateľstva v okolitých obciach FÚ, zdroj: Štatistický úrad

Tabuľka 1.1.1 Vývoj počtu obyvateľstva v okolitých obciach FÚ, zdroj: Štatistický úrad

<b>Obec</b>	<b>1993</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>	<b>2020</b>
Baďín	1 555	1 684	1 828	2 045
Dolný Harmanec	185	176	238	272
Harmanec	931	946	892	839
Horné Pršany	354	354	385	397
Kordíky	193	251	338	486
Králiky	461	493	635	684
Riečka, okres Banská Bystrica	520	570	708	838
Slovenská Ľupča	2 858	2 985	3 241	3 260
Selce	1 972	2 031	2 169	2 140
Špania Dolina	120	153	193	218
Tajov	401	429	570	667
Kynceľová	275	296	396	369
Nemce	1 083	1 145	1 151	1 171
Vlkanová	804	820	1 169	1 319
Hronsek	537	603	655	670
Malachov	817	865	1 041	1 115

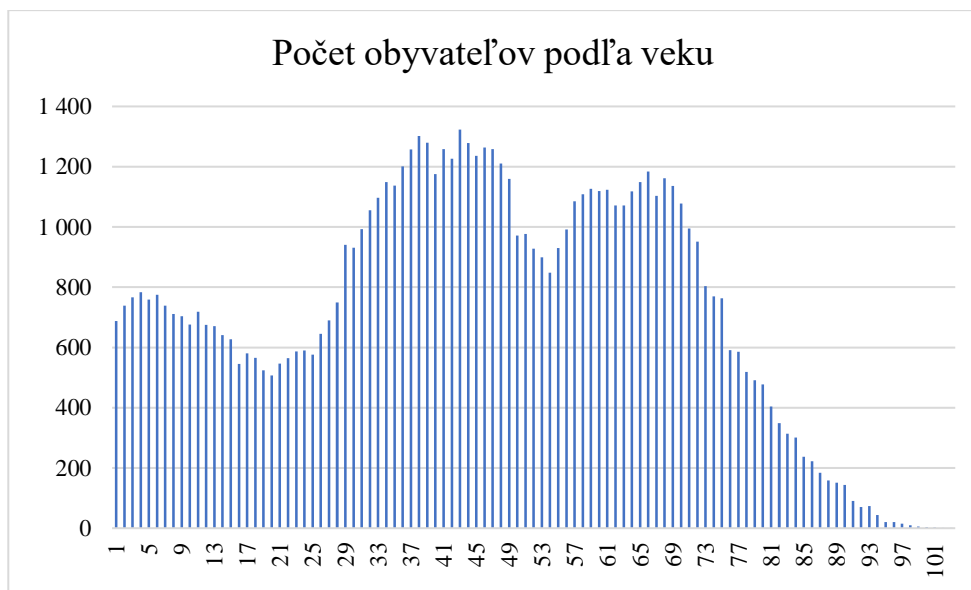
### 1.1.2. Vyhodnotenie základných demografických charakteristík vývoja FÚ mesta

Ak by sme sa pozreli na základné demografické charakteristiky o obyvateľoch v predproduktívnom (0-14 rokov), produktívnom (15 až 64 rokov) a poproduktívnom veku (nad 65 rokov), môžeme vidieť podobne určité trendy v postupne zmene jednotlivých demografických skupín. V prípade mesta Banská Bystrica je vidieť posun v zmene podielov najmä v predproduktívnom a poproduktívnom veku.



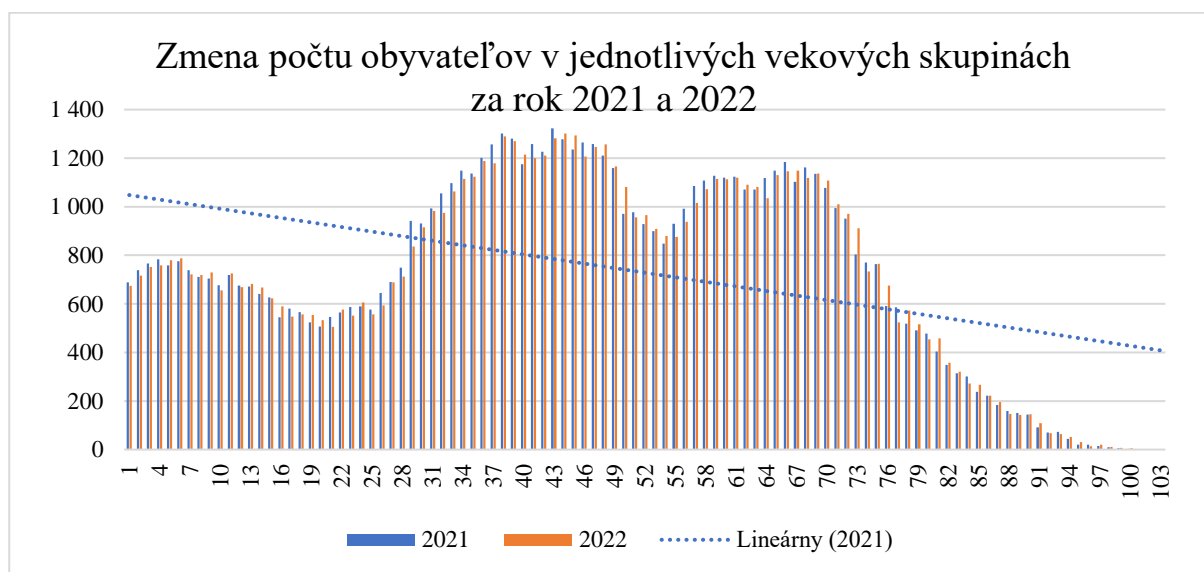
Obr. 1.1.4 Porovnanie skupín predproduktívneho, produktívneho a poproduktívneho veku v meste Banská Bystrica pre roky 1996,2000,2010,2020, zdroj: autori na základe údajov zo Štatistického úradu SR

V roku 1996 tvorilo skupinu v predproduktívnom veku 21,28 % obyvateľstva, ale v roku 2020 už iba 13,99 %. Naopak poproduktívna skupina mala v roku 1996 zastúpenie 8,89 %, ale v roku 2020 už 19,83 %. Podiel obyvateľstva v produktívnom veku sa zmenil v danom období z 69 % na 66 %. Už len z toho vidieť, že nám pribúdajú obyvatelia v poproduktívnom veku. Súčasnú rozdelenie obyvateľstva v Banskej Bystrici podľa veku znázorňuje Obr. 1.1.5.



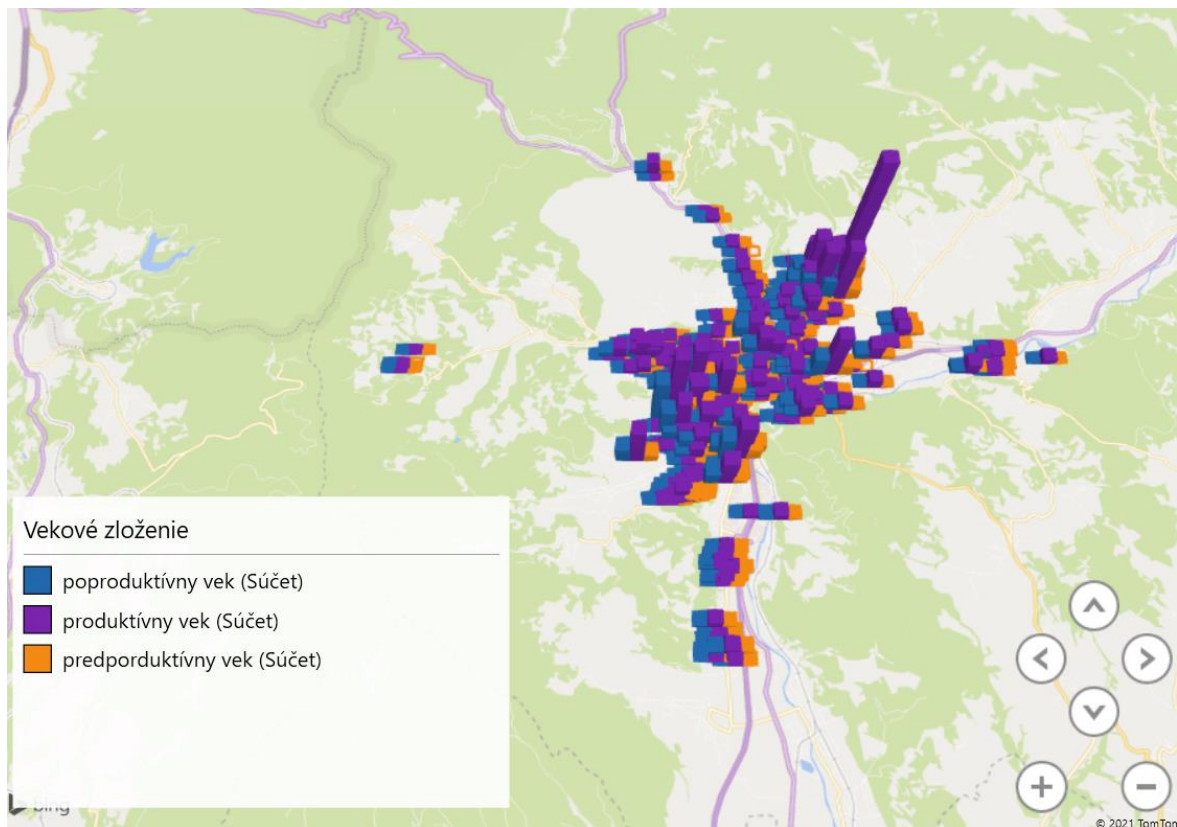
Obr. 1.1.5 Počet obyvateľov v meste Banská Bystrica podľa veku, stav k 2021

Ak by sme sa pozreli na porovnanie za ostatné roky 2021 a 2022 vidíme pozvoľný trend celkového poklesu obyvateľstva.



Obr. 1.1.6 Porovnanie medziročného stavu obyvateľstva

V samotnej Banskej Bystrici je vekové zloženie skupín obyvateľstva odlišné podľa lokalít, pozri obrázok 1.1.8.



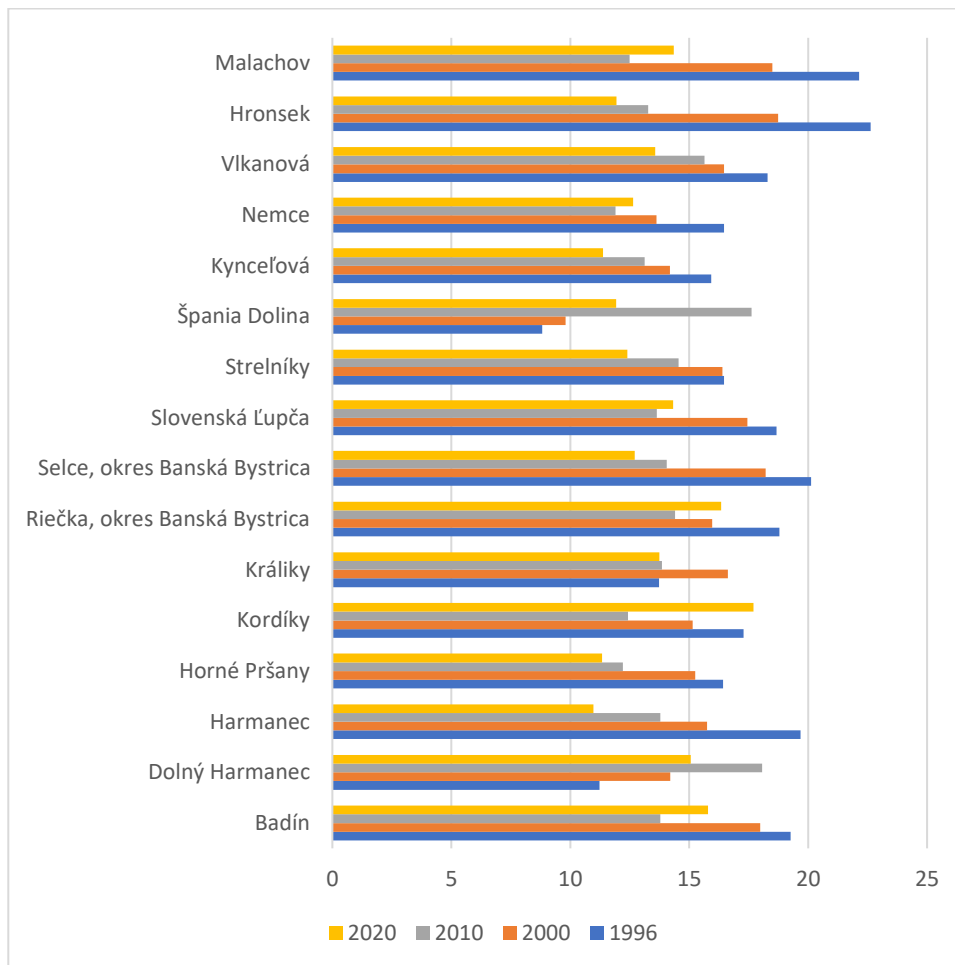
Obr. 1.1.7 Lokalizácia obyvateľov v produktívnom veku

Zdroj: Uniza

Najväčší počet obyvateľov v produktívnom veku majú Tatranská, Tulská a Bernoláková ulica. Podobne je to aj v prípade predproduktívneho veku. Ale v skupine poproduktívnom veku sa jedná o Tuskú, Moskovskú ulicu a Triedu Hradca Králové.

Pre ostatné obce vo FÚ mesta Banská Bystrica sú charakteristiky nasledovné.

### Predproduktívny vek:



Obr. 1.1.8 Porovnanie podielu obyvateľstva v predproduktívnom veku pre obce vo FÚ pre roky 1996, 2000, 2010 a 2020

Tabuľka 1.1.2 Porovnanie podielu obyvateľstva v predproduktívnom veku pre obce vo FÚ pre roky 1996, 2000, 2010 a 2020

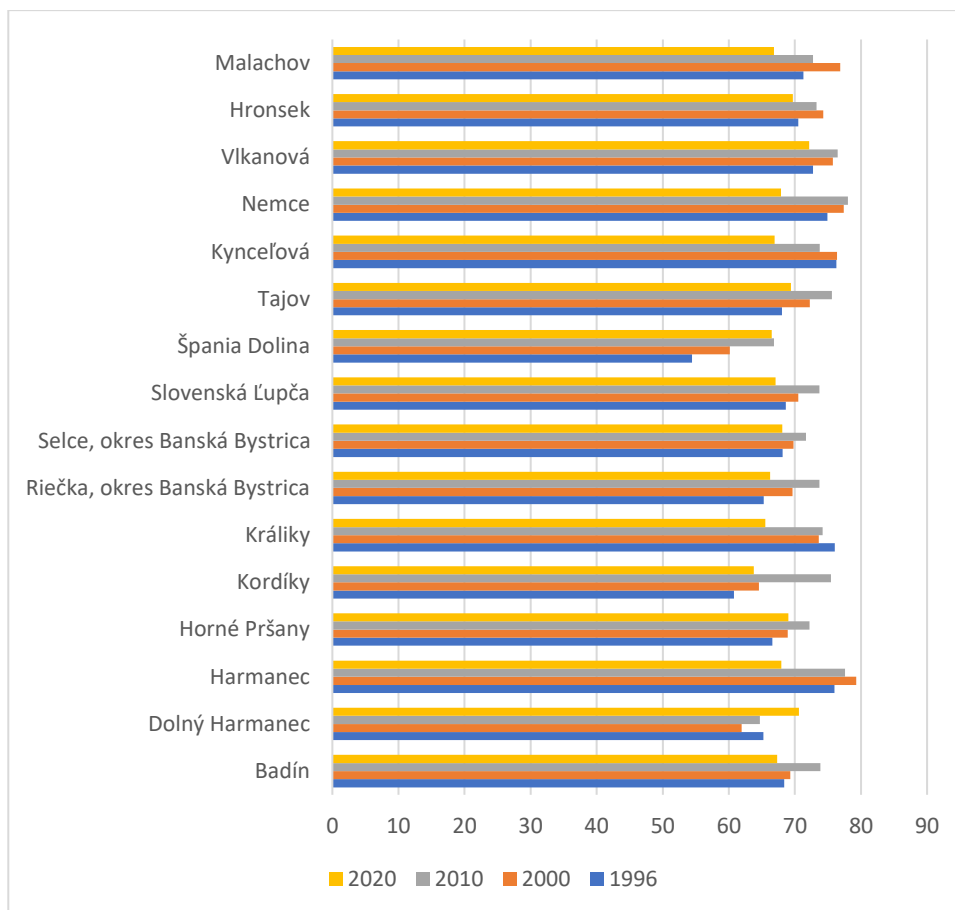
<b>Obec</b>	<b>1996</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>	<b>2020</b>
Badín	19,26	17,99	13,79	15,79
Dolný Harmanec	11,23	14,2	18,07	15,07
Harmanec	19,68	15,75	13,79	10,97
Horné Pršany	16,42	15,25	12,21	11,34
Kordíky	17,29	15,14	12,43	17,7
Králiky	13,73	16,63	13,86	13,74
Riečka, okres Banská Bystrica	18,79	15,96	14,41	16,35
Selce, okres Banská Bystrica	20,13	18,22	14,06	12,71
Slovenská Lupča	18,67	17,45	13,64	14,33
Strelníky	16,47	16,4	14,55	12,4
Špania Dolina	8,82	9,8	17,62	11,93
Kynceľová	15,93	14,19	13,13	11,38
Nemce	16,47	13,62	11,9	12,64
Vlkanová	18,3	16,46	15,65	13,57
Hronsek	22,63	18,74	13,28	11,94
Malachov	22,14	18,5	12,49	14,35

### **Produktívny vek:**

Tabuľka 1.1.3 Porovnanie podielu obyvateľstva v produktívnom veku pre obce vo FÚ pre roky 1996, 2000, 2010 a 2020

<b>Obec</b>	<b>1996</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>	<b>2020</b>
Badín	68,36	69,3	73,85	67,29
Dolný Harmanec	65,24	61,93	64,71	70,59
Harmanec	76	79,28	77,58	67,94
Horné Pršany	66,57	68,93	72,21	69,02
Kordíky	60,75	64,54	75,44	63,79
Králiky	76,03	73,63	74,17	65,5
Riečka, okres Banská Bystrica	65,28	69,65	73,73	66,23
Selce, okres Banská Bystrica	68,15	69,77	71,69	68,08
Slovenská Lupča	68,62	70,52	73,71	67,09
Špania Dolina	54,41	60,13	66,84	66,51
Tajov	68,05	72,26	75,61	69,42
Kynceľová	76,27	76,35	73,74	66,94
Nemce	74,93	77,38	78,02	67,89
Vlkanová	72,73	75,73	76,48	72,18
Hronsek	70,53	74,3	73,28	69,7
Malachov	71,29	76,88	72,72	66,82



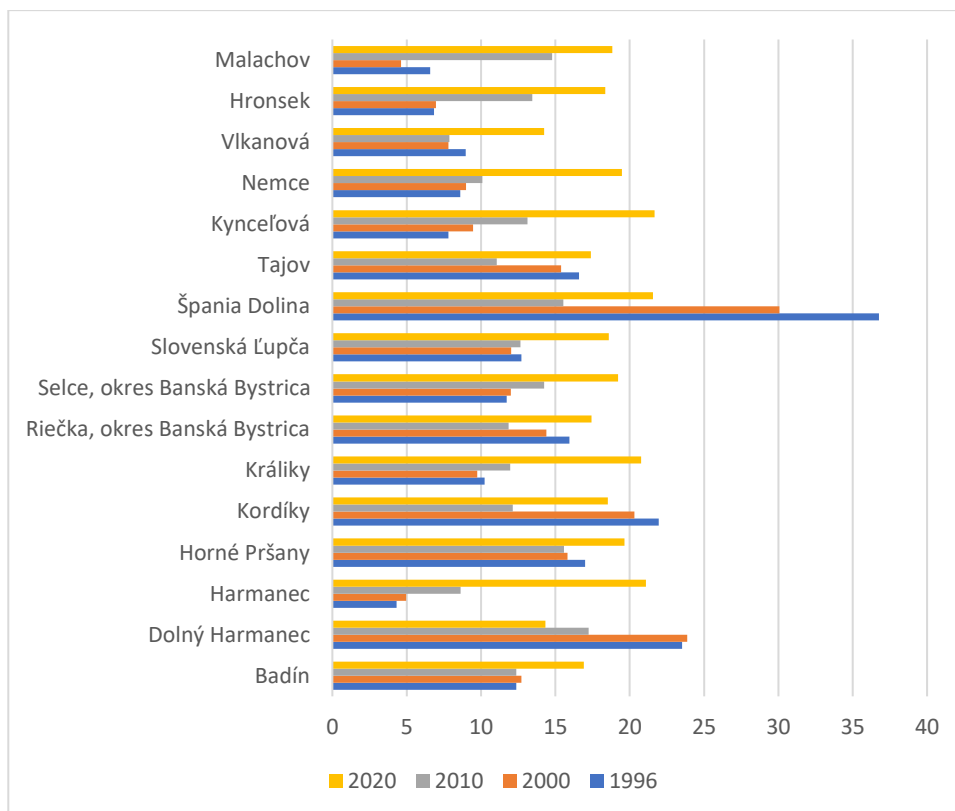


Obr. 1.1.9 Porovnanie podielu obyvateľstva v produktívnom veku pre obce vo FÚ pre roky 1996, 2000, 2010 a 2020

### **Poproduktívny vek:**

Tabuľka 1.1.4 Porovnanie podielu obyvateľstva v poproduktívnom veku pre obce vo FÚ pre roky 1996, 2000, 2010 a 2020

Obec	1996	2000	2010	2020
Badín	12,38	12,71	12,36	16,92
Dolný Harmanec	23,53	23,86	17,23	14,34
Harmanec	4,32	4,97	8,63	21,1
Horné Pršany	17,01	15,82	15,58	19,65
Kordíky	21,96	20,32	12,13	18,52
Králiky	10,24	9,74	11,97	20,76
Riečka, okres Banská Bystrica	15,94	14,39	11,86	17,42
Selce, okres Banská Bystrica	11,72	12,01	14,25	19,21
Slovenská Ľupča	12,72	12,03	12,65	18,59
Špania Dolina	36,76	30,07	15,54	21,56
Tajov	16,59	15,38	11,05	17,39
Kynceľová	7,8	9,46	13,13	21,68
Nemce	8,6	9	10,08	19,47
Vlkanová	8,97	7,8	7,87	14,25
Hronsek	6,84	6,97	13,44	18,36
Malachov	6,57	4,62	14,79	18,83



Obr. 1.1.11 Porovnanie podielu obyvateľstva v poproduktívnom veku pre obce vo FÚ pre roky 1996, 2000, 2010 a 2020

S týmto súvisí aj demografický potenciál. Z pohľadu postupnej zmeny, je nutné očakávať starnutie obyvateľstva, čo sa prejaví aj v potrebe zamerať sa na nové prvky mobility, ktoré budú zásadné pre obyvateľstvo ako potreby bezbariérovej dopravnej infraštruktúry, nové mobilné služby a pod. Je predpoklad, že tieto požiadavky bude nutné naplniť už v horizonte do roku 2030.

Keďže mesto potrebuje pre svoje fungovanie obyvateľov aj v predproduktívnom a produktívnom veku je dôležité, aby sa zameralo na prilákanie nových obyvateľov, ktorí by mohli žiť v meste Banská Bystrica. Z analýzy strategických dokumentov ako je napríklad ÚPN je zrejmé, že mesto má pripravené lokality pre rozvoj, ktoré by sa potenciálne mohli slúžiť novému obyvateľstvu, avšak tu je nutné poznamenať, že atraktivita územia závisí od viacerých faktorov, ktoré nových obyvateľov dokážu prilákať. Netreba zabúdať aj na fakt, že tak ako sa prisťahujú noví obyvatelia, tak aj odchádzajú obyvatelia mesta Banská Bystrica, či už z pohľadu nových životných situácií, lepšej sebarealizácie a pod. Toto bude práve základný rozdiel medzi mestom Banská Bystrica a okolitými obcami, kde sa pravdepodobne sťahujú aj obyvatelia mesta z hľadiska lepšej dostupnosti IBV.

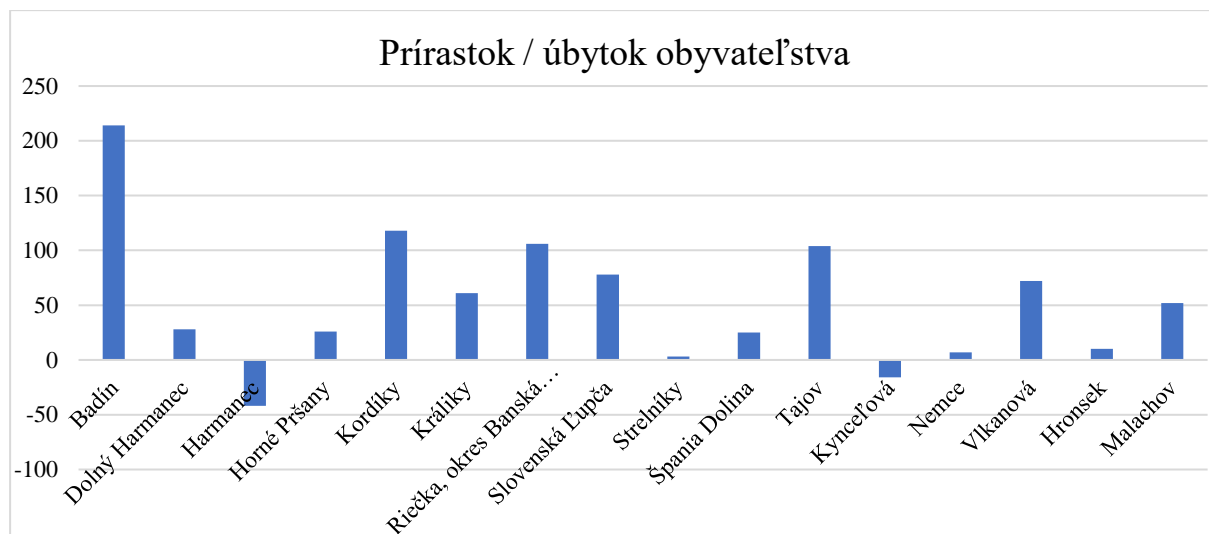
### 1.1.3. Analýza súčasného stavu, trendy rozvoja a demografický potenciál územia

#### 1.1.3.1. Demografické charakteristiky a trendy rozvoja FÚ mesta

Z pohľadu demografických charakteristík a súvislostí s trendami rozvoja FÚ môžeme vidieť, že mesto sa budú rozvíjať najmä v oblastiach, ktoré majú v pláne rozvoj územia najmä

z hľadiska budovania IBV a HBV. Ide najmä o mestskú časť Banská Bystrica, kde vznikol celý rad lokalít s bývaním a multifunkčným využitím, ako aj lokalít, kde sa takáto výstavba plánuje. V ostatných mestských častiach sú to taktiež lokality, ktoré sa budú rozvíjať z pohľadu nových miest na bývanie (napr. Fončorda, Podlavice, Sásová-Rudlová a pod.).

Pre obce zahrnutých do FÚ mesta Banská Bystrica je možné vidieť nárast obyvateľstva za 10 rokov, pričom oba obce Harmanec a Kynceľová mali úbytok obyvateľstva. Súvisí to jednak aj novou výstavbou v lokalitách, ktoré rozvíjajú najmä IBV. Svedčí to aj o migračnom trende, kde pravdepodobne obyvatelia Banskej Bystrice odchádzajú do blízkych susediacich obcí. Pre obce vo FÚ ide o prírastok 904 a u ostatných obcí v okrese Banská Bystrica 704 obyvateľov.



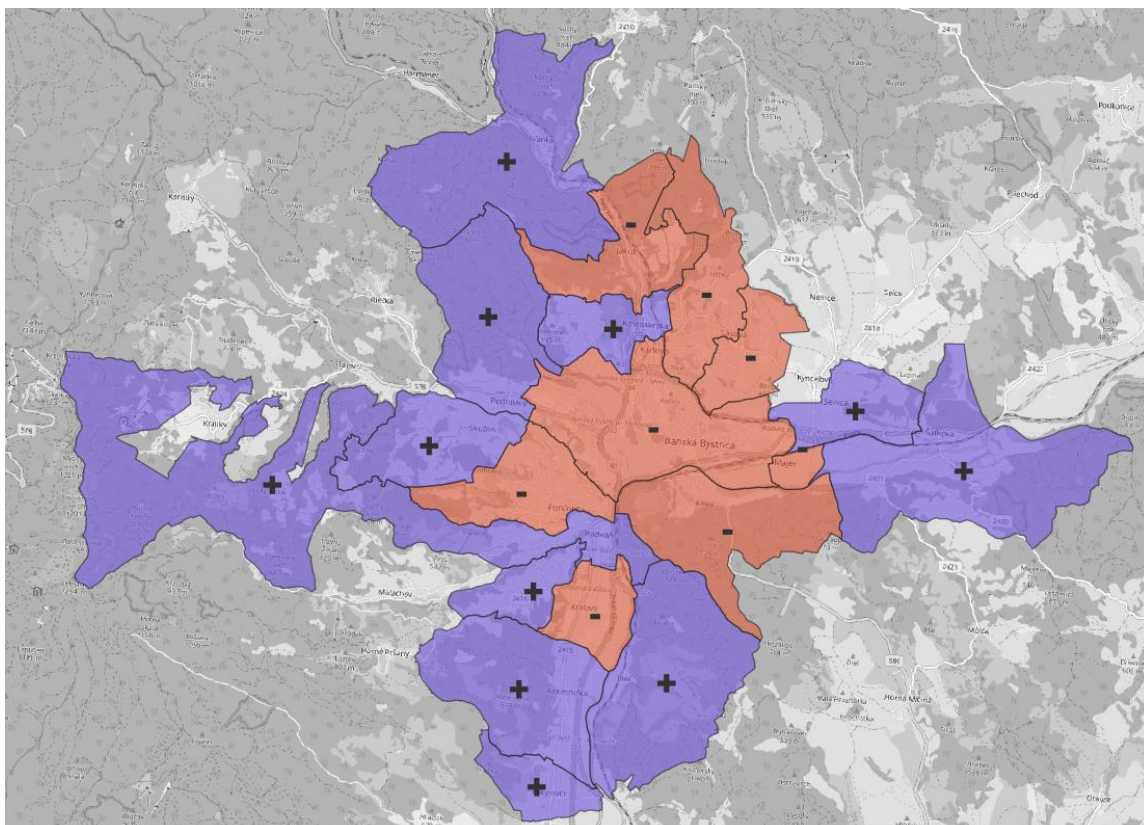
Obr. 1.1.10 Rozdiel v prírastku alebo úbytku obyvateľstva v obciach vo FÚ okrem Banskej Bystrice

Od roku 1997 sa podobne ako v celom kraji<sup>1</sup> vykazuje celkový úbytok obyvateľstva, nakoľko kraj stráca aj migráciou. Stagnácia percentuálneho podielu detí vo vekovej skupine do 14 rokov a rast počtu obyvateľov v poproduktívnom veku v posledných piatich rokoch sa prejavil starnutím obyvateľstva. Priemerný vek obyvateľstva k 31. 12. 2019 vzrástol na 42 rokov. Rástol aj index starnutia, ktorý dosiahol hodnotu 119,0.

V samotnom meste môžeme pozorovať trend, kedy počet obyvateľov v najväčších častiach postupne ubúda a naopak pribúda v okrajových častiach.

<sup>1</sup>

[https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/themes/regional/bansko%20bystricky%20kraj/about!/ut/p/z0/04\\_Sj9CPy kssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziw3wCLJycDB0N3M1DDA08\\_fyCQ8MsAo19nY30C7IdFQGWUPbM/#Demografi ck%C3%A9%20v%C3%BDchodisk%C3%A1](https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/themes/regional/bansko%20bystricky%20kraj/about!/ut/p/z0/04_Sj9CPy kssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziw3wCLJycDB0N3M1DDA08_fyCQ8MsAo19nY30C7IdFQGWUPbM/#Demografi ck%C3%A9%20v%C3%BDchodisk%C3%A1)



Obr. 1.1.11 Zmeny v počte obyvateľov v mestských častiach mesta

### 1.1.3.2. Migračné trendy obyvateľstva (za prácou a bývaním)

Vzhľadom na trendy súvisiace s presťahovaním obyvateľov do okolitých obcí je pravdepodobne, že tento trend bude pokračovať aj v najbližších rokoch. V tomto prípade tento trend súvisí s uprednostňovaním individuálnej výstavby v relatívnej dobrej dostupnosti mesta Banská Bystrica. To aj naďalej bude predstavovať významné centrum pre dochádzanie za prácou (príloha 2), vzdelávaním a inými aktivitami pre obyvateľov z blízkeho okolia. Uprednostňovanie bývania mimo územie mesta Banská Bystrica súvisí s vhodnou lokalitou ako aj dobrou dostupnosťou dopravnej infraštruktúry, ktorá je porovnateľná s niektorými mestskými časťami.



Napríklad iba z okolitých obcí dochádzajú do Banskej Bystrice obyvatelia v objeme takmer 6 000 obyvateľov.

#### ***1.1.3.3. Denne prítomné obyvateľstvo***

Vzhľadom k tomu, že mesto Banská Bystrica predstavuje centrum zamestnanosti, vzdelávania ako iné funkcie vyplývajúce z hierarchického usporiadania štátnej správy a samosprávy, je logické, že bude priťahovať obyvateľov z okolitých obcí a miest, kde tieto prvky občianskej vybavenosti chýbajú. Vzhľadom na demografické a ekonomické vlastnosti územia je predpoklad, Banská Bystrica v bežnom režime predstavuje územie pre približne 90-100 tisíc obyvateľov.

#### ***1.1.3.4. Trh práce a pracovné príležitosti***

Z pohľadu trhu práce a pracovných príležitostí ponúka územie mesta Banská Bystrica nepochybne väčšie možnosti v porovnaní s okolitým územím. Jednak je to oblasť služieb, ktoré sú v samotnom meste rozvinuté. Ďalej sú to pracovné príležitosti v priemyselných odvetviach, ktoré ponúkajú pracovné príležitosti pre obyvateľov mesta a okolia. Ekonomicky aktívne obyvateľstvo v Banskej Bystrici predstavuje približne 38 000 osôb. Zamestnanosť v okrese Banská Bystrica Miera evidovanej nezamestnanosti bola 4,83 % v decembri 2021. Vzhľadom na relatívnu nízku mieru evidovanej nezamestnanosti je predpoklad, že tento stav bude pokračovať aj do budúcnosti aj keď sú tu určité obavy najmä z hľadiska dopadov pandémie COVID19.

#### ***1.1.3.5. Demografický potenciál a potreby FÚ mesta***

Samotný ÚPN predpokladá, že územie mesta vie ponúknuť územie pre cca. 125 -130 tisíc obyvateľov, čo je z pohľadu súčasného demografického potenciálu nereálne. Celkové riešené územie sa v súčasnosti pohybuje na úrovni okolo 90 tisíc obyvateľov. Z hľadiska demografie existujú obce napr. Harmanec, Slovenská Lupča, Vlkanová, kde je ponuka pracovných príležitostí vyššia ako je samotný demografický potenciál ekonomicky aktívneho obyvateľstva, čo potom generuje dochádzku do zamestnania do týchto oblastí.

### **1.1.4. Analýza disproporcií územia a ľudského potenciálu**

V analýze disproporcií územia a ľudského potenciálu existujú rozdiely najmä medzi strediskami s vysokou ponukou pracovných príležitostí a lokalitami slúžiacimi na bývanie.

#### ***1.1.4.1. Analýza vzťahov „bydlisko a pracovisko“ vo vzťahu k hybnosti***

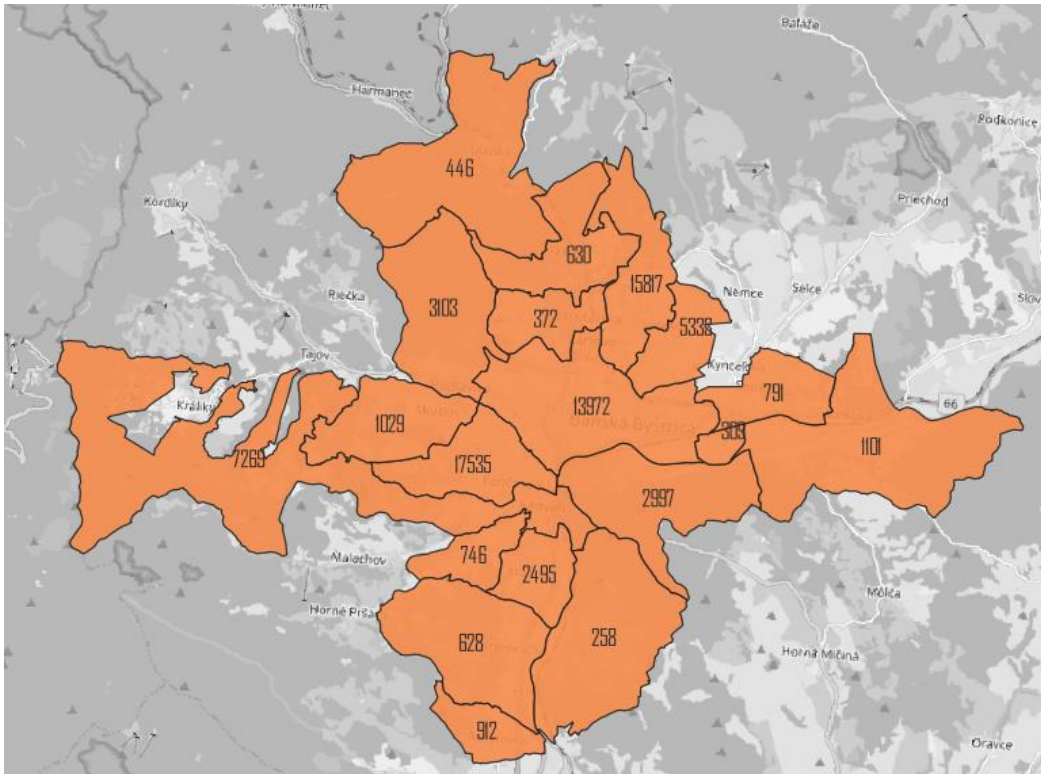
Samotné lokality, ktoré poskytujú ubytovanie bydlisko sú relatívne vzdialené od významných lokalít poskytujúcich pracovné príležitosti. Pre priemernú dennú hybnosť za prácou, ktorá dosahuje hodnotu 2 (do práce a z práce) reprezentujú významný dopad na zaťaženie dopravnej infraštruktúry. Z pohľadu obytných rezidentských štvrtí je mesto rozdelené na oblasti s prevažne obytnou funkciou (sídliská, individuálna bytová výstavba).



Obr. 1.1.14 Rozdelenie oblasti s prevažne obytnou funkciou (žltá) a priemyslom (fialová)

Zdroj: štatistika FÚ spracovaná UNIZA

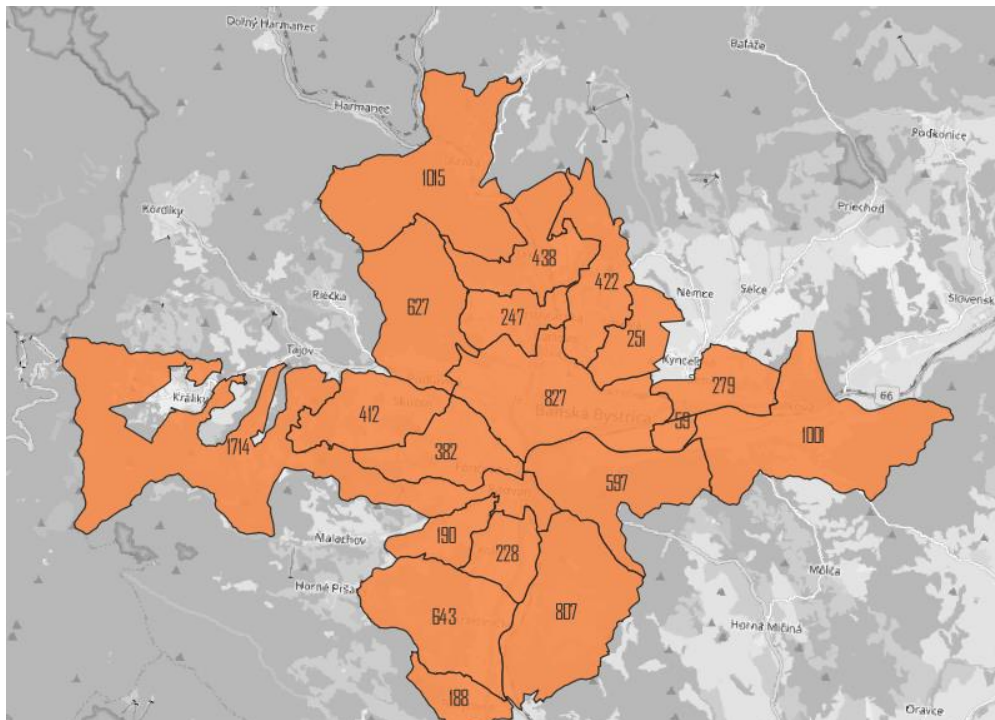
V rámci riešeného územia môžeme vidieť disproporcie územia, či už z pohľadu územia, alebo aj počtu obyvateľov. Najväčší počet obyvateľov žije v mestských častiach Mesto, Fončorda a Sásová.



Obr. 1.1.15 Počet obyvateľov mestských častí

Zdroj: štatistika FÚ spracovaná UNIZA

Avšak z pohľadu výmery územia sú najväčšie mestské časti Radvaň, Šalková, Iliáš, Úľanka, pozri Obr. 1.1.16.

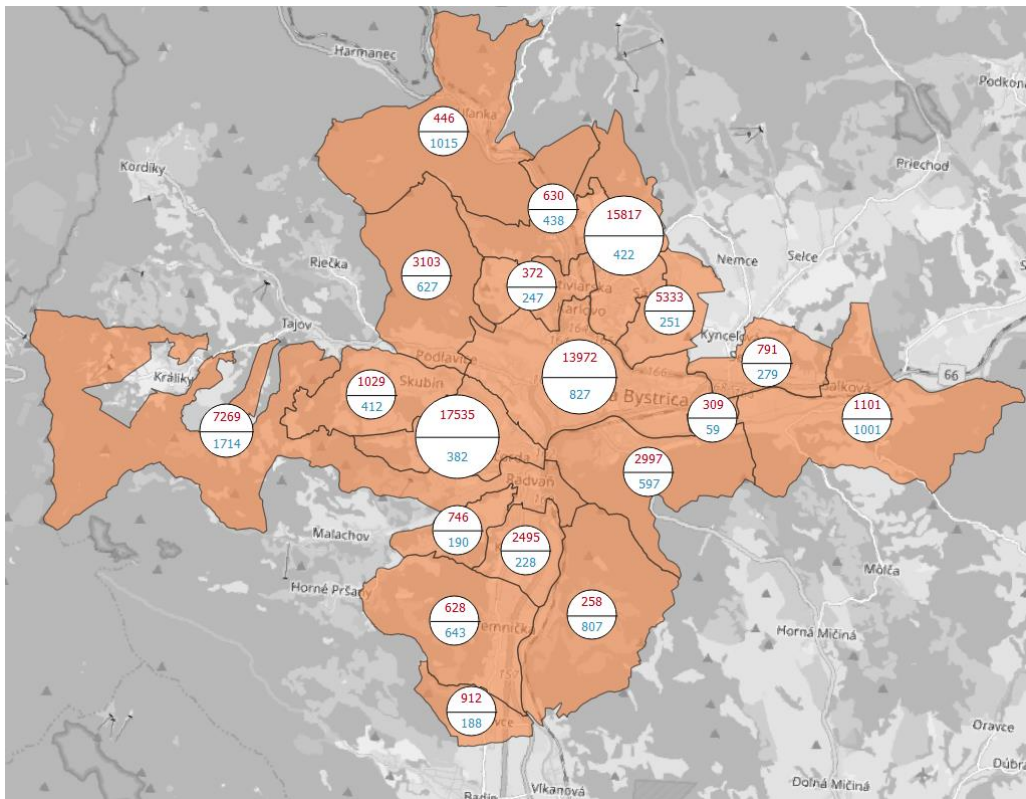


Obr. 1.1.16 Výmery územia mestských častí v ha.

Zdroj: štatistika FÚ spracovaná UNIZA



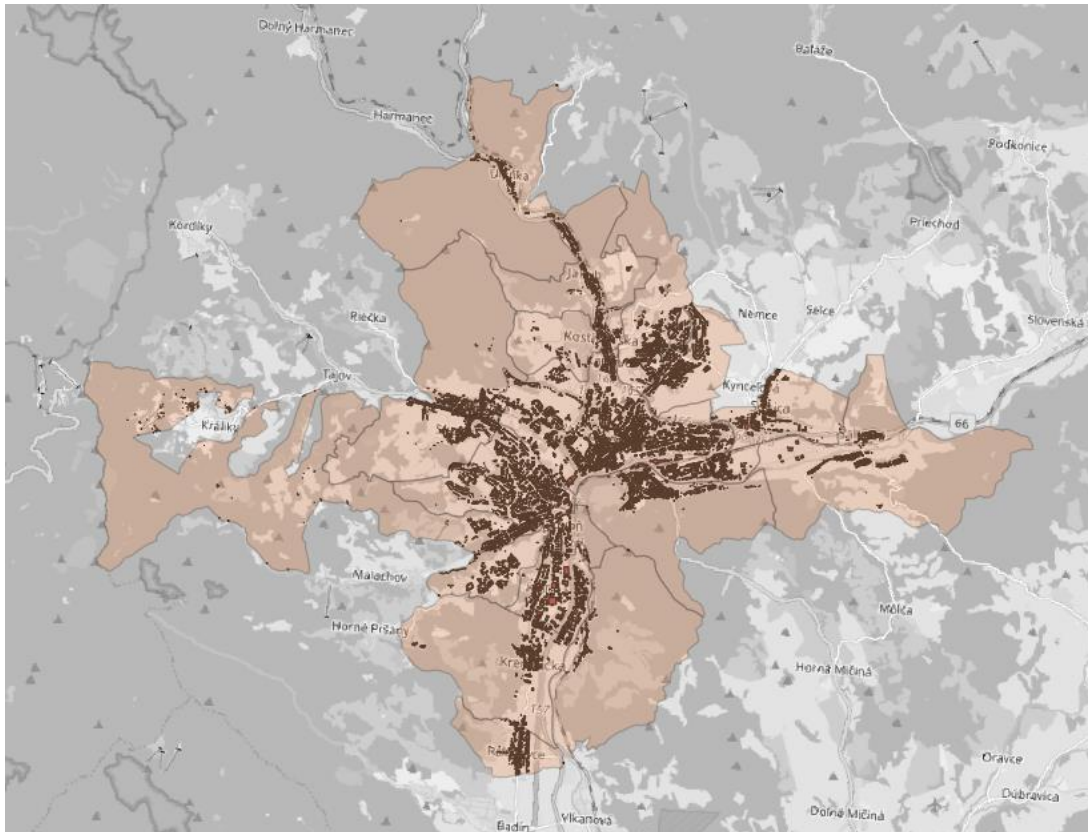
Porovnanie obyvateľstva (červená) s výmerou v ha (modrá) znázorňuje Obr. 1.1.17.



Obr. 1.1.17 Porovnanie počtu obyvateľstva s výmerou územia

Zdroj: štatistika FÚ spracovaná UNIZA

Dôležité je, ale v tomto smere využívanie územia a urbanizácia (pozri obr.), ktorá nie je v celom území rovnomerná, ale sústreďuje sa najmä v osiach popri dopravnej infraštruktúre, riekach, pričom väčšej časti zostáva naďalej prírodný ráz, ktorý nie je urbanizovaný najmä z dôvodu prírodných podmienok.



Obr. 1.1.18 Urbanizácia územia mesta Banská Bystrica

Zdroj: štatistika FÚ spracovaná UNIZA

Pre obyvateľov mestských častí, ktoré slúžia hlavne na bývanie je logickým dôsledkom, že za prácou musia dochádzať do iných mestských častí. V tomto prípade samotná mestská časť Banská Bystrica a centrum ponúka viac pracovných príležitostí ako má samotných obyvateľov.

Ďalšie centrá zamestnanosti, či už služieb alebo priemyslu sú lokalizované v južnej časti mesta na osi Centrum – Radvaň – Kráľová- Kremnička - Vlkanová.

Ďalej východným smerom centrum – Uhlisko – Majer – Šalková – Senica- Slovenská Lupča.

V severnej časti FÚ je vyznaným zamestnávateľom SHP Harmanec.

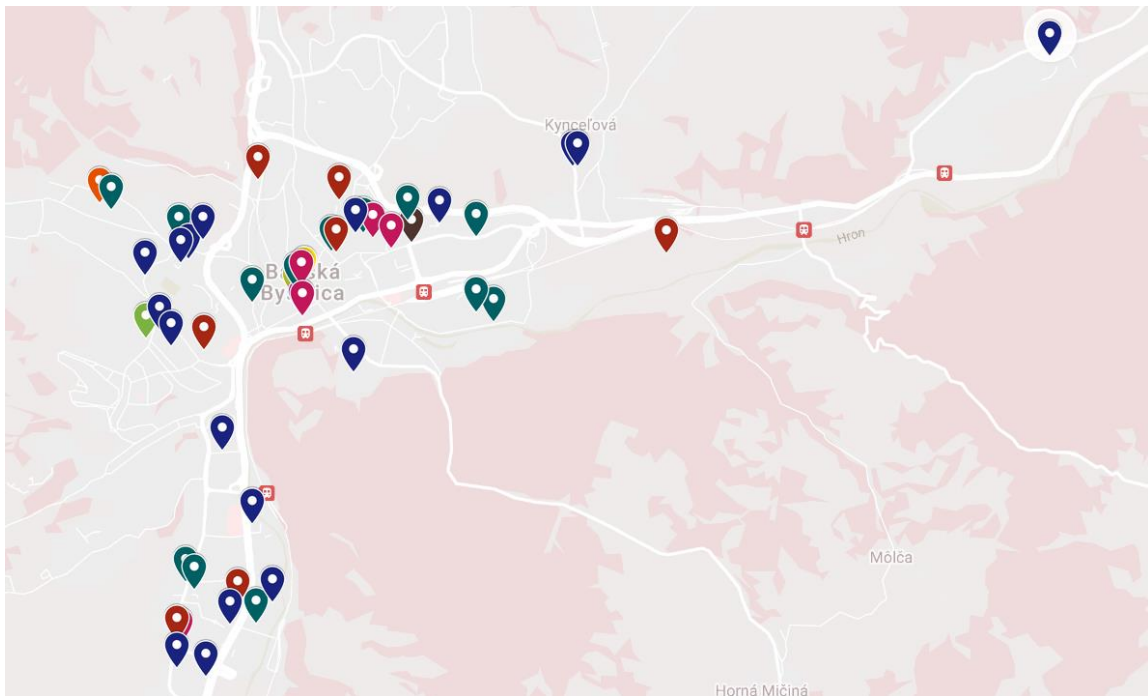
Vo vzťahu k hybnosti obyvateľstva môžeme vidieť najmä základnú charakteristiku pri cestách do a z práce, pričom priemerná hybnosť sa pohybuje na úrovni min. dvoch ciest za deň pre obyvateľstvo denne dochádzajúce za prácou.

#### ***1.1.4.2. Centrá zamestnanosti a bývania vo vzťahu k dopravným systémom***

Samotné územie je pokryté dopravnou infraštruktúrou v rámci zastavaného územia. Samotní obyvatelia majú dostupnosť k dopravnej infraštruktúre ako aj k vybraným dopravným systémom. Najmä individuálnej automobilovej dopravy a verejnej osobnej dopravy. Avšak niektoré mestské časti nemajú dobrú dostupnosť medzi svojím územím na bývanie a napríklad centrami zamestnanosti napríklad pešou alebo cyklistickou dopravou. Je to z dôvodu absencie vhodnej a kvalitnej dopravnej infraštruktúry, ktorá hlavne zameraná na cestnú infraštruktúru.

Existujú disproporcie ohľadne dopravnej infraštruktúry, ktorá odráža potrebu daného územia vzhľadom na urbanizáciu. Takisto sú zrejme aj disproporcie ohľadne dopravnej infraštruktúry, kde napríklad územie s veľkou rozlohou má napríklad jednoducho málo obyvateľov ako aj dopravnú infraštruktúru v porovnaní s napríklad Sásovou a Rudlovou.

Najmä priemyselné centrá zamestnanosti sú dostupné najmä individuálnou automobilovou dopravou a čiastočne aj verejnou osobnou dopravou, avšak nevhodne dostupné napríklad cyklistickou dopravou. Najmä podniky, ktoré sa nachádzajú v južnej časti mesta sú relatívne ďaleko vzdialené od väčšiny obytných oblastí. Lokality s najväčšími zamestnávateľmi znázorňuje Obr. 1.1.19.



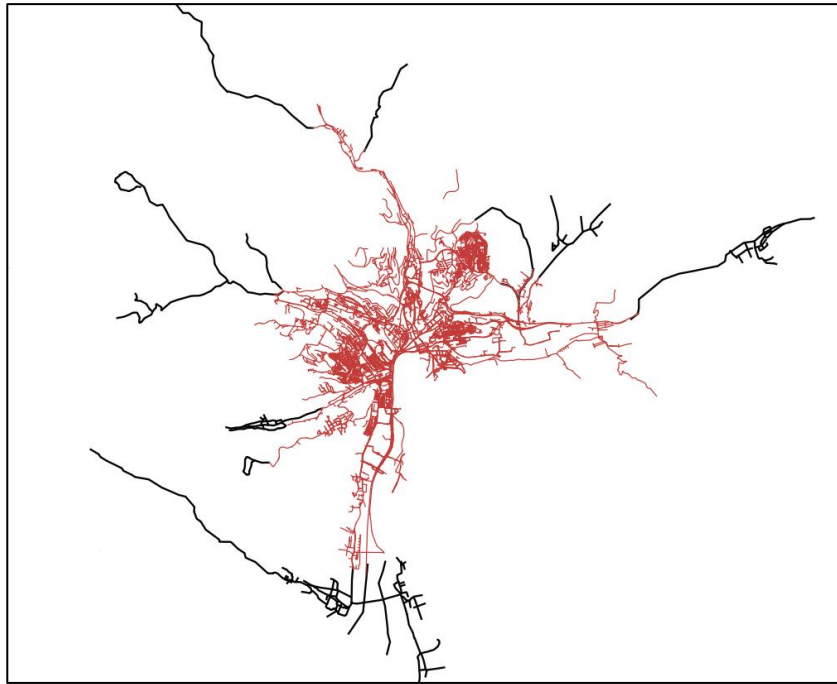
Obr. 1.1.19 Najväčší zamestnávateľia v meste Banská Bystrica

Zdroj: UPSVAR SR

Z pohľadu dostupnosti obcí vo FÚ k regionálnym a národným dopravným sieťam musí väčšina obcí používať dopravnú sieť mesta Banská Bystrica, pozri Obr. 1.1.20.



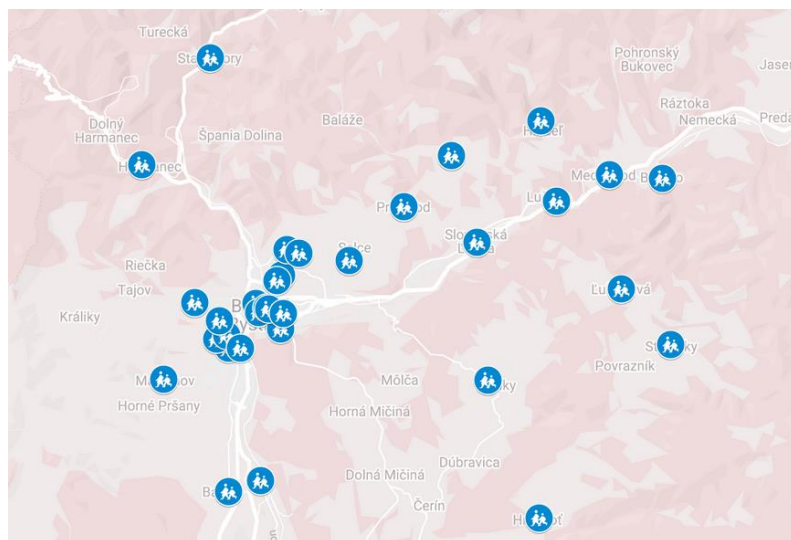
Obr. 1.1.20 Porovnanie vybranej dopravnej infraštruktúry mestských častí Sásová, Rudlová a Iliáš



Obr. 1.1.21 Dopravná sieť obcí FÚ (čierna) a mesta Banská Bystrica (červená)

Zdroj: údaje mesta Banská Bystrica spracované UNIZA

Z pohľadu základného školstva je väčšina týchto zariadení situovaná vzhľadom na počet obyvateľov v meste Banská Bystrica, pričom nie všetky obce vo FÚ majú napríklad základnú školu.



Obr. 1.1.22 Základné a materské školy v okrese Banská Bystrica

Zdroj: štatistika FÚ spracovaná UNIZA

Tabuľka 1.1.5 Základné a materské školy v okrese Banská Bystrica

Názov ZŠ	obec	adresa	žiaci 1-4	žiaci 5-9	učitelia	asistenti	celkom
Základná škola s MŠ	97632 Badín	Tajovského 2	142	169	25	5	341
ZŠ s MŠ J. B.	97401 Banská Bystrica	Bakossova 5	179	152	24	3	358
Základná škola	97411 Banská Bystrica	Ďumbierska 17	299	245	35	6	585
Základná škola J.G.T.	97409 Banská Bystrica	Gaštanová 12	179	139	23	7	348
Základná škola	97401 Banská Bystrica	Golianova 8	300	459	51	1	811
Súkr. základná škola	97401 Banská Bystrica	Lazovná 6	78	88	14	4	184
Súkromná základná škola	97404 Banská Bystrica	Mládežnícka 51	84	82	14	9	189
Základná škola	97404 Banská Bystrica	Moskovská 2	268	322	38	10	638
Základná škola s MŠ Š.M	97401 Banská Bystrica	Nám.Štefana Moysesesa 23	96	107	21	7	231
Základná škola	97404 Banská Bystrica	Okružná 2	192	197	33	6	428
Základná škola	97411 Banská Bystrica	Pieninská 27	154	168	23	4	349
Základná škola s MŠ	97405 Banská Bystrica	Radvanská 1	356	334	45	2	737
Súkromná základná škola	97411 Banská Bystrica	Ružová 14	89	107	20	3	219
Základná škola	97411 Banská Bystrica	Sitnianska 32	236	225	32	0	493
Základná škola SSV	97401 Banská Bystrica	Skuteckého 8	22	0	1	0	23
Základná škola	97404 Banská Bystrica	Spojová 14	396	405	50	3	854
Základná škola	97447 Banská Bystrica	Trieda SNP 20	204	211	29	6	450
Základná škola s MŠ	97662 Brusno	Brusno 622	75	139	20	12	246
Základná škola	97603 Harmanec	Harmanec 10	19	0	3	1	23
Základná škola s MŠ	97661 Hiadeľ	Hiadeľ 14	8	0	2	1	11
Základná škola s MŠ A.S	97637 Hrochoť	Pod kostolom 332/25	50	82	14	2	148
Základná škola s MŠ	97655 Ľubietová	Nám. V. Dunajského 4/14	58	90	16	2	166
Základná škola	97661 Lučatin	Lučatin 176	10	0	2	0	12
Základná škola s MŠ	97405 Malachov	Banicka 52	19	0	4	1	24
Základná škola s MŠ	97696 Medzibrod	Pod hôrkami 352/3	43	0	5	0	48
Základná škola s MŠ	97613 Podkonice	Podkonice 284	20	0	2	1	23
Základná škola s MŠ	97633 Poniky	Družstevná 201	60	77	17	4	158
Základná škola s MŠ	97611 Priechod	Priechod 179	35	0	3	1	39
Základná škola	97611 Selce	Školská 4	89	134	17	2	242
Základná škola	97613 Slovenská Ľupča	Školská 14	134	200	27	4	365
Základná škola	97602 Staré Hory	Staré Hory 327	24	47	10	0	81
Základná škola s MŠ	97655 Strelníky	Strelníky 42	22	0	4	0	26
Základná škola s MŠ	97631 Vlkanová	Vlkanovská 68	54	0	7	2	63

Okrem toho sa v Banskej Bystrici nachádzajú<sup>2</sup> stredné školy s regionálnou pôsobnosťou a vysoké školy s národnou až medzinárodnou pôsobnosťou.

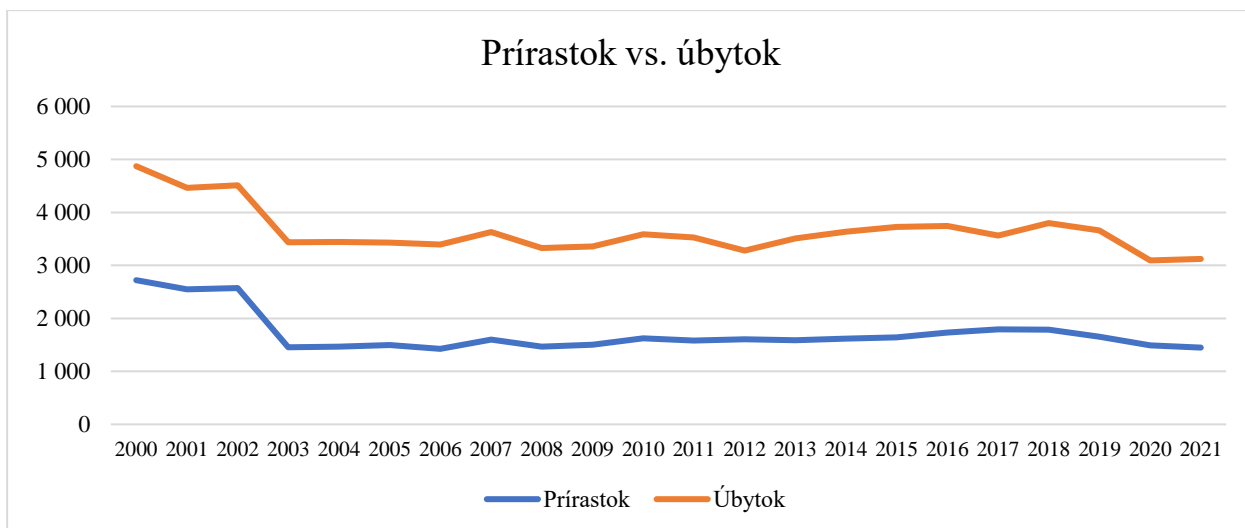
## 1.1.5. Prognóza demografického vývoja

### 1.1.5.1. Demografická prognóza vo vzťahu k potenciálu územia

Prognóza budúceho vývoja vzala do úvahy jednak súčasný vývoj obyvateľstva ako aj predpokladané potenciálne zmeny, ktoré v danom území môžu nastať. Brali sa do úvahy aj už realizované prognózy, ktoré sa museli revidovať. Napríklad výhľadový počet obyvateľov v mestských častiach Banskej Bystrice v 2025 podľa konceptu ÚPN mesta Banská Bystrica počítal v roku 2025 s 81 450 obyvateľmi, čo je vzhľadom na súčasný vývoj málo pravdepodobné.

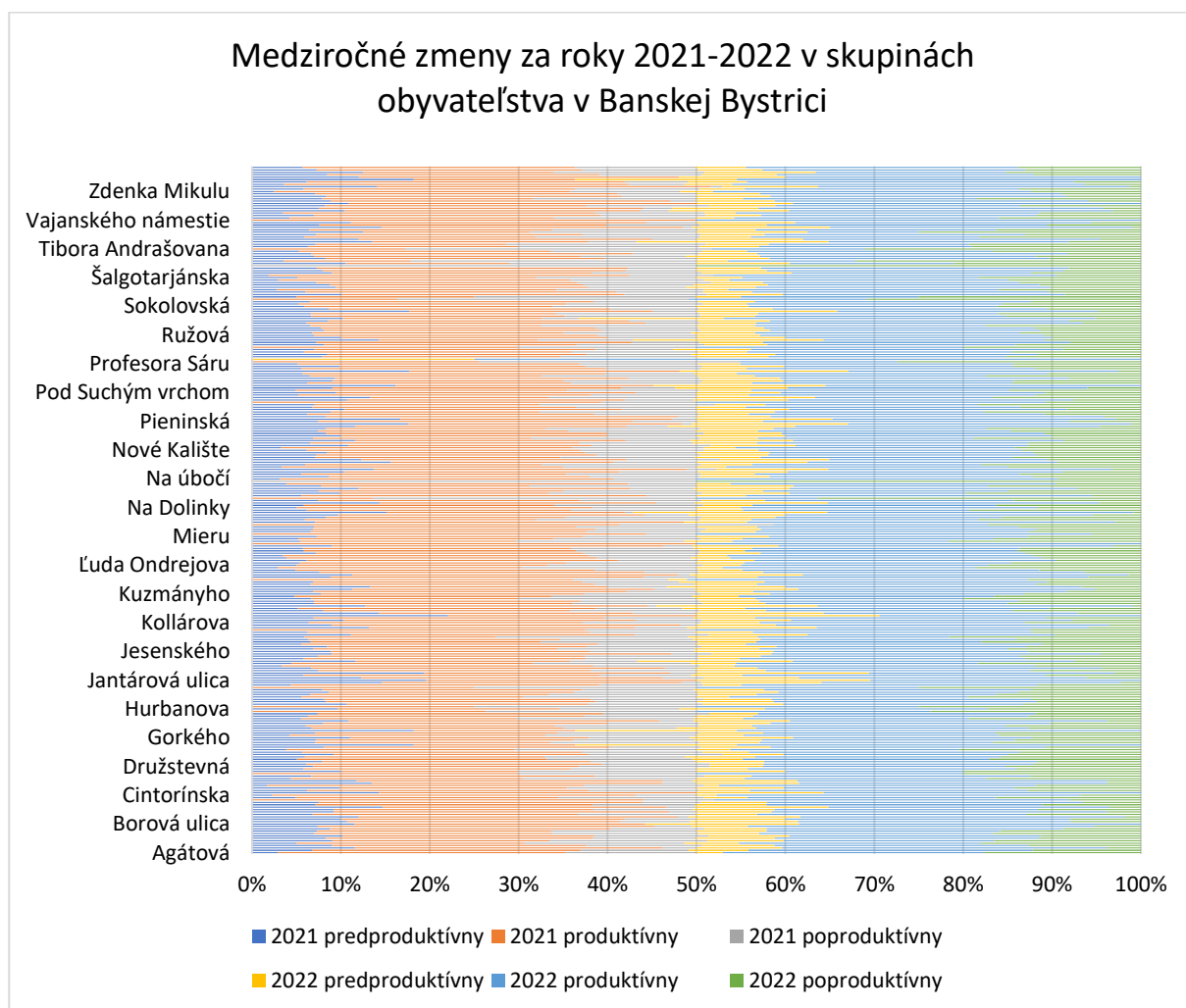
Ak sa pozrieme na porovnanie prírastku alebo úbytku obyvateľstva vidíme, postupný úbytok obyvateľstva mesta Banská Bystrica. To znamená, že mesto si nedokáže prirodzeným spôsobom obnovovať obyvateľstvo, a tým sa počet obyvateľov znižuje. Navyše druhý faktor súvisí s odsťahovaním obyvateľov mimo mesta.

<sup>2</sup> [https://www.cvtisr.sk/cvti-sr-vedecka-kniznica/informacie-o-skolstve/statistiky/prehlady-skol.html?page\\_id=9725](https://www.cvtisr.sk/cvti-sr-vedecka-kniznica/informacie-o-skolstve/statistiky/prehlady-skol.html?page_id=9725)



Obr. 1.1.23 Prírastok vs. Úbytok obyvateľstva od roku 2000 – 2021

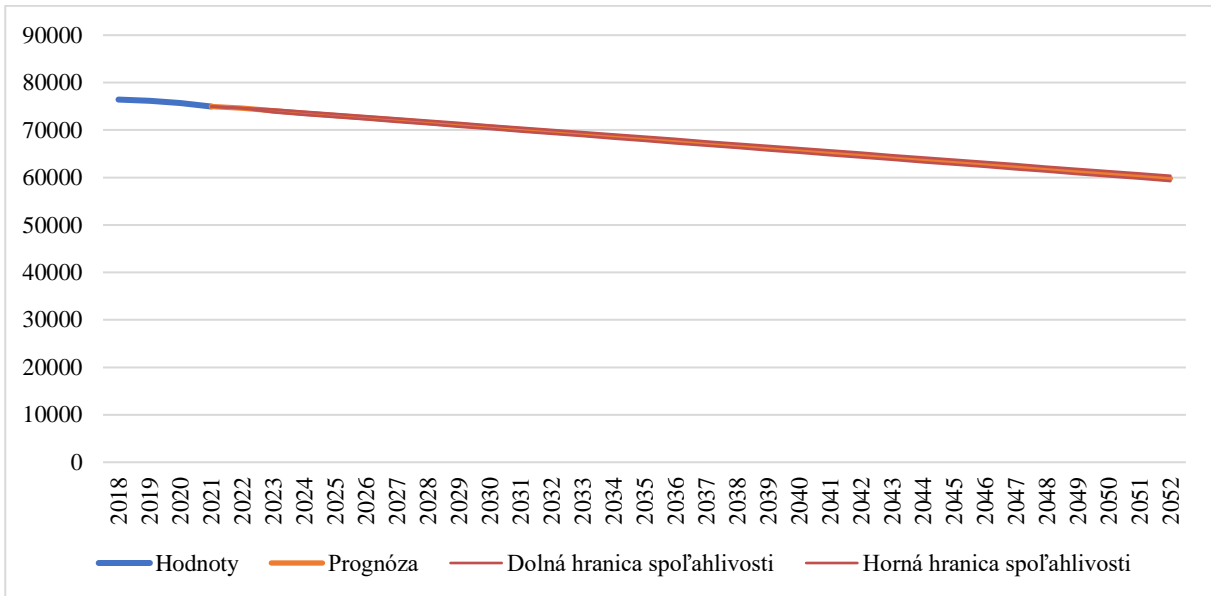
Pri zohľadnení týchto údajov je predpoklad, že trend poklesu obyvateľstva bude aj do budúcnosti. Pre rok 2025 sa však plánuje počítať s nižším počtom obyvateľstva na úrovni 73 000.



Obr. 1.1.24 Medziročné zmeny v skupinách obyvateľstva podľa ulíc, zdroj: vlastné spracovanie na základe údajov z mesta Banská Bystrica

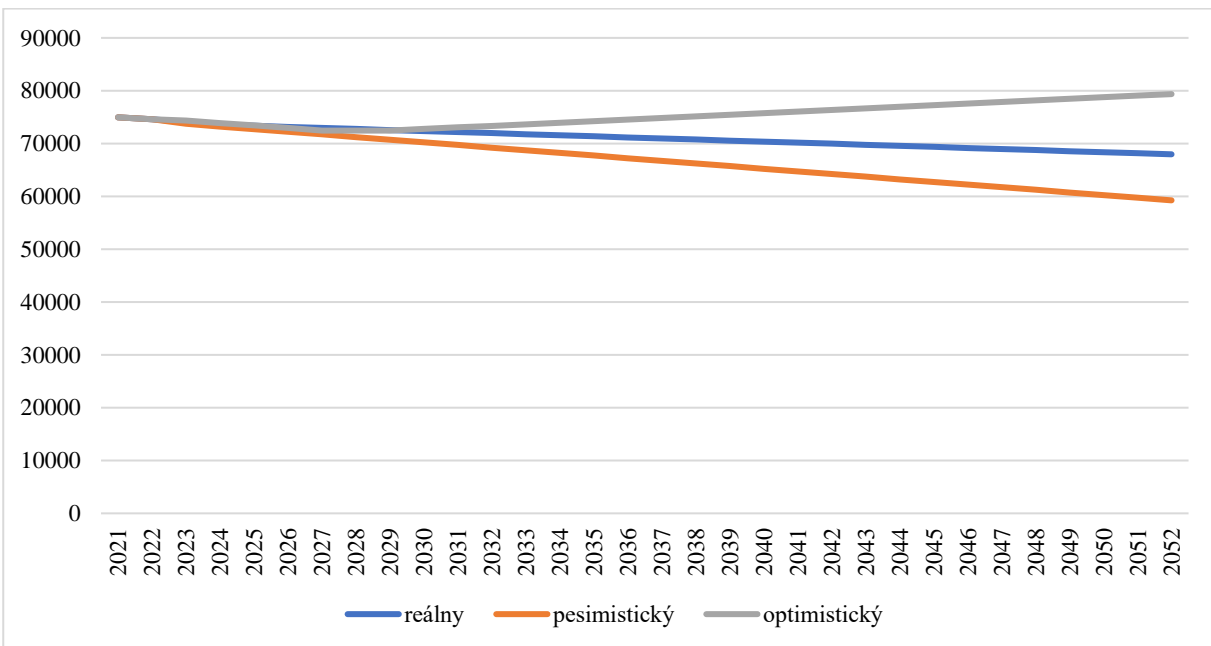
Na základe dostupných údajov bola urobená prognóza pre mesto:

Pre rok 2052 sa počíta s obyvateľstvom na úrovni 59 000 - 60 000 (stredný scenár).



Obr. 1.1.25 Dlhodobá prognóza pre rok 2052, zdroj: údaje do roku 2022 mesto Banská Bystrica

Optimistický scenár počíta s miernym rastom však ten je závislý od zmien, ktoré by prilákali nových investorov a tým aj nové obyvateľstvo. Pri modelovanej prognóze by musel byť každoročný prírastok obyvateľstva vyšší ako úbytok a taktiež by sa muselo prisťahovať určité množstvo obyvateľstva tak, aby počet obyvateľov opätovne rástol. Z tohto dôvodu považuje optimistický rastový scenár za nereálny. Pesimistický scenár naopak počíta s väčším znižovaním počtu obyvateľov ako stredný scenár -reálny.



Obr. 1.1.26 Modelovaná prognóza pre reálny, pesimistický a optimistický scenár vývoja obyvateľstva.

Z tohto dôvodu je možné predpokladať, že počet obyvateľov bude pravdepodobne klesať aj vzhľadom na celkové prognózy vývoja demografie na Slovensku. Teoreticky zostáva možnosť, že ak by mesto vytvorilo vhodné podmienky, dokázalo by prilákať aj nových obyvateľov, ktorí by sa sem prisťahovali. Z pohľadu prirodzeného prírastku však nemožno predpokladať vysoký nárast obyvateľstva na takej úrovni ako tomu bolo napr. v 80-tych rokoch minulého storočia. Hlavné trendy známe z demografických prognóz<sup>34</sup>, ktoré na Slovensku existujú do roku 2060, hovoria o znižovaní počtu a prírastku obyvateľov a intenzívnom starnutí obyvateľstva.

V prípade okresu Banská bystrica sú podľa PUM BBSK prognózované skupiny obyvateľstva nasledovne:

Tabuľka 1.1.6 Prognóza podielu obyvateľstva v okrese Banská Bystrica pre rok 2027

2027						
vek	muži	ženy	spolu	muži %	ženy %	spolu %
0-14	7 382	7 044	14 426	14,16	12,30	13,19
15-44	18 061	17 757	35 818	34,65	31,01	32,75
45-64	16 074	16 803	32 877	30,84	29,34	30,06
65+	10 602	15 661	26 263	20,34	27,35	24,01
Spolu	52 119	57 265	109 384	100,0	100,0	100,0

Tabuľka 1.1.7 Prognóza podielu obyvateľstva v okrese Banská Bystrica pre rok 2032

2032						
vek	muži	ženy	spolu	muži %	ženy %	spolu %
0-14	6 663	6 353	13 016	12,97	11,26	12,07
15-44	16 468	16 062	32 530	32,06	28,46	30,18
45-64	16 590	17 104	33 694	32,30	30,31	31,26
65+	11 638	16 918	28 556	22,66	29,98	26,49
Spolu	51 359	56 437	107 796	100,0	100,0	100,0

Tabuľka 1.1.8 Prognóza podielu obyvateľstva v okrese Banská Bystrica pre rok 2042

2042						
vek	muži	ženy	spolu	muži %	ženy %	spolu %
0-14	5 940	5 682	11 622	10,30	10,30	11,13%
15-44	15 120	14 631	29 751	26,52	26,52	28,50%
45-64	15 233	15 896	31 129	28,82	28,82	29,82%
65+	12 953	18 952	31 905	34,36	34,36	30,56%
Spolu	49 246	55 161	104 407	100,0	100,0	100,0

<sup>3</sup> <https://ssad.statistics.sk/SSaD/index.php/aky-moze-byt-dlhodoby-demograficky-vyvoj-na-slovensku/>

<sup>4</sup> Šprocha - Vaňo – Bleha-Buček: Perspektívy, riziká a výzvy demografického vývoja najväčších miest Slovenska, 2017, Infostat



Tabuľka 1.1.9 Prognóza podielu obyvateľstva v okrese Banská Bystrica pre rok 2052

2052						
vek	muži	ženy	spolu	muži %	ženy %	spolu %
0-14	5 070	4 885	9 955	11,45	9,74	10,54
15-44	13 541	12 937	26 478	30,59	25,79	28,04
45-64	14 440	14 967	29 407	32,62	29,84	31,15
65+	11 212	17 365	28 577	25,33	34,62	30,27
Spolu	44 263	50 154	94 417	100,0	100,0	100,0

### 1.1.5.2. Prognóza pracovných príležitostí k potenciálu územia

V súčasnosti je pre okres Banská Bystrica voľných vyše 600<sup>5</sup> pracovných miest, z pohľadu budúceho vývoja potenciál závisí od štruktúry odvetví, ktoré sa v danom území vyskytujú alebo budú vyskytovať. Niektoré profesia umožňujú aj prácu z domu, tzv. homeoffice, takže nie je nutná každodenná dochádzka do zamestnania. Potenciál pracovných príležitostí v riešenom území sa vzhľadom k vývoji nezamestnanosti pohybuje na úrovni 40 000 - 50 000 miest, pričom sa počíta, že len v Banskej Bystrici bolo v roku 2021 približne 38 000 ekonomicky aktívnych osôb definovaných ako 51 % z celkovej populácie. Vzhľadom na atraktivitu územia sa tento potenciál bude držať aj vzhľadom k potenciálnemu rozvoju riešeného územia. Okrem mesta Banská Bystrica môže atraktívne územie predstavovať aj obce so súčasnou vysokou ponukou pracovných miest za predpokladu, že sa tento trend udrží aj do budúcnosti.

Vo výhľade môžeme hovoriť o prognóze potenciálnych rozvojových lokalít, ako napr. priemyselný park, centrom mesta a ďalších, s ktorými sa počíta v rámci UPN. Potenciál je aj v rozvoji pracovných miest cestovného ruchu. V rámci priemyselných odvetví je v regióne najviac zastúpená výroba kovov a kovových výrobkov, výroba ostatných nekovových minerálnych výrobkov, výroba potravín a nápojov a výroba strojov a zariadení inde nezarađených.

<sup>5</sup> pracovný portál profesia.sk

## 1.2. Údaje o doprave

### 1.3. Organizácia dopravy

Organizácia hlavných druhov dopravy v riešenom území je rozdelená na:

- Cestnú dopravu (individuálnu automobilovú dopravu, nákladnú dopravu).
- Verejnú osobnú dopravu (MHD, prímestskú autobusovú dopravu, železničnú osobnú dopravu).
- Nemotorovú dopravu (pešiu, cyklistickú a inú).

#### 1.3.1. Organizácia cestnej dopravy

##### 1.3.1.1. Cesty

Organizácia dopravy ciest vo FÚ mesta Banská Bystrica spadá pod kompetencie viacerých inštitúcií ako:

- Mesto Banská Bystrica,
- Národná diaľničná spoločnosť R1- prenesené kompetencie na GRANVIA,
- Slovenská správa ciest,
- Banskobystrická regionálna správa ciest,
- Súkromní vlastníci,
- Obce.

##### 1.3.1.2. Organizovanie systému

Správcovia cestnej siete okrem mestských komunikácií v riešenom území sú členení podľa typu cestnej infraštruktúry, pozri Obr. 1.3.1.

SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST, MILETIČOVA 19, 828 19 BRATISLAVA

ODBOR 2100 - CESTNÁ DATABANKA

**SPRÁVA DIAĽNIC A CIEST**



ÚZEMNÉ ČLENENIE: SR/KRAJE

STAV CESTNEJ SIETE K: 01.01.2022

KRAJ	DIAĽNICE/ D	DIAĽNICE / R	CESTY I. TRIEDY	CESTY II. TRIEDY	CESTY III. TRIEDY
BANSKOBYSŤRICKÝ KRAJ		NDS, a.s.: SSÚR NOVÁ BAŇA, SSÚR ZVOLEN	NDS, a.s.: SSÚR ZVOLEN	BANSKOBYSŤRICKÝ SK: RSC BANSKÁ BYSTRICA, RSC LUČENEC, RSC RIMAVSKÁ SOBOTA, RSC ŽIAR NAD HRONOM	BANSKOBYSŤRICKÝ SK: RSC BANSKÁ BYSTRICA, RSC LUČENEC, RSC RIMAVSKÁ SOBOTA, RSC ŽIAR NAD HRONOM NITRIANSKY SK: RSÚC NR -LEVICE
		GRANVIA	SSC: IVSC BANSKÁ BYSTRICA		

Obr. 1.3.1 Správa diaľnic a ciest I-III.triedy, zdroj: CDB SSC

V meste Banská Bystrica je približne 405 km pozemných komunikácií. Okrem nich sú aj súkromné alebo účelové komunikácie, ktoré nie sú zahrnuté v štatistike mesta.

Slovenská správa ciest má na starosti údržbu a správu ciest I. triedy.

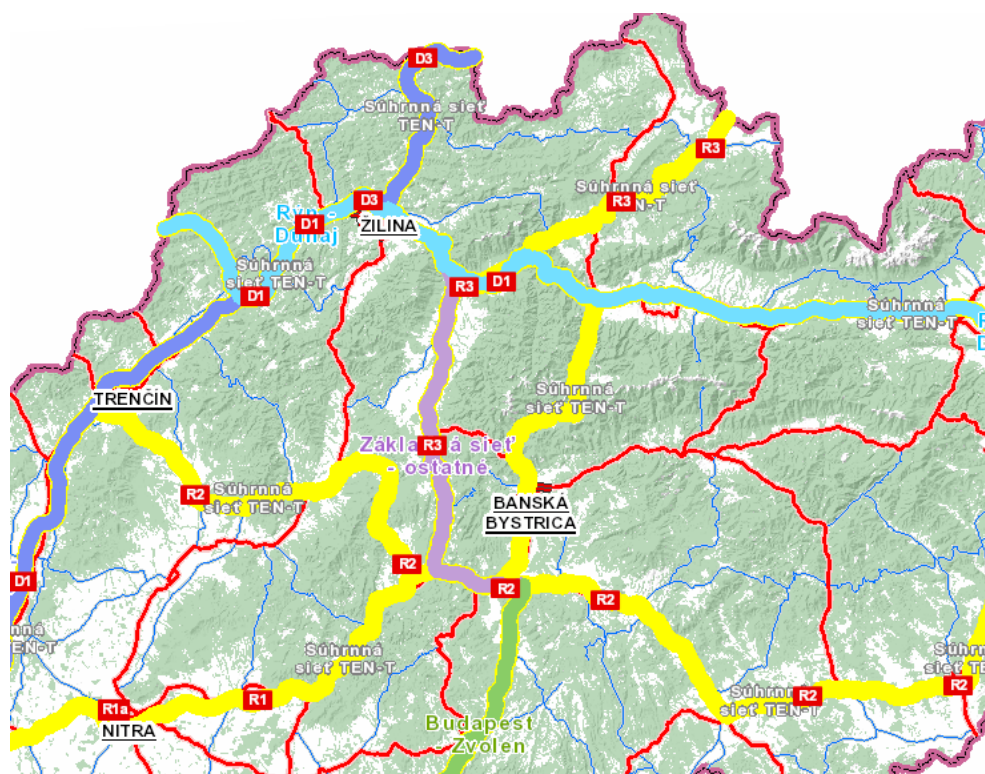
Banskobystrická regionálna správa ciest, a.s. bola založená na základe uznesenia Zastupiteľstva BBSK č. 204/2007 zo dňa 21.06.2007 za účelom správy a údržby ciest II. a III. triedy v dĺžke 2556 km a 1107 mostných objektov vo vlastníctve Banskobystrického samosprávneho kraja a investičnej činnosti na týchto cestách.

R1 Trnava - Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica – Ružomberok

R1-Severný obchvat

Severný obchvat mesta Banská Bystrica organizačne zastrešuje projekt PR1BINA<sup>6</sup>. Je projektom verejno-súkromného partnerstva (Public Private Partnership). Projekt spočíva v zabezpečení financovania, naprojektovania, výstavby, prevádzkovania a údržby rýchlostnej cesty s dvakrát dvomi jazdnými pruhmi. Projekt realizuje konzorcium **GRANVIA, a.s.**, pozostávajúce zo spoločností VINCI Concessions a Meridiam. Ak výherca výberového konania spoločnosť uzatvorila Koncesnú zmluvu so Slovenskou republikou zastúpenou Ministerstvom dopravy a Výstavby SR **23. marca 2009**. Úsek **Banská Bystrica – severný obchvat bol otvorený** 27. júla 2012 a má dĺžku 5,7 km. Koncesionárom je spoločnosť Granvia, a.s., Europeum Business Center – blok A, Suché mýto 1, 811 03 Bratislava. Nezávislý dozor projektu R1 PR1BINA vykonáva spoločnosť SGS spol. s r.o.

Cez riešené územie prechádzajú aj medzinárodné ťahy siete TEN-T, Obr. 1.3.2.



Obr. 1.3.2 Medzinárodná sieť TEN-T a riešené územie, zdroj: ssc.sk

- **Badín** - Z hľadiska nadradenej dopravnej infraštruktúry je katastrálnym územím obce Badín vedená rýchlostná cesta R1 Zvolen, Stráže – Banská Bystrica, avšak uvedená komunikácia nezabezpečuje priamo obsluhu obce, vedená je obchvatom. Obec sa na uvedenú komunikáciu napája prostredníctvom mimoúrovňovej križovatky. Katastrálnym územím obce je tiež vedená cesta I. triedy I/69 (Kováčová – Sliach – Vlkanová), ktorá je súbežná s trasou rýchlostnej cesty R1. Obec Badín je na cestu I/69 napojená prostredníctvom cesty III. triedy III/2415 (Banská Bystrica – Badín – križovatka s cestou

<sup>6</sup> <https://pr1bina.sk/sk/koncesia-a-prevadzka/>

I/66), ktorú je možné kategorizovať ako zbernú komunikáciu. Základnú komunikačnú sieť obce Badín tvorí **cesta tretej triedy III/2415** (Banská Bystrica - Rakytovce – Badín), ktorá plní funkciu miestnej zbernej komunikácie. Na zbernú komunikáciu sa napája miestna obslužná komunikácia C2 v trase ulíc SNP, Banská a Laurínska. Miestna komunikácia je premenlivej šírky s úpravou s krajnicami bez obrubníkov. Komunikačnú sieť obce dopĺňa systém obslužných komunikácií C3 a upokojených ulíc D1.

- **Dolný Harmanec** - Základný komunikačný systém obce predstavuje **cesta prvej triedy I/14**. Celková sieť štátnych komunikácií predstavuje cca. 2 km. Miestne a účelové komunikácie tvoria doplňujúcu dopravnú sieť v obci Dolný aj Horný Harmanec. V obciach je vybudovaných cca. 1 km miestnych komunikácií. V celom rozsahu sa pripájajú na hlavnú dopravnú os a svojím charakterom obslužných komunikácií zabezpečujú spolu s upokojenými ulicami prístup takmer ku všetkým jestvujúcim objektom a železničnej stanici.
- **Harmanec** - Základný komunikačný systém obce predstavuje **cesta prvej triedy I/14**. Miestne a účelové komunikácie tvoria doplňujúcu dopravnú sieť.
- **Horné Pršany** - Prípojnú dopravnú sieť obce na nadradenú komunikačnú sieť a súčasne základnú kostru obce Horné Pršany predstavuje **cesta III. triedy III/2416**, ktorá vedie z Banskej Bystrice z mestskej časti Radvaň, pokračuje cez Pršiansku terasu priamo do obce. Na dopravnú kostru obce je napojená sieť miestnych komunikácií, ktoré vytvárajú základný, dopravný, urbanistický raster obce. Dĺžka miestnych komunikácií predstavuje 1,689 km z toho bezprašné 1,5 km, obec má vybudovaný jeden prístupový chodník do areálu cintorína.
- **Hronsek** - Vonkajšia automobilová doprava je v súčasnej dobe realizovaná po **este tretej triedy III/2413** (Veľká Lúka – Hronsek – Vlkanová), ktorá priamo prechádza obcou a súčasne tvorí základ komunikačného systému obce. Na uvedené komunikáciu sú napojené miestne komunikácie, ktoré zabezpečujú obsluhu územia obce. Významnou miestnou komunikáciou je ulica Záhumnie, definovaná ako miestna obslužná komunikácia, zaradená do funkčnej triedy C3 kategórie MOU 5,5/30, pričom ide dvojpruhovú obojsmernú miestnu komunikáciu.
- **Kordíky** - Základnú komunikačnú sieť obce Kordíky ako aj súčasne dopravné napojenie na nadradenú komunikačnú sieť tvorí **cesta druhej triedy II/578** (Banská Bystrica - Kordíky). Uvedená komunikácia je v obci ukončená. Komunikačná sieť tvorená miestnymi komunikáciami je priamo napojená na cestu II/578 pomocou okružnej miestnej komunikácie, na ktorú sa napájajú kratšie úseky komunikácií nižších funkčných tried (slepé ulice). Ďalšie miestne komunikácie sú vedené do lokality novej bytovej výstavby severne od obce.
- **Králiky** - Z hľadiska cestnej dopravy je väzba obce na nadradený systém cestnej dopravy (cestu II/578) priamo umožnené prostredníctvom **cesty tretej triedy III/2434**, ktorá zároveň tvorí základnú kostru komunikačnej siete obce. Na túto dopravnú kostru je napojená sieť miestnych komunikácií, ktoré vytvárajú základný, dopravný, urbanistický raster obce, pričom ich dĺžka je na úrovni 6 km.
- **Kynceľová** - Dopravná sieť obce Kynceľová vhodne nadväzuje na základnú komunikačnú sieť (ZAKOS) mesta Banská Bystrica. Na nadradenú mestskú zbernú komunikáciu tzv. "vonkajší okruh", ktorý tvorí cesta tretej triedy III/2432 sa napája

prostredníctvom miestnej zbernej komunikácia - cesty III. triedy III/2419. Komunikačnú sieť obce Kynceľová v súčasnosti tvoria cesty tretej triedy – **cesta III/2419** (Kynceľová – Nemce) definovaná vo funkčnej triede B2, ktorá je dopravnou aj urbanistickou osou obce Kynceľová. Tiež miestna komunikácia Senica – Sásová (III/2432) funkčnej triedy B2, ktorá je súčasťou tzv. vonkajšieho mestského okruhu Banskej Bystrice a ostatné obslužné prístupové komunikácie, ktoré sú ukončené slepo a majú charakter komunikácii triedy C2, C3.

- **Malachov** - Z hľadiska širších vzťahov je obec Malachov napojená na nadradený komunikačný systém prostredníctvom cesty III. triedy (III/2415) z Poľnej ulice. Prístup do obce je možný aj zo Sládkovičovej ulice, cestou III. triedy (III/2415) do obce Horné Pršany a prepojovacou obslužnou komunikáciou na konci zastavaného územia obce Malachov. Základnú komunikačnú sieť obce Malachov tvorí **miestna zberná komunikácia funkčnej triedy B3**, ktorá prechádza celou obcou, je predĺžením Poľnej ulice, prostredníctvom ktorej sa napája na Poľnú ulicu priamo v meste Banská Bystrica. Na túto dopravnú kostru je napojená sieť miestnych komunikácií, ktoré vytvárajú základný, dopravný, urbanistický raster obce. Celková dĺžka miestnych komunikácií je na úrovni 3 km, pričom v obci nie sú vybudované chodníky pre peších.
- **Nemce** - Cestnú sieť v k. ú. možno rozdeliť podľa charakteru na cesty III. triedy a sieť miestnych komunikácií vo vlastníctve obce. **Cesta tretej triedy III/2419** tvorí hlavnú komunikačnú os obce a je trasovaná intravilánom obce. Z jej telesa je zabezpečovaná zberná i obslužná funkcia komunikácie. Sieť miestnych komunikácií obce má charakter prístupových obslužných komunikácií napojených na hlavnú komunikačnú os (III/2419). Dĺžka miestnych komunikácií predstavuje 2812 m.
- **Riečka** - Základnú komunikačnú os obce tvorí **cesta tretej triedy III/2433**, ktorá zároveň zabezpečuje napojenie obce na nadradenú dopravnú infraštruktúru. Na uvedenú os je napojená sieť miestnych komunikácií, ktoré majú obslužnú a prístupovú funkciu.
- **Selce** - Cestná sieť v okolí obce je podľa charakteru delená na štátne cesty a miestne komunikácie, ktoré obhospodaruje a spravuje Obecný úrad Selce. Základná dopravná obslužnosť obce je zabezpečená prostredníctvom **cesty tretej triedy III/2418**, ktorá súčasne tvorí aj hlavnú komunikačnú os. Celková dĺžka miestnych komunikácií v obci je cca 13 km, z toho 12 km komunikácií je spevnených, bezprašných. V obci sú vybudované chodníky v celkovej dĺžke cca 5,1 km.
- **Slovenská Ľupča** - Z pohľadu nadradenej dopravnej infraštruktúry je katastrálnym územím obce vedená cesta prvej triedy I/66. Základná komunikačná sieť obce je tvorená **cestou tretej triedy III/ 2427**, ktorá plní funkciu miestnej zbernej komunikácie funkčnej triedy B2 kategórie MZ 8,5/40 a **cestou III/2425** miestnou zbernou komunikáciou funkčnej triedy B3 kategórie MZ 8,5/40. Na uvedené komunikácie sú napojené miestne obslužné upokojené komunikácie funkčných tried C2, C3, D1.
- **Tajov** - Základnú komunikačnú kostru obce tvorí **cesta druhej triedy II/578**, na ktorú je napojená sieť miestnych komunikácií. Miestne komunikácie v celkovej dĺžke 3,5 km vytvárajú základný, dopravný a urbanistický raster obce.
- **Špania Dolina** - Základnú komunikačnú kostru obce tvorí **cesta tretej triedy III/2410**, prostredníctvom ktorej je obec napojená na nadradenú dopravnú infraštruktúru. Na uvedenú komunikáciu sa napája sieť miestnych obslužných komunikácií.

- **Vlkanová** - Obec je na komunikačnú sieť napojená prostredníctvom cesty tretej triedy III/2413, ktorá umožňuje dopravné prepojenie s celomestským dopravným systémom buď cestou č.I/69, alebo cestou I/66, ktorá v tomto úseku spĺňa funkciu rýchlostnej komunikácie. Na túto nadradenú cestnú sieť sa v zastavanom území Vlkanová úrovňovo napájajú miestne komunikácie základnej komunikačnej siete. Základnú os komunikačného systému v riešenom území tvorí **cesta tretej triedy III/2413**, ktorá okrem zbernej funkcie plní aj funkciu obsluhy územia. Komunikačnú sieť dopĺňajú komunikácie obslužné. Celková dĺžka komunikácií je cca. 5,5 km vo všetkých častiach obce.

#### **1.3.1.3. Kontrola vyhodnocovanie dodávateľov.**

V prípade cestných komunikácií ich správcovia, mesto a príslušné obce kontrolujú svojich dodávateľov na základe platných legislatívnych zákonov.

#### **1.3.1.4. Financovanie.**

Financovanie ciest je realizované z rozpočtov mesta a obcí ako aj súkromných spoločností, alebo spoločností, ktorých zriaďovateľom je štát, samosprávny kraj, prípadne súkromné spoločnosti. Financovanie v oblasti dopravy sa realizuje na základe výdavkov a príjmov. Kde hlavné príjmy pozostávajú z príjmov zo štátneho rozpočtu, ktoré mestá a obce dostávajú od štátu. Opatrenia v oblasti údržby a budovania pozemných komunikácií, chodníkov, cyklotrás ako aj MHD je financovaná z rozpočtu mesta. Okrem toho môže mesto využívať aj iné zdroje, ktoré mu pomôžu rozvíjať dopravný systém (napr. Eurofondy, IROP a pod.).

##### **1.3.1.4.1. Príjmy**

###### **Pre cesty**

Samotné príjmy pre cestnú sieť pochádzajú z viaczdrojového financovania a líšia sa vzhľadom na úroveň zodpovednosti a správu. Väčšina príjmov pochádza zo štátneho rozpočtu, ktorý sa potom prerozdeľuje vyšším územným celkom, obciam ako aj ďalším zriadením organizáciám, ktoré pôsobia v oblasti cestnej infraštruktúry.

###### **Mýto**

Na národnej úrovni je výber mýta definovaný Vyhláškou č. 228/2020 Z. z. Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, ciest I. triedy a ciest II. triedy s výberom mýta.

Mýto sa v okrese Banská Bystrica vyberá na pozemných komunikáciách v dĺžke cca. 52,140 km (stav apríl 2022). V riešenom území je to konkrétne na úseku :

R0 1-031 Sielnica R1, III/2448 Banská Bystrica-juh R1, I/69 7,967km

<sup>7</sup> <https://www.epi.sk/zz/2020-228#p1>



Obr. 1.3.3 Spoplatnené úseky mýtom (hore) a diaľničnou značkou (dole) v riešenom území,

Zdroj: CDB SSC

Úhrada spoplatnenie vozidiel do 3,5 sa realizuje iba na vybraných úsekoch rýchlostnej cesty.

Tabuľka 1.3.1 Prehľad príjmov Mesta Banská Bystrica "za cestnú infraštruktúru" za obdobie rokov 2020 a 2021

Typ poplatku/príjmu	Rok 2020	Rok 2021
Daň za užívanie verejného priestranstva - trvalé parkovanie vozidla	480 523,80	526 309,50
Daň za užívanie verejného priestranstva pri podujatiach	1 878,00	867,50
Daň z užívanie verejného priestranstva (VOK, lešenie)	12 398,40	19 195,13
Nájom vybraných úsekov miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel (EEI)	287 223,46	265 985,43
<b>SPOLU</b>	<b>782 023,66</b>	<b>812 357,56</b>

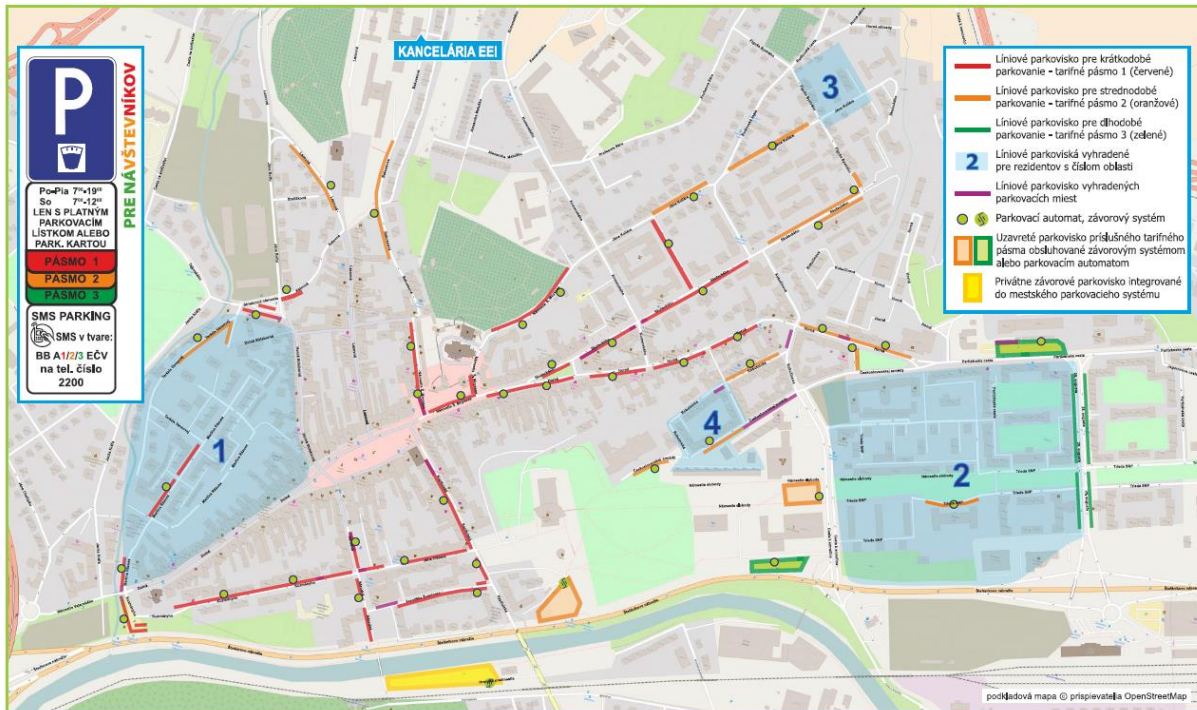
Zdroj: mesto Banská Bystrica

### **Parkovacie poplatky:**

Ďalšie príjmy reprezentujú oblasti napr. daň za užívanie verejného priestranstva ako aj prenájom vybraných úsekov spoločnosti EEI (parkovacie miesta) na základe samostatnej zmluvy.

### **Regulácia parkovania:**

Súčasný stav parkovania v meste Banská Bystrica je charakteristický tým, že regulované zónové parkovanie je iba v rámci centra mesta. Za reguláciu a prevádzku tohto územia je zodpovedná spoločnosť EEI. Územie je rozdelené do 3 pásiem I,II,III, Obr. 1.3.4.



Obr. 1.3.4 Regulované parkovanie na vybraných uliciach v Banskej Bystrici, zdroj: EEI

V rámci riešeného územia si môžu, či už obyvatelia zaplatiť za rezidentskú kartu alebo vyhradiť parkovacie miesto (obyvateľ, podnikateľ).

Z pohľadu regulácie parkovania môžeme nájsť:

- Vyhradené parkovacie miesta pre obyvateľov, ŤZP
- Vyhradené miesta v zástavbách zväčša obytných domov
- Parkoviská s obmedzením vstupu (rampou) na súkromných pozemkoch

Krátkodobé parkovanie je možné platiť mobilným telefónom. Cena:

- rezidentskej karty pre FO je 5 Eur,
- rezidentskej karty pre PO je 200 Eur,
- parkovacia karta neprenosná 500 Eur
- parkovacia karta prenosná 835 Eur
- parkovacia karta zľavnená 35 Eur
- vyhradzovacia parkovacia karta 1 245 Eur



Okrem toho môže občan požiadať o vyhradené parkovacie miesto, pričom sa rozlišuje:

- **Daňovník – fyzická osoba** môže požiadať o vyhradenie jedného parkovacieho miesta viazaného k miestu jeho trvalého pobytu a k vozidlu vo vlastníctve, resp. v užívaní žiadateľa. V žiadosti o vyhradenie parkovacieho miesta musí minimálne uviesť meno a priezvisko, adresu trvalého pobytu a rodné číslo daňovníka, miesto vyhradenia parkovacieho miesta bezprostredne súvisiaceho s miestom trvalého pobytu – ulica, pred alebo pri akom popisnom čísle objektu a maximálne dve evidenčné čísla vozidla, ktoré budú na dodatkovej tabuľke pre vyhradené parkovanie.
- **Daňovník – fyzická osoba, ktorá je splnomocnená užívať vozidlo právnickej osoby alebo fyzickej osoby – podnikateľa** môže požiadať o vyhradenie jedného parkovacieho miesta viazaného k miestu jeho trvalého pobytu a k vozidlu vo vlastníctve PO, resp. v užívaní PO. V žiadosti o vyhradenie parkovacieho miesta musí minimálne uviesť meno a priezvisko, adresu trvalého pobytu a rodné číslo daňovníka, miesto vyhradenia parkovacieho miesta bezprostredne súvisiaceho s miestom trvalého pobytu – ulica, pred alebo pri akom popisnom čísle objektu a maximálne dve evidenčné čísla vozidla, ktoré budú na dodatkovej tabuľke pre vyhradené parkovanie.

Pričom správne poplatky sú:

- Daňovník – fyzická osoba: **1,20 €/deň**
- Daňovník – fyzická osoba, ktorá je splnomocnená užívať vozidlo právnickej osoby alebo fyzickej osoby - podnikateľa: **1,80 €/deň**

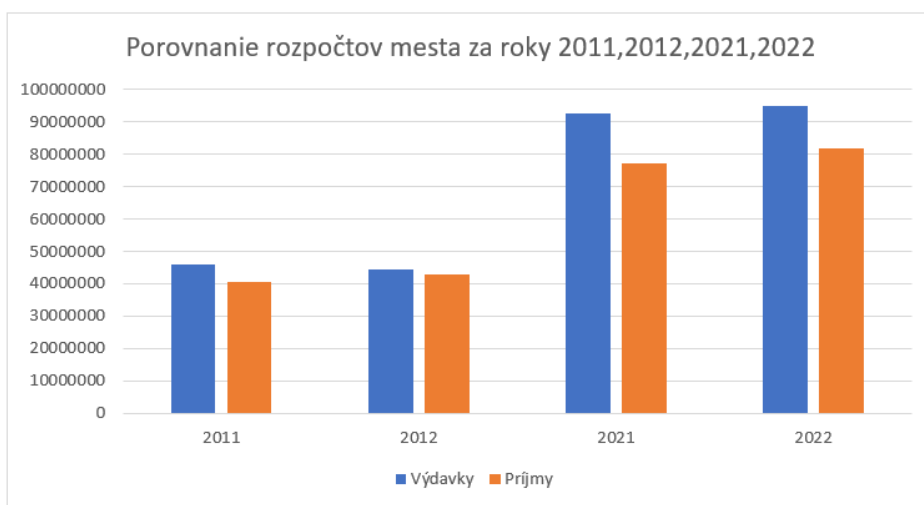
Doposiaľ platí zmluva medzi EEI a mestskou spoločnosťou MBB a.s., spolu so zmluvným vzťahom s mestom o nájme parkovacích miest a výbere parkovného na území Banskej Bystrice s účinnosťou do roku 2025. Tá sa časom ukázala ako nevýhodná pre mesto, keďže príjem z výberu parkovného vzrástol z cca 300 na 600 tisíc eur, z čoho išlo pre MBB. a.s. okolo 200 tisíc eur (z toho mesto dostalo cca 40 tisíc eur).

Výnos z prenájmu je pre mesto Banská Bystrica zmluvne stanovený vo výške 65 %. Odplata nájomcu za prevádzku parkovacích miest je 35 % zo sumy ročného výberu parkovného bez DPH.

#### ***1.3.1.4.2. Výdavky***

Výdavky na dopravu predstavujú významnú položku v rámci samotného rozpočtu mesta. Po vzdelávaní ide o druhú najväčšiu položku z pohľadu výdavkov rozpočtu.

Pre mesto Banská Bystrica je charakteristické, že od roku 2011 vzrástli výdavky na dopravu. Napríklad za uplynulé roky bolo financovanie dopravy realizované v nasledovnom objeme financií, Obr. 1.3.5.



Obr. Porovnanie rozpočtov mesta za roky 2011,2012,2021,2022, zdroj: rozpočty mesta Banská Bystrica

Obr. 1.3.5 Porovnanie rozpočtov mesta za roky 2011, 2012, 2021, 2022

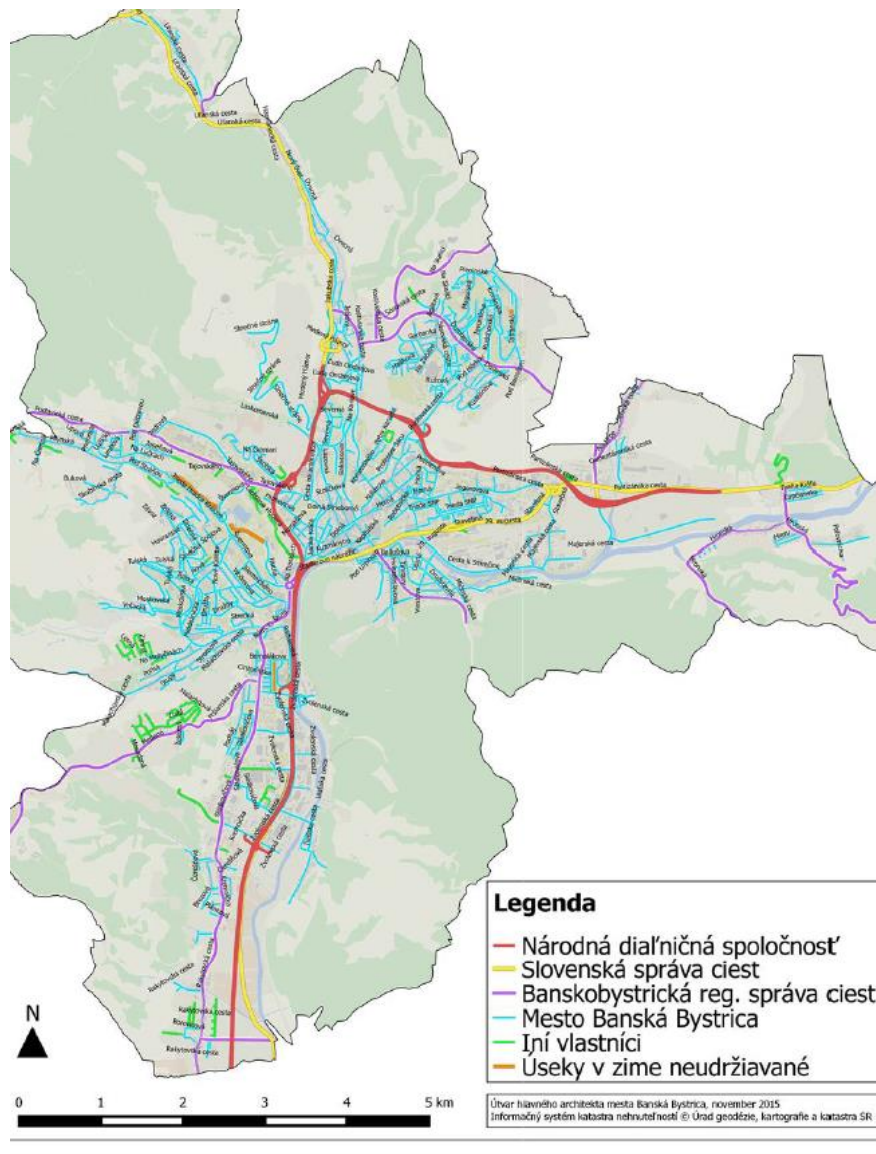
Zdroj: rozpočty mesta Banská Bystrica

Tabuľka 1.3.2 Porovnanie výdavkov a príjmov v rozpočtoch mesta pre roky 2011 ,2012, 2021, 2022, zdroj: mesto Banská Bystrica.

<b>Rozpočet</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Výdavky	45 970 087	44 383 652	92 746 626	95 063 201
Príjmy	40 649 768	42 707 017	77 376 091	81 650 625

### 1.3.1.4.2.1. Údržba

Pozemné komunikácie udržívajú a spravujú rôzni správcovia, Obr. 1.3.6.



Obr. 1.3.6 Správcovia jednotlivých komunikácií, zdroj: mesto Banská Bystrica

V oblasti správy a údržby miestnych komunikácií sa výdavky rozdeľujú podľa letnej a zimnej údržby. Výdavky na letnú údržbu znázorňuje Tabuľka 1.3.3. V rámci čistených a kropených komunikácií ide o 172,5 km ciest. V prípade chodníkov sa jedná o plochu 477 000 m<sup>2</sup>.

Tabuľka 1.3.3 Výdavky letná údržba miestnych komunikácií , zdroj: rozpočet mesta Banská Bystrica

Ekonomická klasifikácia		Skutočnosť 2019	Skutočnosť 2020	Schválený 2021	Očakávaná skut. 2021	Rozpočet 2022	Rozpočet 2023	Rozpočet 2024
600	Bežné výdavky	1 928 385	2 159 832	2 646 250	2 674 250	2 633 250	2 633 250	2 633 250
<b>Prvok 7.3.1: Letná údržba komunikácií</b>								
Ekonomická klasifikácia		Skutočnosť 2019	Skutočnosť 2020	Schválený 2021	Očakávaná skut. 2021	Rozpočet 2022	Rozpočet 2023	Rozpočet 2024
600	Bežné výdavky	644 367	637 125	720 000	748 000	745 000	745 000	745 000

Zodpovednosť:	<b>Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí</b>						
Cieľ	<b>Zabezpečiť letnú údržbu komunikácií</b>						
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Dĺžka kropených a zametaných komunikácií v km</b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota	172,5	172,5	172,5	172,5	172,5	172,5	
Skutočná hodnota	172,5	172,5	172,5				
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Ručné čistenie komunikácií v km<sup>2</sup></b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota	16,5	0	0	0	0	0	
Skutočná hodnota	17,3	0	0				
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Plocha kropených a zametaných chodníkov v m<sup>2</sup></b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota		477 000	477 000	477 000	477 000	477 000	
Skutočná hodnota		477 000	477 000				
Cieľ	<b>Zabezpečiť čistenie uličných vpustí</b>						
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Počet vyčistených a opravených vpustí za rok</b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota	400	800	800	800	800	800	
Skutočná hodnota	327	316	272				

Čistenie komunikácií prebieha v piatich rajónoch Mesta cca v 2-týždňových intervaloch, v závislosti od poveternostných podmienok. Čistenie chodníkov je rozdelené do 6 rajónov v 3 poradiach dôležitosti. Vykonáva sa v zmysle spracovaného Harmonogramu letnej údržby chodníkov v meste Banská Bystrica. Čistenie uličných vpustí, pretlak potrubí dažďových kanalizácií a výškové úpravy šácht sa realizujú na základe podnetov občanov, poslancov a na základe vlastných kontrol.

## Zimná údržba

Výdavky na zimnú údržbu sú znázornené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 1.3.4 Výdavky zimná údržba komunikácií, zdroj: rozpočet mesta Banská Bystrica

Ekonomická klasifikácia		Skutočnosť 2019	Skutočnosť 2020	Schválený 2021	Očakávaná skut. 2021	Rozpočet 2022	Rozpočet 2023	Rozpočet 2024
600	Bežné výdavky	1 284 018	1 522 708	1 924 750	1 924 750	1 884 750	1 884 750	1 284 018

Zimná údržba komunikácií má vyčlenené výdavky na úrovni cca. 1,8 mil. Eur, čo je násobne oproti rokom 2011 (737 000 Eur), 2012 ( 790 000 Eur).

Údržba pozemných komunikácií v meste sa realizuje podľa Operačného plánu zimnej údržby miestnych komunikácií (cca.170 km) a chodníkov (plocha 477 000 m<sup>2</sup>), ktorý sa spracúva pre každý rok. Intravilán mesta Banská Bystrica je rozdelený do 5 rajónov. Miestne cesty sú rozdelené podľa poradia dôležitosti a kritérií s prihliadnutím na potreby dopravy a zásobovania obyvateľstva, zabezpečenie zdravotnej a požiarnej služby do troch stupňov.

Tabuľka 1.3.5 Plánované operácie počas zimnej údržby miestnych komunikácií , zdroj: rozpočet mesta Banská Bystrica

Zodpovednosť:	<b>Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí</b>						
Cieľ	<b>Zabezpečiť zjazdnosť komunikácií v zimnom období</b>						
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Dĺžka MK v km, na ktorých je vykonávaná zimná údržba (odhŕňaných a posýpaných)</b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota	170	163,2	163,2	170	170	170	
Skutočná hodnota	172,5	172,5	163,2				
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Plocha chodníkov v m<sup>2</sup>, na ktorých je vykonávaná zimná údržba (odhŕňaných a posýpaných)</b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota		477 000	477 000	477 000	477 000	477 000	
Skutočná hodnota		477 000	477 000				
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Počet dní, počas ktorých sa zabezpečuje zimná pohotovosť pre zabezpečenie zimnej údržby v dňoch</b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota	137	0	0	0	0	0	
Skutočná hodnota	137	0	0				
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Ručné čistenie komunikácií v km<sup>2</sup></b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota	10	0	0	0	0	0	
Skutočná hodnota	9,8	0	0				
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Strojné čistenie chodníkov v m<sup>2</sup></b>					

*pokračovanie Tabuľka 1.3.5*

Rok	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Plánovaná hodnota	160 000	0	0	0	0	0	
Skutočná hodnota	160 000	0	0				

Obdobie zimnej údržby miestnych komunikácií začína spravidla 15.11. a končí 31.03. nasledujúceho kalendárneho roka. Počet dní závisí od aktuálnych poveternostných podmienok, pohotovostná služba je zabezpečovaná len s písomným súhlasom správcu MK mimo uvedené obdobie v zmysle Operačného plánu zimnej údržby MK a chodníkov na území mesta Banská Bystrica.

Oproti rokom 2011 a 2012 ide o navýšenie 2011 (552 626 Eur) a 2012 ( 480 000 Eur). Letná údržba a čistenie pozemných komunikácií sa realizuje v 5-tich oblastiach (rajónoch) v približne každé dva týždne. Chodníky sú rozdelené do 6 oblastí (rajónov), pričom sú stanovené 3 poradia dôležitosti. Táto údržba sa realizuje podľa Harmonogramu letnej údržby chodníkov v meste Banská Bystrica. Okrem toho sa realizuje na základe kontroly mesta, podnetov a aktuálneho stavu aj čistenie uličných vpustí, pretlak potrubí dažďových kanalizácií a výškové úpravy šácht.

Rámcovo sú rozdelené takto:

### **I. poradie dôležitosti**

Prejazdné úseky ciest I., II. a III. triedy, zberné miestne cesty, cesty s hromadnou dopravou, prístupové cesty k zdravotníckym zariadeniam, trasy hasičských vozidiel a ďalšie významné cesty podľa miestnych podmienok.

### **II. poradie dôležitosti**

Zberné a obslužné cesty nezaraďované do I. poradia, prístupové cesty, ktoré majú význam pre zásobovanie, dopravu z priemyselných závodov apod.

### **III. poradie dôležitosti**

Prístupové a obslužné cesty, ktoré majú význam prevažne len pre dopravu súkromnými dopravnými prostriedkami.

### **Časové limity pre výkon ZÚ**

Limity sú stanovené v zmysle metodického pokynu, pričom časový limit pre začatie výkonov ZÚ na cestách zaradených v I. poradí dôležitosti je **30 minút** od doby zistenia zhoršenia stavu zjazdnosti ciest. Zjazdnosť na miestnych cestách II. poradia dôležitosti musí byť obnovená do **12** hodín a zjazdnosť na miestnych cestách III. poradia dôležitosti musí byť obnovená do **36** hodín.

V prípade mimoriadnych, pretrvávajúcich vytrvalých snehových zrážkach môže dôjsť k nedodržaniu časových limitov, platiacich pre cesty v II. a III. poradí dôležitosti.



Tabuľka 1.3.6 Plánované operácie počas zimnej údržby miestnych komunikácií: Výstavba a rekonštrukcia miestnych komunikácií; zdroj: rozpočet mesta Banská Bystrica

Ekonomická klasifikácia		Skutočnosť 2019	Skutočnosť 2020	Schválený 2021	Očakávaná skut. 2021	Rozpočet 2022	Rozpočet 2023	Rozpočet 2024
600	Bežné výdavky	1 987	1 540	32 533	151 221	60 531	60 531	60 531
700	Kapitálové výdavky	835 636	209 808	7 496 346	6 411 397	10 226 164	4 492 089	138 599
800	Finančné operácie	566 471	109 360	134 307	193 312	390 046	583 920	625 883

Tabuľka 1.3.7 Plánované operácie počas zimnej údržby miestnych komunikácií: Oprava miestnych komunikácií, zdroj: rozpočet mesta Banská Bystrica

Ekonomická klasifikácia		Skutočnosť 2019	Skutočnosť 2020	Schválený 2021	Očakávaná skut. 2021	Rozpočet 2022	Rozpočet 2023	Rozpočet 2024
600	Bežné výdavky	2 126 338	1 028 151	1 030 580	1 831 696	1 200 580	1 200 580	1 200 580
800	Finančné operácie	630 854	315 427	630 856	630 856	349 940	69 023	0

Tabuľka 1.3.8 Plánované operácie počas zimnej údržby miestnych komunikácií: Výdavky obcí na dopravu, zdroj: vlastné spracovanie z rozpočtov obcí

	Rozpočet			
	2021		2022	
	Výdavky (€)	Výdavky (€)	Výdavky (€)	Doprava (€)
Badín,	975 751,00	162 395,87	742 727,00	7 600,00
Dolný Harmanec	N/A	N/A	141 441,00	2 950,00
Harmanec,	983 300,00	6 000,00	803 500,00	6 000,00
Horné Pršany,	118 616,00	n/a	120 818,00	N/A
Hronsek	365 446,84	7 700,00	351 435,00	7 924,00
Kordíky	N/A	N/A	N/A	N/A
Králiky	245 227,00	31 972,00	245 227,00	31 972,00
Kynceľová	N/A	N/A	N/A	N/A
Malachov,	570 897,22	32 000,00	647 500,00	78 500,00
Nemce	688 160,08	21 852,29	458 862,00	27 200,00
Riečka	417 894,00	N/A	459 390,00	N/A
Selce,	1 503 529,00	27 640,00	1 566 167,00	28 841,00
Slovenská Ľupča,	3 838 743,00	28 000,00	4 191 773,00	36 400,00
Tajov,	320 546,61	1 428,00	319 515,00	4 100,00
Špania Dolina,	160 623,00	10 477,00	168 620,00	5 920,00
Vlkanová	1 278 588,00	35 500,00	1 489 204,00	57 500,00



### **Plán budovania a rekonštrukcie pre rok 2022:**

- Modernizácia cestnej dopravnej signalizácie križovatiek na ceste I/66 v Banskej Bystrici
- Parkoviská na Tatranskej ulici
- Parkovisko Starohorská
- Parkovisko Poľná
- Premostenie cez potok Bystrica, Jakub
- Rekonštrukcia mostných objektov Mládežnícka ul
- Vnútroblok Sitnianska I
- Vnútroblok Sitnianska II
- Vnútroblok Tulska
- Parčík pri Malej stanici
- Vybudovanie MMS v Radvani
- Upokojuvanie dopravy na Vajanského námestí – Podchod pre peších a cyklistov Hušták
- Upokojuvanie dopravy na Vajanského námestí – MK Na Troskách
- Mini okružná križovatka Tajovského
- Mestská cyklistická trasa Hušták – Kráľová, Vetva B
- MCT Hušták – Kráľová, Vetva A
- MCT Hušták Kráľová, Vetva C
- MCT Hušták – Senica
- MCT Námestie Ľ Štúra – Fončorda, Internátna, Tulska
- MCT Námestie slobody – Sásová
- Vybudovanie oddychovej zóny Tajovka – THK
- Rekonštrukcia povrchu a odvodnenia miestnej komunikácie Bakossova a Nám. Š. Moysesova – 7 540 m<sup>2</sup>
- Rekonštrukcia povrchu a odvodnenia miestnej komunikácie Lazovná a Jána Bottu – 12 950 m<sup>2</sup>
- Rekonštrukcia povrchu a odvodnenia miestnej komunikácie Tajovského, Janka Kráľa a zjazd z R1 na ul. Laskomerská – 9 064 m<sup>2</sup>
- Rekonštrukcia povrchu a odvodnenia miestnej komunikácie Bernolákova - 11 025 m<sup>2</sup>
- Rekonštrukcia povrchu a odvodnenia miestnej komunikácie Poľná - 4 985 m<sup>2</sup>
- Most Iliáš - cesty - 847 m<sup>2</sup>
- Premostenie Jakub – 117 m<sup>2</sup>
- MMS cesty a parkoviská – 2 815 m<sup>2</sup>
- Mini okružná križovatka Tajovského – 910 m<sup>2</sup>
- Parkoviská na území mesta BB – 224 m<sup>2</sup>
- Parkovisko Poľná – 502 m<sup>2</sup>

**Z pohľadu investícií sú investičné akcie mesta Banská Bystrica plánované čerpať z úverových rámcov:**

- *Fond dopravnej infraštruktúry 5 000 000 Eur*
- *Rekonštrukcia mostného objektu Mládežnícka ulica 300 000 Eur*
- *Parkovisko Poľná 133 050 Eur*
- *Miniokružná križovatka Tajovského 308 000 Eur*
- *Parkovisko Tatranská 441 961 Eur*
- *Rekonštrukcia MK – PD 111 725 Eur*
- *Riešenie havarijného stavu prístupových komunikácií Rudohorská 120 700 Eur*

✓ EŠIF projekty – projektové dokumentácie a spolufinancovanie: 528 219 Eur

**Ďalej je to:**

✓ Úver na financovanie EŠIF a ŠR projektov – preklopenie časového nesúladu do času prijatia refundácie a neoprávnené výdavky - navýšenie úverového rámca o: 1 500 000 Eur,

✓ úver na investičné akcie mesta: projektové dokumentácie, budovanie a rekonštrukciu v objeme – navýšenie rámca o: 957 150 Eur,

Jednotlivé ukazovatele opravy miestnych komunikácií uvádza Tabuľka 1.3.9.

Tabuľka 1.3.9 Plánované operácie počas zimnej údržby miestnych komunikácií: Ukazovatele opravy miestnych komunikácií, zdroj: mesto Banská Bystrica

Zodpovednosť:	<b>Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí</b>						
Cieľ	<b>Zabezpečiť dobrý technický stav miestnych komunikácií</b>						
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Plocha opravených miestnych komunikácií v m<sup>2</sup></b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota	15 000	16 000	20 000	20 000	20 000	20 000	
Skutočná hodnota	30 604	14 382	5 455				
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Opravené zábradlie v m</b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota	200	150	150	100	100	100	
Skutočná hodnota	320,60	59,3	68,1				
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Povrchová úprava zábradlí v m</b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota		1 300	300	200	200	200	
Skutočná hodnota		180,5	63				

Údržba a odstraňovanie lokálnych porúch miestnych komunikácií sa realizuje podľa aktuálnej potreby na základe vykonaných kontrol MK a hlásení dopravnej a mestskej polície, taktiež podľa požiadaviek výborov mestských častí.

V rokoch 2022-24 sa počíta s lokálnymi aj veľkoplošnými opravami miestnych ciest, čím bude zabezpečená ich zjazdnosť na vyššej kvalitatívnej úrovni, než doposiaľ. Kontinuálne sa tak pokračuje v procese z r. 2021. Plánované je i dopĺňanie a oprava zábradlí na schodiskách a chodníkoch, kde je ich potreba preukázaná najmä počas zimných mesiacov. Mesto ako správca MK bude pokračovať v povrchovej úprave zábradlí (ošetrovanie a natieranie).

Pre roky 2022-24 sa počíta s lokálnymi aj väčšími opravami s cieľom zabezpečenia ich kvality na dlhodobej úrovni.

Samotné obce vo FÚ nedisponujú takým rozpočtom, aby dokázali rekonštruovať alebo postaviť potrebné chodníky alebo cesty. Zvyčajne sa opravujú iba malé úseky komunikácií.

#### 1.3.1.4.2.3. *Bezpečnosť, riadenie dopravy*

V rámci výdavkov na bezpečnosť sú začlenené tie výdavky, kde správca miestnej komunikácie v súčinnosti s MsP dáva pokyn na odťah vozidiel, ktoré tvoria prekážku bezpečnej a plynulej cestnej premávky. Plán ukazovateľa pre jednotlivé roky sa nastavuje podľa doterajšieho vývoja počtu odťahov, pričom v roku 2021 bola schválená hodnota 1 500 Eur. Pre rok 2022 je uvažované s navýšením na hodnotu 3 500 Eur. V podprograme svetelné signalizácie sa počíta s objemom financií 30 000 Eur aj pre rok 2021 a 2022, pričom v rokoch 2011 (25 000 Eur), 2012 (35 000 Eur).

Tabuľka 1.3.10 Plánované operácie počas zimnej údržby miestnych komunikácií: Výdavky na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, zdroj: mestorozpočet mesta Banská Bystrica

Ekonomická klasifikácia		Skutočnosť 2019	Skutočnosť 2020	Schválený 2021	Očakávaná skut. 2021	Rozpočet 2022	Rozpočet 2023	Rozpočet 2024
600	Bežné výdavky	0	0	1 500	1 500	3 500	3 500	3 500

Zodpovednosť:	<b>Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí</b>						
Cieľ	<b>Zabezpečiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky</b>						
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Počet odťahov motorových vozidiel</b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota		0	0	10	10	10	
Skutočná hodnota		0	0				

Správca miestnej komunikácie v súčinnosti s Mestskou políciou dáva pokyn na odťah vozidiel, ktoré tvoria prekážku bezpečnej a plynulej cestnej premávky.

Plán ukazovateľa pre najbližšie roky je nastavený podľa doterajšieho vývoja počtu odťahov.

V prípade výdavkov na riadenie dopravy je v „Podprograme svetelné signalizácie“ uvažované s objemom financií na úrovni 30 000 Eur aj pre rok 2021 aj pre rok 2022, pričom v rokoch 2011 išo o hodnotu 25 000 Eur a v roku 2012 o 35 000 Eur.

Tabuľka 1.3.11 Výdavky na riadenie dopravy – Svetelné signalizácie, zdroj: mesto Banská Bystrica

Ekonomická klasifikácia		Skutočnosť 2019	Skutočnosť 2020	Schválený 2021	Očakávaná skut. 2021	Rozpočet 2022	Rozpočet 2023	Rozpočet 2024
600	Bežné výdavky	29 995	22 065	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000

Výdavky na dopravné značenie a dopravné zariadenia sa v roku 2021 pohybovali na úrovni 120 000 Eur, pre rok 2022 sa počíta aj s kapitálovými výdavkami spolu 622 000 Eur. Pred 10 rokmi boli výdavky na úrovni 145 000 Eur (2011), resp. 155 000 Eur (2012).

Tabuľka 1.3.12 Výdavky na dopravné značenie a dopravné zariadenia, zdroj: mesto Banská Bystrica

Ekonomická klasifikácia		Skutočnosť 2019	Skutočnosť 2020	Schválený 2021	Očakávaná skut. 2021	Rozpočet 2022	Rozpočet 2023	Rozpočet 2024
600	Bežné výdavky	133 420	57 299	120 000	120 000	117 006	117 006	117 006
700	Kapitálové výdavky	0	0	0	0	505 567	488 531	0

Tabuľka 1.3.13 Ukazovatele obnovy dopravného značenia a dopravných zariadení, zdroj: mesto Banská Bystrica

Zodpovednosť:	<b>Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí</b>						
Cieľ	<b>Zabezpečiť opravu vodorovného a zvislého dopravného značenia</b>						
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Počet nových zvislých dopravných značiek a dopravných zariadení v ks</b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota	150	150	150	150	150	150	
Skutočná hodnota	115	224	51				
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Dĺžka obnoveného vodorovného dopravného značenia (vodiace čiary) v m</b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota	25 000	25 000	25 000	20 000	20 000	20 000	
Skutočná hodnota	18 597	186	18				
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Dĺžka obnoveného vodorovného dopravného značenia (priechody, šípky) v m<sup>2</sup></b>					
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
Plánovaná hodnota	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	
Skutočná hodnota	4 230	114,5	1 172,5				

Medzi ďalšie výdavky patria výdavky cestného správneho orgánu, Tabuľka 1.3.14.

Tabuľka 1.3.14 Výdavky cestného správneho orgánu, zdroj: mesto Banská Bystrica

Ekonomická klasifikácia		Skutočnosť 2019	Skutočnosť 2020	Schválený 2021	Očakávaná skut. 2021	Rozpočet 2022	Rozpočet 2023	Rozpočet 2024
600	Bežné výdavky	11 002	10 789	22 527	22 518	22 460	22 460	22 460

Zodpovednosť:	<b>Oddelenie dopravných stavieb</b>					
Cieľ	<b>Zabezpečiť operatívny rozhodovací proces zameraný na ochranu miestnych komunikácií</b>					
Merat. ukazovateľ	Výstup	<b>Priemerná dĺžka lehoty schvaľovacieho resp. povoľovacieho procesu podľa cestného zákona</b>				
Rok	2019	2020	2021	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Plánovaná hodnota	17	17	20	20	20	20
Skutočná hodnota	16,5	16,9	16,5			

### 1.3.2. Organizácia nemotorovej dopravy

Organizácia chodníkov a cyklotrás má na zodpovednosť mesto, obce a BBSK. Rozdelené sú na hlavné a vedľajšie pešie ťahy. Strategický plánovací dokument generel nemotorovej dopravy definoval hlavné pešie radiály vedú z pešej zóny nasledovnými smermi:

- Smerom severovýchodným
  - Hornou ulicou s pokračovaním – ul. ČSA smerom na železničnú stanicu, /Majer/
  - na Námestie slobody a autobusovú stanicu, /Uhlisko/
  - Skuteckého ulicou /stará nemocnica/
  - Kollárovou ulicou s pokračovaním na Rudlovskú cestu /Rudlová, Sásová/
- Smerom severným
  - Lazovnou ulicou s pokračovaním na ulicu Severnú /Sídliisko Sever, Kostiviarska, Karlovo, Sásová/
  - Hornou Striebornou s pokračovaním - Tajovského ulica /UMB, stredné školy, Rosseweltova nemocnica/
  - smer Jakub (Kostiviarska cesta, Jakubská/Ovocná, Uľanská cesta )
- Smerom juhozápadným
  - Námestím Vajanského s pokračovaním – ul. Cesta na štadión /THK, Podlavice/
  - Švermovou ulicou /Fončorda/
  - Sládkovičovou ulicou /Radvaň, Fončorda, Králová/
  - Poľná/Malachovská
  - Medená
- Smerom juhovýchodným
  - Kapitulskou ulicou s pokračovaním – ul. 9.mája /Uhlisko/
  - Národnou ulicou s pokračovaním na malú žel.stanicu
  - Južným smerom Sládkovičova, Kremnička

Významným peším ťahom je trasa vedúca od pamätníka SNP, Parkom SNP a osou obytnej zóny Sídliisko. Intenzita pešieho pohybu na týchto hlavných peších radiálach klesá úmerne so vzdialenosťou od centra mesta. U vzdialenejších mestských častí ako Iliáš, Kremnička, Rakytovce, Jakub, Kostivarska, Uľanka, Senica, Šalková je pešia doprava zastúpená v minimálnej miere. Je to spôsobené skutočnosťou, že do niektorých mestských častí chodníky vôbec nevedú (napr. Uľanka, Rakytovce, Šalková, Senica a pod.).

#### *1.3.2.1. Pešia doprava.*

Dopravná infraštruktúra pre pešiu dopravu je organizačne zastrešená samosprávami. V meste Banská Bystrica sa chodníky nachádzajú popri miestnych komunikáciách, pričom sú rozdelené na hlavné a vedľajšie pešie ťahy. Mesto má snahu pristupovať k oprave chodníkov systematicky, keďže sa stará približne o 204 km chodníkov. Financovanie opravy a údržby chodníkov alebo výstavby nových úsekov sa realizuje na základe rozpočtu mesta. V roku 2021 sa v rámci prvej etapy, na ktorú bolo vyčlenených 450 000 eur, zrealizovali:

- obnova chodníka ku krematóriu v Kremničke,
- obnova chodníka na Kalinčiakovej ulici v Radvani popri objekte Slovenskej pošty,
- obnova chodníka na Radvanskej ulici č. 5 až 11,
- v lokalite od Tulskej č. 74,
- od Moskovskej č. 42 po zastávku MHD nad Moskovskou ulicou.
- Na Fončorde sa zrealizovala oprava chodníka na Wolkerovej a Jilemnického ulici,
- V Podlaviciach obnova chodníka na Gaštanovej ulici spolu s cestou a parkovacími plochami.

Nové chodníky sú:

- na Ďumbierskej popri Ružovej ulici smerom na Rudlovskú cestu,
- na Starej Tehelni pri materskej škole,
- na Hviezdoslavovej ulici,
- v Rakytovciach smerom k zastávke MHD
- na ulici Československej armády popred Katastrálny úrad.

V druhej etape obnovy (420 tis. Eur) sa budovali a rekonštruovali ďalšie úseky:

- Trieda SNP č.56 až 58
- chodník na Severnej ulici popri hlavnej ceste a chodník k bytovému domu č. 1,
- vnútroblokové komunikácie na Triede SNP č. 40 až 42,
- chodníky a vstupy na Sitnianskej ulici č. 1 – 33 a opravu cesty a parkovacej plochy na Sitnianskej č. 25 – 33,
- schodisko na Kyjevskom námestí,
- chodník od Sládkovičovej ulice po Radvanskú k základnej škole,
- chodník na Radvanskej č. 12 – 24,
- chodník na Ul. 9. mája, na Golianovej ulici,

- opravu chodníka na ulici Priehrada v Podlaviciach a chodníkov vo vnútroblokoch sídliska,
- Taktiež sa vybudoval most v Iliashi a premostenie v časti Jakub,

### **1.3.2.2. Cyklistická doprava**

Organizačne cyklistická infraštruktúra spadá do kompetencie vyššieho územného celku BBSK a mesta Banská Bystrica a obcí. BBSK zastrešuje regionálnu sieť cyklotrás, ktorá sa buduje. Momentálne je postavená časť Rodinnej cyklocestičky a plánuje sa úsek cez Banskú Bystricu popri Hrone. V meste je zatiaľ iba minimum cyklistickej infraštruktúry, ktorá organizačne spadá pod nemotorovú dopravu. Organizačne sú rozdelené na hlavné radiály a vedľajšie cyklotrasy. Obnova alebo skôr výstavba sa realizuje na niektorých úsekoch. V roku 2021 sa rekonštruovala aj komunikácia na Sládkovičovej ulici, ktorej investorom bol BBSK, pričom po pripomienkovaní sa doplnil vyhradení cyklopruh pre cyklistov (jún 2022).

Údržba nemotorovej dopravy, teda chodníkov a cyklotrás sa realizuje v rámci miestnych komunikácií podľa uvedených pravidiel v podkapitole vyššie.

### **1.3.2.3. Ostatné**

Súčasťou nemotorovej dopravy sú aj systém zdieľaných kolobežiek, ktoré sú organizované súkromnou spoločnosťou.

## **1.3.3. Verejná osobná doprava**

### **1.3.3.1. Autobusová osobná doprava**

Boli analyzované strategické dokumenty z oblasti Verejnej osobnej dopravy platné v SR:

- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020
- Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020, Unimedia, Deloitte pre MDVaRR SR, Bratislava, august 2013
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II, MDVaRR SR, Bratislava, december 2016
- Verejná osobná doprava 2030, MDV SR, Bratislava, apríl 2017
- Verejná osobná doprava 2030 predstavuje zhrnutie Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030, ktorý pripravilo Ministerstvo dopravy a výstavby SR a ktorý bol schválený uznesením vlády č. 13/2017 11. januára 2017. Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 plynule nadväzuje na Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, ktorého súčasťou bola aj samostatná Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy. Na zjednodušenie vydalo Ministerstvo dopravy a výstavby SR v roku 2015 propagačnú brožúrku s názvom Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 – zhrnutie, ktorá predstavovala súhrn podstatných informácií z plného textu stratégie.

Dokumenty vo vzťahu k riešenému mestu Banská Bystrica:

- Plán dopravnej obslužnosti mesta Banská Bystrica 2009

- Územný generel dopravy mesta Banská Bystrica, 2010
- Inštitucionálny plán udržateľnej mobility pre mestský úrad realizovaný v rámci projektu MOVECIT
- Správa z auditu ADVANCE pre mesto Banská Bystrica 2018

Plán dopravnej obslužnosti mesta Banská Bystrica z roku 2009 a preto je potrebné výrazne aktualizovať a doplniť lebo neobsahuje náležitosti stanovené súčasne platnou legislatívou a tiež vychádza z údajov, ktoré už nie sú aktuálne.

Plán dopravnej obslužnosti má **podľa zákona NR SR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave** obsahovať najmä:

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

Plán dopravnej obslužnosti je podkladom na udeľovanie dopravných licencií, na uzatváranie zmlúv o službách a na zostavovanie cestovných poriadkov v pravidelnej doprave.

Podľa vyhlášky **MDV SR č. 5/2020 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávaní verejnej osobnej dopravy** sú stanovené osobitné štandardy pre mestskú dopravu (MHD), ktoré je potrebné aplikovať aj pre mesto Banská Bystrica.

Osobitnými štandardmi pre mestskú dopravu sú okrem všeobecných štandardov aj:

- a) premávka všetkých liniek s pravidelným intervalom podľa zásad integrovaného taktového grafikonu, pričom tieto intervaly sú vzájomne koordinované,
- b) maximálna dochádzková vzdialenosť 500 m v mestskej doprave primerane podľa hustoty zaľudnenia tak, aby pokrývala územie pre viac ako 90 % obyvateľov v záujmovom území,
- c) zavedenie minimálne jednej nosnej linky v mestách nad 50 000 obyvateľov s maximálnym odporúčaným intervalom 30 minút počas dopravnej špičky,
- d) časová koordinácia obslužných liniek v maximálnej miere tak, aby boli zastávky na súbežnom úseku obsluhované rovnomerne.

Plán dopravnej obslužnosti sa zostavuje najviac na desať rokov, zohľadňujúc existujúce a pripravované zmluvy o službách vo verejnom záujme. Podľa možností objednávateľa sa môže plán dopravnej obslužnosti primerane zostaviť aj na kratší čas.



Ak vznikne **Integrovaný dopravný systém (IDS)**, plán dopravnej obslužnosti sa aktualizuje podľa potreby na základe podmienok fungovania integrovaného dopravného systému.

#### ***1.3.3.1.1. Organizácia systému***

**Prímestskú autobusovú dopravu (PAD)** na území okresu Banská Bystrica zabezpečuje na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme dopravca SAD Zvolen, a. s.

**MHD v Banskej Bystrici prevádzkujú až dve spoločnosti**, čo je neštandardné najmä v podmienkach SR.

- Trolejbusovú dopravu v MHD Banská Bystrica prevádzkuje Dopravný podnik mesta Banská Bystrica (DPMBB) – 8 liniek.
- Autobusové linky v MHD Banská Bystrica prevádzkuje SAD Zvolen – 22 liniek.

Vo verejnej osobnej doprave (VOD) v posudzovanej oblasti bolo implementované **Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o dopravných službách vo verejnom záujme**.

**Mesto Banská Bystrica ako objednávatel' MHD na území mesta Banská Bystrica má uzatvorené až dve zmluvy:**

- v mestskej trolejbusovej doprave z 18.12.2020, ktorá platí od 1.1.2021 do 31.12.2030
- v mestskej autobusovej doprave z 18.12.2020, ktorá platí od 1.1.2021 do 31.12.2030

**Banskobystrický samosprávny kraj ako objednávatel' prímestskej autobusovej dopravy na území Banskobystrického kraja má uzatvorené tiež dve zmluvy s dopravcami:**

- SAD Zvolen, a.s.
- SAD Lučenec, a.s.

#### ***1.3.3.1.2. Kontrola a vyhodnocovanie***

Boli preskúmané zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme medzi Mestom Banská Bystrica a dvomi dopravcami zabezpečujúcimi MHD na území mesta. Z hľadiska súčasne platných zmlúv je možné kontrolovať a vyhodnocovať dopravcov podľa prijatých Technických a prevádzkových štandardov Mestskej hromadnej dopravy Banská Bystrica“, tiež udeľovať zmluvné pokuty a výrazne sa zlepšil pre objednávatel'a prístup k informáciám o predaných cestovných lístkoch, nástupoch a výstupoch cestujúcich atď.

#### ***1.3.3.1.3. Financovanie***

##### ***1.3.3.1.3.1. Príjmy vo verejnej autobusovej a trolejbusovej osobnej doprave***

#### **Cestovné**

V **Prílohe 1.2.1** DPMBB je vypracovaný prehľad po linkách a mesiacoch roka 2019:

- Tržby
- Počet prepravených osôb
- Náklady

Tiež je sumárne za celý rok 2019 spracované poskytnuté zľavy na cestovnom podľa typu cestovného za DPMBB (trolejbusy).

V **Prílohe 1.2.2** MHD BB SAD ZV je vypracovaný prehľad po linkách a mesiacoch roka 2019:

- Tržby
- Počet prepravených osôb
- Náklady

Tiež je sumárne za celý rok 2019 spracované poskytnuté zľavy na cestovnom podľa typu cestovného za DPMBB (autobusy).

DPMBB ponúka na exteriérovú a interiérovú reklamu na vozidlách MHD – **príjmy**.

Banská Bystrica má relatívne novú autobusovú stanicu, ktoré je súčasťou Obchodného centra s názvom „Terminál vlak-bus-schopping“, ktoré bolo otvorené dňa 21.9.2017. V **prílohe 1.5.3.2** je orientačný plán Autobusovej stanice.

Prevádzkovateľom Autobusovej stanice je Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, a.s. , ktorý vydal Dopravno-prevádzkový poriadok a Cenník za poskytované služby na Autobusovej stanici v Banskej Bystrici. V Tabuľka 1.3.15 je Výber z cenníka za poskytované služby na Autobusovej stanici v Banskej Bystrici platný od 01.05.2021, kde je možné vidieť aj poplatky za spoje MHD vo výške 1 Eur bez DPH.

Tabuľka 1.3.15 Výber z cenníka za poskytované služby na Autobusovej stanici v Banskej Bystrici

Užívanie autobusovej stanice - PRAVIDELNÁ DOPRAVA		
Prímestské autobusové linky	za spoj	3,00 €
Diaľkové autobusové linky	za spoj	3,70 €
Medzinárodné autobusové linky	za spoj	4,50 €
Mestská hromadná doprava	za spoj	1,00 €

#### **1.3.3.1.3.2. Výdavky vo verejnej autobusovej a trolejbusovej osobnej doprave**

Autobusová doprava mala plánované bežné výdavky na rozpočtové obdobie roku 2021 vo výške 4,4 mil. Eur a pre rok 2022 vo výške 4,85 mil. Eur. Oproti rokom 2011 (3,9 mil. Eur) a 2012 (3,7 mil. Eur) ide o navýšenie. Z pohľadu výkonov ide o očakávanie nižšieho počtu cestujúcich za rok 2021 z dôvodu pandémie COVID19. V rokoch 2011 a 2012 bolo prepravených 7,287 mil. resp. 7,824 mil. cestujúcich a najazdených 2,34 mil. km resp. 2,44 mil. km.

V trolejbusovej doprave boli výdavky na úrovni 2,4 mil. eur (2021) a 2,8 mil. eur pre rok 2022 na bežnú prevádzku s očakávaným nižším prepravným výkonom za rok 2021 cca. 1 mil. cestujúcich ako aj poklesom najazdených km. V roku 2011 to bolo 4,617 mil. cestujúcich a v roku 2012 4,3 mil. cestujúcich a dopravný výkon na úrovni 1,1 mil. km.

Ostatné údaje o prevádzke MHD a PAD sú uvedené v **Pláne dopravnej obslužnosti (PDO)**.

### **1.3.3.2. Železničná osobná doprava.**

Realizáciu výkonov v železničnej osobnej doprave v železničnom uzle Banská Bystrica realizuje dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK), Realizácia dopravných výkonov sa v súčasnosti uskutočňuje na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, ktorej platnosť je od 01.01. 2022 do 30.12. 2022. V predchádzajúcich rokoch počas platnosti minulých GVD sa dopravné výkony realizovali tak isto na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, ktorej platnosť vypršala 31. 12. 2020.

Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme je zmluvný nástroj na zabezpečenie požiadaviek na uspokojenie dopytu cestujúcej verejnosti po dopravných službách v železničnej doprave. Právnym základom uzatvárania takýchto zmlúv v členských štátoch EÚ je nariadenie (ES) č. 1370/2007.

Nariadenie európskeho parlamentu a rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave sa prednostne orientuje na práva a povinnosti cestujúcej verejnosti, keďže v rámci spoločnej dopravnej politiky je nevyhnutné chrániť užívateľské práva cestujúcich, ako aj zabezpečiť zlepšenie kvality a efektívnosti služieb osobnej železničnej prepravy s cieľom zvýšenia konkurencieschopnosti a podielu železničnej dopravy vo vzťahu k iným druhom dopravy. Veľký dôraz sa kladie na skvalitnenie poskytovaných služieb, zodpovednosti železničných podnikov a ich poistnej povinnosti voči cestujúcim a za ich batožinu, ochrany a pomoci zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou, ktoré cestujú po železnici, vymedzenia a monitorovania noriem kvality služieb, riadenia rizík osobnej bezpečnosti cestujúcich a riešenia sťažností (Nariadenie Európskeho parlamentu a rady č. 1371/2007).

V podmienkach Slovenskej republiky je objednávanie výkonov v železničnej doprave v kompetencií Ministerstva dopravy a výstavby. Jedná sa ako o regionálnu, tak aj diaľkovú osobnú železničnú dopravu. Možnosť objedávania železničnej dopravy ale nie je len v možnostiach MDaV, ale túto možnosť majú aj samosprávne kraje, ak by sa rozhodli, že budú financovať prevádzkovanie osobnej regionálnej železničnej dopravy. V súčasnosti sa Samosprávne kraje pri financovaní osobnej železničnej dopravy zamiešavajú na možnosti objedávania vlakových trás pre tzv. turistické vlaky.

Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme sú zadávané buď priamo vybranému dopravcovi, nad ktorým vykonáva príslušný orgán kontrolu, alebo sa príslušný orgán (príp. skupina orgánov) rozhodne poskytovať služby v rámci Výkonov vo verejnom záujme v ŽOD sám, alebo sú tieto výkony zverené tretej strane na základe verejnej súťaže. Postup, ktorý je prijatý pre verejnú súťaž umožňuje účasť všetkým poskytovateľom. Tento postup je spravodlivý a rešpektuje zásady transparentnosti a nediskriminácie. Po predložení súťažných ponúk od účastníkov verejnej súťaže prípadnom predbežnom výbere môžu pri dodržaní stanovených zásad nasledovať rokovania. Cieľom rokovaní je upresniť, ako najlepšie splniť osobitné alebo komplexné požiadavky verejnej súťaže. Súťažné podklady a ZoDSVZ musia transparentným spôsobom poukazovať na možnosť a prípadne rozsah subdodávania niektorých služieb. V prípade subdodávania je poskytovateľ poverený, aby spravoval a poskytoval služby vo verejnom záujme v osobnej doprave v súlade s Nariadením a je povinný sám poskytovať podstatnú časť služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave. Pri ZoDSVZ, predmetom ktorej je návrh,

vybudovanie a prevádzka služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, sa môže povoliť aj plné subdodávanie s ohľadom na prevádzku uvedených služieb. V Zmluve sú určené podmienky, ktoré sú uplatňované na subdodávanie v súlade s vnútroštátnym právom a právom Spoločenstva. Je možné prijať rozhodnutie príslušným orgánom o obmedzení počtu Zmlúv s tým istým železničným podnikom ešte pred začatím verejnej súťaže.

V podmienkach Slovenskej republiky (napriek uvedenej možnosti v predchádzajúcom odstavci) zatiaľ ešte neprebehla úspešná verejná súťaž na zabezpečenie dopravnej obslužnosti, či už v regionálnej, alebo diaľkovej osobnej železničnej doprave. Všetky realizované výkony podľa platných Zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave boli uzatvorené priamym spôsobom (aj s dopravcom RegioJet počas vykonávania dopravnej obslužnosti na relácii Bratislava – Komárno).

#### ***1.3.3.2.1. Kontrola a vyhodnocovanie dodávateľov***

Vzhľadom na skutočnosť, že doposiaľ nebola zrealizovaná žiadna úspešná verejná súťaž pre zabezpečenie služieb v osobnej železničnej doprave na území Slovenskej republiky, tak neexistuje žiadna známa metodika na hodnotenie dodávateľov poskytujúcich dopravné služby v osobnej železničnej doprave. Všetky ZoDSVZ boli uzavreté priamo a kontrola a hodnotenie dopravcov je zahrnuté priamo v zmluvných ustanoveniach. V súčasnosti podľa platnej ZoDSVZ v železničnej osobnej doprave sa kontrolná činnosť vykonáva na základe článku 23 (kontrolná činnosť objednávateľa) a kvalita poskytovaných služieb sa posudzuje podľa článkov 19 až 22.

#### ***1.3.3.2.2. Financovanie***

Z novej rámcovej zmluvy oproti predošlej (roky 2011-2020) vypadli niektoré ustanovenia, ktoré mali ZSSK motivovať k vyššej efektívnosti – napríklad medziročne znižovať náklady o 0,3% alebo medziročne zvyšovať priemernú cestovnú rýchlosť vlakov o 0,2%. Zrušené boli aj ďalšie finančné bonusy za prekračovanie niektorých parametrov (napríklad prekračovanie plánovaných tržieb alebo plnenie GVD nad 95 %). Išlo však o formalitu, aby sa vyhovelo požiadavkám eurosmerníc. Jednak boli tieto bonusy nízke a požiadavky na ich dosiahnutie nespĺniteľné. Napríklad ZSSK by musela zvýšiť ročné tržby o 30 mil. eur (cca o tretinu), aby získala bonus 16 600 Eur. (Ale o čo sú vyššie tržby, o to je nižšia dotácia štátu.)

MDaV a ZSSK prvýkrát zverejnili aspoň hrubý výpočet dotácie za objednané služby vo verejnom záujme. Doteraz bolo síce známe, že celková dotácia sa počíta podľa 7 parametrov, ale žiadne čísla k tomu neboli verejne dostupné. Okrem jedného, že zisk je nula percent. V novej zmluve je zisk dohodnutý na úrovni 0,96 % EON. Ešte zaujímavejší je však parameter Iné náklady – v podstate ide o celopodnikovú réžiu, ktorá navyšuje prevádzkové náklady (súčet prvých piatich parametrov) o takmer 22 percent.

MDaV spolu so ZSSK, a. s. sa v novej ZoDSVZ dohodli, že bez navýšenia dotácie budú prevádzkovať svoje vlaky len do konca júna 2021. Nová rámcová zmluva je platná na 10 rokov, teda do roku 2030. Po podpísaní tejto zmluvy bola v centrálnom registri zmlúv zverejnená aj čiastková zmluva so ZSSK, a. s. na rok 2021. V tejto čiastkovej zmluve je uvedené, že štát schválil dotáciu zo štátneho rozpočtu na rok 2021 na 239,793 mil. €. MDV SR túto sumu v zmluve nazýva „zálohou na dotáciu“. Keďže štát by mal ZSSK v prvom polroku 2021 doplatiť aj 64 mil. € za rok 2019, tak zálohová platba pre ZSSK podľa výpočtu ministerstva dopravy činí

len 176 mil. €. Podľa ZSSK, a. s. to postačuje iba na 50% objednaných výkonov. Následne MDV SR uzatvorilo so ZSSK, a. s. „dohodu“, v ktorej je uvedené, že ak nedôjde k zvýšeniu dotácie na rok 2021, tak ZSSK, a. s. bude zabezpečovať objednané služby iba do 30. 6. 2021. Tým pádom sa to nebude považovať za porušenie ZoDSVZ.

Napriek opakovaným žiadostiam Objednávateľa a uskutočneným rokovaniam na úrovni ministrov Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky a Ministerstva financií Slovenskej republiky za prítomnosti Dopravcu, predmetom ktorých bolo zvýšenie a úprava navrhovaného rozpočtu pre Dopravcu na roky 2021 až 2023, nedošlo v procese tvorby rozpočtu verejnej správy k jeho úprave. Národná rada Slovenskej republiky schválila návrh rozpočtu verejnej správy na roky 2021 až 2023, v rámci ktorého boli stanovené pre rok 2021 limity výdavkov na podporu verejných služieb – prevádzkovanie dopravy na dráhach vo výške 239 793 002 €, ktoré nezohľadňujú potreby železničnej osobnej dopravy ako nosného systému zabezpečenia mobility verejnosti, čo je v rozpore s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky na roky 2020 až 2024 v oblasti železničnej dopravy a medzinárodnými záväzkami SR, ktoré v oblasti dopravy naopak počítajú s posilnením železničnej dopravy, ako ekologického a z pohľadu bezpečnosti ideálneho dopravného módu podporujúceho trvalú udržateľnosť. Dopravca deklaruje, že schválené limity výdavkov... na prevádzkovanie dopravy na dráhach umožňujú v roku 2021 realizovať služby verejnej osobnej železničnej dopravy na území SR len v rozsahu 48,7 % dopravných výkonov oproti výkonom potrebným v roku 2021 na zabezpečenie dopravnej obslužnosti v celoročnom objeme tejto Čiastkovej zmluvy.

V súlade s dôvodmi uvedenými v preambule tejto Čiastkovej zmluvy sú si Zmluvné strany vedomé skutočnosti, že finančné prostriedky podľa odseku 1.3 Čiastkovej zmluvy nepostačujú na realizáciu dopravných výkonov podľa tohto odseku. V prípade, ak Ročná zálohová úhrada nebude zvýšená, Dopravca sa zaväzuje realizovať dopravné výkony a s tým spojený GVD najviac do 30. 6. 2021, čo Objednávateľ akceptuje. Zmluvné strany v tejto súvislosti potvrdzujú, že uvedené nepredstavuje porušenie Zmluvy.

Tabuľka 1.3.16 Použitie úhrady na financovanie dopravných služieb vo verejnom záujme a splátok istín

Parameter úhrady	Úhrada za rok 2019 v € (skutočná)	Úhrada za rok 2020 v € (plán)	Úhrada do 30. 6. 2021 v €
Náklady viazané na vozidlo	63 272 401	69 477 759	36 379 506
Náklady viazané na vzdialenosť	47 368 792	48 742 317	27 088 693
Náklady viazané na čas	84 524 758	86 028 036	46 720 924
Náklady viazané na hmotnosť	54 837 855	57 923 740	30 534 553
Vybrané skutočné náklady	71 456 263	72 128 513	41 871 464
Iné náklady	66 046 963	73 345 16	40 061 191
Primeraný zisk			2 137 501
<b>Náklady spolu</b>	<b>387 507 033</b>	<b>407 645 530</b>	<b>224 793 832</b>
<b>Výnosy spolu</b>	<b>97 256 356</b>	<b>95 634 229</b>	<b>48 985 677</b>
Oprávnená výška úhrady	-290 250 677	-312 011 302	-175 808 155
Splátky istín			-63 984 847
Oprávnená výška úhrady (vrátane splátok istín) celkom			-239 793 002

### 1.3.3.2.2.1. Príjmy (poplatky za používanie dopravnej cesty, cestovné lístky, dotácie a iné)

Príjmy dopravcu sú najmä z predaja cestovných lístkov podľa tarify. Tarify vydáva dopravca ZSKK a ide o regulované cestovné. Cestovné v osobnej železničnej doprave na základe ZoDSVZ je v železničnej doprave regulované. Regulačným orgánom v prípade emitovania tarify je Dopravný úrad SR. Základné cestovné a osobitné cestovné za dopravné služby vykonávané na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave a podmienky ich uplatňovania sú predmetom regulácie. O regulácii cestovného rozhoduje regulačný orgán na návrh dráhového podniku a po súhlase objednávateľa dopravných služieb určením maximálnej výšky základného cestovného a osobitného cestovného.

Regulačný orgán pri určení maximálnej výšky základného cestovného vychádza z ekonomicky oprávnených nákladov dopravcu na poskytnutie dopravných služieb a z primeraného zisku s prihliadnutím na kúpyschopnosť cestujúcich, na základné cestovné konkurenčných druhov dopravy a na možnosti náhrady straty dopravcovi z verejného rozpočtu.

V súčasnosti sú ceny za dopravné služby dopravcu ZSSK dostupné v Prepravnom poriadku Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s.. Cenník cestovného sa nachádza v časti D Prepravného poriadku. Na nasledujúcom obrázku je zobrazená ukážka cestovného v regionálnej osobnej doprave.

Cenník č. 2 Cestovné REGIONAL (2. vozňová trieda)

Tarifná vzdialenosť km	EUR	Tarifná vzdialenosť km	EUR	Tarifná vzdialenosť km	EUR	Tarifná vzdialenosť km	EUR
1	0,44	16	0,90	31	1,54	46	2,18
2	0,44	17	0,94	32	1,58	47	2,22
3	0,44	18	0,98	33	1,62	48	2,26
4	0,44	19	1,02	34	1,66	49	2,30
5	0,44	20	1,08	35	1,72	50	2,34
6	0,48	21	1,12	36	1,76	51	2,38
7	0,52	22	1,16	37	1,80	52	2,44
8	0,56	23	1,20	38	1,84	53	2,48
9	0,60	24	1,24	39	1,88	54	2,52
10	0,64	25	1,28	40	1,92	55	2,56
11	0,68	26	1,32	41	1,96	56	2,60
12	0,74	27	1,36	42	2,00	57	2,64
13	0,78	28	1,42	43	2,04	58	2,68
14	0,82	29	1,46	44	2,10	59	2,72
15	0,86	30	1,50	45	2,14	60	2,78

Cestovné je vo vybraných staniach možné zakúpiť aj prostredníctvom stacionárneho automatu (SA) do vzdialenosti 50 km z PA do vzdialenosti 60 km. Cena v SA a v PA je zaokrúhlená na 5 centov smerom nadol.

Obr. 1.3.8 Cestovné v regionálnej osobnej doprave

#### 1.3.3.2.2.2. *Obnova*

Podľa súčasne platnej ZoDSVZ je dopravca povinný riadiť sa nasledujúcimi ustanoveniami podľa článku 25.

Na základe § 22 zákona o doprave na dráhach, na základe podmienok stanovených v rámci „Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020“ ako aj na základe iných koncepčných dokumentov a legislatívnych noriem, ktoré budú platné v priebehu platnosti ZoDSVZ, môže MDaV poskytnúť Dopravcovi finančné prostriedky vo forme dotácie alebo nenávratného finančného príspevku na obnovu parku koľajových vozidiel používaných pre výkon služby vo verejnom záujme a na investície súvisiace s parkom koľajových vozidiel a prevádzkovaním verejnej osobnej železničnej dopravy vo verejnom záujme (tzv. „investičná Dotácia“).

Prijatím investičnej Dotácie preberie na seba Dopravca zmluvný záväzok obnoviť a/alebo obstarat' koľajové vozidlá používané pre výkon služby vo verejnom záujme v stanovenej lehote, rozsahu a kvalite a používať ich na výkon služby vo verejnom záujme počas stanovenej doby viazanosti podľa čl. 26 ZoDSVZ.

#### 1.3.4. Vodná doprava

Organizácia vodnej dopravy v FÚ mesta Banská Bystrica je iba v rozmedzí športovo-rekreačného účelu. V súčasnosti sa používajú športovcami kotviská Šalková, Smrečina, Iliáš.



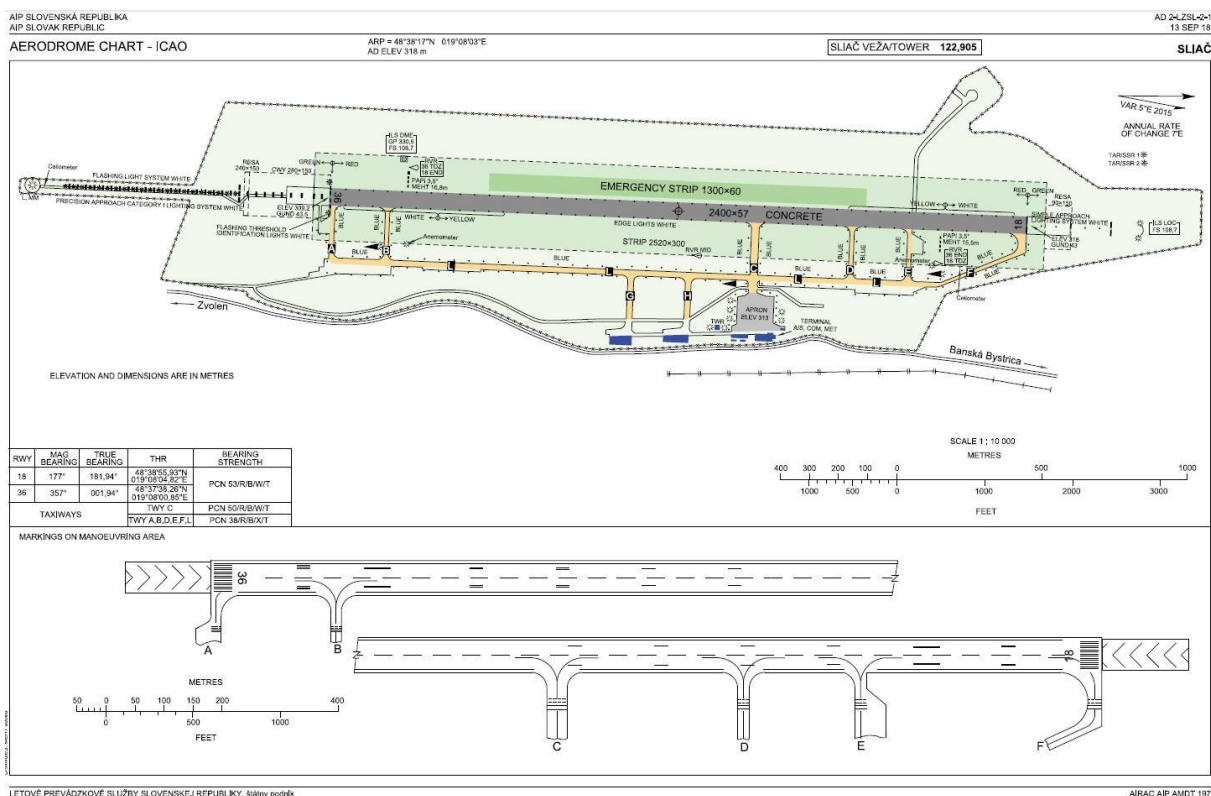
Obr. 1.3.9 Kotvisko Šalková

Zdroj: Google

### 1.3.5. Letecká doprava

V blízkosti funkčného územia sa nachádza medzinárodné letisko s vojenskou prevádzkou Sliač. Letisko Sliač<sup>8</sup>, a.s. vznikla v roku 2005 transformáciou letísk zo Slovenskej správy letísk na akciové spoločnosti. Do konca roku 2009 boli akcionármi letiska Ministerstvo obrany SR (67,053 %), Banskobystrický samosprávny kraj (16,972 %) a mesto Zvolen (15,975 %). S platnosťou od januára 2010 je jediným akcionárom Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Momentálne je pre civilnú prevádzku zatvorené (jún 2022). V minulých rokoch plnilo letisko medzinárodné chartové lety. Do portfólia leteckej prevádzky spadajú i obchodné lety všeobecného letectva, športové, výcvikové lety a iné špeciálne činnosti v civilnej leteckej prevádzke.

V roku 2017 bola spoločnosť Letisko Sliač, a. s. predmetom auditu Dopravného úradu ako orgánu štátnej správy v civilnom letectve. Tento priniesol zmenu kvalifikácie parametrov letiska z kategórie 4D na 4E.



Obr. 1.3.10 Technické parametre letiska Sliač,

Zdroj: airportsliac.sk

V blízkosti FÚ sa nachádza aj letisko Čerín. Letisko je využívané len na poľnohospodárske účely a na tuning zrazy. Nezabezpečuje osobnú dopravu.

<sup>8</sup> <https://airportsliac.sk/pre-cestujucich/#content>



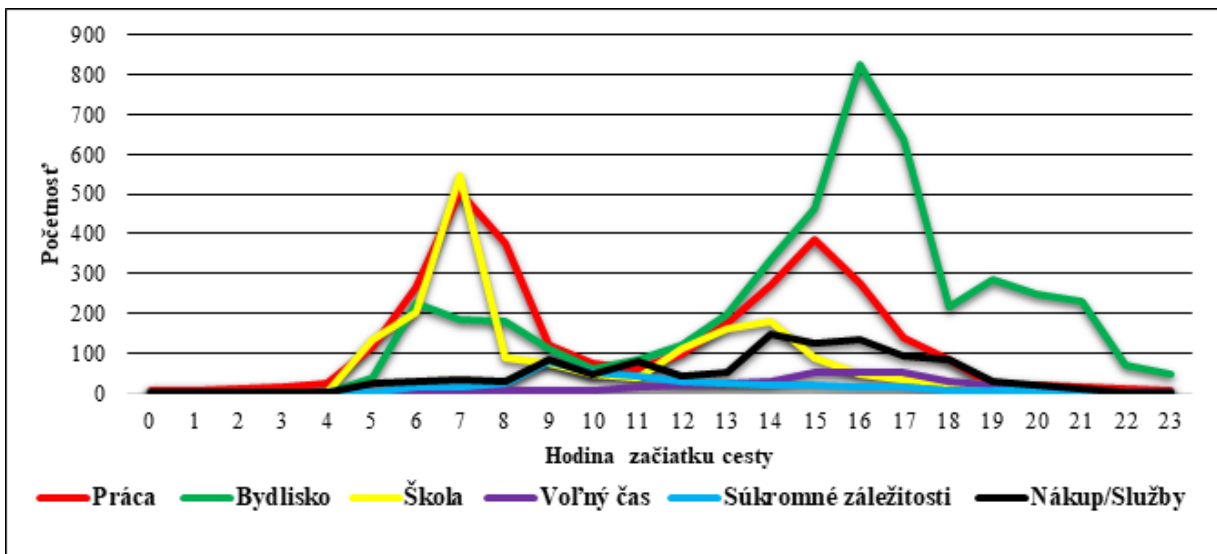
## 1.4. Prevádzka dopravy

### 1.4.1. Cesty

#### 1.4.1.1. Prepravné nároky

Priemerný denný objem je 2 259 412 km, čo je v ročnom vyjadrení 602 133 299 km. Druhy dopravy sú popísané v skladbe dopravného prúdu.

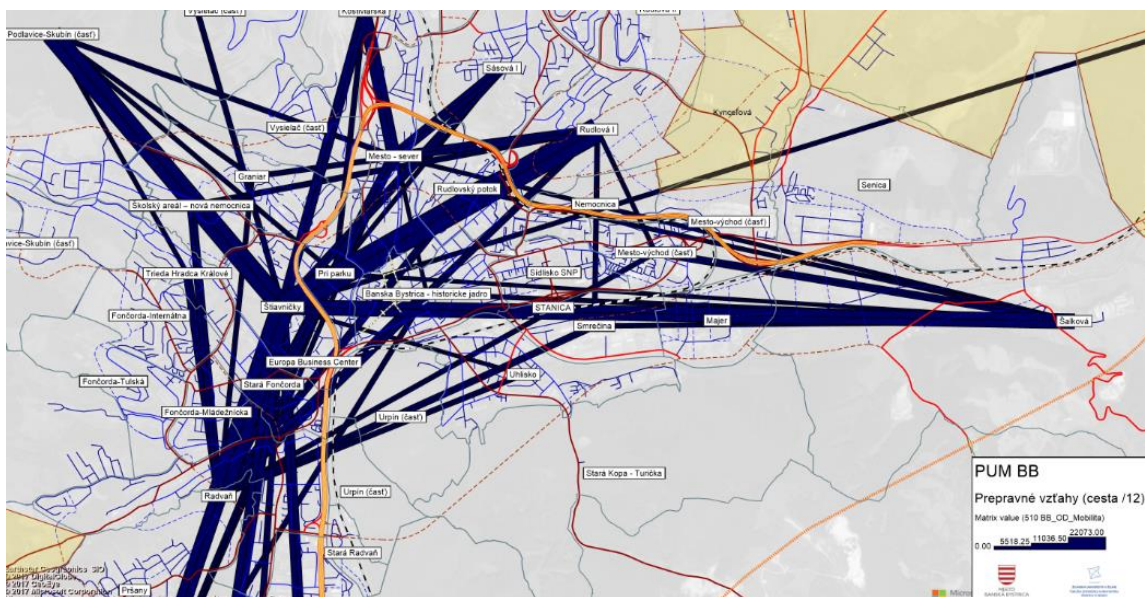
Účely ciest, ktoré sú najviac zastúpené je práca a bydlisko. Ich časové rozloženie je rovnaké počas pracovného týždňa, v prípade víkendov je samozrejme podiel ciest dopravy minimálny. Podobne je to v prípade ročného rozloženia, kde účely ciest závisia od hlavných aktivít obyvateľstva ako práca, vzdelanie apod.



Obr. 1.4.1 Rozdelenie účelu ciest podľa času, zdroj: prieskum

### Matice prepravného prúdu

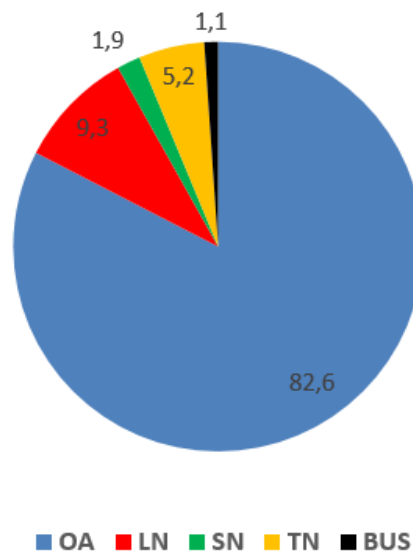
Maticu prepravného úrúdu zobrazuje nasledovný obrázok.



Obr. 1.4.2 Zobrazenie agregovanej matice prepravného prúdu, zdroj: prieskum

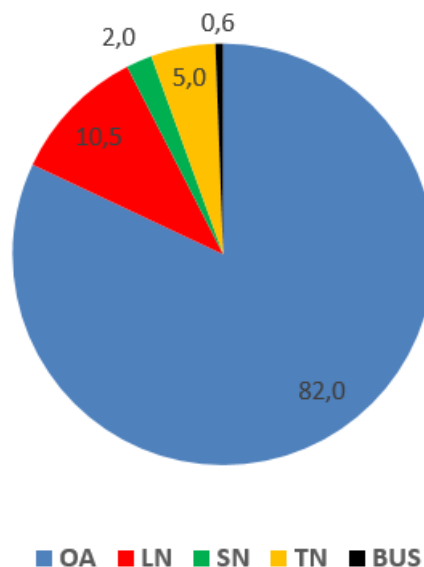
### Skladba dopravného prúdu:

Priemerná skladba dopravného prúdu je nasledovná. Najväčšie zastúpanie majú osobné automobily - 82,6 %, ľahké nákladné vozidlá - 9,3 % a ťažké nákladné vozidlá - 5,2 %.



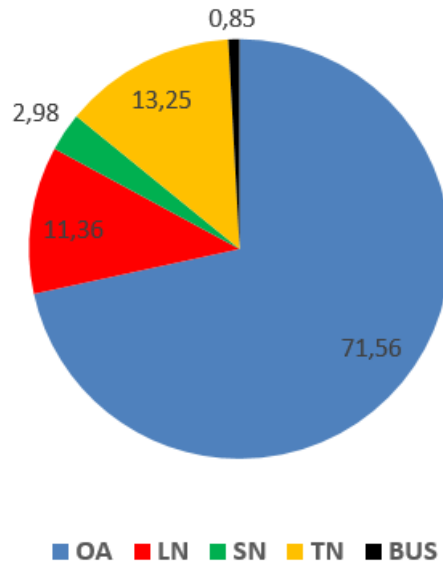
Obr. 1.4.3 Priemerná skladba dopravného prúdu – všetky stanovištia

Podobné je to aj v prípade rýchlostnej cesty, kde je skladba dopravného prúdu nasledovná. Najväčšie zastúpanie majú osobné automobily - 82 %, ľahké nákladné vozidlá - 10,5 % a ťažké nákladné vozidlá - 5 %.



Obr. 1.4.4 Priemerná skladba dopravného prúdu – R1

Na cestách I. triedy sú osobné automobily zastúpené - 71,56 %, ľahké nákladné vozidlá - 11,36 %, stredne ťažké vozidlá - 2,98%, ťažké nákladné vozidlá - 13,25 a autobusy - 0,85 %.



Obr. 1.4.5 Priemerná skladba dopravného prúdu – I/59 Staré hory

#### 1.4.1.2. Dopravné nehody ( počet, príčina, účastníci, zavinenie a následky)

Dostupná nehodovosť je vykazovaná a dostupná iba za okres. Celkový počet nehôd bol 199, pričom bolo usmrtených 9 osôb, 20 s ťažkými zraneniami a 73 s ľahkými zraneniami. Alkohol bol zistený u 22 DN.

Tabuľka 1.4.1 Nehody podľa následkov a hmotnej škody (škoda v 10 €), zdroj: Polícia SR

Banská Bystrica okres	počet nehôd		usmrtení účast.		ťažko zran. účast.		ľahko zran. účast.		hmotná škoda		alkohol		obec	
		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-
Počet nehôd celkom	199	-18	9	7	20	6	73	-29	105849	18155	22	-13	148	-7
šk. do 3990€, bez usmrt., zran.	108	12	0	0	0	0	0	0	12372	2294	15	-2	83	2
neh. s násl. na živote alebo zdraví	74	-16	9	7	20	6	73	-29	76997	30391	4	-8	53	-4
požiar vozidiel	0	-1	0	0	0	0	0	-1	0	-280	0	0	0	0

Nehody podľa zavinenia (ŠEDN)

Z pohľadu účastníkov 183 DN bolo spôsobených vodičmi motorových vozidiel, 6 vodičmi nemotorových vozidiel (z toho 1 dieťa), 3 s chodcami (z toho 1 dieťa).

Tabuľka 1.4.2 Účastníci DN, zdroj: Polícia SR

Banská Bystrica okres	počet nehôd		usmrtení účast.		ťažko zran. účast.		ľahko zran. účast.		hmotná škoda		alkohol		obec	
		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-
vodičom motorového vozidla	183	-13	8	6	17	4	69	-20	101312	14893	21	-11	140	2
vodičom nemotorového vozidla	6	-5	0	0	2	2	4	-4	382	-128	0	-1	3	-7
deťmi	1	-1	0	0	0	0	1	-1	65	-20	0	0	1	-1
chodcom	3	-2	1	1	1	0	0	-4	1335	930	1	-1	2	-3
deťmi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
zamestnancom SŽD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
iným účastníkom cestnej premávky	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
závadou komunikácie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
technickou závadou vozidla	2	2	0	0	0	0	0	0	1850	1850	0	0	0	0
lesnou zverou a domácimi zvieratami	2	1	0	0	0	0	0	-1	750	550	0	0	1	1
iné zavinenie	0	-2	0	0	0	0	0	0	0	-60	0	0	0	-1
odrazeným kameňom	3	1	0	0	0	0	0	0	220	120	0	0	2	1
zavinenie nezistené	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
nezadané	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Medzi hlavné príčiny DN bolo porušenie povinnosti vodiča (108) a nedovolená jazda (39)

Tabuľka 1.4.3 Hlavné príčiny nehôd (podľa frekvencie)

Banská Bystrica okres	počet nehôd		usmrtení účast.		ťažko zran. účast.		ľahko zran. účast.		hmotná škoda		alkohol		obec	
		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-
porušenie povinnosti vodiča	108	-4	5	4	8	2	26	-7	25737	-11520	10	-12	91	-1
nedovolená rýchlosť jazdy	39	3	2	2	4	2	14	0	15892	-414	8	-1	23	13
nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami	10	1	0	0	2	2	7	1	6160	640	1	1	6	0
nesprávna jazda cez križovatku	10	-5	0	0	0	-1	17	3	7055	-845	0	0	9	-4
porušenie povinnosti účastníka cestnej premávky	9	1	0	0	3	3	5	3	42780	41644	1	1	6	-1
nesprávne predchádzanie	4	-1	0	0	2	2	3	-3	2060	-970	0	0	2	1
vplyv prevádzky	3	0	0	0	0	0	0	0	220	90	0	0	2	0
porušenie osobitných ustanovení o chodcoch	3	-2	1	1	1	0	0	-4	1335	935	1	-1	2	-3
pôsobenie zvierat	2	1	0	0	0	0	0	-1	750	550	0	0	1	1
technická porucha	2	2	0	0	0	0	0	0	1850	1850	0	0	0	0
nesprávne otáčanie a cúvanie	2	-2	0	0	0	0	1	-1	100	-215	0	0	2	-2
porušenie pravidiel pri preprave nákladu	2	2	0	0	0	0	0	0	115	115	1	1	1	1
nesprávny spôsob jazdy	1	-5	1	0	0	-1	0	-8	1400	-5955	0	0	0	-4
nesprávna jazda v jazdných pruhoch	1	-1	0	0	0	0	0	-1	100	-3890	0	-1	1	0
nesprávne odbočovanie	1	-6	0	0	0	-2	0	-10	225	-2830	0	0	1	-5
nerespektovanie osobitosti premávky v zimnom období	1	1	0	0	0	0	0	0	20	20	0	0	0	0
porušenie povinnosti účastníka dopravnej nehody alebo škodovej udalosti	1	1	0	0	0	0	0	0	50	50	0	0	1	1

Vyššie 74 % DN bolo v meste alebo obci, 26 % mimo obec v extraviláne.

Tabuľka 1.4.4 Nehody podľa miesta - v/mimo obec

Banská Bystrica okres	počet nehôd		usmrtení účasť.		ťažko zran. účasť.		ľahko zran. účasť.		hmotná škoda		alkohol		obec	
		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-
v obci	148	-7	3	3	15	7	54	-10	79594	36761	19	-5	148	-7
mimo obec	51	-11	6	4	5	-1	19	-19	26255	18606	3	-8	0	0
nezadané	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabuľka 1.4.5 DN podľa kategórie cesty, zdroj: Polícia SR

Banská Bystrica okres	počet nehôd		usmrtení účasť.		ťažko zran. účasť.		ľahko zran. účasť.		hmotná škoda		alkohol		obec	
		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-
diaľnica	19	0	0	-1	2	0	9	5	12570	3954	0	-2	13	2
z toho cesta pre motorové vozidlá	1	1	0	0	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0
diaľnica D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
z toho cesta pre motorové vozidlá	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
diaľnica R	19	0	0	-1	2	0	9	5	12570	3954	0	-2	13	2
z toho cesta pre motorové vozidlá	1	1	0	0	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0
diaľničný privádzač PD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
z toho cesta pre motorové vozidlá	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
diaľničný privádzač PR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
z toho cesta pre motorové vozidlá	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
rýchlostná cesta (do 31.3.2020)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

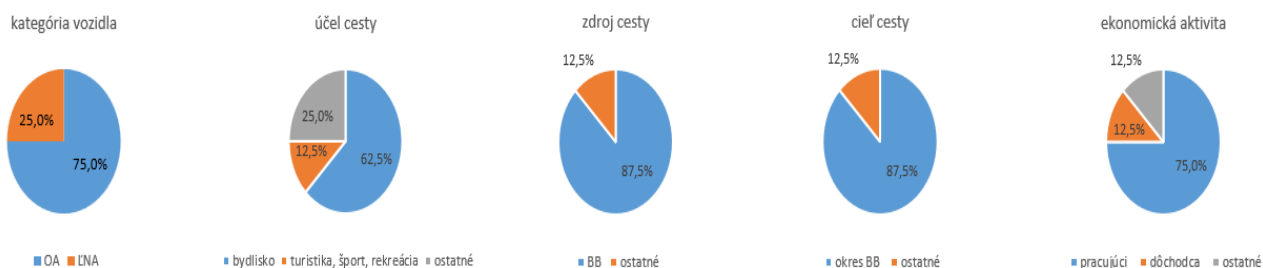
pokračovanie tabuľky 1.4.5

rýchlostný privádzač (do 31.3.2020)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
cesta I. triedy	46	-1	7	6	6	3	20	-17	25110	-11356	1	-6	11	-5
z toho cesta pre motorové vozidlá	9	9	3	3	2	2	4	4	5420	5420	0	0	2	2
cesta II. triedy	5	-9	0	0	1	1	3	-8	2160	-3460	0	-1	2	-2
z toho cesta pre motorové vozidlá	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
cesta III. triedy	16	-4	0	0	1	-2	7	-3	6390	-1070	5	0	13	2
z toho cesta pre motorové vozidlá	1	1	0	0	0	0	0	0	20	20	1	1	1	1
komunikácia účelová - poľné a lesné cesty	2	2	0	0	0	0	2	2	300	300	1	1	2	2
komunikácia účelová - ostatné (parkoviská, príjazdy k továrňam, pieskovňam, skladom a pod.)	23	1	0	0	1	1	2	0	2055	-385	1	1	21	-1
komunikácia v km systéme nesledovaná	88	-7	2	2	9	3	30	-8	57264	30172	14	-6	86	-5
nezadané	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

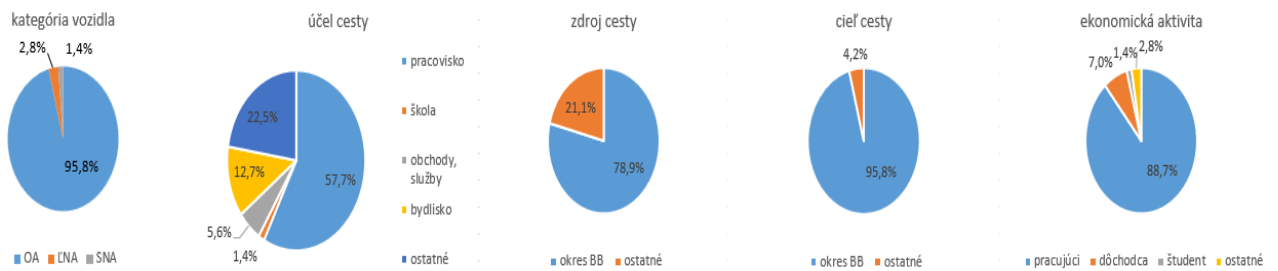
1.4.1.3. Účel využitia ciest (nákladná, lokálna, regionálna a medzimestská)

Najviac zastúpené účely ciest pre regionálnu a medzimestskú dopravu boli práca a návrat do bydliska.

**Banská Bystrica – Horná Mičína**



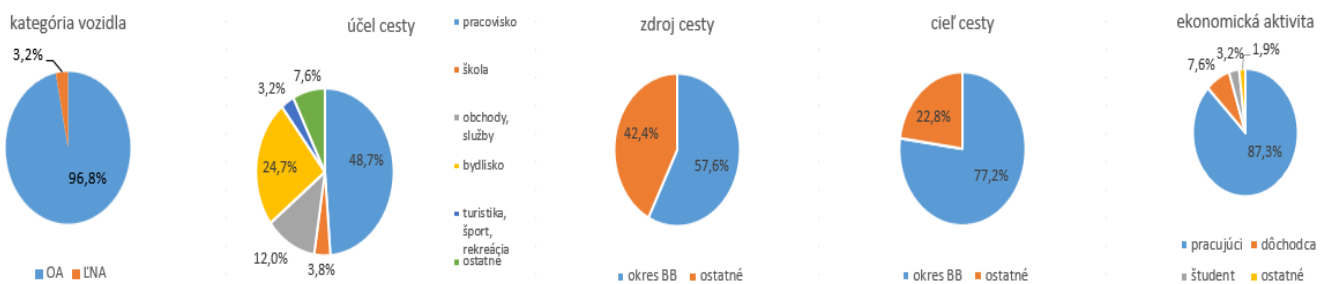
## Horná Mičiná – Banská Bystrica



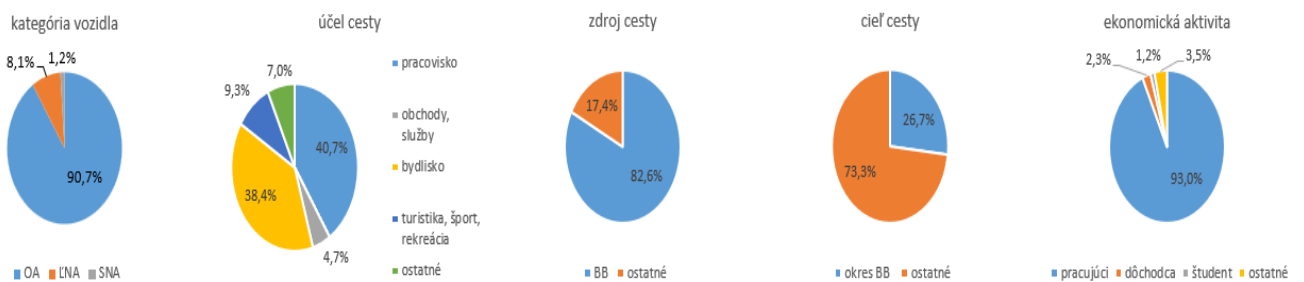
## Banská Bystrica – Slovenská Ľupča



## Slovenská Ľupča – Banská Bystrica

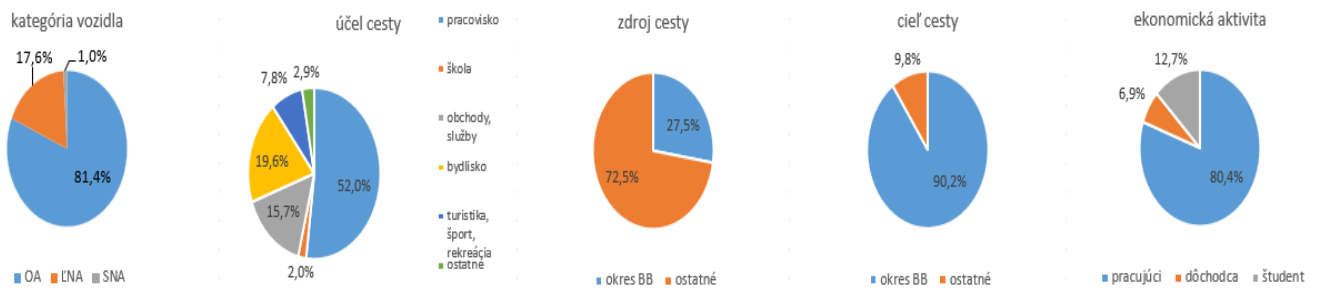


## Banská Bystrica – Harmanec

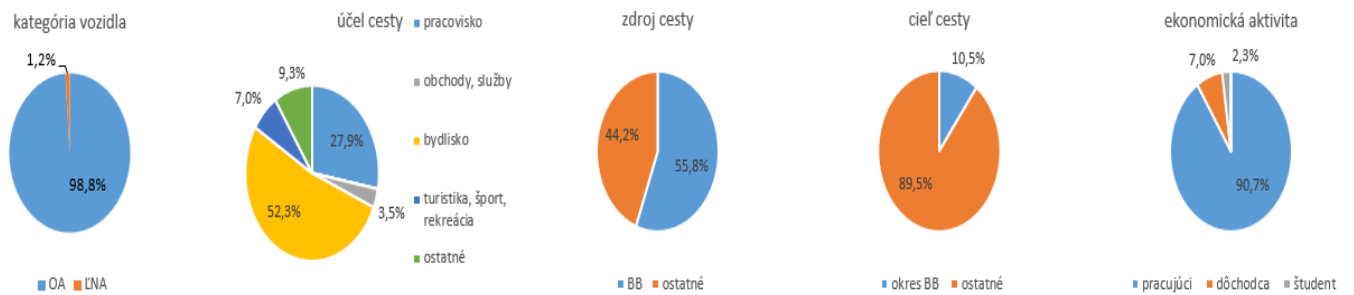




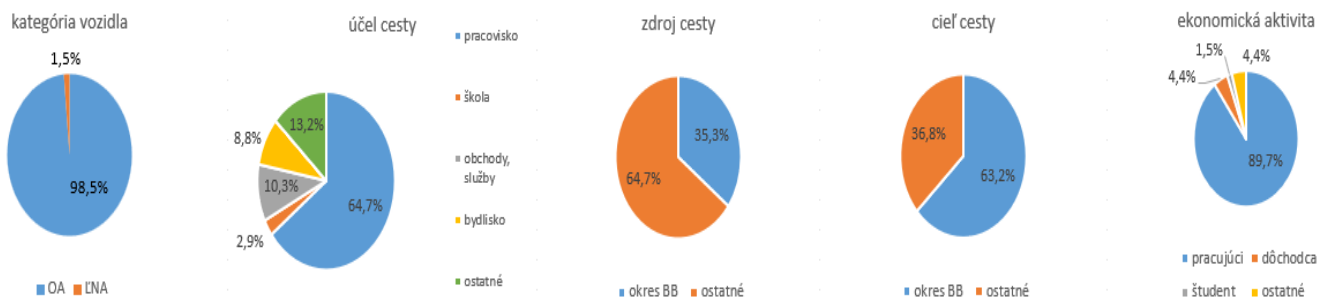
## Harmanec – Banská Bystrica



## Banská Bystrica – Staré Hory



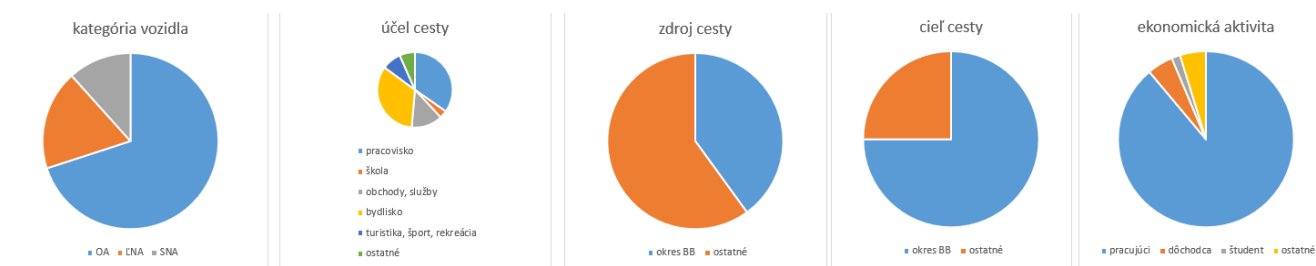
## Staré Hory – Banská Bystrica



## Banská Bystrica - Zvolen



## Zvolen - Banská Bystrica



Pre nákladnú dopravu môžeme hodnotiť iba tranzitnú dopravu, ktorá daným územím prechádza vo forme účelu cesty práca alebo obchod/služby.

### 1.4.2. Verejná osobná doprava

Ako je zřejmé súčasný systém zabezpečenia prevádzky VOD je pomerne komplikovaný, lebo ak potrebuje mesto Banská Bystrica urobiť zmeny v ponuke a kvalite verejnej osobnej dopravy na posudzovanom území, musí komunikovať s ďalšími dvomi objednávateľmi VOD a v súčasnosti so 4 dopravcami.

#### 1.4.2.1. Prevádzka autobusovej verejnej osobnej dopravy

##### 1.4.2.1.1. Doba prevádzky, interval v jednotlivých prevádzkových režimoch

Všetky linky MHD počas pracovného dňa, ktorý je zároveň dňom školského vyučovania vykonajú spolu 1 453 spojov. Prevádzka začína o 4:00 (linka 3 odchod prvého spoja o 4:00) a končí o 23:35 (linka 3 príchod posledného spoja 23:35). Prevádzková doba MHD je 19 hodín 35 minút.

V tabuľkách 1.4.6 až 1.4.9 sa nachádza prehľad časovej dostupnosti ponuky spojov MHD jednotlivých liniek MHD Banská Bystrica. V tabuľke sa nachádzajú:

- Linka: číslo linky,
- Smer: nepárny – nepárne čísla spojov linky, párny – párne čísla spojov linky (spoje s nepárnym číslom premávajú v opačnom smere ako párne čísla spojov),
- Odchody spojov z prvej zastávky: čas odchodov jednotlivých spojov z ich prvej (konečnej) zastávky,
- Spoje:
  - Počet: počet spojov na linke v danom smere,
  - Prvý: čas odchodu prvého spoja z prvej zastávky,
  - Posledný (Posl.): čas odchodu posledného spoja z jeho prvej zastávky,
  - Ukončenie (Ukon.): čas príchodu spoja, ktorý ako posledný jazdí na linke v danom smere, do jeho konečnej zastávky (posledný spoj, ktorý prichádza do konečnej zastávky),
- Interval: Čas po sebe idúcich 2 spojov tej istej linky v tom istom smere, výpočet je podľa odchodu z prvej zastávky,
  - Min: minimálny linkový interval,
  - Max: maximálny linkový interval,

- Priem: Aritmetický priemer intervalov,
- Modus: najčastejšie vyskytujúci sa interval
- počet Modus: počet výskytov najčastejšie vyskytujúceho sa intervalu
- Časová dostupnosť: vypočítaná ako rozdiel „Ukon.“ – „Prvý“.

### Pracovný deň počas školského vyučovania

Časová dostupnosť ponuky spojov MHD v pracovný deň počas dní školského vyučovania sa nachádza v Tabuľka 1.4.6 a znázornená aj graficky (Obr. 1.4.6), kde je vykreslený čas odchodu spojov jednotlivých liniek za ich prvej zastávky.

Tabuľka 1.4.6 Časová dostupnosť ponuky spojov MHD v pracovný deň počas dní školského vyučovania  
Zdroj: spracované na základe cestovných poriadkov (2021)

Pracovný deň, dni školského vyučovania													
Linka	Smier	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
001	nepárny	05:13; 05:28; 05:43; 05:58; 06:13 06:28; 06:43; 06:59; 07:12; 07:22 07:32; 07:42; 07:52; 08:02; 08:12 08:22; 08:32; 08:43; 08:58; 09:13 09:28; 09:43; 09:58; 10:13; 10:28 10:43; 10:58; 11:13; 11:28; 11:43 11:58; 12:13; 12:28; 12:43; 12:58 13:12; 13:22; 13:32; 13:42; 13:52 14:02; 14:12; 14:22; 14:32; 14:42 14:52; 15:02; 15:12; 15:23; 15:38 15:53; 16:13; 16:33; 16:53; 17:15 17:35; 17:55; 18:15; 18:45; 19:15 19:45; 20:17; 20:47; 21:17; 21:47	63	5:13	21:47	22:33	0:10	0:16	0:15	0:10	14	17:20	
001	párny	05:03; 05:23; 05:43; 06:03; 06:18 06:33; 06:44; 06:54; 07:04; 07:19 07:34; 07:44; 07:54; 08:04; 08:18 08:33; 08:48; 09:03; 09:18; 09:33 09:48; 10:03; 10:18; 10:33; 10:48 11:03; 11:18; 11:33; 11:48; 12:03 12:18; 12:33; 12:44; 12:54; 13:04 13:14; 13:24; 13:34; 13:44; 13:54 14:04; 14:14; 14:24; 14:34; 14:44 14:54; 15:04; 15:18; 15:33; 15:48 16:03; 16:23; 16:43; 17:03; 17:23 17:43; 18:08; 18:38; 19:08; 19:38 20:10; 20:40; 21:10; 21:40; 22:10	63	5:03	22:10	22:26	0:10	0:20	0:15	0:10	14	17:23	
002	nepárny	04:41; 04:56; 05:16; 05:36; 05:46 05:56; 06:15; 06:35; 06:55; 07:15 07:35; 07:55; 08:15; 09:10; 10:10 11:10; 12:10; 13:05; 13:20; 13:45 14:05; 14:15; 14:25; 15:05; 15:45 16:25; 17:05; 17:46; 18:08; 18:31 19:41; 20:43; 21:43; 22:06	34	4:41	22:06	22:22	0:10	1:10	0:31	0:20	5	17:41	
002	párny	05:18; 05:38; 05:58; 06:20; 06:38 06:58; 07:18; 07:38; 07:58; 08:38 10:03; 10:33; 11:33; 12:33; 13:28 13:48; 14:28; 15:08; 15:48; 16:28 17:08; 17:28; 18:08; 18:28; 19:03 20:05; 21:05; 21:35; 22:05; 22:35	30	5:18	22:35	22:51	0:18	1:25	0:35	0:40	4	17:33	

Pracovný deň, dni školského vyučovania													
Linka	Směr	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
003	nepárny	04:38; 04:48; 04:58; 05:08; 05:23 05:33; 05:53; 06:13; 06:23; 06:33 06:43; 06:53; 07:03; 07:07; 07:14 07:15; 07:23; 07:33; 07:48; 08:03 08:18; 08:28; 09:05; 09:20; 09:40 10:20; 10:40; 11:20; 11:40; 12:20 12:40; 13:03; 13:18; 13:38; 13:48 14:08; 14:18; 14:38; 14:48; 15:08 15:48; 16:08; 17:09; 18:06; 19:06 20:08; 21:08; 22:05; 23:23	49	4:38	23:23	23:35	0:01	0:40	0:23	0:20	9	18:57	
003	párny	04:00; 04:40; 05:06; 05:27; 05:47 06:07; 06:27; 06:47; 07:07; 07:17 07:27; 07:37; 07:47; 07:57; 08:17 08:27; 08:37; 08:52; 09:32; 09:47 10:07; 10:47; 11:07; 11:47; 12:07 12:47; 13:07; 13:32; 13:47; 14:07 14:17; 14:37; 14:47; 15:07; 15:17 15:32; 15:47; 16:17; 16:37; 17:17 18:03; 18:33; 18:53; 19:33; 20:35 21:35; 22:05; 22:25; 22:35	49	4:00	22:35	22:51	0:10	0:40	0:23	0:20	9	18:51	
004	nepárny	08:42; 09:42; 10:42; 11:42; 12:42 13:37; 14:47; 15:27; 16:07; 16:47 17:27; 19:12; 20:14; 21:14	14	8:42	21:14	21:29	0:40	1:45	0:57	1:00	4	12:47	
004	párny	08:18; 09:03; 09:33; 11:03; 12:03 13:03; 14:08; 14:48; 15:28; 16:08 16:48; 17:48; 18:38; 19:33; 20:35	15	8:18	20:35	20:49	0:30	1:30	0:52	1:00	2	12:31	
005	nepárny	08:42; 10:07; 11:07; 12:07; 13:30 14:30; 15:30; 16:40; 17:40; 18:37 19:37; 20:39; 21:39	13	8:42	21:39	21:54	0:57	1:25	1:04	1:00	5	13:12	
005	párny	07:03; 08:07; 09:07; 10:32; 11:32 12:32; 13:57; 14:57; 16:02; 17:02 17:37; 19:03; 20:05; 21:05	14	7:03	21:05	21:19	0:35	1:26	1:04	1:00	5	14:16	
006	nepárny	05:21; 05:51; 06:11; 06:31; 06:51 07:09; 07:29; 08:04; 08:24; 09:04 09:24; 10:04; 10:24; 11:04; 11:24 12:04; 12:24; 13:04; 13:24; 13:49 14:09; 14:19; 14:29; 14:49; 15:09 15:19; 15:29; 15:49; 16:09; 16:19 16:29; 16:49; 17:09; 17:29; 17:49 18:01; 18:21; 19:01; 19:21; 20:03 20:23; 21:03; 21:23; 22:03; 22:33 22:53	46	5:21	22:53	23:04	0:10	0:40	0:23	0:20	9	17:43	
006	párny	04:37; 05:07; 05:37; 06:07; 06:27 06:37; 06:47; 07:07; 07:27; 07:37 07:47; 08:22; 08:42; 09:22; 09:42 10:22; 10:42; 11:22; 11:42; 12:22 12:42; 13:22; 13:42; 14:07; 14:27 14:37; 14:47; 15:07; 15:27; 15:37 15:47; 16:07; 16:27; 16:37; 16:47 17:07; 17:26; 17:46; 18:06; 18:17 18:37; 19:17; 19:37; 20:17; 20:37 21:16; 21:37; 22:17; 22:46; 23:04	50	4:37	23:04	23:15	0:10	0:40	0:22	0:20	15	18:38	
007	nepárny	06:18; 07:21; 08:16; 09:16; 10:16 11:16; 12:16; 13:16; 14:16; 15:16 16:16; 17:16; 18:16; 19:16; 20:18 21:18; 22:23	17	6:18	22:23	22:39	0:55	1:05	1:00	1:00	5	16:21	

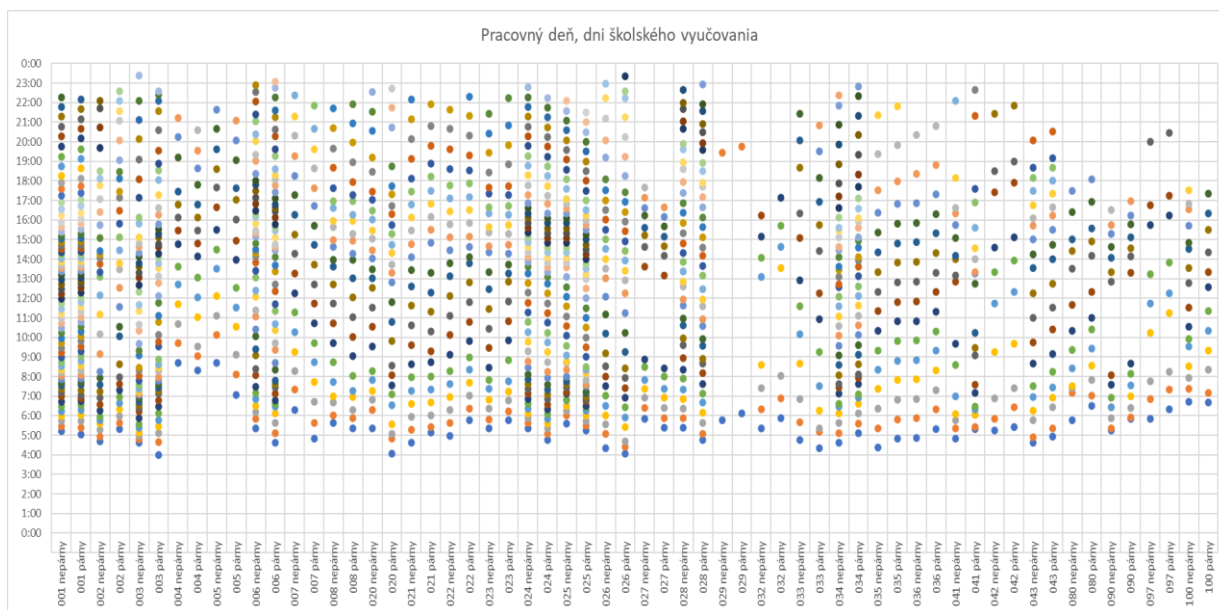
Pracovný deň, dni školského vyučovania													
Linka	Smier	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
007	párny	04:50; 05:38; 06:43; 07:43; 08:43 09:43; 10:43; 11:43; 12:43; 13:43 14:43; 15:43; 16:43; 17:38; 18:38 19:38; 20:40; 21:50	18	4:50	21:50	22:11	0:48	1:10	1:00	1:00	6	17:21	
008	nepárny	05:37; 06:00; 06:40; 07:00; 07:43 08:43; 09:43; 10:43; 11:43; 12:43 13:38; 13:58; 14:38; 14:58; 15:38 15:58; 16:38; 16:58; 17:38; 18:40 19:40; 20:42; 21:42	23	5:37	21:42	22:01	0:20	1:02	0:43	0:40	4	16:24	
008	párny	05:22; 05:52; 06:17; 06:57; 07:17 08:02; 09:02; 10:02; 11:02; 12:02 13:02; 13:57; 14:17; 14:57; 15:17 15:57; 16:17; 16:57; 17:17; 17:57 18:57; 19:57; 20:57; 21:56	24	5:22	21:56	22:11	0:20	1:00	0:43	1:00	4	16:49	
020	nepárny	05:22; 06:17; 06:49; 07:17; 07:49 08:17; 09:32; 10:32; 11:32; 12:32 13:02; 13:28; 14:02; 14:28; 15:02 15:28; 16:02; 16:28; 17:02; 17:28 18:28; 19:12; 20:33; 21:33; 22:33	25	5:22	22:33	22:44	0:26	1:21	0:42	1:00	3	17:22	
020	párny	04:03; 04:50; 05:05; 05:33; 06:33 07:05; 07:33; 08:05; 08:33; 09:48 10:48; 11:48; 12:48; 13:18; 13:44 14:19; 14:44; 15:18; 15:44; 16:18 16:44; 17:18; 17:44; 18:44; 20:44 21:44; 22:44	27	4:03	22:44	22:56	0:15	2:00	0:43	1:00	4	18:53	
021	nepárny	04:37; 05:17; 05:57; 06:37; 07:17 07:57; 08:37; 09:37; 10:37; 11:37 12:37; 13:27; 14:07; 14:47; 15:27 16:07; 16:47; 17:27; 18:07; 19:07 20:09; 21:09; 22:09	23	4:37	22:09	22:21	0:40	1:02	0:47	0:40	9	17:44	
021	párny	05:08; 05:25; 06:00; 06:40; 07:20 08:00; 08:45; 09:18; 10:18; 11:18 12:18; 13:18; 14:50; 15:30; 16:10 16:50; 17:30; 18:13; 18:53; 19:48 20:48; 21:55	22	5:08	21:55	22:28	0:17	1:32	0:47	0:40	6	17:20	
022	nepárny	04:57; 05:37; 06:17; 06:57; 07:37 08:17; 09:07; 10:07; 11:07; 12:07 13:07; 13:47; 14:27; 15:07; 15:47 16:27; 17:07; 17:47; 18:37; 19:37 20:39; 21:39	22	4:57	21:39	22:09	0:40	1:02	0:47	0:40	10	17:12	
022	párny	05:47; 06:22; 07:02; 07:42; 08:20 08:58; 09:48; 10:48; 11:48; 12:48 13:48; 14:07; 14:37; 15:10; 15:50 16:30; 17:10; 17:53; 18:33; 19:18 20:19; 21:19; 22:19	23	5:47	22:19	22:50	0:19	1:01	0:45	0:40	6	17:03	
023	nepárny	05:20; 05:49; 06:22; 06:49; 07:22 07:49; 08:27; 09:27; 10:27; 11:27 12:27; 13:20; 14:21; 14:39; 15:21 15:39; 16:21; 16:39; 17:21; 17:39 18:26; 19:26; 20:26; 21:26	24	5:20	21:26	21:45	0:18	1:01	0:42	1:00	4	16:25	
023	párny	05:46; 06:14; 06:46; 07:14; 07:46 08:50; 09:50; 10:50; 11:50; 12:50 13:16; 13:44; 14:17; 14:44; 15:17 15:44; 16:17; 16:44; 17:17; 17:44 18:50; 19:50; 20:50; 22:14	24	5:46	22:14	22:36	0:26	1:24	0:42	1:00	4	16:50	
024	nepárny	05:22; 05:37; 05:52; 06:07; 06:22 06:37; 06:52; 07:07; 07:22; 07:37	49	5:22	22:47	23:06	0:15	0:30	0:21	0:30	11	17:44	

Pracovný deň, dni školského vyučovania													
Linka	Směr	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
		07:52; 08:07; 08:27; 08:47; 09:17 09:47; 10:17; 10:47; 11:17; 11:47 12:17; 12:47; 13:17; 13:37; 13:52 14:07; 14:22; 14:37; 14:52; 15:07 15:22; 15:37; 15:52; 16:07; 16:21 16:37; 16:52; 17:17; 17:47; 18:17 18:47; 19:17; 19:47; 20:17; 20:47 21:17; 21:47; 22:17; 22:47											
024	párny	04:45; 05:05; 05:20; 05:35; 05:50 06:05; 06:20; 06:35; 06:50; 07:05 07:20; 07:35; 07:55; 08:15; 08:45 09:15; 09:45; 10:15; 10:45; 11:15 11:45; 12:15; 12:45; 13:05; 13:20 13:35; 13:50; 14:05; 14:20; 14:35 14:50; 15:05; 15:20; 15:35; 15:50 16:05; 16:20; 16:50; 17:15; 17:45 18:15; 18:45; 19:15; 19:45; 20:15 20:45; 21:15; 21:45; 22:15	49	4:45	22:15	22:34	0:15	0:30	0:21	0:15	12	17:49	
025	nepárny	05:36; 06:01; 06:16; 06:31; 06:46 06:48; 07:08; 07:12; 07:26; 07:37 07:46; 07:58; 08:01; 08:21; 08:41 08:47; 09:05; 09:35; 10:05; 10:35 11:05; 11:35; 12:05; 12:35; 13:05 13:35; 13:50; 14:05; 14:20; 14:35 14:50; 15:05; 15:20; 15:35; 15:50 16:05; 16:20; 16:35; 16:50; 17:05 17:35; 18:05; 18:35; 19:05; 19:35 20:05; 20:35; 21:05; 21:35; 22:05	50	5:36	22:05	22:21	0:02	0:30	0:20	0:15	11	16:45	
025	párny	05:15; 05:30; 05:45; 06:00; 06:15 06:25; 06:30; 06:45; 06:50; 07:00 07:10; 07:15; 07:30; 07:35; 07:50 08:10; 08:20; 08:30; 09:00; 09:30 10:00; 10:30; 11:00; 11:30; 12:00 12:30; 13:00; 13:15; 13:30; 13:45 14:00; 14:15; 14:30; 14:45; 15:00 15:15; 15:30; 15:45; 16:00; 16:15 16:30; 17:00; 17:30; 18:00; 18:30 19:00; 19:30; 20:00; 20:30; 21:00 21:30	51	5:15	21:30	21:49	0:05	0:30	0:19	0:30	10	16:34	
026	nepárny	04:20; 05:04; 05:34; 06:01; 06:31 07:01; 07:31; 08:01; 08:31; 09:11 10:11; 11:11; 12:05; 13:01; 13:31 14:01; 14:31; 15:01; 15:31; 16:01 16:31; 17:01; 17:31; 18:06; 19:11 20:05; 21:11; 22:14; 22:59	29	4:20	22:59	23:21	0:27	1:06	0:39	0:30	7	19:01	
026	párny	04:04; 04:25; 04:41; 05:25; 05:55 06:25; 06:55; 07:25; 07:55; 08:25 09:15; 10:15; 11:15; 12:15; 12:55 13:25; 13:55; 14:25; 14:55; 15:25 15:55; 16:25; 16:55; 17:25; 18:15 19:15; 20:15; 21:15; 22:15; 22:35 23:20	31	4:04	23:20	23:29	0:16	1:00	0:38	0:30	8	19:25	
027	nepárny	05:50; 06:23; 06:55; 07:23; 07:50 08:30; 08:52; 13:37; 14:37; 15:13 15:37; 16:13; 16:37; 17:09; 17:39	15	5:50	17:39	18:01	0:22	4:45	0:50	0:36	2	12:11	
027	párny	05:23; 05:53; 06:23; 06:55; 07:23 08:00; 08:25; 13:10; 14:10; 14:40 15:10; 15:40; 16:10; 16:40	14	5:23	16:40	17:03	0:25	4:45	0:52	0:30	4	11:40	

Pracovný deň, dni školského vyučovania													
Linka	Smer	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
028	nepárny	05:23; 05:52; 06:22; 06:50; 07:20 07:53; 08:22; 08:57; 09:37; 09:57 10:37; 10:57; 11:38; 11:57; 12:37 12:52; 13:22; 13:52; 14:18; 14:48 15:20; 15:50; 16:22; 16:52; 17:23 17:57; 18:37; 18:57; 19:37; 19:54 20:40; 21:02; 21:40; 22:00; 22:40	35	5:23	22:40	22:55	0:15	0:46	0:30	0:20	4	17:32	
028	párny	04:45; 05:05; 05:38; 06:10; 06:40 07:08; 07:38; 08:11; 08:40; 08:55 09:35; 09:55; 10:35; 10:55; 11:35 11:56; 12:29; 13:10; 13:40; 14:10 14:36; 15:06; 15:38; 16:08; 16:40 17:10; 17:41; 17:55; 18:30; 18:55 19:35; 19:55; 20:29; 20:55; 21:35 21:55; 22:55	37	4:45	22:55	23:08	0:14	0:41	0:30	0:30	3	18:23	
029	nepárny	05:47; 19:27	2	5:47	19:27	19:46	13:40	13:40	13:40			13:59	
029	párny	06:06; 19:46	2	6:06	19:46	20:08	13:40	13:40	13:40			14:02	
032	nepárny	05:20; 06:20; 07:25; 08:35; 13:05 14:05; 15:10; 16:15	8	5:20	16:15	16:41	1:00	4:30	1:33			11:21	
032	párny	05:53; 06:53; 08:03; 13:33; 14:38 15:43; 17:08	7	5:53	17:08	17:35	1:00	5:30	1:52			11:42	
033	nepárny	04:45; 05:40; 06:50; 08:40; 10:10 11:35; 12:55; 15:05; 16:20; 18:40 20:05; 21:25	12	4:45	21:25	21:56	0:55	2:20	1:30			17:11	
033	párny	04:20; 05:10; 05:20; 06:15; 07:30 09:15; 10:55; 12:15; 14:25; 15:45 16:55; 18:10; 19:30; 20:50	14	4:20	20:50	21:20	0:10	2:10	1:16	1:20	3	17:00	
034	nepárny	04:37; 05:07; 05:37; 06:07; 06:27 06:37; 07:07; 07:27; 07:37; 08:05 08:35; 09:05; 09:35; 10:05; 10:35 11:05; 11:35; 12:05; 12:35; 12:42 13:05; 13:27; 13:37; 14:07; 14:27 14:37; 15:07; 15:27; 15:37; 16:07 16:37; 17:12; 17:52; 18:52; 19:52 20:52; 21:52; 22:22	38	4:37	22:22	22:38	0:07	0:30	0:28	0:30	11	18:01	
034	párny	05:06; 05:36; 06:06; 06:36; 06:56 07:06; 07:36; 07:56; 08:07; 08:37 09:07; 09:37; 10:07; 10:37; 11:07 11:37; 12:07; 12:37; 13:07; 13:36 13:56; 14:06; 14:36; 14:56; 15:06 15:36; 15:56; 16:06; 16:36; 17:06 17:41; 18:20; 19:20; 20:20; 21:20 22:20; 22:50	37	5:06	22:50	23:07	0:10	0:35	0:29	0:30	12	18:01	
035	nepárny	04:22; 05:22; 06:22; 07:22; 08:20 09:20; 10:20; 11:20; 12:20; 13:20 14:22; 15:22; 16:22; 17:32; 19:22 21:22	16	4:22	21:22	21:42	0:58	2:00	1:08	1:00	6	17:20	
035	párny	04:49; 05:49; 06:49; 07:49; 08:49 09:49; 10:49; 11:49; 12:49; 13:49 14:49; 15:49; 16:49; 17:59; 19:49 21:49	16	4:49	21:49	22:08	1:00	2:00	1:08	1:00	7	17:19	
036	nepárny	04:52; 05:52; 06:52; 07:52; 08:50 09:50; 10:50; 11:50; 12:50; 13:52 14:52; 15:52; 16:52; 18:22; 20:22	15	4:52	20:22	20:42	0:58	2:00	1:06	1:00	5	15:50	

Pracovný deň, dni školského vyučovania													
Linka	Smer	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
036	párny	05:19; 06:19; 07:19; 08:19; 09:19 10:19; 11:19; 12:19; 13:19; 14:19 15:19; 16:19; 17:19; 18:49; 20:49	15	5:19	20:49	21:08	1:00	2:00	1:06	1:00	6	15:49	
041	nepárny	04:50; 05:22; 05:47; 06:05; 07:00 08:35; 09:40; 12:50; 13:10; 14:00 14:10; 15:05; 15:45; 16:20; 16:37 18:10; 22:05	17	4:50	22:05	22:38	0:10	3:55	1:04			17:48	
041	párny	05:18; 05:25; 06:03; 06:03; 06:20 06:28; 07:10; 07:35; 09:05; 09:28 10:15; 12:45; 13:17; 13:20; 14:00 14:33; 15:37; 16:53; 17:35; 21:20 22:39	21	5:18	22:39	23:01	0:00	3:45	0:52	0:42	2	17:43	
042	nepárny	05:15; 05:50; 06:53; 09:15; 11:45 13:20; 14:35; 17:25; 18:30; 21:25	10	5:15	21:25	21:44	0:35	2:55	1:47			16:29	
042	párny	05:25; 06:25; 07:25; 09:40; 12:20 13:55; 15:06; 17:55; 19:00; 21:50	10	5:25	21:50	22:09	1:00	2:50	1:49			16:44	
043	nepárny	04:37; 04:54; 05:47; 06:15; 06:57 07:30; 08:40; 09:45; 11:01; 12:15 13:33; 14:15; 15:00; 15:43; 16:05 16:45; 17:30; 18:10; 18:40; 20:05	20	4:37	20:05	20:31	0:17	1:25	0:48	0:42	2	15:54	
043	párny	04:55; 05:20; 06:25; 06:55; 07:27 08:15; 09:10; 10:25; 11:31; 12:45 14:00; 14:45; 15:30; 16:15; 16:40 17:20; 18:00; 18:40; 19:10; 20:31	20	4:55	20:31	20:53	0:25	1:21	0:49	0:45	3	15:58	
080	nepárny	05:47; 07:10; 07:25; 07:30; 08:25 09:22; 10:20; 11:40; 13:30; 14:25 15:00; 16:25; 17:30	13	5:47	17:30	17:57	0:05	1:50	0:58	0:55	2	12:10	
080	párny	06:30; 07:02; 07:50; 08:33; 09:25 10:25; 11:00; 12:20; 14:10; 14:55 15:35; 16:55; 18:05	13	6:30	18:05	18:38	0:32	1:50	0:57			12:08	
090	nepárny	05:15; 05:20; 05:52; 06:26; 06:26 06:56; 07:35; 08:05; 12:50; 13:20 14:05; 14:37; 15:17; 15:45; 16:30	15	5:15	16:30	16:58	0:00	4:45	0:48	0:30	3	11:43	
090	párny	05:51; 05:55; 06:24; 07:00; 07:33 08:09; 08:39; 13:19; 14:08; 14:34 15:08; 15:46; 16:14; 16:59	14	5:51	16:59	17:28	0:04	4:40	0:51	0:36	2	11:37	
097	nepárny	05:50; 06:50; 07:46; 10:15; 11:45 13:15; 15:45; 16:45; 20:00	9	5:50	20:00	20:27	0:56	3:15	1:46			14:37	
097	párny	06:20; 07:20; 08:15; 11:15; 12:15 13:50; 16:15; 17:15; 20:27	9	6:20	20:27	20:54	0:55	3:12	1:45	1:00	3	14:34	
100	nepárny	06:42; 07:22; 07:55; 08:32; 09:32 09:55; 10:32; 11:32; 12:47; 13:32 14:32; 14:50; 15:42; 16:32; 16:50 17:32	16	6:42	17:32	17:41	0:18	1:15	0:43	0:37	2	10:59	
100	párny	06:40; 07:10; 08:20; 09:20; 10:20 11:20; 12:35; 13:20; 14:20; 15:30 16:20; 17:20	12	6:40	17:20	17:32	0:30	1:15	0:58	1:10	2	10:52	
Spolu			1453	4:00	23:23	23:35						19:35	





Obr. 1.4.6 Grafické znázornenie časovej dostupnosti ponuky spojov – pracovný deň, dni školského vyučovania

Z Tabuľka 1.4.6 aj z Obr. 1.4.6 vyplýva, že najviac spojov počas pracovných dní a zároveň dní školského vyučovania sa vykoná na trolejbusovej linke 1 (spolu 126 spojov v oboch smeroch), najmenej na linke 29, kde sú vykonané dva spoje v jednom smere, t.j. 4 spoje spolu v oboch smeroch. Ďalšími trolejbusovými linkami s najväčším počtom spojov sú linky 3 (po 49 spojov v oboch smeroch ) a 6 (46 spojov v jednom, 50 spojov v opačnom smere). Z autobusových liniek je to linka 24 (49 spojov v každom smere) a linka 25 (50, resp. 51 spojov v každom smere), vyšší počet spojov je vykonaných aj na linke 28 (35 resp. 37 spojov v jednom smere) a na linke 34 (38 resp. 37 v jednom smere).

Pri trolejbusových linkách sa najčastejšie vyskytujúci interval pohybuje od 10 minút do 60 minút. Pri autobusových linkách je rozmedzie najčastejšie sa vyskytujúceho intervalu od 15 do 70 minút (vo vzťahu k počtu spojov a obsluhovanému územiu danou linkou).

### **Pracovný deň počas školských prázdnin**

V pracovný deň počas dní školských prázdnin je v prevádzku 30 liniek, ktoré vykonajú spolu 1339 spojov. Prevádzka MHD začína o 4:00 (linka 3 odchod prvého spoja o 4:00) a končí o 23:35 (linka 3 príchod posledného spoja 23:35). Prevádzková doba MHD je 19 hod a 35 min.

V Tabuľka 1.4.7 sa nachádza prehľad časovej dostupnosti ponuky spojov MHD jednotlivých liniek MHD Banská Bystrica a ich vykreslenie sa nachádza na Obr. 1.4.7.

Tabuľka 1.4.7 Časová dostupnosť ponuky spojov MHD v pracovný deň počas dní školských prázdnin  
Zdroj: spracované na základe cestovných poriadkov (2021)

Pracovný deň, dni školských prázdnin													
Linka	Smer	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
001	nepárny	05:13; 05:28; 05:43; 05:58; 06:13 06:28; 06:43; 06:59; 07:12; 07:22 07:32; 07:42; 07:52; 08:02; 08:12	63	5:13	21:47	22:33	0:10	0:16	0:15	0:10	14	17:20	

Pracovný deň, dni školských prázdnin													
Linka	Směr	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
		08:22; 08:32; 08:43; 08:58; 09:13 09:28; 09:43; 09:58; 10:13; 10:28 10:43; 10:58; 11:13; 11:28; 11:43 11:58; 12:13; 12:28; 12:43; 12:58 13:12; 13:22; 13:32; 13:42; 13:52 14:02; 14:12; 14:22; 14:32; 14:42 14:52; 15:02; 15:12; 15:23; 15:38 15:53; 16:13; 16:33; 16:53; 17:15 17:35; 17:55; 18:15; 18:45; 19:15 19:45; 20:17; 20:47; 21:17; 21:47											
001	párny	05:03; 05:23; 05:43; 06:03; 06:18 06:33; 06:44; 06:54; 07:04; 07:19 07:34; 07:44; 07:54; 08:04; 08:18 08:33; 08:48; 09:03; 09:18; 09:33 09:48; 10:03; 10:18; 10:33; 10:48 11:03; 11:18; 11:33; 11:48; 12:03 12:18; 12:33; 12:44; 12:54; 13:04 13:14; 13:24; 13:34; 13:44; 13:54 14:04; 14:14; 14:24; 14:34; 14:44 14:54; 15:04; 15:18; 15:33; 15:48 16:03; 16:23; 16:43; 17:03; 17:23 17:43; 18:08; 18:38; 19:08; 19:38 20:10; 20:40; 21:10; 21:40; 22:10	63	5:03	22:10	22:26	0:10	0:20	0:15	0:10	14	17:23	
002	nepárny	04:41; 04:56; 05:16; 05:36; 05:46 05:56; 06:15; 06:35; 06:55; 07:15 07:35; 07:55; 08:15; 09:10; 10:10 11:10; 12:10; 13:05; 13:20; 14:05 14:25; 15:05; 15:45; 16:25; 17:05 17:46; 18:08; 18:31; 19:41; 20:43 21:43; 22:06	32	4:41	22:06	22:22	0:10	1:10	0:33	0:20	3	17:41	
002	párny	05:18; 05:38; 05:58; 06:20; 06:38 06:58; 07:18; 07:38; 07:58; 08:38 10:03; 10:33; 11:33; 12:33; 13:28 13:48; 14:28; 15:08; 15:48; 16:28 17:08; 17:28; 18:08; 18:28; 19:03 20:05; 21:05; 21:35; 22:05; 22:35	30	5:18	22:35	22:51	0:18	1:25	0:35	0:40	4	17:33	
003	nepárny	04:38; 04:48; 04:58; 05:08; 05:23 05:33; 05:53; 06:13; 06:33; 06:43 06:53; 07:07; 07:23; 07:33; 07:48 08:18; 09:05; 09:40; 10:40; 11:40 12:40; 13:03; 13:48; 14:08; 14:48 15:08; 15:48; 16:08; 17:09; 18:06 19:06; 20:08; 21:08; 22:05; 23:23	35	4:38	23:23	23:35	0:10	1:01	0:33	0:20	4	18:57	
003	párny	04:00; 04:40; 05:06; 05:27; 05:47 06:07; 06:27; 06:47; 07:07; 07:27 07:47; 08:27; 09:32; 10:07; 11:07 12:07; 13:07; 13:32; 14:17; 14:37 15:17; 15:32; 15:47; 16:17; 16:37 17:17; 18:03; 18:33; 18:53; 19:33 20:35; 21:35; 22:05; 22:25; 22:35	35	4:00	22:35	22:51	0:15	1:05	0:32	0:20	7	18:51	
004	nepárny	08:42; 09:42; 10:42; 11:42; 12:42 13:37; 14:47; 15:27; 16:07; 16:47 17:27; 19:12; 20:14; 21:14	14	8:42	21:14	21:29	0:40	1:45	0:57	1:00	4	12:47	
004	párny	08:18; 09:03; 09:33; 11:03; 12:03 13:03; 14:08; 14:48; 15:28; 16:08 16:48; 17:48; 18:38; 19:33; 20:35	15	8:18	20:35	20:49	0:30	1:30	0:52	1:00	2	12:31	

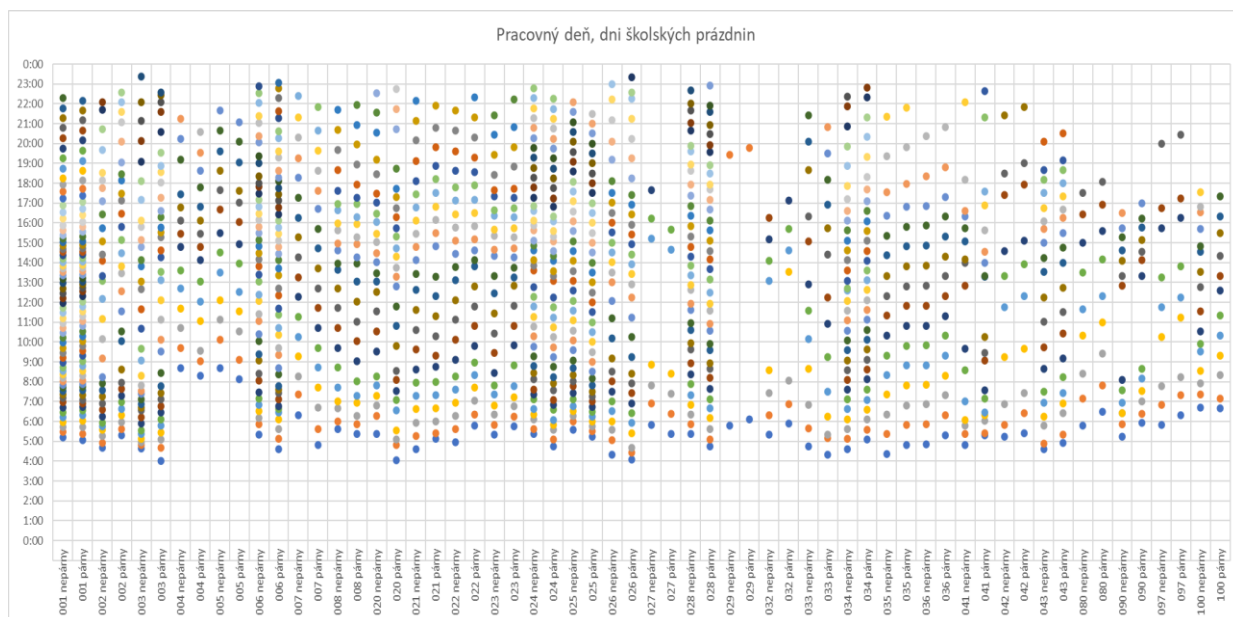
Pracovný deň, dni školských prázdnin													
Linka	Směr	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
005	nepárny	08:42; 10:07; 11:07; 12:07; 13:30 14:30; 15:30; 16:40; 17:40; 18:37 19:37; 20:39; 21:39	13	8:42	21:39	21:54	0:57	1:25	1:04	1:00	5	13:12	
005	párny	08:07; 09:07; 10:32; 11:32; 12:32 13:57; 14:57; 16:02; 17:02; 17:37 19:03; 20:05; 21:05	13	8:07	21:05	21:19	0:35	1:26	1:04	1:00	5	13:12	
006	nepárny	05:21; 05:51; 06:11; 06:31; 06:51 07:09; 07:29; 08:04; 08:24; 09:04 09:24; 10:04; 10:24; 11:04; 11:24 12:04; 12:24; 13:04; 13:24; 13:49 14:09; 14:29; 14:49; 15:09; 15:29 15:49; 16:09; 16:29; 16:49; 17:09 17:29; 17:49; 18:01; 18:21; 19:01 19:21; 20:03; 20:23; 21:03; 21:23 22:03; 22:33; 22:53	43	5:21	22:53	23:04	0:18	0:40	0:25	0:20	11	17:43	
006	párny	04:37; 05:07; 05:37; 06:07; 06:27 06:37; 06:47; 07:07; 07:27; 07:37 07:47; 08:22; 08:42; 09:22; 09:42 10:22; 10:42; 11:22; 11:42; 12:22 12:42; 13:22; 13:42; 14:07; 14:27 14:47; 15:07; 15:27; 15:47; 16:07 16:27; 16:47; 17:07; 17:26; 17:46 18:06; 18:17; 18:37; 19:17; 19:37 20:17; 20:37; 21:16; 21:37; 22:17 22:46; 23:04	47	4:37	23:04	23:15	0:10	0:40	0:24	0:20	15	18:38	
007	nepárny	06:18; 07:21; 08:16; 09:16; 10:16 11:16; 12:16; 13:16; 14:16; 15:16 16:16; 17:16; 18:16; 19:16; 20:18 21:18; 22:23	17	6:18	22:23	22:39	0:55	1:05	1:00	1:00	5	16:21	
007	párny	04:50; 05:38; 06:43; 07:43; 08:43 09:43; 10:43; 11:43; 12:43; 13:43 14:43; 15:43; 16:43; 17:38; 18:38 19:38; 20:40; 21:50	18	4:50	21:50	22:11	0:48	1:10	1:00	1:00	6	17:21	
008	nepárny	05:37; 06:00; 06:40; 07:00; 07:43 08:43; 09:43; 10:43; 11:43; 12:43 13:38; 13:58; 14:38; 14:58; 15:38 15:58; 16:38; 16:58; 17:38; 18:40 19:40; 20:42; 21:42	23	5:37	21:42	22:01	0:20	1:02	0:43	0:40	4	16:24	
008	párny	05:22; 05:52; 06:17; 06:57; 07:17 08:02; 09:02; 10:02; 11:02; 12:02 13:02; 13:57; 14:17; 14:57; 15:17 15:57; 16:17; 16:57; 17:17; 17:57 18:57; 19:57; 20:57; 21:56	24	5:22	21:56	22:11	0:20	1:00	0:43	1:00	4	16:49	
020	nepárny	05:22; 06:17; 06:49; 07:17; 07:49 08:17; 09:32; 10:32; 11:32; 12:32 13:02; 13:28; 14:02; 14:28; 15:02 15:28; 16:02; 16:28; 17:02; 17:28 18:28; 19:12; 20:33; 21:33; 22:33	25	5:22	22:33	22:44	0:26	1:21	0:42	1:00	3	17:22	
020	párny	04:03; 04:50; 05:05; 05:33; 06:33 07:05; 07:33; 08:05; 08:33; 09:48 10:48; 11:48; 12:48; 13:18; 13:44 14:19; 14:44; 15:18; 15:44; 16:18 16:44; 17:18; 17:44; 18:44; 20:44 21:44; 22:44	27	4:03	22:44	22:56	0:15	2:00	0:43	1:00	4	18:53	
021	nepárny	04:37; 05:17; 05:57; 06:37; 07:17 07:57; 08:37; 09:37; 10:37; 11:37 12:37; 13:27; 14:07; 14:47; 15:27	23	4:37	22:09	22:21	0:40	1:02	0:47	0:40	9	17:44	

Pracovný deň, dni školských prázdnin													
Linka	Směr	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
		16:07; 16:47; 17:27; 18:07; 19:07 20:09; 21:09; 22:09											
021	párny	05:08; 05:25; 06:00; 06:40; 07:20 08:00; 08:45; 09:18; 10:18; 11:18 12:18; 13:18; 14:50; 15:30; 16:10 16:50; 17:30; 18:13; 18:53; 19:48 20:48; 21:55	22	5:08	21:55	22:28	0:17	1:32	0:47	0:40	6	17:20	
022	nepárny	04:57; 05:37; 06:17; 06:57; 07:37 08:17; 09:07; 10:07; 11:07; 12:07 13:07; 13:47; 14:27; 15:07; 15:47 16:27; 17:07; 17:47; 18:37; 19:37 20:39; 21:39	22	4:57	21:39	22:09	0:40	1:02	0:47	0:40	10	17:12	
022	párny	05:47; 06:22; 07:02; 07:42; 08:20 08:58; 09:48; 10:48; 11:48; 12:48 13:48; 14:07; 14:37; 15:10; 15:50 16:30; 17:10; 17:53; 18:33; 19:18 20:19; 21:19; 22:19	23	5:47	22:19	22:50	0:19	1:01	0:45	0:40	6	17:03	
023	nepárny	05:20; 05:49; 06:22; 06:49; 07:22 07:49; 08:27; 09:27; 10:27; 11:27 12:27; 13:20; 14:21; 14:39; 15:21 15:39; 16:21; 16:39; 17:21; 17:39 18:26; 19:26; 20:26; 21:26	24	5:20	21:26	21:45	0:18	1:01	0:42	1:00	4	16:25	
023	párny	05:46; 06:14; 06:46; 07:14; 07:46 08:50; 09:50; 10:50; 11:50; 12:50 13:16; 13:44; 14:17; 14:44; 15:17 15:44; 16:17; 16:44; 17:17; 17:44 18:50; 19:50; 20:50; 22:14	24	5:46	22:14	22:36	0:26	1:24	0:42	1:00	4	16:50	
024	nepárny	05:22; 05:37; 06:07; 06:22; 06:37 07:07; 07:22; 07:37; 08:07; 08:27 08:47; 09:17; 09:47; 10:17; 10:47 11:17; 11:47; 12:17; 12:47; 13:37 13:52; 14:07; 14:37; 14:52; 15:07 15:37; 15:52; 16:07; 16:37; 16:52 17:17; 17:47; 18:17; 18:47; 19:17 19:47; 20:17; 20:47; 21:17; 21:47 22:17; 22:47	42	5:22	22:47	23:06	0:15	0:50	0:25	0:30	12	17:44	
024	párny	04:45; 05:05; 05:35; 05:50; 06:05 06:35; 06:50; 07:05; 07:35; 07:55 08:15; 08:45; 09:15; 09:45; 10:15 10:45; 11:15; 11:45; 12:15; 13:05 13:20; 13:35; 14:05; 14:20; 14:35 15:05; 15:20; 15:35; 16:05; 16:20 16:50; 17:15; 17:45; 18:15; 18:45 19:15; 19:45; 20:15; 20:45; 21:15 21:45; 22:15	42	4:45	22:15	22:34	0:15	0:50	0:25	0:30	11	17:49	
025	nepárny	05:36; 06:01; 06:16; 06:31; 06:46 07:08; 07:26; 07:46; 08:01; 08:21 08:41; 09:05; 09:35; 10:05; 10:35 11:05; 11:35; 12:05; 12:35; 13:05 13:35; 14:05; 14:35; 15:05; 15:35 16:05; 16:35; 17:05; 17:35; 18:05 18:35; 19:05; 19:35; 20:05; 20:35 21:05; 21:35; 22:05	38	5:36	22:05	22:21	0:15	0:30	0:26	0:30	14	16:45	
025	párny	05:15; 05:30; 05:45; 06:00; 06:15 06:30; 06:45; 07:00; 07:15; 07:30 07:50; 08:10; 08:30; 09:00; 09:30 10:00; 10:30; 11:00; 11:30; 12:00	39	5:15	21:30	21:49	0:15	0:30	0:25	0:30	15	16:34	

Pracovný deň, dni školských prázdnin													
Linka	Smer	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
		12:30; 13:00; 13:30; 14:00; 14:30 15:00; 15:30; 16:00; 16:30; 17:00 17:30; 18:00; 18:30; 19:00; 19:30 20:00; 20:30; 21:00; 21:30											
026	nepárny	04:20; 05:04; 05:34; 06:01; 06:31 07:01; 07:31; 08:01; 08:31; 09:11 10:11; 11:11; 12:05; 13:01; 13:31 14:01; 14:31; 15:01; 15:31; 16:01 16:31; 17:01; 17:31; 18:06; 19:11 20:05; 21:11; 22:14; 22:59	29	4:20	22:59	23:21	0:27	1:06	0:39	0:30	7	19:01	
026	párny	04:04; 04:25; 04:41; 05:25; 05:55 06:25; 06:55; 07:25; 07:55; 08:25 09:15; 10:15; 11:15; 12:15; 12:55 13:25; 13:55; 14:25; 14:55; 15:25 15:55; 16:25; 16:55; 17:25; 18:15 19:15; 20:15; 21:15; 22:15; 22:35 23:20	31	4:04	23:20	23:29	0:16	1:00	0:38	0:30	8	19:25	
027	nepárny	05:50; 06:55; 07:50; 08:52; 15:13 16:13; 17:39	7	5:50	17:39	18:01	0:55	6:21	1:58			12:11	
027	párny	05:23; 06:23; 07:23; 08:25; 14:40 15:40	6	5:23	15:40	16:03	1:00	6:15	2:03			10:40	
028	nepárny	05:23; 05:52; 06:22; 06:50; 07:20 07:53; 08:22; 08:57; 09:37; 09:57 10:37; 10:57; 11:38; 11:57; 12:37 12:52; 13:22; 13:52; 14:18; 14:48 15:20; 15:50; 16:22; 16:52; 17:23 17:57; 18:37; 18:57; 19:37; 19:54 20:40; 21:02; 21:40; 22:00; 22:40	35	5:23	22:40	22:55	0:15	0:46	0:30	0:20	4	17:32	
028	párny	04:45; 05:05; 05:38; 06:10; 06:40 07:08; 07:38; 08:11; 08:40; 08:55 09:35; 09:55; 10:35; 10:55; 11:35 11:56; 12:29; 13:10; 13:40; 14:10 14:36; 15:06; 15:38; 16:08; 16:40 17:10; 17:41; 17:55; 18:30; 18:55 19:35; 19:55; 20:29; 20:55; 21:35 21:55; 22:55	37	4:45	22:55	23:08	0:14	0:41	0:30	0:30	3	18:23	
029	nepárny	05:47; 19:27	2	5:47	19:27	19:46	13:40	13:40	13:40			13:59	
029	párny	06:06; 19:46	2	6:06	19:46	20:08	13:40	13:40	13:40			14:02	
032	nepárny	05:20; 06:20; 07:25; 08:35; 13:05 14:05; 15:10; 16:15	8	5:20	16:15	16:41	1:00	4:30	1:33			11:21	
032	párny	05:53; 06:53; 08:03; 13:33; 14:38 15:43; 17:08	7	5:53	17:08	17:35	1:00	5:30	1:52			11:42	
033	nepárny	04:45; 05:40; 06:50; 08:40; 10:10 11:35; 12:55; 15:05; 16:20; 18:40 20:05; 21:25	12	4:45	21:25	21:56	0:55	2:20	1:30			17:11	
033	párny	04:20; 05:10; 05:20; 06:15; 07:30 09:15; 10:55; 12:15; 14:25; 15:45 16:55; 18:10; 19:30; 20:50	14	4:20	20:50	21:20	0:10	2:10	1:16	1:20	3	17:00	
034	nepárny	04:37; 05:07; 05:37; 06:07; 06:37 07:07; 07:37; 08:05; 08:35; 09:05 09:35; 10:05; 10:35; 11:05; 11:35 12:05; 12:35; 12:42; 13:05; 13:37 14:07; 14:37; 15:07; 15:37; 16:07 16:37; 17:12; 17:52; 18:52; 19:52 20:52; 21:52; 22:22	33	4:37	22:22	22:38	0:07	1:00	0:33	0:30	11	18:01	

Pracovný deň, dni školských prázdnin													
Linka	Směr	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
034	párny	05:06; 05:36; 06:06; 06:36; 07:06 07:36; 08:07; 08:37; 09:07; 09:37 10:07; 10:37; 11:07; 11:37; 12:07 12:37; 13:07; 13:36; 14:06; 14:36 15:06; 15:36; 16:06; 16:36; 17:06 17:41; 18:20; 19:20; 20:20; 21:20 22:20; 22:50	32	5:06	22:50	23:07	0:29	1:00	0:34	0:30	11	18:01	
035	nepárny	04:22; 05:22; 06:22; 07:22; 08:20 09:20; 10:20; 11:20; 12:20; 13:20 14:22; 15:22; 16:22; 17:32; 19:22 21:22	16	4:22	21:22	21:42	0:58	2:00	1:08	1:00	6	17:20	
035	párny	04:49; 05:49; 06:49; 07:49; 08:49 09:49; 10:49; 11:49; 12:49; 13:49 14:49; 15:49; 16:49; 17:59; 19:49 21:49	16	4:49	21:49	22:08	1:00	2:00	1:08	1:00	7	17:19	
036	nepárny	04:52; 05:52; 06:52; 07:52; 08:50 09:50; 10:50; 11:50; 12:50; 13:52 14:52; 15:52; 16:52; 18:22; 20:22	15	4:52	20:22	20:42	0:58	2:00	1:06	1:00	5	15:50	
036	párny	05:19; 06:19; 07:19; 08:19; 09:19 10:19; 11:19; 12:19; 13:19; 14:19 15:19; 16:19; 17:19; 18:49; 20:49	15	5:19	20:49	21:08	1:00	2:00	1:06	1:00	6	15:49	
041	nepárny	04:50; 05:22; 05:47; 06:05; 07:00 08:35; 09:40; 12:50; 14:00; 14:10 15:05; 15:45; 16:20; 16:37; 18:10 22:05	16	4:50	22:05	22:38	0:10	3:55	1:09			17:48	
041	párny	05:18; 05:25; 06:03; 06:20; 06:28 07:10; 07:35; 09:05; 09:28; 10:15 13:17; 13:20; 14:00; 14:33; 15:37 16:53; 17:35; 21:20; 22:39	19	5:18	22:39	23:01	0:03	3:45	0:57	0:42	2	17:43	
042	nepárny	05:15; 05:50; 06:53; 09:15; 11:45 13:20; 14:35; 17:25; 18:30; 21:25	10	5:15	21:25	21:44	0:35	2:55	1:47			16:29	
042	párny	05:25; 06:25; 07:25; 09:40; 12:20 13:55; 15:06; 17:55; 19:00; 21:50	10	5:25	21:50	22:09	1:00	2:50	1:49			16:44	
043	nepárny	04:37; 04:54; 05:47; 06:15; 06:57 07:30; 08:40; 09:45; 11:01; 12:15 13:33; 14:15; 15:00; 15:43; 16:05 16:45; 17:30; 18:10; 18:40; 20:05	20	4:37	20:05	20:31	0:17	1:25	0:48	0:42	2	15:54	
043	párny	04:55; 05:20; 06:25; 06:55; 07:27 08:15; 09:10; 10:25; 11:31; 12:45 14:00; 14:45; 15:30; 16:15; 16:40 17:20; 18:00; 18:40; 19:10; 20:31	20	4:55	20:31	20:53	0:25	1:21	0:49	0:45	3	15:58	
080	nepárny	05:47; 07:10; 08:25; 10:20; 11:40 13:30; 15:00; 16:25; 17:30	9	5:47	17:30	17:57	1:05	1:55	1:27			12:10	
080	párny	06:30; 07:50; 09:25; 11:00; 12:20 14:10; 15:35; 16:55; 18:05	9	6:30	18:05	18:38	1:10	1:50	1:26	1:20	3	12:08	
090	nepárny	05:15; 05:52; 06:26; 06:26; 06:56 07:35; 08:05; 12:50; 13:20; 14:05 14:37; 15:17; 15:45; 16:30	14	5:15	16:30	16:58	0:00	4:45	0:51	0:30	3	11:43	
090	párny	05:55; 06:24; 07:00; 07:33; 08:09 08:39; 13:19; 14:08; 14:34; 15:08 15:46; 16:14; 16:59	13	5:55	16:59	17:28	0:26	4:40	0:55	0:36	2	11:33	
097	nepárny	05:50; 06:50; 07:46; 10:15; 11:45 13:15; 15:45; 16:45; 20:00	9	5:50	20:00	20:27	0:56	3:15	1:46			14:37	
097	párny	06:20; 07:20; 08:15; 11:15; 12:15 13:50; 16:15; 17:15; 20:27	9	6:20	20:27	20:54	0:55	3:12	1:45	1:00	3	14:34	
100	nepárny	06:42; 07:22; 07:55; 08:32; 09:32 09:55; 10:32; 11:32; 12:47; 13:32	16	6:42	17:32	17:41	0:18	1:15	0:43	0:37	2	10:59	

Pracovný deň, dni školských prázdnin												
Linka	Smer	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus	
		14:32; 14:50; 15:42; 16:32; 16:50 17:32										
100	párny	06:40; 07:10; 08:20; 09:20; 10:20 11:20; 12:35; 13:20; 14:20; 15:30 16:20; 17:20	12	6:40	17:20	17:32	0:30	1:15	0:58	1:10	2	10:52
Spolu			1339	4:00	23:23	23:35						19:35



Obr. 1.4.7 Grafické znázornenie časovej dostupnosti ponuky spojov – pracovný deň, dni školských prázdnin

Z Tabuľka 1.4.7 aj Obr. 1.4.7 vyplýva, že najviac spojov počas pracovných dní, ktoré sú dňami školských prázdnin, sa vykoná na trolejbusovej linke 1 (spolu 126 spojov v oboch smeroch), najmenej na auto autobusovej linke 29, kde sú vykonané dva spoje v jednom smere, t.j. 4 spoje spolu v oboch smeroch. Ďalšou trolejbusovou linkou s najväčším počtom spojov je linka 6 (43 spojov v jednom, 47 spojov v opačnom smere). Z autobusových liniek je to linka 24 (42 spojov v každom smere), linka 25 (38 spojov v jednom a 39 spojov v druhom smere), vyšší počet spojov je vykonaných aj na linke 28 (35 resp. 37 spojov v jednom smere) a na linke 34 (33 resp. 32 v jednom smere).

Pri trolejbusových linkách sa najčastejšie vyskytujúci interval pohybuje od 10 minút do 60 minút. Pri autobusových linkách je rozmedzie najčastejšie sa vyskytujúceho intervalu od 15 do 70 minút (vo vzťahu k počtu spojov a obsluhovanému územiu danou linkou).

### **Víkendový deň – sobota**

V sobotu je v prevádzke 25 liniek, ktoré vykonajú spolu 752 spojov, pričom napríklad linka 27 vykoná len jeden spoj v jednom smere, linka 97 tiež iba jeden spoj v oboch smeroch. Prevádzka MHD začína o 4:00 (linka 3 odchod prvého spoja o 4:00) a končí o 23:40 (linka 26 príchod posledného spoja 23:40). Prevádzková doba MHD je 19 hod a 40 min.

V Tabuľka 1.4.8 sa nachádza prehľad časovej dostupnosti ponuky spojov MHD jednotlivých liniek MHD Banská Bystrica a ich vykreslenie sa nachádza na Obr. 1.4.8.

Tabuľka 1.4.8 Časová dostupnosť ponuky spojov MHD v sobotu  
Zdroj: spracované na základe cestovných poriadkov (2021)

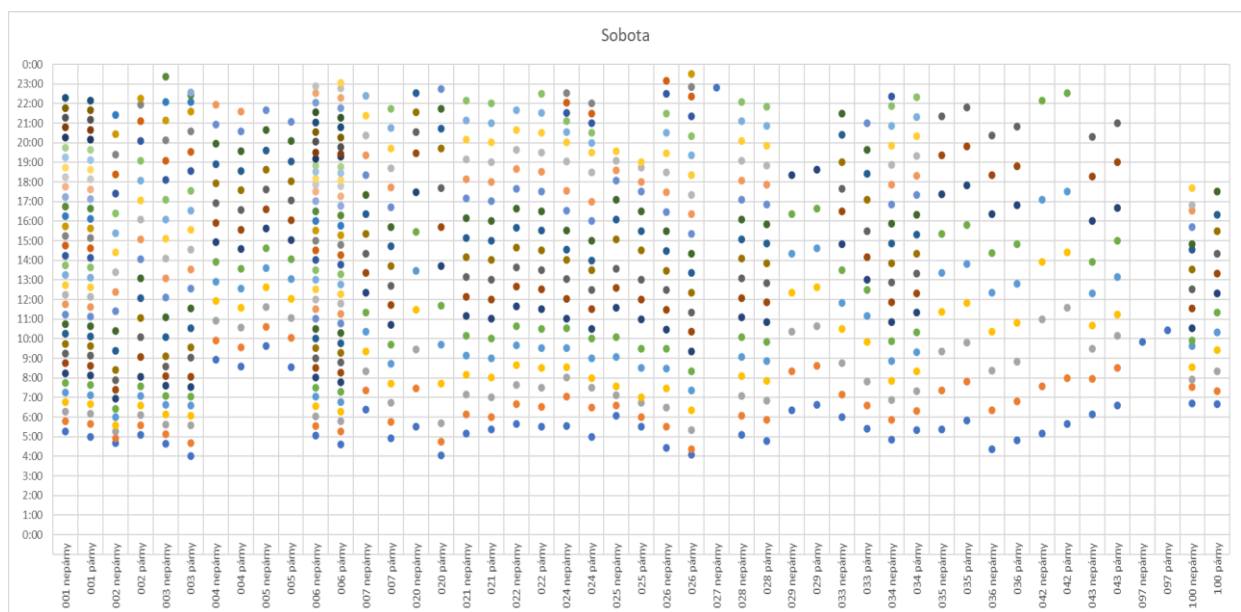
Sobota													
Linka	Smer	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
001	nepárny	05:17; 05:47; 06:17; 06:47; 07:15 07:45; 08:15; 08:45; 09:15; 09:45 10:15; 10:45; 11:15; 11:45; 12:15 12:45; 13:15; 13:45; 14:15; 14:45 15:15; 15:45; 16:15; 16:45; 17:15 17:45; 18:15; 18:45; 19:15; 19:45 20:17; 20:47; 21:17; 21:47; 22:17	35	5:17	22:17	22:33	0:28	0:32	0:30	0:30	15	17:16	
001	párny	05:00; 05:40; 06:10; 06:40; 07:08 07:38; 08:08; 08:38; 09:08; 09:38 10:08; 10:38; 11:08; 11:38; 12:08 12:38; 13:08; 13:38; 14:08; 14:38 15:08; 15:38; 16:08; 16:38; 17:08 17:38; 18:08; 18:38; 19:08; 19:38 20:10; 20:40; 21:10; 21:40; 22:10	35	5:00	22:10	22:26	0:28	0:40	0:30	0:30	16	17:26	
002	nepárny	04:41; 04:56; 05:16; 05:36; 06:01 06:26; 06:56; 07:24; 07:54; 08:24 09:24; 10:24; 11:24; 12:24; 13:24 14:24; 15:24; 16:24; 17:24; 18:24 19:24; 20:26; 21:26	23	4:41	21:26	21:42	0:15	1:02	0:45	1:00	5	17:01	
002	párny	05:06; 05:36; 06:06; 06:36; 07:06 07:34; 08:04; 09:04; 10:04; 11:04 12:04; 13:04; 14:04; 15:04; 16:04 17:04; 18:04; 19:04; 20:06; 21:06 21:56; 22:16	22	5:06	22:16	22:32	0:20	1:02	0:49	1:00	6	17:26	
003	nepárny	04:38; 05:08; 05:38; 06:08; 06:38 07:06; 07:36; 08:06; 08:36; 09:06 10:06; 11:06; 12:06; 13:06; 14:06 15:06; 16:06; 17:06; 18:06; 19:06 20:08; 21:08; 22:05; 23:23	24	4:38	23:23	23:35	0:28	1:18	0:48	1:00	6	18:57	
003	párny	04:00; 04:40; 05:35; 06:05; 06:35 07:03; 07:33; 08:03; 09:03; 09:33 10:33; 11:33; 12:33; 13:33; 14:33 15:33; 16:33; 17:33; 18:33; 19:33 20:35; 21:35; 22:05; 22:25; 22:35	25	4:00	22:35	22:51	0:10	1:02	0:46	1:00	7	18:51	
004	nepárny	08:55; 09:55; 10:55; 11:55; 12:55 13:55; 14:55; 15:55; 16:55; 17:55 18:55; 19:57; 20:57; 21:57	14	8:55	21:57	22:12	1:00	1:02	1:00	1:00	5	13:17	
004	párny	08:34; 09:34; 10:34; 11:34; 12:34 13:34; 14:34; 15:34; 16:34; 17:34 18:34; 19:34; 20:36; 21:36	14	8:34	21:36	21:50	1:00	1:02	1:00	1:00	7	13:16	
005	nepárny	09:37; 10:37; 11:37; 12:37; 13:37 14:37; 15:37; 16:37; 17:37; 18:37 19:37; 20:39; 21:39	13	9:37	21:39	21:54	1:00	1:02	1:00	1:00	7	12:17	
005	párny	08:33; 10:03; 11:03; 12:03; 13:03 14:03; 15:03; 16:03; 17:03; 18:03 19:03; 20:05; 21:05	13	8:33	21:05	21:19	1:00	1:30	1:02	1:00	5	12:46	
006	nepárny	05:03; 05:33; 06:03; 06:33; 07:03 07:31; 08:01; 08:31; 09:01; 09:31 10:01; 10:31; 11:01; 11:31; 12:01 12:31; 13:01; 13:31; 14:01; 14:31 15:01; 15:31; 16:01; 16:31; 17:01	39	5:03	22:53	23:04	0:20	0:30	0:28	0:30	14	18:01	



Sobota												
Linka	Smer	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus	
		17:31; 17:51; 18:11; 18:31; 18:51 19:11; 19:31; 20:03; 20:33; 21:03 21:33; 22:03; 22:33; 22:53										
006	párny	04:37; 05:17; 05:47; 06:17; 06:47 07:17; 07:47; 08:17; 08:47; 09:17 09:47; 10:17; 10:47; 11:17; 11:47 12:17; 12:47; 13:17; 13:47; 14:17 14:47; 15:17; 15:47; 16:17; 16:47 17:17; 17:47; 18:07; 18:27; 18:47 19:17; 19:26; 19:47; 20:17; 20:47 21:17; 21:46; 22:17; 22:46; 23:04	40	4:37	23:04	23:15	0:20	0:40	0:28	0:30	13	18:38
007	nepárny	06:23; 07:21; 08:21; 09:21; 10:21 11:21; 12:21; 13:21; 14:21; 15:21 16:21; 17:21; 18:21; 19:21; 20:23 21:23; 22:23	17	6:23	22:23	22:39	0:58	1:02	1:00	1:00	7	16:16
007	párny	04:55; 05:45; 06:45; 07:43; 08:43 09:43; 10:43; 11:43; 12:43; 13:43 14:43; 15:43; 16:43; 17:43; 18:43 19:43; 20:45; 21:45	18	4:55	21:45	22:06	0:50	1:02	0:59	1:00	8	17:11
020	nepárny	05:31; 07:28; 09:28; 11:28; 13:28 15:28; 17:28; 19:28; 20:33; 21:33 22:33	11	5:31	22:33	22:44	1:00	2:00	1:42	2:00	4	17:13
020	párny	04:03; 04:44; 05:42; 07:42; 09:42 11:42; 13:42; 15:42; 17:42; 19:42 20:44; 21:44; 22:44	13	4:03	22:44	22:56	0:41	2:00	1:33	2:00	3	18:53
021	nepárny	05:09; 06:09; 07:09; 08:09; 09:09 10:09; 11:09; 12:09; 13:09; 14:09 15:09; 16:09; 17:09; 18:09; 19:09 20:09; 21:09; 22:09	18	5:09	22:09	22:21	1:00	1:00	1:00	1:00	10	17:12
021	párny	05:23; 06:01; 07:01; 08:01; 09:01 10:01; 11:01; 12:01; 13:01; 14:01 15:01; 16:01; 17:01; 18:01; 19:01 20:01; 21:01; 22:01	18	5:23	22:01	22:39	0:38	1:00	0:58	1:00	9	17:16
022	nepárny	05:39; 06:39; 07:39; 08:39; 09:39 10:39; 11:39; 12:39; 13:39; 14:39 15:39; 16:39; 17:39; 18:39; 19:39 20:39; 21:39	17	5:39	21:39	22:12	1:00	1:00	1:00	1:00	9	16:33
022	párny	05:31; 06:31; 07:31; 08:31; 09:31 10:31; 11:31; 12:31; 13:31; 14:31 15:31; 16:31; 17:31; 18:31; 19:31 20:31; 21:31; 22:31	18	5:31	22:31	23:03	1:00	1:00	1:00	1:00	8	17:32
024	nepárny	05:32; 07:02; 08:02; 08:32; 09:32 10:32; 11:02; 12:02; 13:02; 14:02 14:32; 15:32; 16:32; 17:32; 19:02 20:02; 20:32; 21:07; 21:32; 22:02 22:32	21	5:32	22:32	22:51	0:25	1:30	0:51	1:00	5	17:19
024	párny	05:00; 06:30; 07:30; 08:00; 09:00 10:00; 10:30; 11:30; 12:30; 13:30 14:00; 15:00; 16:00; 17:00; 18:30 19:30; 20:00; 20:30; 21:00; 21:30 22:00	21	5:00	22:00	22:19	0:30	1:30	0:51	1:00	6	17:19
025	nepárny	06:05; 06:35; 07:08; 07:35; 09:05 10:05; 11:35; 12:35; 13:35; 15:05 16:05; 17:05; 18:05; 18:35; 19:05 19:35	16	6:05	19:35	19:53	0:27	1:30	0:54	1:00	4	13:48
025	párny	05:30; 06:00; 06:45; 07:00; 08:30 09:30; 11:00; 12:00; 13:00; 14:30	16	5:30	19:00	19:19	0:15	1:30	0:54	1:00	4	13:49

Sobota												
Linka	Směr	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus	
		15:30; 16:30; 17:30; 18:00; 18:45 19:00										
026	nepárny	04:26; 05:30; 06:29; 07:29; 08:29 09:29; 10:29; 11:29; 12:29; 13:29 14:29; 15:29; 16:29; 17:29; 18:29 19:29; 20:30; 21:30; 22:30; 23:09	20	4:26	23:09	23:30	0:39	1:04	0:59	1:00	8	19:04
026	párny	04:04; 04:21; 05:21; 06:21; 07:21 08:21; 09:21; 10:21; 11:21; 12:21 13:21; 14:21; 15:21; 16:21; 17:21 18:21; 19:21; 20:21; 21:21; 22:21 22:51; 23:31	22	4:04	23:31	23:40	0:17	1:00	0:55	1:00	9	19:36
027	nepárny	22:50	1	22:50	22:50	23:09						0:19
028	nepárny	05:06; 06:05; 07:05; 08:05; 09:05 10:05; 11:05; 12:05; 13:05; 14:05 15:05; 16:05; 17:05; 18:05; 19:05 20:06; 21:06; 22:06	18	5:06	22:06	22:21	0:59	1:01	1:00	1:00	8	17:15
028	párny	04:47; 05:51; 06:51; 07:51; 08:51 09:51; 10:51; 11:51; 12:51; 13:51 14:51; 15:51; 16:51; 17:51; 18:51 19:51; 20:51; 21:51	18	4:47	21:51	22:11	1:00	1:04	1:00	1:00	7	17:24
029	nepárny	06:21; 08:21; 10:21; 12:21; 14:21 16:21; 18:21	7	6:21	18:21	18:38	2:00	2:00	2:00	2:00	3	12:17
029	párny	06:38; 08:38; 10:38; 12:38; 14:38 16:38; 18:38	7	6:38	18:38	18:59	2:00	2:00	2:00	2:00	4	12:21
033	nepárny	06:00; 07:10; 08:45; 10:30; 11:50 13:30; 14:50; 16:30; 17:40; 19:00 20:25; 21:30	12	6:00	21:30	22:01	1:05	1:45	1:24	1:20	2	16:01
033	párny	05:25; 06:35; 07:50; 09:50; 11:10 12:30; 13:00; 14:10; 15:30; 17:05 18:26; 19:39; 21:00	13	5:25	21:00	21:28	0:30	2:00	1:17			16:03
034	nepárny	04:52; 05:52; 06:52; 07:52; 08:52 09:52; 10:52; 11:52; 12:52; 13:52 14:52; 15:52; 16:52; 17:52; 18:52 19:52; 20:52; 21:52; 22:22	19	4:52	22:22	22:38	0:30	1:00	0:58	1:00	9	17:46
034	párny	05:20; 06:20; 07:20; 08:20; 09:20 10:20; 11:20; 12:20; 13:20; 14:20 15:20; 16:20; 17:20; 18:20; 19:20 20:20; 21:20; 22:20	18	5:20	22:20	22:37	1:00	1:00	1:00	1:00	8	17:17
035	nepárny	05:22; 07:22; 09:22; 11:22; 13:22 15:22; 17:22; 19:22; 21:22	9	5:22	21:22	21:42	2:00	2:00	2:00	2:00	5	16:20
035	párny	05:49; 07:49; 09:49; 11:49; 13:49 15:49; 17:49; 19:49; 21:49	9	5:49	21:49	22:08	2:00	2:00	2:00	2:00	5	16:19
036	nepárny	04:22; 06:22; 08:22; 10:22; 12:22 14:22; 16:22; 18:22; 20:22	9	4:22	20:22	20:42	2:00	2:00	2:00	2:00	4	16:20
036	párny	04:49; 06:49; 08:49; 10:49; 12:49 14:49; 16:49; 18:49; 20:49	9	4:49	20:49	21:08	2:00	2:00	2:00	2:00	4	16:19
042	nepárny	05:10; 07:35; 11:00; 13:55; 17:05 22:10	6	5:10	22:10	22:29	2:25	5:05	3:24			17:19
042	párny	05:40; 08:00; 11:35; 14:25; 17:30 22:32	6	5:40	22:32	22:38	2:20	5:02	3:22			16:58
043	nepárny	06:09; 07:57; 09:30; 10:40; 12:20 13:55; 16:00; 18:17; 20:18	9	6:09	20:18	20:40	1:10	2:17	1:46			14:31
043	párny	06:35; 08:30; 10:10; 11:15; 13:10 15:00; 16:40; 19:00; 21:00	9	6:35	21:00	21:19	1:05	2:20	1:48			14:44
097	nepárny	09:50	1	9:50	9:50	10:16						0:26
097	párny	10:25	1	10:25	10:25	10:53						0:28

Sobota												
Linka	Smer	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval				Časová dostupnosť	
			Poččet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus		počet Modus
100	nepárny	06:42; 07:32; 07:55; 08:32; 09:37 09:55; 10:32; 11:32; 12:32; 13:32 14:32; 14:50; 15:42; 16:32; 16:50 17:42	16	6:42	17:42	17:48	0:18	1:05	0:44	0:37	2	11:06
100	párny	06:40; 07:20; 08:20; 09:25; 10:20 11:20; 12:20; 13:20; 14:20; 15:30 16:20; 17:30	12	6:40	17:30	17:42	0:40	1:10	0:59	1:00	3	11:02
Spolu			752	4:00	23:31	23:40					19:40	



Obr. 1.4.8 Grafické znázornenie časovej dostupnosti ponuky spojov – sobota

Z Tabuľka 1.4.8 aj Obr. 1.4.8 vyplýva, že najviac spojov počas soboty sa vykoná na trolejbusovej linke 6 (39 v jednom a 40 spojov v opačnom smere). Ďalšou trolejbusovou linkou s najväčším počtom spojov je linka 1 (35 spojov v každom smere). V rámci spojov autobusových liniek dochádza k výraznejšiemu zníženiu počtu spojov. Najviac spojov má linka 24 (po 21 spojov v oboch smeroch) a linka 26, a to 20 v jednom a 22 v opačnom smere.

Pri trolejbusových linkách sa najčastejšie vyskytujúci interval pohybuje od 30 minút do 60 minút. Pri autobusových linkách sa najčastejšie vyskytuje 60 minútový interval, najvyššia hodnota najviac sa vyskytujúceho intervalu počas soboty dosahuje 120 minút. Na vybraných linkách s minimálnym počtom spojov sú časové rozdiely medzi spojmi dlhšie (linka 42, 43) a zároveň sú dve linky s jedným spojom ako už bolo na začiatku zmienené.

### Víkendový deň – nedeľa

V nedeľu je v prevádzke 25 liniek, ktoré vykonajú spolu 752 spojov. Podobne ako v sobotu na linke 27 je vykonaný iba jeden spoj, na linke 97 po jednom spoji v každom smere. Prevádzka MHD začína o 4:00 (linka 3 odchod prvého spoja o 4:00) a končí o 23:40 (linka 26 príchod posledného spoja je 23:40). Prevádzková doba MHD je 19 hod a 40 min.

V Tabuľka 1.4.9 sa nachádza prehľad časovej dostupnosti ponuky spojov MHD jednotlivých liniek MHD Banská Bystrica a ich vykreslenie sa nachádza na Obr. 1.4.9.

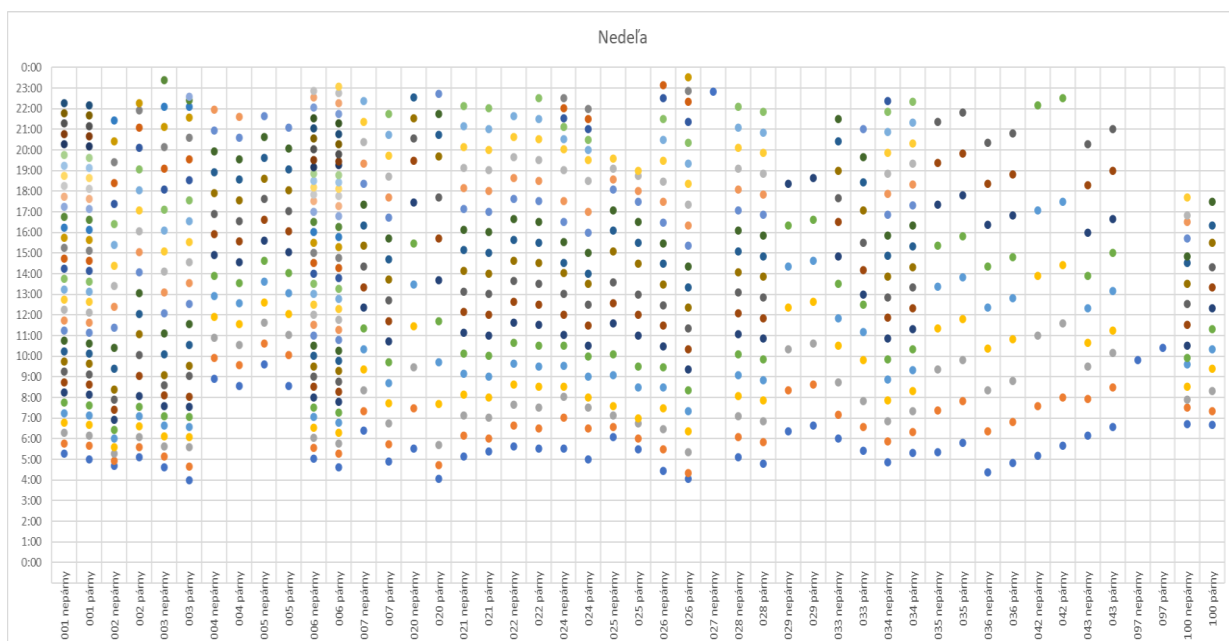
Tabuľka 1.4.9 Časová dostupnosť ponuky spojov MHD v nedeľu  
Zdroj: spracované na základe cestovných poriadkov (2021)

Nedeľa													
Linka	Smer	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť	
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus		
001	nepárny	05:17; 05:47; 06:17; 06:47; 07:15 07:45; 08:15; 08:45; 09:15; 09:45 10:15; 10:45; 11:15; 11:45; 12:15 12:45; 13:15; 13:45; 14:15; 14:45 15:15; 15:45; 16:15; 16:45; 17:15 17:45; 18:15; 18:45; 19:15; 19:45 20:17; 20:47; 21:17; 21:47; 22:17	35	5:17	22:17	22:33	0:28	0:32	0:30	0:30	15	17:16	
001	párny	05:00; 05:40; 06:10; 06:40; 07:08 07:38; 08:08; 08:38; 09:08; 09:38 10:08; 10:38; 11:08; 11:38; 12:08 12:38; 13:08; 13:38; 14:08; 14:38 15:08; 15:38; 16:08; 16:38; 17:08 17:38; 18:08; 18:38; 19:08; 19:38 20:10; 20:40; 21:10; 21:40; 22:10	35	5:00	22:10	22:26	0:28	0:40	0:30	0:30	16	17:26	
002	nepárny	04:41; 04:56; 05:16; 05:36; 06:01 06:26; 06:56; 07:24; 07:54; 08:24 09:24; 10:24; 11:24; 12:24; 13:24 14:24; 15:24; 16:24; 17:24; 18:24 19:24; 20:26; 21:26	23	4:41	21:26	21:42	0:15	1:02	0:45	1:00	5	17:01	
002	párny	05:06; 05:36; 06:06; 06:36; 07:06 07:34; 08:04; 09:04; 10:04; 11:04 12:04; 13:04; 14:04; 15:04; 16:04 17:04; 18:04; 19:04; 20:06; 21:06 21:56; 22:16	22	5:06	22:16	22:32	0:20	1:02	0:49	1:00	6	17:26	
003	nepárny	04:38; 05:08; 05:38; 06:08; 06:38 07:06; 07:36; 08:06; 08:36; 09:06 10:06; 11:06; 12:06; 13:06; 14:06 15:06; 16:06; 17:06; 18:06; 19:06 20:08; 21:08; 22:05; 23:23	24	4:38	23:23	23:35	0:28	1:18	0:48	1:00	6	18:57	
003	párny	04:00; 04:40; 05:35; 06:05; 06:35 07:03; 07:33; 08:03; 09:03; 09:33 10:33; 11:33; 12:33; 13:33; 14:33 15:33; 16:33; 17:33; 18:33; 19:33 20:35; 21:35; 22:05; 22:25; 22:35	25	4:00	22:35	22:51	0:10	1:02	0:46	1:00	7	18:51	
004	nepárny	08:55; 09:55; 10:55; 11:55; 12:55 13:55; 14:55; 15:55; 16:55; 17:55 18:55; 19:57; 20:57; 21:57	14	8:55	21:57	22:12	1:00	1:02	1:00	1:00	5	13:17	
004	párny	08:34; 09:34; 10:34; 11:34; 12:34 13:34; 14:34; 15:34; 16:34; 17:34 18:34; 19:34; 20:36; 21:36	14	8:34	21:36	21:50	1:00	1:02	1:00	1:00	7	13:16	
005	nepárny	09:37; 10:37; 11:37; 12:37; 13:37 14:37; 15:37; 16:37; 17:37; 18:37 19:37; 20:39; 21:39	13	9:37	21:39	21:54	1:00	1:02	1:00	1:00	7	12:17	
005	párny	08:33; 10:03; 11:03; 12:03; 13:03 14:03; 15:03; 16:03; 17:03; 18:03 19:03; 20:05; 21:05	13	8:33	21:05	21:19	1:00	1:30	1:02	1:00	5	12:46	
006	nepárny	05:03; 05:33; 06:03; 06:33; 07:03 07:31; 08:01; 08:31; 09:01; 09:31 10:01; 10:31; 11:01; 11:31; 12:01 12:31; 13:01; 13:31; 14:01; 14:31 15:01; 15:31; 16:01; 16:31; 17:01	39	5:03	22:53	23:04	0:20	0:30	0:28	0:30	14	18:01	

Nedeľa												
Linka	Směr	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť
			Poččet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus	
		17:31; 17:51; 18:11; 18:31; 18:51 19:11; 19:31; 20:03; 20:33; 21:03 21:33; 22:03; 22:33; 22:53										
006	párny	04:37; 05:17; 05:47; 06:17; 06:47 07:17; 07:47; 08:17; 08:47; 09:17 09:47; 10:17; 10:47; 11:17; 11:47 12:17; 12:47; 13:17; 13:47; 14:17 14:47; 15:17; 15:47; 16:17; 16:47 17:17; 17:47; 18:07; 18:27; 18:47 19:17; 19:26; 19:47; 20:17; 20:47 21:17; 21:46; 22:17; 22:46; 23:04	40	4:37	23:04	23:15	0:20	0:40	0:28	0:30	13	18:38
007	nepárny	06:23; 07:21; 08:21; 09:21; 10:21 11:21; 12:21; 13:21; 14:21; 15:21 16:21; 17:21; 18:21; 19:21; 20:23 21:23; 22:23	17	6:23	22:23	22:39	0:58	1:02	1:00	1:00	7	16:16
007	párny	04:55; 05:45; 06:45; 07:43; 08:43 09:43; 10:43; 11:43; 12:43; 13:43 14:43; 15:43; 16:43; 17:43; 18:43 19:43; 20:45; 21:45	18	4:55	21:45	22:06	0:50	1:02	0:59	1:00	8	17:11
020	nepárny	05:31; 07:28; 09:28; 11:28; 13:28 15:28; 17:28; 19:28; 20:33; 21:33 22:33	11	5:31	22:33	22:44	1:00	2:00	1:42	2:00	4	17:13
020	párny	04:03; 04:44; 05:42; 07:42; 09:42 11:42; 13:42; 15:42; 17:42; 19:42 20:44; 21:44; 22:44	13	4:03	22:44	22:56	0:41	2:00	1:33	2:00	3	18:53
021	nepárny	05:09; 06:09; 07:09; 08:09; 09:09 10:09; 11:09; 12:09; 13:09; 14:09 15:09; 16:09; 17:09; 18:09; 19:09 20:09; 21:09; 22:09	18	5:09	22:09	22:21	1:00	1:00	1:00	1:00	10	17:12
021	párny	05:23; 06:01; 07:01; 08:01; 09:01 10:01; 11:01; 12:01; 13:01; 14:01 15:01; 16:01; 17:01; 18:01; 19:01 20:01; 21:01; 22:01	18	5:23	22:01	22:39	0:38	1:00	0:58	1:00	9	17:16
022	nepárny	05:39; 06:39; 07:39; 08:39; 09:39 10:39; 11:39; 12:39; 13:39; 14:39 15:39; 16:39; 17:39; 18:39; 19:39 20:39; 21:39	17	5:39	21:39	22:12	1:00	1:00	1:00	1:00	9	16:33
022	párny	05:31; 06:31; 07:31; 08:31; 09:31 10:31; 11:31; 12:31; 13:31; 14:31 15:31; 16:31; 17:31; 18:31; 19:31 20:31; 21:31; 22:31	18	5:31	22:31	23:03	1:00	1:00	1:00	1:00	8	17:32
024	nepárny	05:32; 07:02; 08:02; 08:32; 09:32 10:32; 11:02; 12:02; 13:02; 14:02 14:32; 15:32; 16:32; 17:32; 19:02 20:02; 20:32; 21:07; 21:32; 22:02 22:32	21	5:32	22:32	22:51	0:25	1:30	0:51	1:00	5	17:19
024	párny	05:00; 06:30; 07:30; 08:00; 09:00 10:00; 10:30; 11:30; 12:30; 13:30 14:00; 15:00; 16:00; 17:00; 18:30 19:30; 20:00; 20:30; 21:00; 21:30 22:00	21	5:00	22:00	22:19	0:30	1:30	0:51	1:00	6	17:19
025	nepárny	06:05; 06:35; 07:08; 07:35; 09:05 10:05; 11:35; 12:35; 13:35; 15:05 16:05; 17:05; 18:05; 18:35; 19:05 19:35	16	6:05	19:35	19:53	0:27	1:30	0:54	1:00	4	13:48
025	párny	05:30; 06:00; 06:45; 07:00; 08:30 09:30; 11:00; 12:00; 13:00; 14:30	16	5:30	19:00	19:19	0:15	1:30	0:54	1:00	4	13:49

Nedeľa												
Linka	Směr	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť
			Počet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus	
		15:30; 16:30; 17:30; 18:00; 18:45 19:00										
026	nepárny	04:26; 05:30; 06:29; 07:29; 08:29 09:29; 10:29; 11:29; 12:29; 13:29 14:29; 15:29; 16:29; 17:29; 18:29 19:29; 20:30; 21:30; 22:30; 23:09	20	4:26	23:09	23:30	0:39	1:04	0:59	1:00	8	19:04
026	párny	04:04; 04:21; 05:21; 06:21; 07:21 08:21; 09:21; 10:21; 11:21; 12:21 13:21; 14:21; 15:21; 16:21; 17:21 18:21; 19:21; 20:21; 21:21; 22:21 22:51; 23:31	22	4:04	23:31	23:40	0:17	1:00	0:55	1:00	9	19:36
027	nepárny	22:50	1	22:50	22:50	23:09						0:19
028	nepárny	05:06; 06:05; 07:05; 08:05; 09:05 10:05; 11:05; 12:05; 13:05; 14:05 15:05; 16:05; 17:05; 18:05; 19:05 20:06; 21:06; 22:06	18	5:06	22:06	22:21	0:59	1:01	1:00	1:00	8	17:15
028	párny	04:47; 05:51; 06:51; 07:51; 08:51 09:51; 10:51; 11:51; 12:51; 13:51 14:51; 15:51; 16:51; 17:51; 18:51 19:51; 20:51; 21:51	18	4:47	21:51	22:11	1:00	1:04	1:00	1:00	7	17:24
029	nepárny	06:21; 08:21; 10:21; 12:21; 14:21 16:21; 18:21	7	6:21	18:21	18:38	2:00	2:00	2:00	2:00	3	12:17
029	párny	06:38; 08:38; 10:38; 12:38; 14:38 16:38; 18:38	7	6:38	18:38	18:59	2:00	2:00	2:00	2:00	4	12:21
033	nepárny	06:00; 07:10; 08:45; 10:30; 11:50 13:30; 14:50; 16:30; 17:40; 19:00 20:25; 21:30	12	6:00	21:30	22:01	1:05	1:45	1:24	1:20	2	16:01
033	párny	05:25; 06:35; 07:50; 09:50; 11:10 12:30; 13:00; 14:10; 15:30; 17:05 18:26; 19:39; 21:00	13	5:25	21:00	21:28	0:30	2:00	1:17			16:03
034	nepárny	04:52; 05:52; 06:52; 07:52; 08:52 09:52; 10:52; 11:52; 12:52; 13:52 14:52; 15:52; 16:52; 17:52; 18:52 19:52; 20:52; 21:52; 22:22	19	4:52	22:22	22:38	0:30	1:00	0:58	1:00	9	17:46
034	párny	05:20; 06:20; 07:20; 08:20; 09:20 10:20; 11:20; 12:20; 13:20; 14:20 15:20; 16:20; 17:20; 18:20; 19:20 20:20; 21:20; 22:20	18	5:20	22:20	22:37	1:00	1:00	1:00	1:00	8	17:17
035	nepárny	05:22; 07:22; 09:22; 11:22; 13:22 15:22; 17:22; 19:22; 21:22	9	5:22	21:22	21:42	2:00	2:00	2:00	2:00	5	16:20
035	párny	05:49; 07:49; 09:49; 11:49; 13:49 15:49; 17:49; 19:49; 21:49	9	5:49	21:49	22:08	2:00	2:00	2:00	2:00	5	16:19
036	nepárny	04:22; 06:22; 08:22; 10:22; 12:22 14:22; 16:22; 18:22; 20:22	9	4:22	20:22	20:42	2:00	2:00	2:00	2:00	4	16:20
036	párny	04:49; 06:49; 08:49; 10:49; 12:49 14:49; 16:49; 18:49; 20:49	9	4:49	20:49	21:08	2:00	2:00	2:00	2:00	4	16:19
042	nepárny	05:10; 07:35; 11:00; 13:55; 17:05 22:10	6	5:10	22:10	22:29	2:25	5:05	3:24			17:19
042	párny	05:40; 08:00; 11:35; 14:25; 17:30 22:32	6	5:40	22:32	22:38	2:20	5:02	3:22			16:58
043	nepárny	06:09; 07:57; 09:30; 10:40; 12:20 13:55; 16:00; 18:17; 20:18	9	6:09	20:18	20:40	1:10	2:17	1:46			14:31
043	párny	06:35; 08:30; 10:10; 11:15; 13:10 15:00; 16:40; 19:00; 21:00	9	6:35	21:00	21:19	1:05	2:20	1:48			14:44
097	nepárny	09:50	1	9:50	9:50	10:16						0:26
097	párny	10:25	1	10:25	10:25	10:53						0:28

Nedeľa												
Linka	Směr	Odchody spojov z prvej zastávky	Spoje				Interval					Časová dostupnosť
			Poččet	Prvý	Posl.	Ukon.	Min	Max	Priem	Modus	počet Modus	
100	nepárny	06:42; 07:32; 07:55; 08:32; 09:37 09:55; 10:32; 11:32; 12:32; 13:32 14:32; 14:50; 15:42; 16:32; 16:50 17:42	16	6:42	17:42	17:48	0:18	1:05	0:44	0:37	2	11:06
100	párny	06:40; 07:20; 08:20; 09:25; 10:20 11:20; 12:20; 13:20; 14:20; 15:30 16:20; 17:30	12	6:40	17:30	17:42	0:40	1:10	0:59	1:00	3	11:02
Spolu			752	4:00	23:31	23:40						19:40



Obr. 1.4.9 Grafické znázornenie časovej dostupnosti ponuky spojov MHD – nedeľa

Z Tabuľka 1.4.9 aj Obr. 1.4.9 vyplýva, že najviac spojov počas nedele sa vykoná na trolejbusovej linky 6 (39 v jednom a 40 spojov v opačnom smere). Ďalšou trolejbusovou linkou s najväčším počtom spojov je linka 1 (35 spojov v každom smere). V rámci spojov autobusových liniek dochádza rovnako ako počas soboty k výraznejšiemu zníženiu počtu spojov. Najviac spojov má linka 26 (po 20 a 22 spojov v jednom a druhom smere) a linka 24 (po 21 spojov v každom smere).

Pri trolejbusových linkách sa najčastejšie vyskytujúci interval pohybuje od 30 minút do 60 minút. Pri autobusových linkách sa najčastejšie vyskytuje 60 minútový interval, najvyššia hodnota najviac sa vyskytujúceho intervalu počas soboty dosahuje 120 minút. Na vybraných linkách s minimálnym počtom spojov sú časové rozdiely medzi spojmi dlhšie (linka 42, 43) a zároveň sú dve linky s jedným spojom ako už bolo na začiatku zmienené.

#### 1.4.2.1.2. Prepravný výkon (za každý mód vo vozidlových km)

Dopravný výkon verejnej osobnej dopravy je spracovaný v nasledujúcej tabuľke, pričom je zvlášť stanovený pre MHD (rozdelený pre trolejbusy a autobusy), pre prímestskú autobusovú dopravu na funkčnom území PUM BB, pre diaľkovú autobusovú dopravu a medzinárodnú autobusovú dopravu.

Tabuľka 1.4.10 Dopravný výkon v VOD v roku 2021; Zdroj: autori na základe CP

Druh dopravy	Dopravný výkon vo FÚ (km/rok)	Dopravný výkon v meste Banská Bystrica (km/rok)
MHD T Busy	1 086 200	1 086 200
MHD A Busy	2 479 254	2 479 254
PAD	2 785 904	2 060 192
DAD	200 415	184 932
MAD	38 902	37 892
ŽD	426 810	283 974
<b>Spolu</b>	<b>7 017 484</b>	<b>6 132 444</b>

Pozn.: Počítané na základe CP platných pre október 2021, počtu dní v roku 2021 a medzizastávkových vzdialeností. Pokiaľ linka presahuje hranice FÚ (mesta Banská Bystrica), započítaná je polovica medzizastávkových vzdialeností medzi zastávkou na FÚ a zastávkou mimo FÚ, príp medzi zastávkou na území mesta Banská Bystrica a zastávkou mimo územia mesta Banská Bystrica

#### 1.4.2.1.3. Dopyt po verejnej autobusovej osobnej doprave

Na základe poskytnutých údajov bola vykonaná analýza počtu cestujúcich počas roka (Obr. 1.4.10), počas mesiaca (Obr. 1.4.12) a počas dňa (Obr. 1.4.14). Obrázky uvedené v tejto správe zahŕňajú všetky linky MHD. Počet cestujúcich pre jednotlivé linky je uvedený v prílohe „Analýza počtu cestujúcich MHD“.

V nasledujúcej tabuľke 1.4.11 je uvedený prehľad počtu prepravených cestujúcich od roku 2012 do roku 2021. Pričom z tabuľky je zrejмый klesajúci trend.

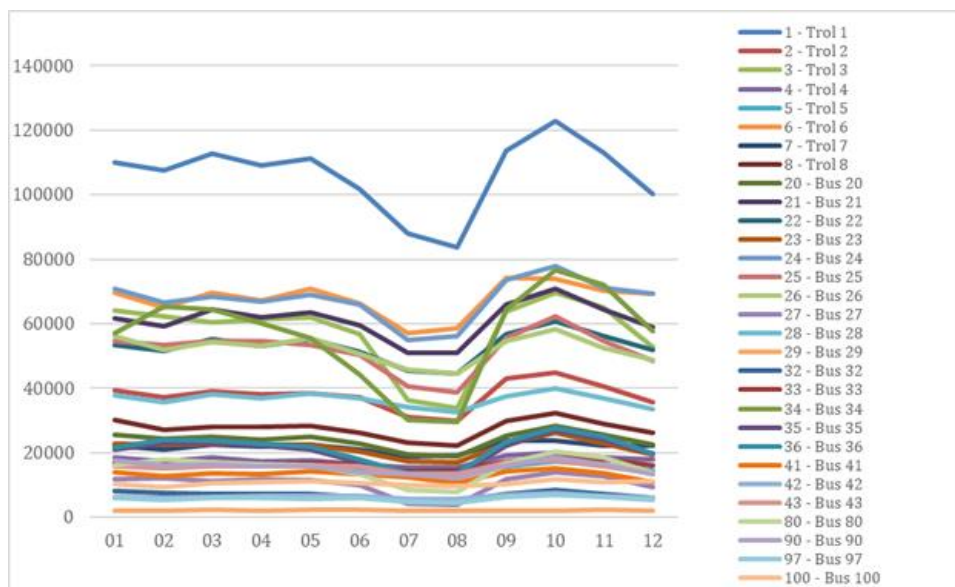
Tab. 1.4.11 Počet cestujúcich v MHD Banská Bystrica medzi rokmi 2012- 2021

Rok	Počet cestujúcich v MHD Banská Bystrica
2012	12 136 000
2013	12 113 808
2014	11 663 730
2015	11 683 233
2016	11 450 960
2017	11 384 570

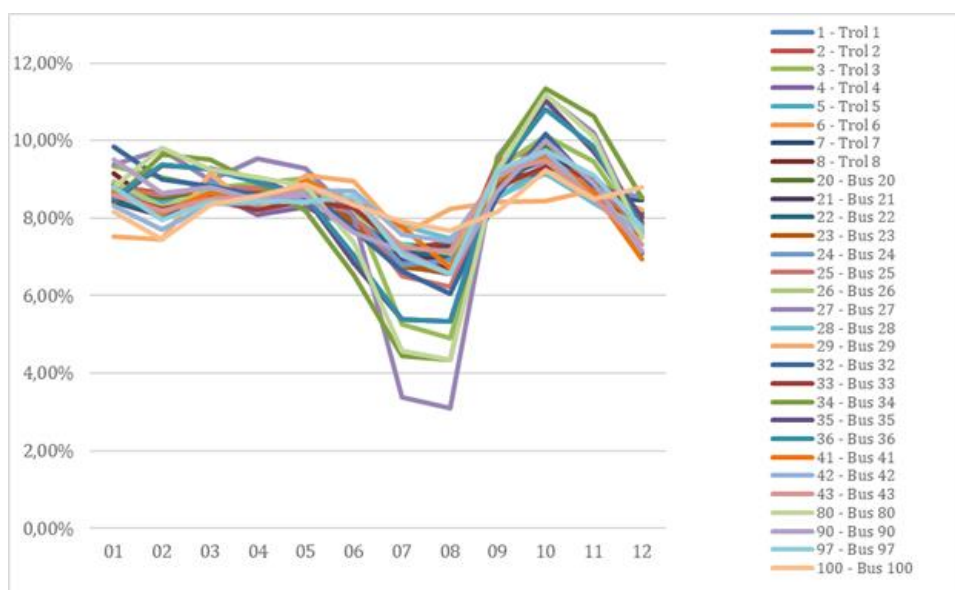


2018	11 243 341
2019	11 224 566
2020	7 252 104
2021	6 446 362

*Pozn.: Je potrebné uviesť, že najmä v menších okresných mestách je dopyt po mestskej hromadnej doprave ovplyvnený ponukou spojov. To znamená, že ak je veľmi malá ponuka spojov v určitom čase dňa, dopyt po verejnej osobnej doprave bude nízky.*



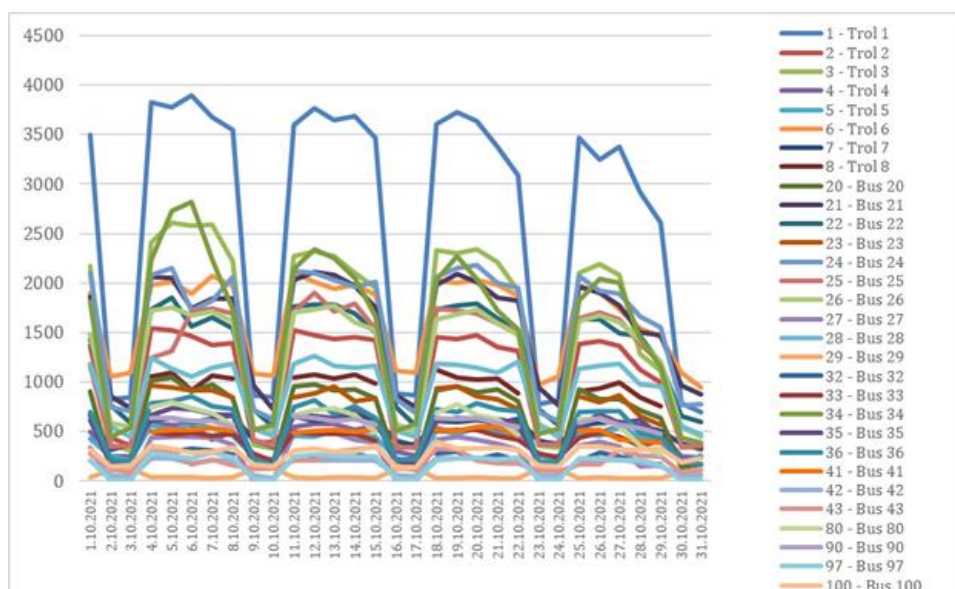
Obr. 1.4.10 Vývoj počtu cestujúcich MHD v priebehu roka 2019 (absolútne počty cestujúcich)



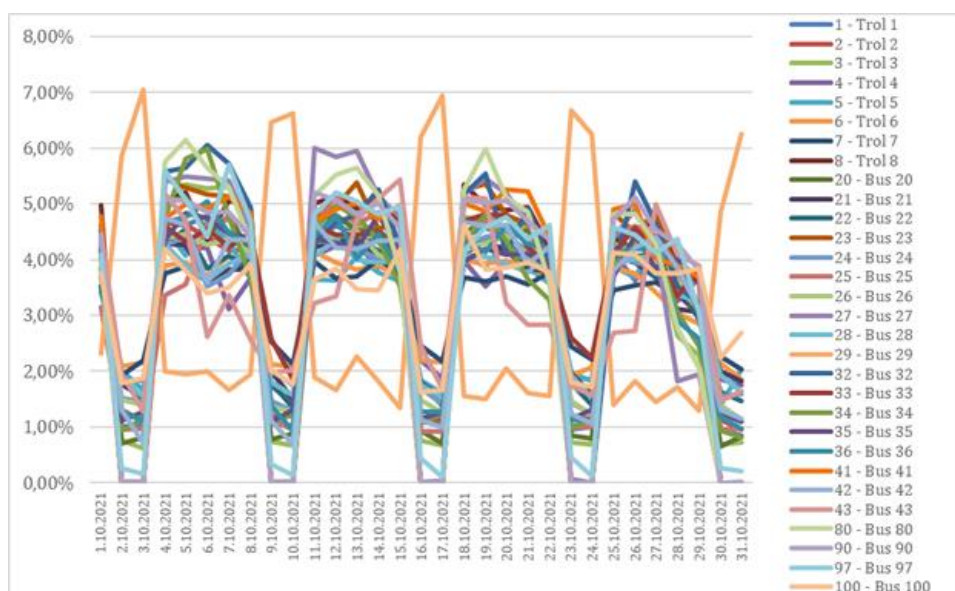
Obr. 1.4.11 Vývoj počtu cestujúcich MHD v priebehu roka 2019 (relatívne počty cestujúcich)

Na Obr. 1.4.10 a Obr. 1.4.11 je možné sledovať vývoj počtu cestujúcich na jednotlivých linkách MHD v roku 2019. Obr. 1.4.10 znázorňuje absolútne počty cestujúcich, kde je možné

sledovať aj celkový počet prepravených osôb. Na Obr. 1.4.11 je možné sledovať zmenu počtu cestujúcich počas roka. Výraznejší pokles počtu cestujúcich je počas letných prázdnin (mesiace júl a august). Na niektorých linkách je tento pokles výrazný (napr. linka č. 27), na iných linkách je tento pokles menej výrazný (napr. linka č.29). Tabuľkové a grafické spracovanie týchto údajov pre jednotlivé linky je uvedené v **prílohe 1.4.2.3.1\_Dopyt\_Analýza počtu cestujúcich MHD**, záložka „rozloženie počas roka“.



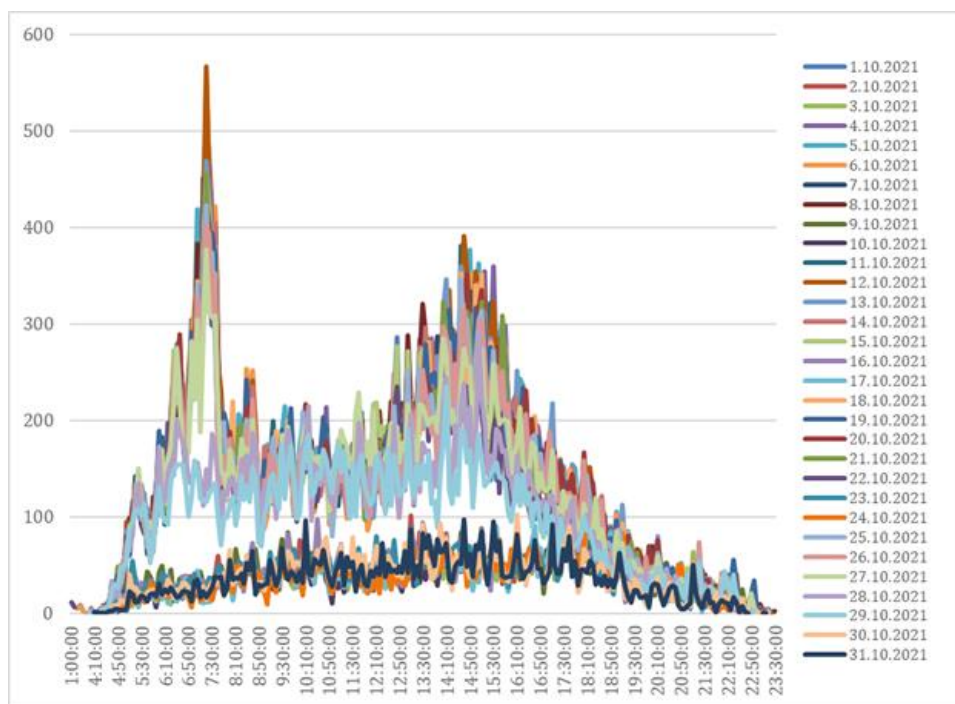
Obr. 1.4.12 Vývoj počtu cestujúcich MHD v priebehu mesiaca október 2021 (absolútne počty cestujúcich)



Obr. 1.4.13 Vývoj počtu cestujúcich MHD v priebehu mesiaca október 2021 (relatívne počty cestujúcich)

Na Obr. 1.4.12 a Obr. 1.4.13 je možné sledovať vývoj počtu cestujúcich v priebehu mesiaca október 2021. Je možné sledovať výrazný pokles cestujúcich v priebehu víkendov. Opakom je linka č.29, ktorá cez víkend prepraví denne vyšší počet cestujúcich ako počas pracovného dňa. Dôvodom je najmä to, že počas víkendov je na linke 7 párov spojov, zatiaľ čo počas pracovného dňa sú na linke len 2 páry spojov.

Tabuľkové a grafické spracovanie týchto údajov pre jednotlivé linky je uvedené v **prílohe 1.4.2.3.1\_Dopyt\_Analýza počtu cestujúcich MHD**, záložka „rozloženie počas mesiaca“.



Obr. 1.4.14 Analýza počtu cestujúcich MHD počas dňa (október 2021)

Počas pracovných dní je možné sledovať obdobie špičky a sedla, kde ranná špička je približne v čase 6:00 – 8:00 a popopudňajšia špička 13:00 – 16:00. Dopravná špička a sedlo pre jednotlivé linky môže byť v inom čase a to najmä v závislosti na rozložení počtu spojov počas dňa. Tabuľkové a grafické spracovanie denného priebehu cestujúcich pre jednotlivé linky je uvedené v prílohe „Analýza počtu cestujúcich MHD“, záložka „rozloženie počas dňa“. Kvôli čitateľnosti údajov tabuľka obsahuje iba údaje za kalendárny týždeň 18.10.2021 až 24.10.2021, teda týždeň, v ktorom boli vykonané prieskumy v meste Banská Bystrica.

Dopyt po verejnej osobnej doprave spracovaný pre každú linku samostatne s rozdelením na ročný počet cestujúcich a následne rozloženie počas dňa, týždňa, mesiaca, roka sa nachádza v **prílohe 1.4.2.3.1\_Dopyt\_Analýza počtu cestujúcich MHD**. Účely ciest sú zrejme z vyhodnotenia priemskumov verejnej osobnej dopravy.

Matica zdroj cieľ pre MHD je podrobne spracovaná v **prílohe 1.4.2.3.2**, kde je možné samostatne filtrovať prepravné vzťahy počas dní školského vyučovania (priemer za 5 dní), počas školských prázdnín, sobôt, nedeľ a sviatkov (priemer za 2 dní).

#### 1.4.2.1.4. Tarifný systém

V riešenom území nie sú integrované tarifné podmienky, ani nie je spracovaná štúdia na tarifnú integráciu a zavedenie napr. zónovej tarify.

Pre každý druh VOD:

- MHD

- PAD
- ŽD

platia iné tarify.

Na prímestských linkách 601451, 601454, 601455, 601456 a 601463 platí v obvode MHD tarifa MHD, vrátane predplatných časových lístkov. Na týchto linkách sa nastupuje len prednými dverami, vodičovi je potrebné hlásiť cieľovú zastávku, typ cestovného (základné, zľavnené, časový lístok) a spôsob úhrady (v hotovosti, alebo čipovou kartou)<sup>9</sup>.

Posúdenie cestovného v MHD Banská Bystrica a návrhy v oblasti cestovného sú v Pláne dopravnej obslužnosti mesta Banská Bystrica, ktorý tvorí prílohu k PUM BB.

#### 1.4.2.1.5. Dopravné nehody

Analýza je spracovaná v rámci kapitoly zameranej na dopravné nehody.

#### 1.4.2.1.6. Údržba

#### 1.4.2.2. Prevádzka železničnej verejnej osobnej dopravy

##### 1.4.2.2.1. Prepravný výkon (za každý mód vo vozidlových km)

Z hľadiska zadaného riešeného územia v PUM BB nie je možné prijať jednoznačné závery využívania železničnej dopravy len pre potreby mesta Banská Bystrica. V GVD 2018/2019 (poslednom pred pandémiou COVID-19) boli obsluhované železničné zastávky a stanice na trati 170 na prepravnej relácii Banská Bystrica – Zvolen (Bratislava) a to: Banská Bystrica železničná stanica, Banská Bystrica mesto, Radvaň, Vlkanová a Hronsek. Prepravné prúdy cestujúcich, ktoré boli počas platnosti GVD 2018/2019 publikované pre potreby PUM Banskobystrického samosprávneho kraja a porovnané s ponukou miest ZSSK počas platnosti GVD sú zobrazené v nasledujúcej tabuľke 1.4.12. Porovnanie bolo vykonané len vzhľadom na regionálnu dopravu, teda ponuku vlakov kategórie Os a príslušných prepravných prúdov jedného modelového dňa.

Tab. 1.4.12 Prepravné prúdy cestujúcich na trati 170

Zdroj: PUM BBSK, ŽSR, ZSSK

Úsek	Počet ponúknutých miest			Počet cestujúcich			Využitie (%) za 24h		
	Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Pracovný deň	Sobota	Nedeľa
B. Bystrica - BB mesto	4161	3352	3352	781	318	364	18,77	9,49	10,86
BB mesto - Radvaň	4161	3352	3352	1199	484	448	28,82	14,44	13,37
Radvaň - Vlkanová	4161	3352	3352	1213	512	478	29,15	15,27	14,26

<sup>9</sup> Zdroj: <https://imhd.sk/bb/doc/sk/10169/Integrovana-doprava>

Vlkanová - Hronsek	4161	3352	3352	1127	476	456	27,08	14,20	13,60
Hronsek - Vlkanová	4567	3380	3698	1332	698	538	29,17	20,65	14,55
Vlkanová - Radvaň	4567	3380	3698	1238	658	499	27,11	19,47	13,49
Radvaň - BB mesto	4567	3380	3698	512	423	317	11,21	12,51	8,57
BB mesto - B. Bystrica	4567	3380	3698	110	95	84	2,41	2,81	2,27

Ďalšou obsluhovanou železničnou traťou na zadanom území je železničná trať 172 a dopravné body, ktoré obsluhuje sú: Banská Bystrica železničná stanica, Šalková, Slovenská Ľupča – Príboj a Slovenská Ľupča. Na železničnej zastávke Slovenská Ľupča – Príboj počas platnosti GVD 2018/2019 nezastavovali všetky vlaky kategórie Os (z tohto dôvodu nie je úsek hodnotený). Dáta využitia železničnej osobnej dopravy v regionálnych vlakoch za trať 172 sa nachádzajú v nasledujúcej tabuľke 1.4.13.

Tab. 1.4.13 Prepravné prúdy cestujúcich na trati 172

Zdroj: PUM BBSK, ŽSR, ZSSK

Úsek	Počet ponúknutých miest		Počet cestujúcich		Využitie (%)	
	Pracovný deň	Sobota	Pracovný deň	Sobota	Pracovný deň	Sobota
Banská Bystrica - Šalková	2507	1969	808	709	32,23	36,01
Šalková - Sl. Ľupča Príboj	-	-	-	-	-	-
Sl. Ľupča Príboj - Sl. Ľupča	2507	1969	802	695	31,99	35,30
Sl. Ľupča - Sl. Ľupča Príboj	2365	2089	751	666	31,75	31,88
Sl. Ľupča Príboj - Šalková	-	-	-	-	-	-
Šalková - Banská Bystrica	2365	2089	773	660	32,68	31,59

Na definovanom funkčnom území mesta Banská Bystrica sa nachádzajú ešte zastávky: Kostiviarska, Uľanka, Harmanec a Dolný Harmanec. Tieto dopravné body však počas platnosti GVD 2018/19 neboli obsluhované železničnou dopravou. Preto nie je možné vyhodnotiť ich využívanie (zastavovanie vlakov mimo dopravných dôvodov nie je ani počas platnosti GVD 2021/2022)

Prepravu na železničných tratiach 170 a 172 vykonáva národný dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme medzi Ministerstvom dopravy a výstavby a ZSSK. Blížšia prepravná charakteristika rozsahu dopravnej obslužnosti železničných tratí je v nasledujúcej tabuľke 1.4.14.

Tab. 1.4.14 Prepravná charakteristika tratí 170 a 172

Relácia	Pracovný týždeň		Σ	Víkend		Σ
	R	Os		R	Os	
Banská Bystrica- Zvolen	9	22	31	8	17	25
Zvolen-Banská Bystrica	10	20	30	9	16	25
Banská Bystrica-Turčianske Teplice	9	0	9	8	0	8
Turčianske Teplice-Banská Bystrica	9	0	9	8	0	8
Banská Bystrica-Brezno	2	14	16	2	11	13
Brezno-Banská Bystrica	2	13	15	2	11	13

Prehľad nasadzovania dopravných prostriedkov a ich kvalitatívnych parametrov počas platnosti GVD 2020/21 je v nasledujúcich tabuľkách 1.4.15 – 1.4.17.

Tabuľka 1.4.11 Charakteristika ponúkajúcich služieb vo vlakoch osobnej dopravy a železničných osobných vozňoch na relácií Banská Bystrica-Zvolen a opačne.

	Banská Bystrica-Zvolen		Zvolen-Banská Bystrica	
	rýchlik	osobný vlak	rýchlik	osobný vlak
<b>vozeň 1. triedy</b>	✓	x	✓	x
<b>preprava bicyklov</b>	✓ 6ks	✓ 6ks	✓ 6ks	✓ 6ks
<b>preprava ŤŽP</b>	✓	x	✓	x
<b>klimatizácia</b>	✓	x	✓	x
<b>wifi</b>	iba 1. trieda	x	iba 1. trieda	x
<b>zásuvky 230V</b>	✓	x	✓	x
<b>USB zásuvky</b>	✓	x	✓	x
<b>počet miest na sedenie</b>	204	200	292	200

Tabuľka 1.4.12 Charakteristika ponúkajúcich služieb vo vlakoch osobnej dopravy a železničných osobných vozňoch na relácii Banská Bystrica-Turčianske Teplice a opačne

	<b>Banská Bystrica-Turčianske Teplice</b>	<b>Turčianske Teplice-Banská Bystrica</b>
	<b>rýchlik</b>	<b>rýchlik</b>
<b>vozeň 1. triedy</b>	✓	✓
<b>preprava bicyklov</b>	✓ 8ks	✓ 8ks
<b>preprava ŤŽP</b>	✓	✓
<b>klimatizácia</b>	✓	✓
<b>wifi</b>	iba 1. trieda	1. trieda a 1 vozeň
<b>zásuvky 230V</b>	✓	✓
<b>USB zásuvky</b>	✓	✓
<b>počet miest na sedenie</b>	204	297

Tabuľka 1.4.13 Charakteristika ponúkajúcich služieb vo vlakoch osobnej dopravy a železničných osobných vozňoch na relácii Banská Bystrica-Brezno a opačne.

	<b>Banská Bystrica-Brezno</b>		<b>Brezno-Banská Bystrica</b>	
	<b>rýchlik</b>	<b>osobný vlak</b>	<b>rýchlik</b>	<b>osobný vlak</b>
<b>vozeň 1. triedy</b>	x	x	x	x
<b>preprava bicyklov</b>	✓ 6ks	✓ 3ks	✓ 6ks	✓
<b>preprava ŤŽP</b>	x	✓	x	✓
<b>klimatizácia</b>	x	✓	x	✓
<b>wifi</b>	x	✓	x	✓
<b>zásuvky 230V</b>	x	✓	x	✓
<b>USB zásuvky</b>	x	x	x	x
<b>počet miest na sedenie</b>	148	115	148	177

### 1.4.3. Ostatné módy dopravy

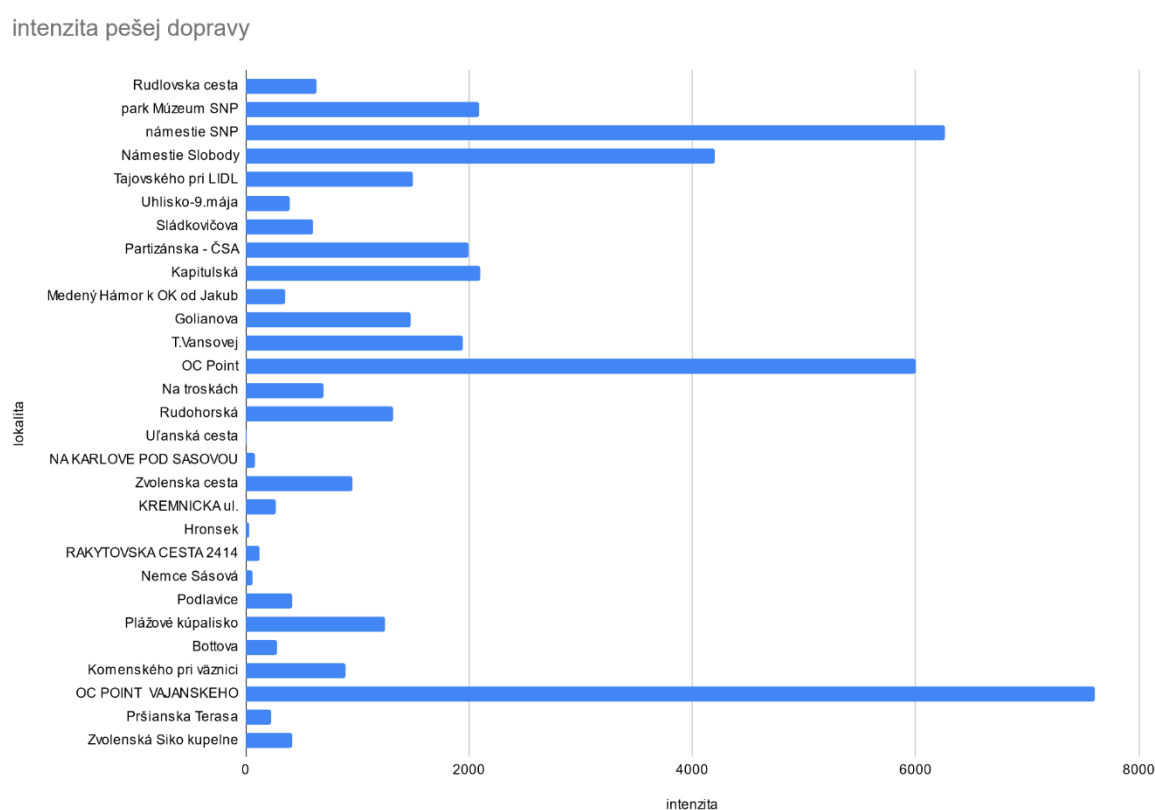
#### 1.4.3.1. Cyklistická a pešia doprava

##### 1.4.3.1.1. Intenzita a počet používateľov na hlavných ťahoch

Najväčšie intenzity pešej dopravy ako aj cyklistickej dopravy sú logicky sústredené v centre mesta na Námestí slobody, popri parku pri pamätníku SNP, pri nákupných centrách a pod.

Pri porovnaní pešej a cyklistickej dopravy možno badať rozdiel, kým cyklisti sú podobní charakteristikou s automobilovou dopravou (špička a sedlo). Pri peších závisí intenzita od lokality, napríklad v centre mesta bola zachytená prítomnosť aj obdobia medzi 11:00 - 13:00, čo predstavuje akúsi poludňajšiu špičku.

Najväčšie intenzity pešej dopravy boli zaznamenané na Námestí SNP, OC Point, Park pod Múzeom SNP.

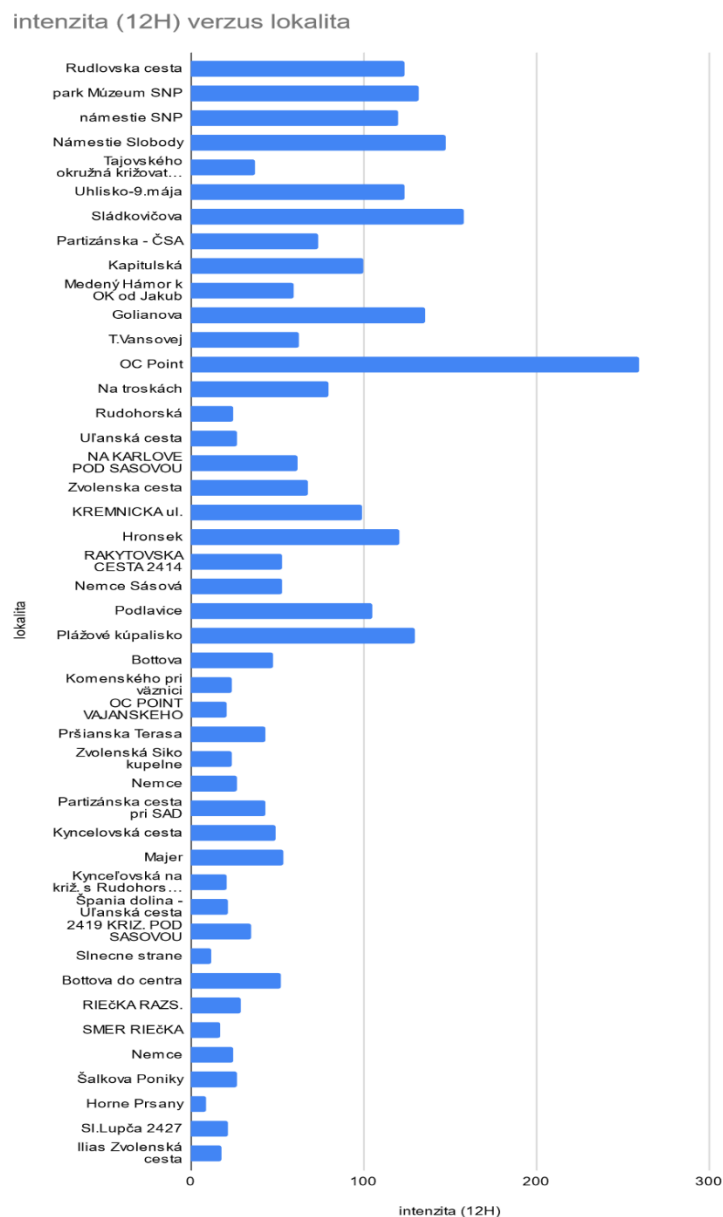


Obr. 1.4.15 Intenzita peších na vybraných úsekoch

Zdroj : UNIZA



Cyklisti boli monitorovaní na viacerých úsekoch. Výsledky z prieskumu znázorňuje Obr. 1.4.16.

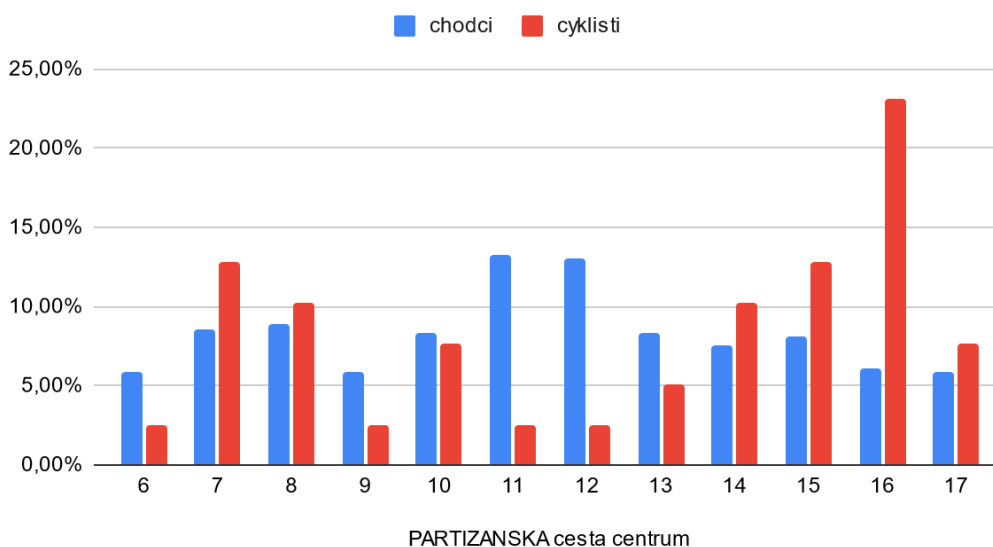


Obr. 1.4.16 Intenzita peších na vybraných úsekoch

Zdroj : UNIZA

Rozdiely medzi intenzitou cyklistov a peších spočívajú v odlišnom priebehu dopravných špičiek na niektorých úsekoch. V centre sú silné intenzity pre peších aj medzi 10:00 -13:00, kým pre cyklistov je podobná charakteristika priebehu ako v prípade automobilovej dopravy, pozri príklady Obr. 1.4.17.

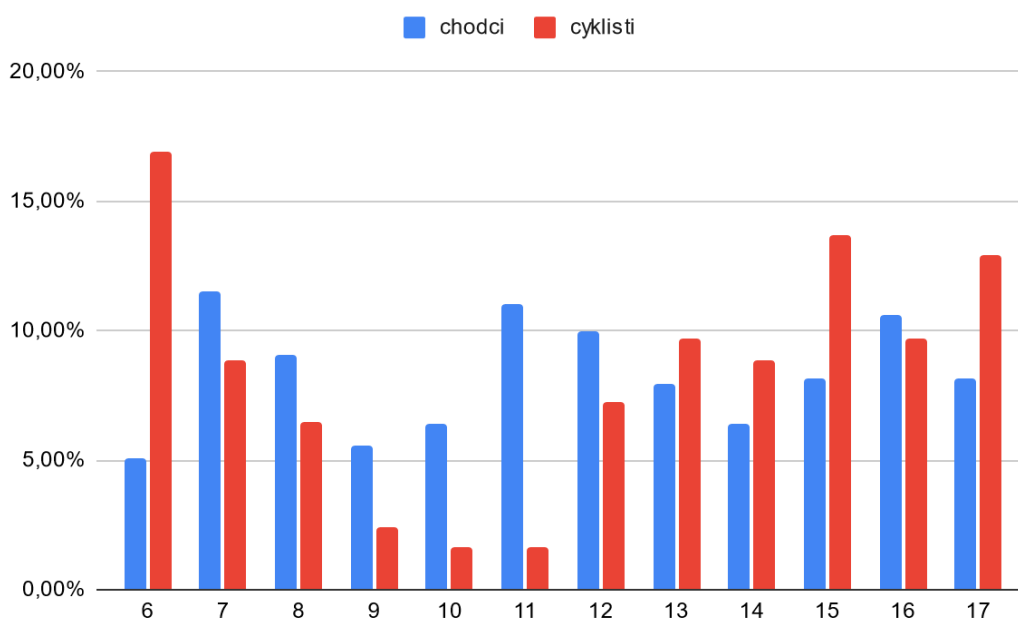
## chodci a cyklisti



Obr. 1.4.17 Intenzita cyklistov a peších na Partizánskej ceste v centre

Zdroj: UNIZA

Detailnejšie sa možno vidieť rozdiel pri % porovnaní (napr. Rudlovska cesta).

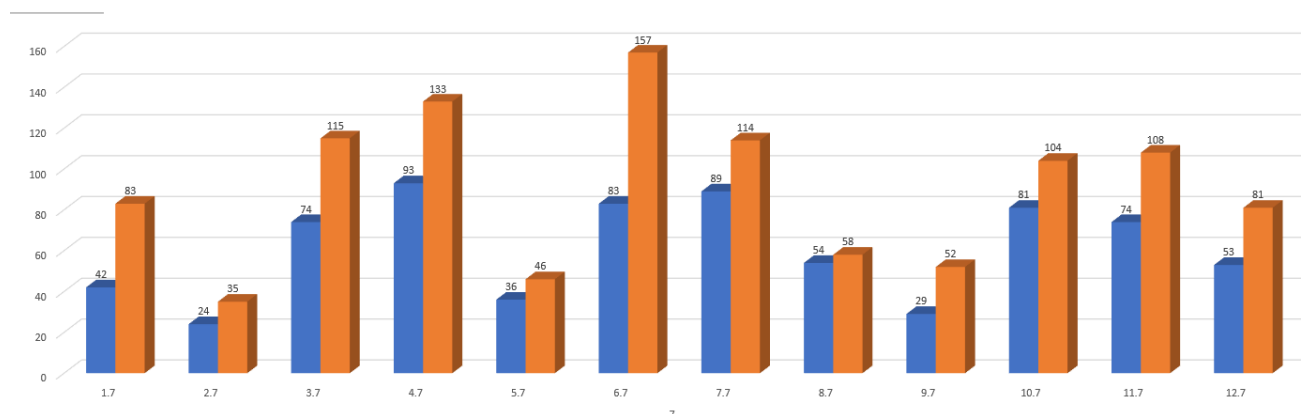


Obr. 1.4.18 Intenzita cyklistov a peších na Rudlovskej ceste

Zdroj: UNIZA

Z pohľadu analýzy intenzity cyklistov v meste Banská Bystrica vidíme, že cyklisti sú síce súčasťou premávky, avšak sú zastúpení až na výnimky v malých intenzitách. Z tohto dôvodu je potrebné sa v návrhu zamerať na zlepšenie plošného prepojenia pre cyklistov. Variabilita

cyklistov sa odlišuje najmä v závislosti od počasia, kde najvyššie intenzity cyklistov sú najmä najmä počas letných mesiacov, pozri Obr. 1.4.19.



Obr. 1.4.19 Porovnanie intenzity cyklistov v júli pre vybrané dni na cyklotrase pri kúpalisku

Zdroj: spracované údaje Slovanet

#### 1.4.3.1.2. Bezpečnosť a dopravné nehody

Dopravné nehody, ktoré vznikajú medzi účastníkmi cestnej premávky najmä motoristami a cyklistami alebo chodcami sú síce zriedkavé, ale výsledkom bývajú fatálne následky<sup>(10, 11, 12)</sup>. Tragické nehody sú najmä na úsekoch, kde cyklisti nemajú vlastnú cykloinfraštruktúru<sup>(13, 14)</sup>, čo je momentálne na väčšine územia.

Z tohto dôvodu je nutné zamerať sa na opatrenia na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky medzi motorovými vozidlami a zraniteľnými účastníkmi (chodci, cyklisti), či už z pohľadu budovania segregovanej infraštruktúry alebo takou organizáciou dopravy, ktorá minimalizuje riziko dopravných nehôd (dopravné značenie, upokojené zóny, vyhradené pruhy alebo ochranné cyklopruhy).

10 <https://mybystrica.sme.sk/c/22876970/vazna-nehoda-na-priechode-pre-chodcov-vodic-zrazil-prechadzajuca-dieta.html>

11 <https://www.noviny.sk/krimi/516488-v-banskej-bystrici-zrazilo-auto-chodkynu-priamo-na-priechode-zena-utrpla-rozsiadle-zranenia>

12 <https://www.topky.sk/gl/722497/2803143/AKTUALNE--Mraziva-nehoda-v-Banskej-Bystrici--FOTO-Na-priechode-pre-chodcov-auto-zrazilo-troch-ludi>

13 <https://mybystrica.sme.sk/c/22680439/po-dopravnej-nehode-v-harmanci-boli-dvaja-cyklisti-v-bezvedomi.html>

14 <https://www.topky.sk/cl/100370/1729649/Pri-nehode-blizko-Banskej-Bystrice-zomrel-cyklista--Boli-ste-jej-svedkami--Pomozte-policii>

Tabuľka 1.4.14 Dopravná nehodovosť za rok 2021 pre chodcov a cyklistov, zdroj: Polícia SR

Banská Bystrica	počet nehôd		usmrtení účast.		ťažko zran. účast.		ľahko zran. účast.		hmotná škoda		alkohol		obec	
		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-
vodičom nemotorového vozidla	6	-5	0	0	2	2	4	-4	382	-128	0	-1	3	-7
deťmi	1	-1	0	0	0	0	1	-1	65	-20	0	0	1	-1
chodcom	3	0	1	1	1	1	0	-3	1335	1230	1	-1	2	-1
deťmi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabuľka 1.4.15 Dopravná nehodovosť za rok 2020 pre chodcov a cyklistov, zdroj: Polícia SR

Banská Bystrica	počet nehôd		usmrtení účast.		ťažko zran. účast.		ľahko zran. účast.		hmotná škoda		alkohol		obec	
		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-
S idúcim nek.voz.	50	-18	3	2	7	2	45	-11	32240	-11610	4	-2	33	-17
S cyklistom	5	-9	1	1	1	0	5	-6	605	-715	0	0	4	-8
s dieťaťom	2	0	1	1	1	1	1	-1	315	230	0	0	2	0
S chodcom	19	2	3	3	5	2	13	0	2045	1580	1	-3	16	0
s dieťaťom	2	1	0	0	0	0	4	3	80	70	0	0	2	1

Tabuľka 1.4.20 Dopravná nehodovosť za rok 2019 pre chodcov a cyklistov, zdroj: Polícia SR

Banská Bystrica	počet nehôd		usmrtení účast.		ťažko zran. účast.		ľahko zran. účast.		hmotná škoda		alkohol		obec	
		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-		+/-
S idúcim nek.voz.	61	-5	0	-3	6	-5	59	1	28320	-23696	0	-3	44	-3
S cyklistom	6	0	0	-1	0	-1	7	4	605	-106	0	0	6	2
s dieťaťom	1	1	0	0	0	0	1	1	45	45	0	0	1	1
S chodcom	26	-4	2	2	3	-5	19	-2	625	-150	1	-1	25	-5
s dieťaťom	1	-5	0	0	0	-1	1	-3	0	-175	0	0	1	-5

Ochrana cyklistov je zatiaľ iba na vybraných cyklotrasách, ktoré sú segregované. Nie sú doriešené križovatky, ktoré musia cyklisti križovať ako aj súčasné problematické križovatky napr. Hušták, malá okružná križovatka pri ESC.

#### ***1.4.3.1.3. Opatrenia na zabezpečenie dostupnosti pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie***

V Slovenskej republike sa takéto opatrenia majú realizovať podľa TP 048 Navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách.

TP sú prioritne zamerané na navrhovanie a realizáciu debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na PK. Debarierizácia PK má zásadný vplyv na prístupnosť prostredia. Prístupnosť prostredia je prvou z cieľových oblastí rovnoprávneho začlenenia osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie do spoločnosti.

Navrhované debarierizačné opatrenia na PK vychádzajú v ústrety požiadavkám osôb s poruchou negatívne ovplyvňujúcou:

- ***pohyblivosť***: osobám používajúcim invalidný vozík a tým, ktorí dokážu kráčať len s veľkými ťažkosťami a často používajú nejakú kompenzačnú pomôcku ako napríklad paličku, barle a pod.;
- ***zrak***: nevidiacim a slabozrakým osobám, ktoré majú závažne poškodený zrak;
- ***sluch***: nepočujúcim osobám a osobám so značne poškodeným sluchom;
- ***dosah a zručnosť***: osobám s artritídou, osobám so svalovou dystrofiou spôsobujúcou stratu fyzickej sily a osobám s chorobou centrálného nervového systému;
- ***intelekt***: osobám s vrodenu alebo získanou poruchou intelektu; charakteristické pre túto skupinu osôb je znížená schopnosť začlenenia sa do spoločnosti, pochopenia zložitých informácií, či schopnosť obsluhy zložitých prístrojov alebo potreba špeciálnej asistencie.

Debarierizácia PK je prospešná aj pre osoby s vekom nad 65 rokov, ktoré často trpia kombináciou rôznych porúch, ktoré ich obmedzujú, ale nie sú považovaní za osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Zároveň je debarierizácia prospešná aj pre osoby, ktoré vykonávajú činnosti, pre ktoré neboli PK navrhované, napr. osoby nesúce nadmernú batožinu, nákupy, vedúce detský kočík a pod. Do tejto skupiny je možné zaradiť aj osoby, ktorých hendikep je len krátkodobý (zlomená noha, ruka a pod.).

Pri výstavbe nových, rovnako aj pri opravách a rekonštrukciách už existujúcich priechodov pre chodcov, chodníkov v blízkosti priechodov pre chodcov musia byť tieto označené prvkami pre nevidiacich a slabozrakých uvedenými v týchto TP. Rovnako pri výstavbe, oprave alebo rekonštrukcií musia byť označené prvkami pre nevidiacich a slabozrakých všetky znížené obrubníky, schodiská, nástupištia hromadnej dopravy, spoločné priestory pre chodcov a cyklistov, prekážky, ktoré nie sú zabezpečené inak, rampy, vstupy a zariadenia určené pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Je potrebné doplniť chýbajúce prirodzené vodiace línie umelými vodiacimi líniami. Hmatateľné povrchy a ich aplikácia musí spĺňať požiadavky uvedené v TP.

V prípade chodníkov je potrebné navrhovať ich tak, aby poskytovali rovné, bezprekážkové priestory s dostatočným šírkovým usporiadaním, označené varovnými a vodiacimi povrchni vhodné pre pohyb všetkých osôb, rovnako pre pohyb nevidiacich a slabozrakých osôb a osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu.

Pre priechody pre chodcov platí, že musia zabezpečiť bezpečný a nezávislý prechod osôb cez komunikáciu, s dôrazom na staršie osoby, zdravotne postihnuté, nevidiace a slabozraké osoby.

Priechody pre chodcov sa rozdeľujú na:

- úrovňové,
- mimoúrovňové (podchody, nadchody, lávky).

Na všetky druhy priechodov pre chodcov je potrebné upozorniť osoby s obmedzenou schopnosťou orientácie signálnym a varovným povrchom. Stĺp svetelnej signalizácie, ktorý nesie ovládanie akustickej signalizácie nie je považovaný za prekážku a umiestňuje sa v dosahu signálneho pásu maximálne vo vzdialenosti 200 mm od okraja signálneho pásu. Z bezpečnostných dôvodov sa odporúča zriaďovanie stredných deliacich pásov redukujúcich vystavenie chodcov riziku zrážky s automobilom. Stredné deliace pásy musia byť v závislosti od svojej šírky vybavené hmatateľným povrchom.

Pri prechádzaní vozovky na chodník je nutné poskytovať ľahké, bezpečné, identifikovateľné prekonanie rozdielu medzi povrchom chodníka a vozovky, a umožniť prekonanie výškových rozdielov na chodníku špeciálnym uložením obrubníkov.

Obrubníkové rampy sa používajú všade tam, kde je výškový rozdiel medzi chodníkom a vozovkou, alebo ak potrebujeme znížiť úroveň chodníka. Musí byť zabezpečený plynulý prechod medzi vozovkou a chodníkom s nulovým prevýšením. Minimálna šírka chodníka (neskosená) nesmie byť menšia ako 900 mm (šírka pre invalidný vozík). Obrubníkové rampy by sa nemali navrhovať tam, kde hrozí akumulácia dažďovej vody, je nutné zabezpečiť v každom mieste odvedenie dažďovej vody.

V prípade spoločného chodníka a cyklotrasy je potrebné, vyznačiť cyklotrasu vedenú pozdĺž chodníka špeciálnym varovným pásom tak, aby bol pre osoby s obmedzenou schopnosťou orientácie presne vymedzený bezpečný priestor. Podobne by mali obsahovať bezbariérové prvky aj zastávky verejnej dopravy, rampy a vstupy do budov.

Samotné opatrenia na zabezpečenie dostupnosti pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie môžeme rozdeliť do nasledovných oblastí:

1. oblasť má technicky zrealizované opatrenia podľa príslušnej legislatívy najmä na nových a zrekonštruovaných úsekoch chodníkov alebo miestnych komunikácií .
2. oblasť má iba čiastočne zrealizované opatrenia (napríklad na jednom úseku áno, ale nadväzujúci úsek už nie je bezbariérový)
3. oblasť nemá žiadne zrealizované opatrenia

Pri nových chodníkoch alebo pozemných komunikáciách sa realizujú debarierizačné opatrenia, ale niekedy chýba logickosť nadväznosti medzi starými neupravenými chodníkmi a na

druhej strane chodníkmi, ktoré majú debarierizačné prvky. Takáto komunikácia potom predstavuje riziko z hľadiska bezpečného prechodu pre zdravotne znevýhodnenú osobu.

Pri novom zrekonštruovaných úsekoch chodníkov sú síce vybudované bezbariérové chodníky, ale stále na väčšine úsekoch sú chodníky, ktoré predstavujú pre osoby so zníženou pohyblivosťou ako aj iné skupiny (napr. seniori, deti..) bariéry.

Ďalšou bariérou pri využívaní chodníkov býva aj samotné vedenie. Chodníky sú poväčšine vedené v styku s pozemnou komunikáciou pre motorové vozidlá, pričom v niektorých mestských častiach sú vybudované iba pri časti územia. Obyvatelia sú potom nútení používať vozovku s motorovými vozidlami, čo určite z pohľadu bezpečnosti nie je vhodné.

Bariéru predstavujú aj prvky dopravnej infraštruktúry, kde v niektorých prípadoch majú chodci iba jedno najkratšie spojenie (napr. Rudlová – centrum).

#### *1.4.3.1.4. Údržba*

Údržba chodníkov a cyklotrás sa realizuje podľa plánu zimnej alebo letnej údržby, popísanej v časti 1.3.1.4.2.1

V roku 2021 sa zrekonštruovali tieto úseky chodníkov:

- obnova chodníka ku krematóriu v Kremničke,
- chodníka na Kalinčiakovej ulici v Radvani popri objekte Slovenskej pošty,
- chodníka na Radvanskej ulici č. 5 až 11,
- na Fončorde sa zrealizovala oprava chodníka na Wolkerovej a Jilemnického ulici,
- v Podlaviciach obnova chodníka na Gaštanovej ulici spolu s cestou a parkovacími plochami,
- nový chodník je aj na Ďumbierskej popri Ružovej ulici smerom na Rudlovskú cestu,
- na Starej Tehelni pri materskej škole,
- na Hviezdoslavovej ulici,
- v Rakytovciach smerom k zastávke MHD,
- na ulici Československej armády popred Katastrálny úrad,
- obnova chodníka už bola ukončená aj v lokalite od Tulskej č. 74,
- od Moskovskej č. 42 po zastávku MHD nad Moskovskou ulicou,
- chodník na Severnej ulici popri hlavnej ceste a chodník k bytovému domu č. 1,
- vnútroblokové komunikácie na Triede SNP č. 40 až 42,
- chodníky a vstupy na Sitnianskej ulici č. 1 – 33 a opravu cesty a parkovacej plochy na Sitnianskej č. 25 – 33,
- schodisko na Kyjevskom námestí,
- chodník od Sládkovičovej ulice po Radvanskú k základnej škole,
- chodník na Radvanskej č. 12 – 24,
- chodník na Ul. 9. mája, na Golianovej ulici,
- opravu chodníka na ulici Priehrada v Podlaviciach a chodníkov vo vnútroblokoch sídliska,
- taktiež sa vybudoval most v Ilaši a premostenie v časti Jakub.





Tabuľka 1.5.1 Dĺžka cestnej siete pre Rýchlostné cesty a cesty I. - III. triedy v okrese Banská Bystrica, stav k 1.1.2022, zdroj: SSC, CDB

TRIEDA	ČÍSLO	DĹŽKA [km]
DIAĽNICA / R	R1	17,607
<b>DIAĽNICA / R SPOLU:</b>		<b>17,607</b>
CESTA I. TRIEDY	I/14	13,220
	I/59	27,058
	I/66	20,040
	I/69	7,072
<b>CESTA I. TRIEDY SPOLU:</b>		<b>67,390</b>
CESTA II. TRIEDY	II/578	10,124
	II/591	16,581
<b>CESTA II. TRIEDY SPOLU:</b>		<b>26,705</b>
CESTA III. TRIEDY	III/2223	4,848
	III/2410	4,087
	III/2411	0,198
	III/2412	2,843
	III/2413	3,973
	III/2414	0,865
	III/2415	8,567
	III/2416	4,726
	III/2417	0,839
	III/2418	11,403
	III/2419	7,567
	III/2420	16,447
	III/2421	7,169
	III/2422	1,782
	III/2423	1,020
	III/2424	5,077
	III/2425	4,436
	III/2426	3,773
	III/2427	13,435
	III/2428	12,516
	III/2429	2,195
III/2430	1,829	
III/2431	6,628	
III/2432	3,419	
III/2433	1,975	
III/2434	4,259	
III/2450	2,399	
<b>CESTA III. TRIEDY SPOLU:</b>		<b>138,275</b>

Podľa medzinárodných dohôd je časť cestných komunikácií súčasťou medzinárodnej cestnej siete, ktorá sa označuje „E“ (E 50, E 75, ...atď..).

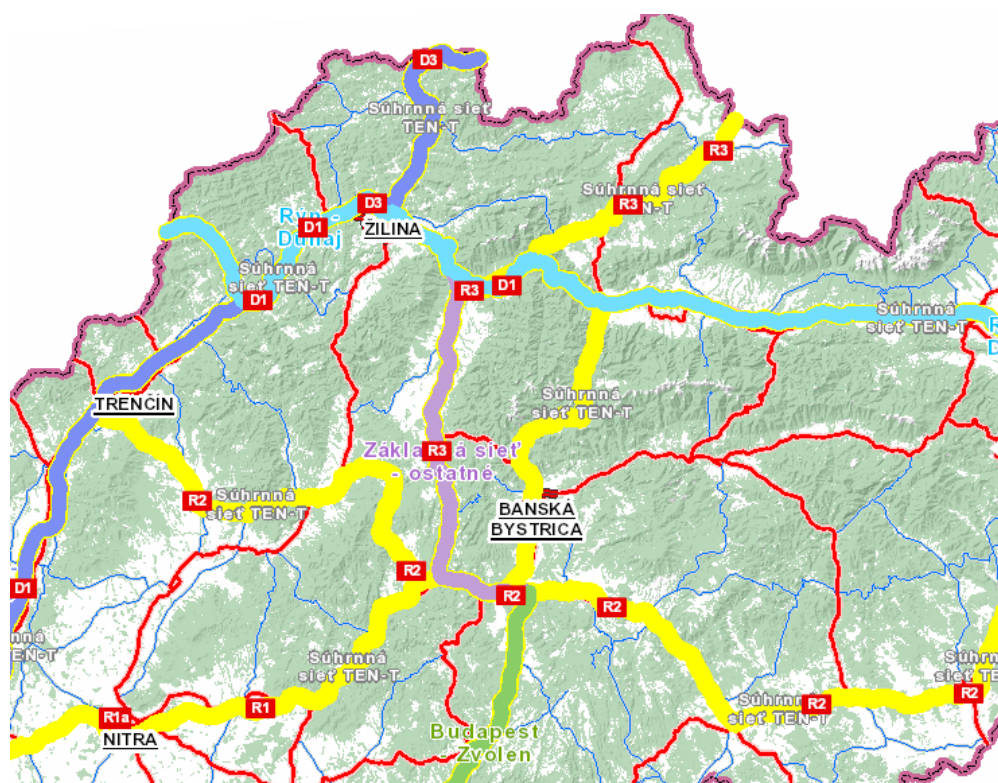
Medzinárodné cestné ťahy E ako súčasť siete TEN-T v okrese Banská Bystrica predstavujú dĺžku 39,247 km (E077), zároveň predstavuje aj trasu Transeurópskej magistrály TEM5.

## Medzinárodné cestné ťahy "E" - kraj / okres



STAV CESTNEJ SIETE K: 01.01.2022

Kraj	Okres	Typ ťahu	Číslo ťahu	Dĺžka / km
Banskobystrický kraj	Banská Bystrica	európska	E077	39,247
	Detva		E058	18,255
	Krupina		E571	18,255
	Lučenec		E077	35,194
			E058	37,357
	Revúca		E571	37,357
			E058	8,795
	Rimavská Sobota		E571	8,795
			E058	36,083
	Zvolen		E571	36,083
			E058	24,903
	Žarnovica		E077	29,944
			E571	24,903
	Žiar nad Hronom		E058	23,043
E571		23,043		
		E058	25,464	
		E571	25,464	
		E572	11,945	
Banskobystrický kraj - dĺžka celkom				464,130

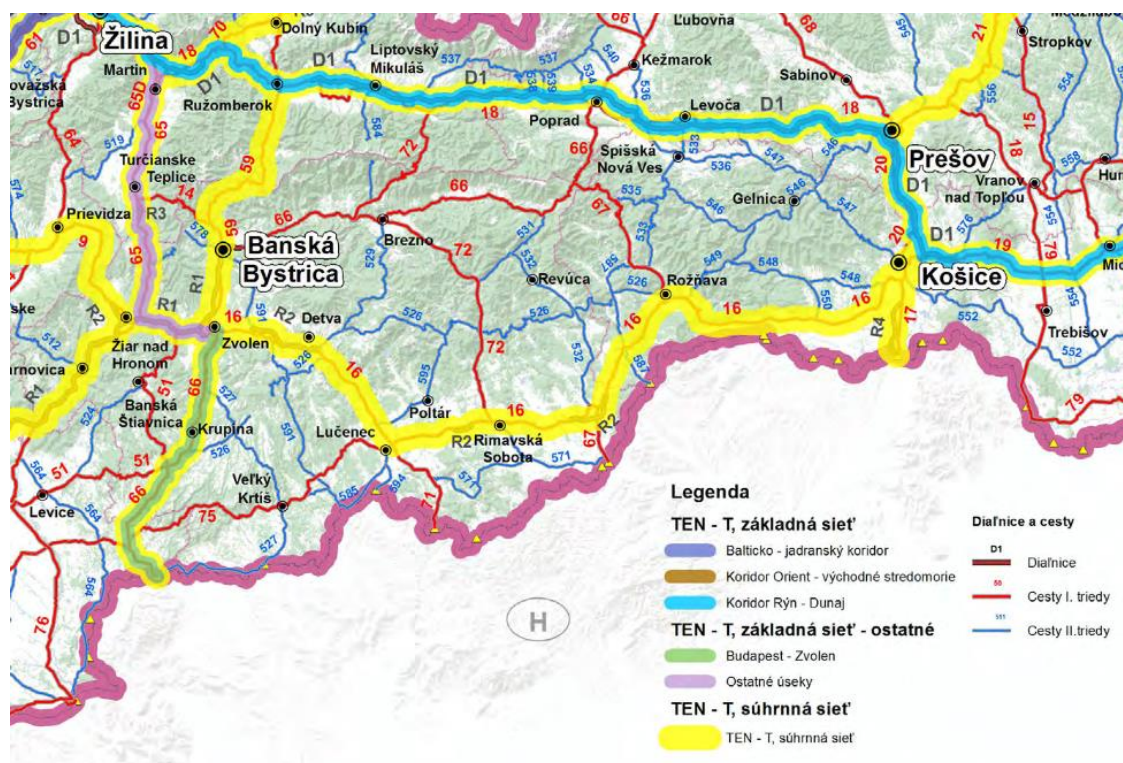


Obr. 1.5.2 Medzinárodná sieť TEN-T a riešené územie, zdroj: SSC, CBD



Obr. 1.5.3 Trasy medzinárodných cestných ťahov „E“, zdroj: SSC, CBD

Z toho multimodálne koridory v okrese Banská Bystrica predstavujú 39,669 km.



Obr. 1.5.4 Trasy multimodálnych koridorov , zdroj: SSC, CBD

Dĺžka kategórie ciest aj s uvedeným povrchov znázorňuje nasledujúca tabuľka 1.5.3.

Tabuľka 1.5.3 Vozovky podľa kategórii v okrese Banská Bystrica, zdroj: SSC, CBD

### VOZOVKY NA DIAĽNICIACH / R



ČLEZENIE: KRAJ/OKRES

STAV CESTNEJ SIETE K: 01.01.2022

KRAJ	OKRES	DĹŽKY VOZOVIEK A PLOCHY VOZOVIEK S KOREKCIAMI PODĽA DRUHU KRYTU											
		BETÓNOVÝ		BITÚMENOVÝ		DLÁŽDENÝ		DREVENÝ		NEURČENÝ		SPOLU	
		DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]
	Banská Bystrica			41,133	397 082							41,133	397 082

### VOZOVKY NA CESTÁCH I.TRIEDY



ČLEZENIE: KRAJ/OKRES

STAV CESTNEJ SIETE K: 01.01.2022

KRAJ	OKRES	DĹŽKY VOZOVIEK A PLOCHY VOZOVIEK S KOREKCIAMI PODĽA DRUHU KRYTU									
		BETÓNOVÝ		BITÚMENOVÝ		DLÁŽDENÝ		NEURČENÁ		SPOLU	
		DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]
	Banská Bystrica			70,636	727 809			0,000	68	70,636	727 877

### VOZOVKY NA CESTÁCH II.TRIEDY



ČLEZENIE: KRAJ/OKRES

STAV CESTNEJ SIETE K: 01.01.2022

KRAJ	OKRES	DĹŽKY VOZOVIEK A PLOCHY VOZOVIEK S KOREKCIAMI PODĽA DRUHU KRYTU											
		BETÓNOVÝ		BITÚMENOVÝ		DLÁŽDENÝ		ŠTRKOVÝ		NEURČENÝ		SPOLU	
		DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]
	Banská Bystrica			26,941	181 326							26,941	181 326

### VOZOVKY NA CESTÁCH III.TRIEDY



ČLEZENIE: KRAJ/OKRES

STAV CESTNEJ SIETE K: 01.01.2022

KRAJ	OKRES	DĹŽKY VOZOVIEK A PLOCHY VOZOVIEK S KOREKCIAMI PODĽA DRUHU KRYTU													
		BETÓNOVÝ		BITÚMENOVÝ		DLÁŽDENÝ		DREVENÝ		ŠTRKOVÝ		NEURČENÝ		SPOLU	
		DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]	DĹŽKA VOZOVKY [km]	PLOCHA VOZOVKY [m <sup>2</sup> ]
	Banská Bystrica			135,752	871 210	0,151	906			4,802	24 010	0,037	236	140,742	896 362

Priestorové usporiadanie a návrhové parametre a tým aj príslušné kategórie medzinárodnej cestnej komunikácie sú v tomto prípade viazané prijatými podmienkami medzinárodných dohôd.

Podľa charakteru premávky sa cestné komunikácie delia na :

- cesty s neobmedzeným prístupom (C)
- cesty s obmedzeným prístupom: diaľnice (D)
- rýchlostné cesty (R)

*Miestne komunikácie sú pozemné komunikácie, ktoré sú súčasťou dopravného vybavenia určitého sídelného útvaru alebo vytvára dopravné spojenie v jeho záujmovom území.*

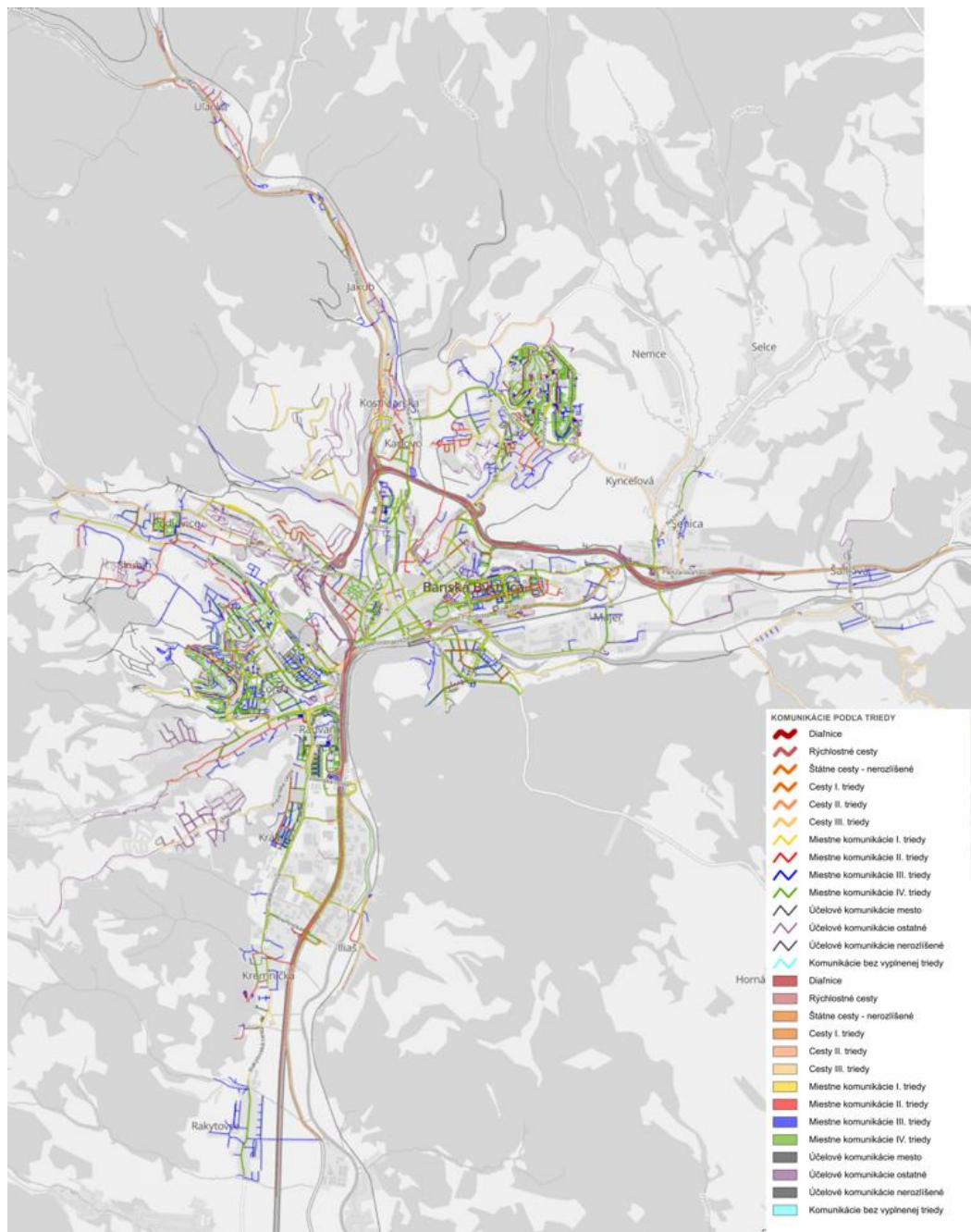
Na základe urbanisticko – dopravných funkcií sa miestne komunikácie triedia na:

- rýchlostné,
- zberné,
- obslužné,
- nemotoristické.

Ďalej existujú tzv. účelové komunikácie, čo sú pozemné komunikácie umožňujúce dopravné spojenie výrobného závodu, uzavretých priestorov, osamelých objektov a pod. so sieťou pozemných komunikácií, napr. aj poľné a lesné cesty alebo vytvárajúca dopravné spojenie vnútri uzavretých priestorov a objektov.

Účelové komunikácie sa v zmysle § 22 zákona č. 135/1961 Zb. členia na:

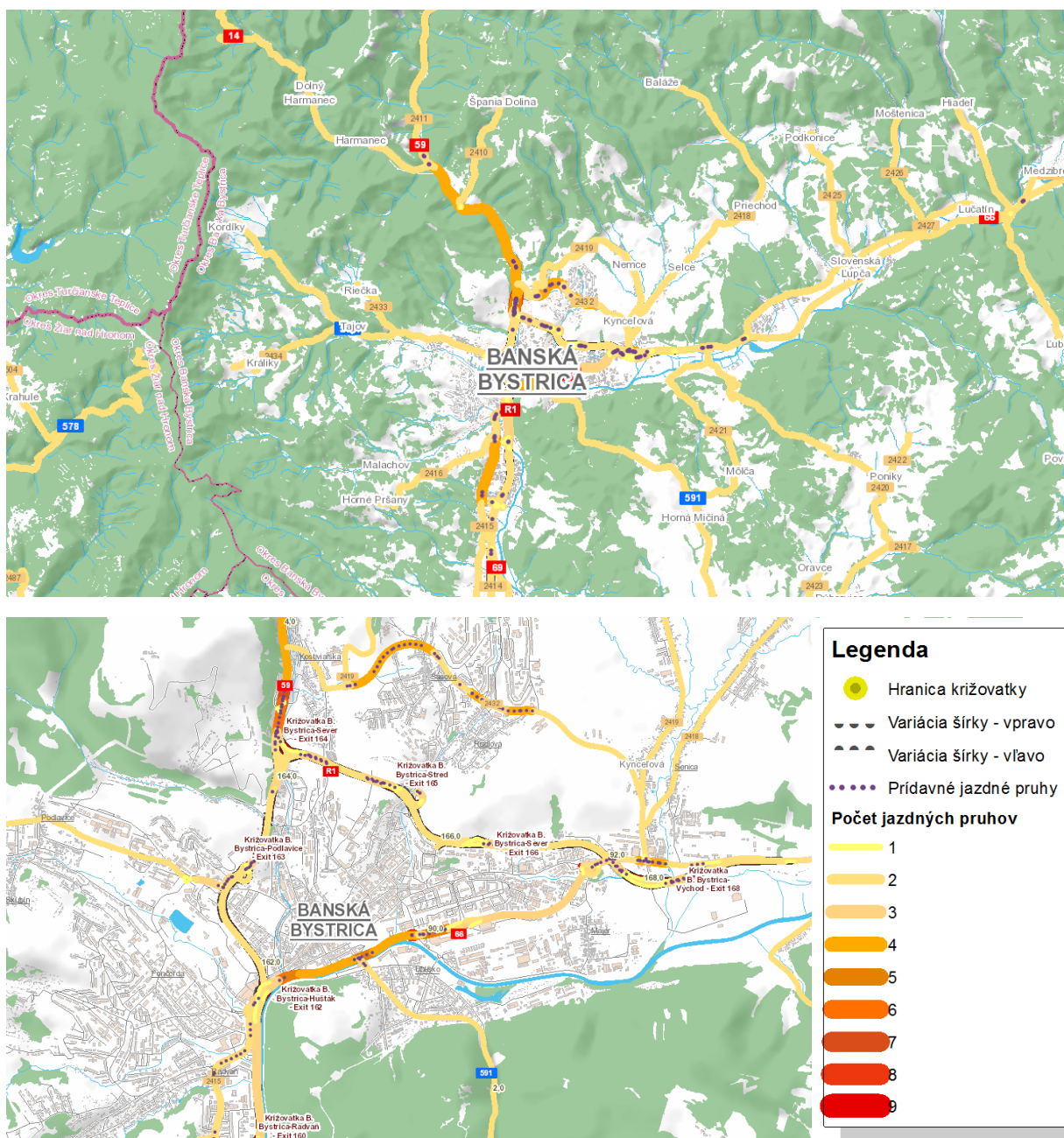
- verejné,
- neverejné.



Obr. 1.5.5 Cestná infraštruktúra mesta Banská Bystrica podľa kategórie, zdroj: mesto Banská Bystrica

### 1.5.1.2. Počet jazdných pruhov

Počet pruhov na vybraných komunikáciách FÚ mesta Banská Bystrica znázorňuje nasledovný obrázok 1.5.6.



Obr. 1.5.6 Počet jazdných pruhov na vybraných komunikáciách, zdroj: SSC, CBD

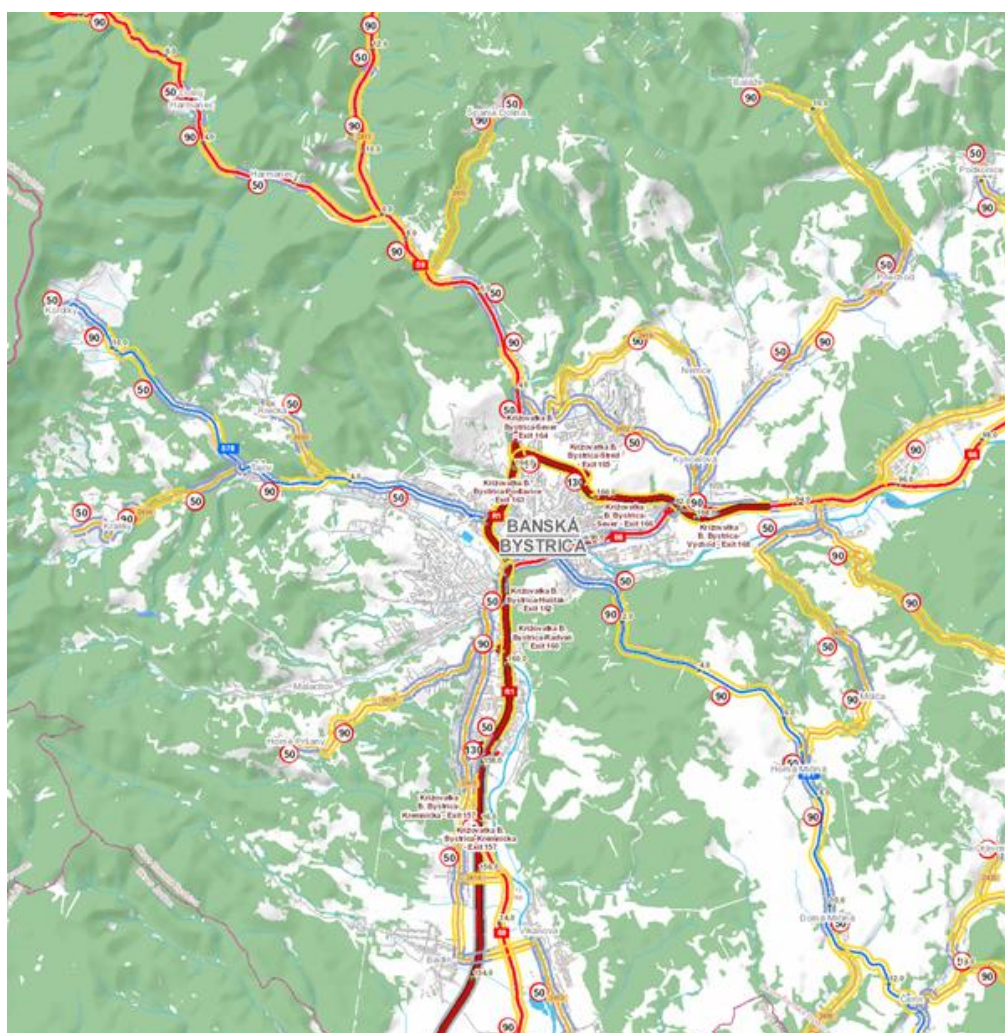
V rámci samotného mesta Banská Bystrica je väčšina pozemných komunikácií s jedným pruhom v každom smere, pričom viacpruhové komunikácie sa nachádzajú na úsekoch rýchlostnej cesty, severného obchvatu, ako aj Štadlerovho, Štefánikovho nábrežia, Stavebnej ulice a pod.

### 1.5.1.3. Maximálna povolená rýchlosť (návrhová, podľa zákona)

Pre rýchlostné cesty a cesty platí zvyčajne, že návrhová rýchlosť sa odvíja od šírky komunikácie nasledovne.

Tabuľka 1.5.4 Návrhová rýchlosť podľa typu komunikácie

Písmeno	Šírka	Návrhová rýchlosť
R	24,5	120, 100, 80, 60
R	22,5	120, 100, 80, 60
C	11,5	100, 80, 70
C	9,5	80, 70, 60
C	8,5	80, 70, 60
C	7,5	70, 60, 50
C	6,5	60, 50



Obr. 1.5.7 Reálne obmedzenia rýchlosti na vybraných komunikáciách, zdroj: SSC, CBD

#### **1.5.1.4. Riadenie dopravy a preferencia VOD**

##### **Riadenie dopravy vo vymedzenom FÚ PUM mesta Banská Bystrica**

Vo vymedzenom FÚ PUM mesta Banská Bystrica je doprava a premávka na úsekoch komunikácií a križovatkách, ktoré nie sú riadené svetelnou signalizáciou, riadená prostredníctvom existujúceho dopravného značenia a príslušných ustanovení zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení.

Pomocou svetelných signalizačných zariadení (SSZ) resp. cestnej dopravnej signalizácie (CDS) je doprava v riešenom území riadená na desiatich križovatkách, ktoré sú v prevažnej miere situované na ceste I/66:

- I/66 – Šalkovská cesta (III/2420),
- Partizánska cesta (I/66) – Na Hrbe (III/2418),
- Partizánska cesta – ČS Shell,
- Námestie slobody – Cesta k Smrečine (Pri ČS SHELL),
- Štefánikovo nábrežie – Kapitulska,
- Štadlerovo nábrežie – OC Európa,
- Námestie Ľ. Štúra – vjazd/výjazd na parkovisko Kaufland,
- Sládkovičova – Poľná,
- Ďumbierska – Rudohorská,
- Nové Kalište – Družby.

A na piatich svetelne riadených priechodoch pre chodcov, ktoré sú situované na ulici Štadlerovo nábrežie, ul. Sládkovičova a Zvolenská cesta.

Doprava na jednotlivých križovatkách a priechodoch pre chodcov je z dôvodu zastaranej architektúry informačných systémov a radičov riadená pomocou pevných (fixných) signálnych plánov, pričom v prevažnej miere sú jednotlivé križovatky riadené izolovane (v osobitnom režime) bez koordinácie so susednými križovatkami. Výnimkou je križovatka Námestie Ľ. Štúra – vjazd na parkovisko Kaufland, ktorá bola počas rekonštrukcie vybavená radičom a senzormi umožňujúcimi dynamické (tzv. dopravne závislé) riadenie dopravy a súčasne bola uvedená križovatka začlenená do líniovej koordinácie so susednou križovatkou Sládkovičova – Poľná.

V súčasnosti prevádzku všetkých zariadení cestnej svetelnej signalizácie, ktoré sú v majetku mesta Banská Bystrica zabezpečuje spoločnosť PROGRES HL, s.r.o.. Manažment a správu týchto zariadení realizuje oprávnená osoba na mieste radičov danej križovatky (na ktoré sa fyzický pripojí), pričom v súčasnosti neexistuje žiadne riešenie externého vzdialeného dispečingu. Súčasný radič na väčšine križovatiek/priechodoch nepodporujú podporné funkcie ako zaznamenávanie štatistických dát, vyhodnocovanie dát a online prispôbovanie riadenia dopravy vzhľadom na aktuálnu dopravnú situáciu. V meste neexistuje vyššia platforma pre pripojenie subsystému riadenia dopravy.

V nasledujúcom období sa predpokladá realizácia projektu „Modernizácia cestnej dopravnej signalizácie križovatiek na ceste I/66 v Banskej Bystrici“, predmetom ktorého je modernizácia jednotlivých cestných dopravných signalizácií s výhľadom pre zavedenie aktívnej preferencie vozidiel MHD na vytypovaných križovatkách v meste Banská Bystrica:



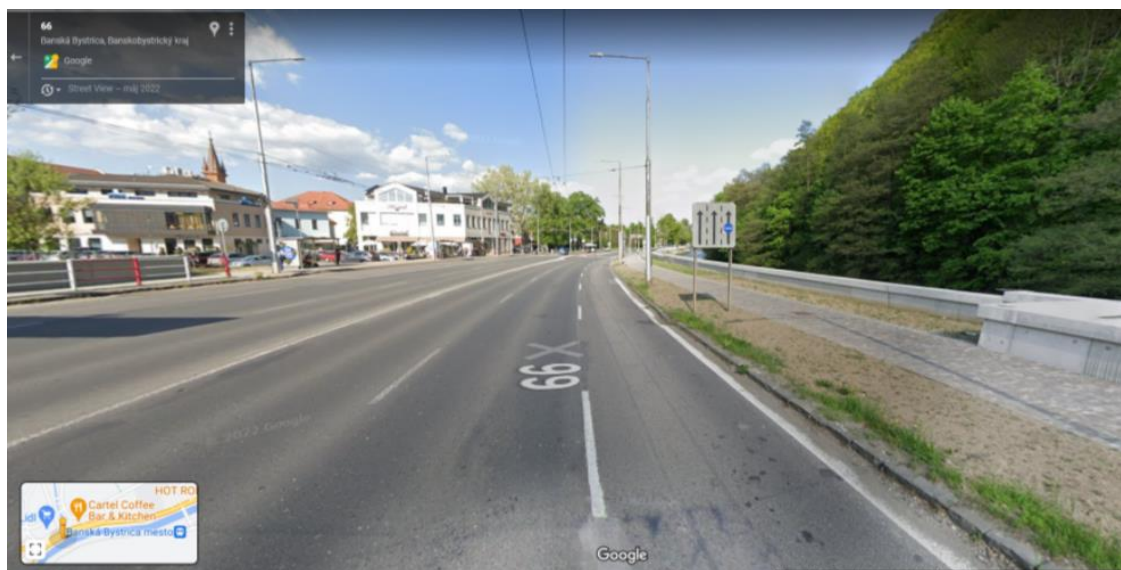
- K1 - Námestie slobody – Cesta k Smrečine,
- K2 – Štefánikovo nábrežie – Kapitulská,
- K3 – Štefánikovo nábrežie – Národná (priechod pre chodcov),
- K4 – Štadlerovo nábrežie – Hušták (priechod pre chodcov),
- K5 – Štadlerovo nábrežie – OC Európa.

Pre zvýšenie efektívnosti zariadenia CDS budú križovatky prepojené a vybavené kamerovým systémom, pričom všetky získavané dáta (monitoring dopravy, kamerový systém mesta, dáta o meteorologickej situácii zo systému environmentálnych senzorov a pod.) budú integrované do jednej otvorenej a flexibilnej riadiacej dátovej platformy. Vzhľadom na očakávania a plány mesta v oblasti Smart City budú dáta získané z monitoringu dopravy využité v prvom rade organizáciami, ktoré majú v správe infraštruktúru mesta a predstaviteľom mesta formou dispečerského rozhrania. Ako aj obyvateľom v podobe online portálu a taktiež mobilnej aplikácie v rámci komplexného systému informovania obyvateľov o meste.

### **Preferencia VOD vo vymedzenom funkčnom území**

V súčasnom období nie sú v riešenom území PUMM FÚ mesta Banská Bystrica zavedené priame preferenčné opatrenia, ktoré by prispievali k preferencii verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou. Svetelne riadené križovatky sú riadené pomocou pevných signálnych plánov bez umožnenia preferencie vozidiel VOD, prípadne bez možnosti dynamického riadenia dopravy. Uvedená skutočnosť je vo výraznej miere ovplyvnená zastaranou architektúrou použitých informačných systémov.

Z hľadiska vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá verejnej dopravy sú vo funkčnom území vymedzené, resp. vyhradené len dva jazdné pruhy na komunikácii I/66 (ul. Štadlerovo nábrežie) i napriek tomu, že na území mesta sa nachádza viacero komunikácií s viacpruhovým usporiadaním, po ktorých sú vedené trasy liniek verejnej dopravy.



Obr. 1.5.8 Vyhradený jazdný pruh v Banskej Bystrici, zdroj: google maps

Zabezpečenie preferencie VOD je jedným z kľúčových nástrojov vedúcich k zníženiu podielu individuálnej dopravy, pričom ide aj o jedno z opatrení v rámci „Implementačného plánu infraštruktúrnych projektov v Banskobystrickom kraji“, ktoré sú súčasťou analytickej etapy „Plánu udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja“. V rámci OPVO1 - Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach sa predpokladá v období rokov 2018 až 2025 s realizáciou projektu „Modernizácia CSS s preferenčným riadením a zavádzanie preferenčných pruhov“.

Z pohľadu riešeného územia PUMM FÚ mesta Banská Bystrica, mesto Banská Bystrica v nasledujúcom období plánuje realizovať projekt „Modernizácia cestnej dopravnej signalizácie križovatiek na ceste I/66 v Banskej Bystrici“. Zámerom je modernizácia jednotlivých cestných dopravných signalizácií s výhľadom pre zavedenie aktívnej preferencie vozidiel MHD na vytypovaných križovatkách. Cieľom aktivít projektu je navrhnúť najmodernejší systém inteligentného riadenia dopravy pomocou dopravných zariadení (cestnej dopravnej signalizácie) na križovatkách v riešenom úseku cesty I/66 od križovatky Chalúpkova – OC Európa až po križovatku Námestie slobody – Cesta k Smrečine (Obr.1.5.9) podľa najmodernejších európskych kritérií, t.j. navrhnúť spôsob riešenia systémových zmien signálnych plánov na jednotlivých križovatkách, ktoré následne zvýšia priepustnosť jednotlivých križovatiek. Zoznam riešených križovatiek na významovo dôležitej hlavnej ceste I/66:

- Námestie slobody – Cesta k Smrečine (Pri ČS SHELL),
- Štefánikovo nábregie – Kapitulská,
- Štefánikovo nábregie – Národná (priechod pre chodcov),
- Štadlerovo nábregie – Hušták (priechod pre chodcov),),
- Štadlerovo nábregie – OC Európa.



Obr. 1.5.9 Rozmiestnenie riešených križovatiek na ceste I/66, Zdroj: Štúdia uskutočniteľnosti - zavedenie SMART CITY riešení v meste Banská Bystrica<sup>15</sup>

Z požiadaviek obyvateľov na MHD/VOD v oblasti jej preferencie obyvatelia požadujú najmä jej zrýchlenie, pričom sa vo viacerých prípadoch objavovala požiadavka nielen na zvýšenie cestovnej rýchlosti ale aj jazdnej rýchlosti vozidiel. Uvádzané boli tiež priamo požiadavky na vybudovanie vyhradených jazdných pruhov (BUS pruhov) aj na úkor IAD v centrálnej mestskej oblasti, tiež zavedenie preferencie VOD na svetelne riadených križovatkách.

<sup>15</sup> <https://www.banskabystrica.sk/projekty/modernizacia-cestnej-dopravnej-signalizacie-krizovatiek-na-ceste-i-66-v-banskej-bystrici/>

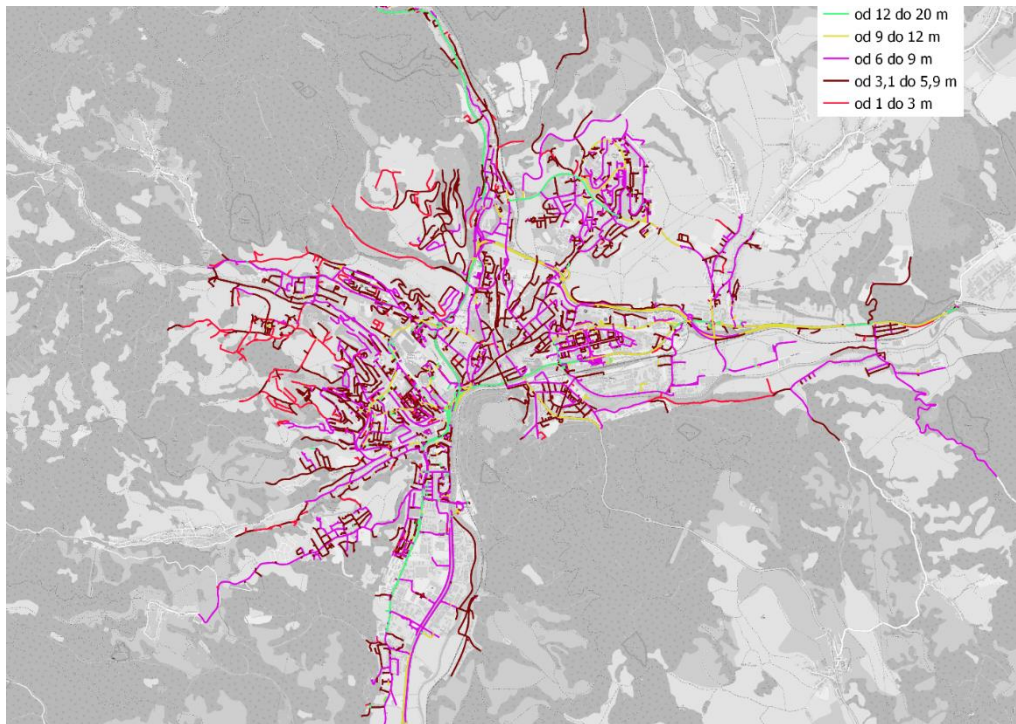
Z hľadiska zrýchlenia dopravy boli tiež uvádzané požiadavky na zmenu vybavovacieho systému, resp. umožnenie nástupu/výstupu cestujúcich všetkými dvermi. Dané opatrenie bolo vo vozidlách MHD aplikované od 1. januára 2022.

#### **1.5.1.5. Základné parametre**

Medzi základné parametre patrí:

- návrhová rýchlosť,
- maximálna povolená rýchlosť,
- smerovanie,
- šírkové usporiadanie.

Šírky pozemných komunikácií v meste Banská Bystrica znázorňuje Obr. 1.5.10. Najväčšie zastúpenie majú cesty so šírkou od 3,1 do 5,9 metra.



Obr. 1.5.10 Rozdelenie pozemných komunikácií podľa šírky,

Z hľadiska šírky sú v meste najviac zastúpené komunikácie o šírke 6 metrov.

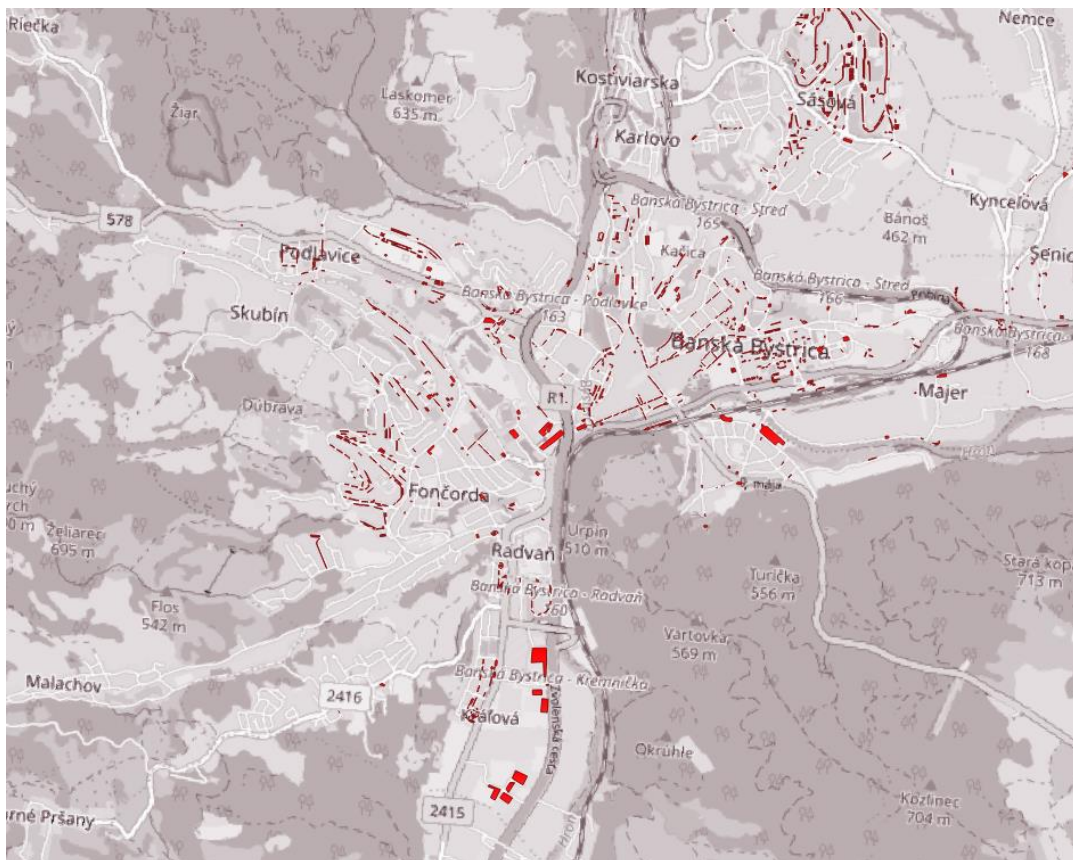
#### **1.5.1.6. Statická doprava**

##### **1.5.1.6.1. Lokalizácia**

Lokalizácia parkovísk môžeme rozdeliť podľa spôsobu parkovania:

- verejné,
- vyhradené,
- súkromné.

Väčšina parkovísk je situovaná pri obytných domoch na sídliskách alebo pri individuálnej výstavbe. Ďalšiu významnú skupinu tvoria súkromné parkoviská obchodov a nákupných centier a obchodov, ako aj vyznačené parkovacie miesta v centre mesta.



Obr. 1.5.11 Lokalizácia parkovania v meste Banská Bystrica,

Zdroj: vlastné spracovanie údajov z mesta Banská Bystrica

#### **1.5.1.6.2. Parkovanie**

Parkovanie závisí od aktivity obyvateľstva a návštevníkov, preto môžeme vidieť, že v rezidentských oblastiach sídliskách je hlavne večerné a nočné rezidentské parkovanie. Naopak v centre mesta môžeme zase vidieť vyšší dopyt po parkovaní cez deň, kedy obyvatelia dochádzajú za prácou alebo inými aktivitami. Špeciálny druh parkovania je pri obchodných domoch a nákupných centrách, kde je parkovania najmä v popoludňajších hodinách.

#### **Súkromné parkovacie plochy na území mesta**

Medzi plochy statickej dopravy patria aj parkoviská, ktoré sú v súkromnom vlastníctve. Môže ísť o vonkajšie parkovacie plochy, ako aj o parkoviská v podzemných alebo nadzemných garážach. Vzhľadom na neustále zvyšujúci sa stupeň automobilizácie, pristúpili súkromní vlastníci týchto parkovacích plôch k regulácii parkovania. K tomuto dochádza najmä v zónach určených na bývanie, kedy parkoviská pri obchodných domoch a centrách sú v primeranej dochádzkovej vzdialenosti k bydlisku.

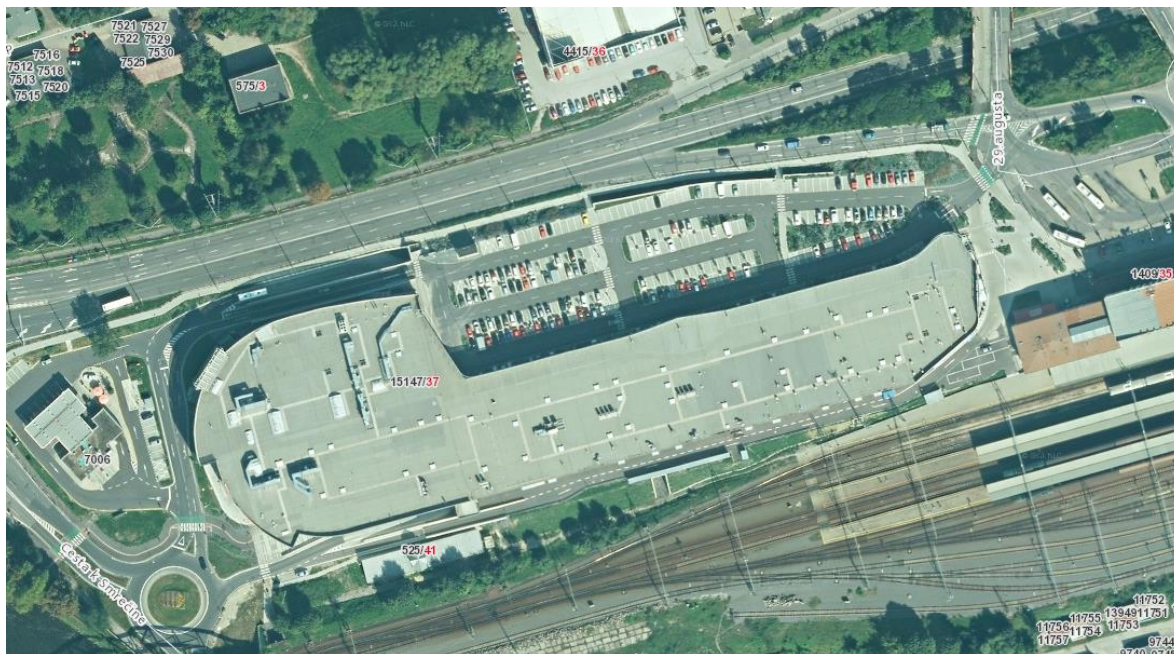
Z vyššie uvedených dôvodov sú v nasledujúcich riadkoch popísané najvýznamnejšie súkromné plochy statickej dopravy v súkromnom vlastníctve a ich približný počet parkovacích miest.

### **Parkovisko OC Terminal**

Prevádzkovateľom tohto parkoviska je PRIMUM s.r.o., Záhradnícka 34, 821 08 Bratislava, IČO: 35 789 646. Parkovisko sa nachádza pri OC TERMINAL, ul. 29. augusta 37, 974 01 Banská Bystrica. Prevádzková doba parkoviska je nepretržitá - 24 hodín denne. Na parkovisku sa platí hotovosťou alebo platobnou kartou v pokladni alebo bezhotovostne na výjazdovom termináli.

Denné parkovanie od pondelka do nedele od 6:00 do 21:00 je spoplatnené jednotnou tarifou 1€/hodina, pričom prvých 90 minút je zadarmo. Nočné parkovanie od pondelka do nedele od 21:00 do 6:00 je spoplatnené rovnakou tarifou 1€/hodina, pričom prvých 30 minút je zadarmo.

Celková kapacita parkoviska OC Terminal: **290 parkovacích miest.**



Obr. 1.5.12 Parkovisko OC Terminal, zdroj: ZBGIS

### **Parkovisko pri OC Kaufland – Majer**

Miestom prevádzky tohto parkoviska je OC Kaufland – Majer, ulica 29. augusta 63, 974 01 Banská Bystrica. Parkovisko je v prevádzke nepretržite - 24 hodín denne, pričom parkovanie vozidiel tu nie je spoplatnené. Vozidlá môžu parkovať na streche ako aj na ploche priamo pred predajňou.

Celková kapacita parkoviska OC Kaufland – Majer: **320 parkovacích miest.**



Obr. 1.5.13 Parkovisko OC Kaufland – Majer, zdroj: ZBGIS

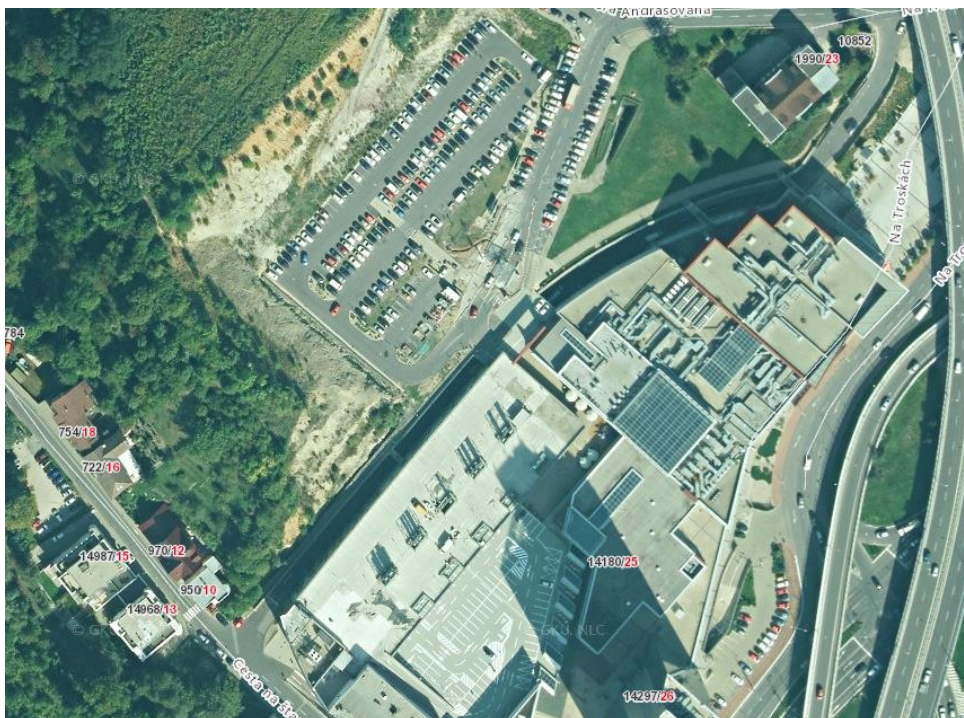
### **Parkovisko OC Europa**

Významným priestorom statickej dopravy je aj kombinované parkovisko obchodného centra Europa – strešné a podzemné parkovisko. Strešné parkovisko je v prevádzke od pondelka do piatka v čase od 7:00 do 21:30 a v soboty a nedele v čase nepretržite. Vjazd na parkovacia plochu je zatvorený v nočných hodinách, v čase od 21.30 hod do 07.00 hod. okrem piatku a soboty. Pre vodičov elektromobilov je parkovisko prístupné aj v nočných hodinách povolením vjazdu po kontaktovaní SBS pracovníka.

Podzemné parkovisko je otvorené každý deň v čase od 7:00 do 21:30. Posledný vjazd na parkovacia plochu je o 21.00 hod. O 21:30 sa podzemné parkovisko zatvára. Za vpustenie na parkovisko po tomto čase (z dôvodu, že tam má návštevník zaparkované vozidlo) je účtovaný poplatok 5 €.

Podzemné parkovisko má kapacitu 245 parkovacích miest a strešné parkovisko 465 miest.

Celková kapacita parkoviska OC Europa: **710 parkovacích miest.**



Obr. 1.5.14 Parkovisko OC Europa, zdroj: ZBGIS

### Parkovisko Kaufland - Radvaň

Pri tomto obchodnom dome, na adrese Námestie Ľudovíta Štúra 14667/32, 974 05 Banská Bystrica, sa nachádza približne dvesto parkovacích miest, pričom v tesnej blízkosti sa nachádza staršia nevyužívaná plocha parkoviska - Námestie Ľudovíta Štúra.

Celková kapacita parkoviska Kaufland - Radvaň: **198 parkovacích miest.**

Odhadovaná kapacita parkoviska Námestie Ľudovíta Štúra: **180 parkovacích miest.**



Obr. 1.5.15 Parkovisko Kaufland – Radvaň (červená) a staršie parkovisko na Námestí Ľudovíta Štúra (modrá), zdroj: ZBGIS

### Parkovisko OBI

Parkovisko predajne OBI, Zvolenská cesta 4420/10, 97401 Banská Bystrica je riešené ako povrchové so šiestimi radmi kolmého státia celkovo sa tu nachádza viac ako dvesto parkovacích miest.

Celková kapacita parkoviska OBI: **220 parkovacích miest.**



Obr. 1.5.16 Parkovisko Kaufland – Radvaň (červená) a staršie parkovisko na Námestí Ľudovíta Štúra (modrá) , zdroj: ZBGIS

### Parkovisko OBI na Zvolenskej ceste

#### Parkovisko hypermarketu Tesco

V rovnakej lokalite ako predajňa OBI, sa nachádza aj hypermarket TESCO Extra - Zvolenská cesta 8, 974 00 Banská Bystrica. Tento hypermarket s čerpacou stanicou pohonných hmôt disponuje 15 radmi kolmých parkovacích miest.

Celková kapacita parkoviska TESCO: **560 parkovacích miest.**



Obr. 1.5.17 Parkovisko TESCO na Zvolenskej ceste, zdroj: ZBGIS



### Parkovisko SC Point

Obchodné centrum Point (Vajanského Námestie 15299/7, 974 01 Banská Bystrica) disponuje dvomi parkoviskami – bočným povrchovým južne od budovy centra a strešným parkoviskom. Podľa [zdroj] je prevádzková doba parkoviska nepretržitá.

Celková kapacita parkoviska SC Point: **138 parkovacích miest.**

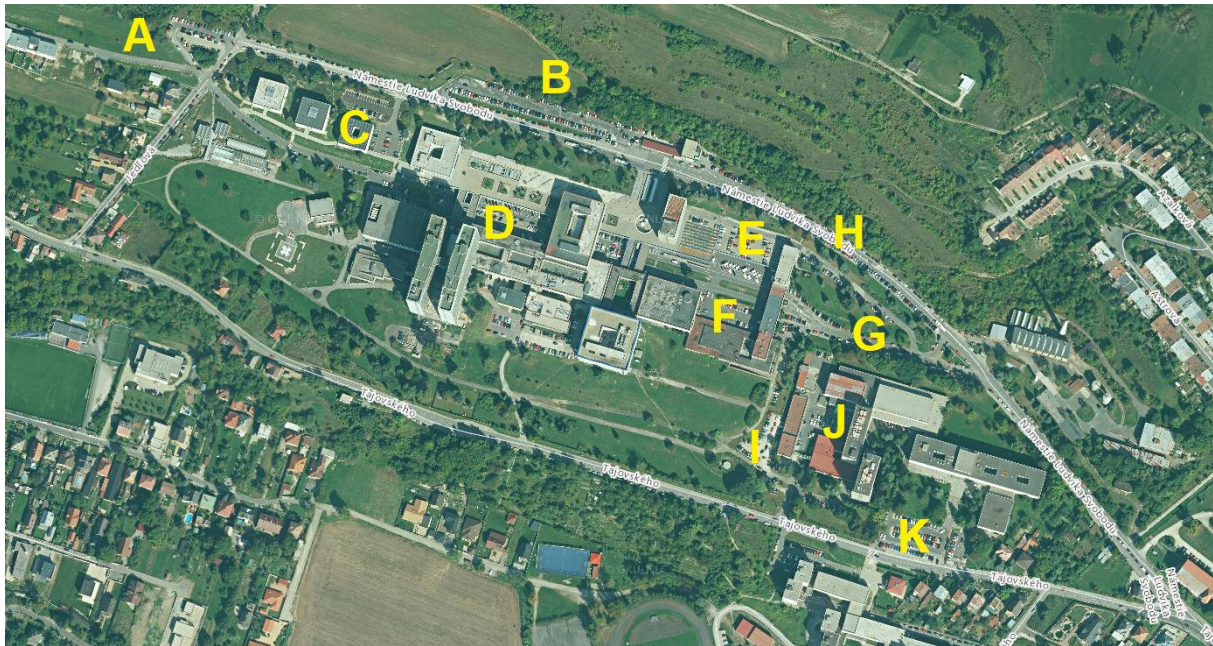
### Parkoviská obchodov LIDL

Medzi ďalšie plochy statickej dopravy môžeme zaradiť parkoviská v prevádzok LIDL, ide o tieto dve parkoviská:

- LIDL – Sásová, Dedinská 14179/10, 974 11 Banská Bystrica: **83 parkovacích miest.**
- LIDL – Nad plážou 6704/2, 974 01 Banská Bystrica: **121 parkovacích miest.**

Parkovacie plochy Fakultnej nemocnice s poliklinikou F. D. Roosevelta

Fakultná nemocnica s poliklinikou F. D. Roosevelta Banská Bystrica je koncová, fakultná nemocnica sídliaca v Banskej Bystrici. Vzhľadom na to, že v rámci areálu nemocnice sa nachádza veľké množstvo parkovacích miest, sú tieto usporiadané do blokov označených písmenami v zmysle nasledujúceho obrázka.



Obr. 1.5.18 Parkoviská Fakultnej nemocnice s poliklinikou F. D. Roosevelta, zdroj: ZBGIS

Parkovacie plochy majú približne nasledujúcu kapacitu parkovacích miest:

- sektor A – kapacita 67 parkovacích miest,
- sektor B – kapacita 232 parkovacích miest,
- sektor C – kapacita 60 parkovacích miest,
- sektor D – kapacita 202 parkovacích miest,
- sektor E – kapacita 90 parkovacích miest,
- sektor F – kapacita 48 parkovacích miest,

- sektor G – kapacita 100 parkovacích miest,
- sektor H – kapacita 142 parkovacích miest,

Celková kapacita parkovacích plôch Fakultnej nemocnice s poliklinikou F. D. Roosevelta je **941 parkovacích miest**.

Do areálu UMB patrí:

- sektor I – kapacita 45 parkovacích miest,
- sektor J – kapacita 32 parkovacích miest,
- sektor K – kapacita 90 parkovacích miest.

### **Parkovacie plochy Stredoslovenského ústavu srdcových a cievnych chorôb**

Stredoslovenský ústav srdcových a cievnych chorôb, a. s. je jednou z troch špecializovaných nemocníc, ktorá poskytuje komplexnú starostlivosť o pacientov s kardiovaskulárnymi chorobami. Sídli na adrese: Cesta k nemocnici 1, 974 01 Banská Bystrica.

Celková kapacita parkovacích plôch Stredoslovenského ústavu srdcových a cievnych chorôb je **210 parkovacích miest**.



Obr. 1.5.19 Parkoviská Stredoslovenského ústavu srdcových a cievnych chorôb, zdroj: ZBGIS

Súvisiacim parkoviskom je aj parkovacia plocha s regulovaným parkovaním v átriu západnej časti starej nemocnice (Medicínske centrum Zdravomed).

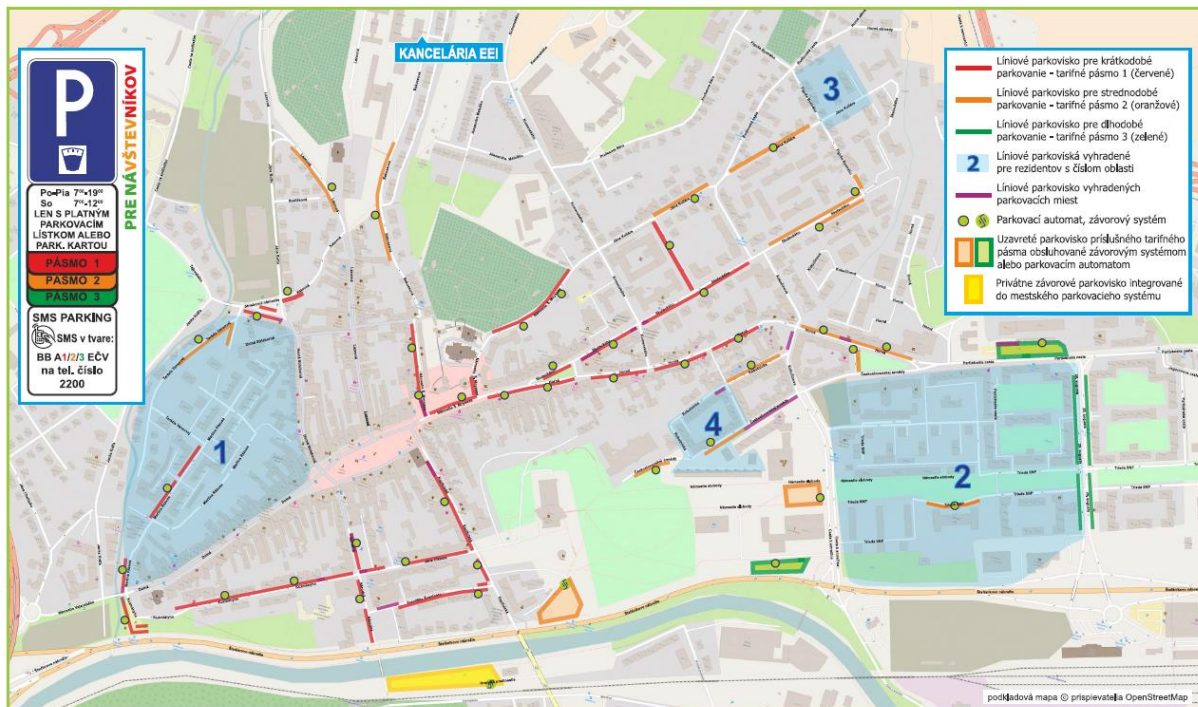
Celková kapacita tejto parkovacej plochy je **64 parkovacích miest**.



Obr. 1.5.20 Parkovisko pre Medicínske centrum Zdravomed, zdroj: ZBGIS

### 1.5.1.6.3. Parkovací systém

Súčasný stav parkovania v meste Banská Bystrica je charakteristický tým, že regulované zónové parkovanie je iba v rámci centra mesta. Za reguláciu a prevádzku tohto územia je zodpovedná spoločnosť EEI. Územie je rozdelené do 3 pásiem I, II, III. V meste nie je stanovený ucelený parkovací systém.



Obr. 1.5.21 Regulované parkovanie na vybraných uliciach v Banskej Bystrici, zdroj: EEI

Súčasný parkovací systém môžeme rozdeliť na :

- Vyhradené parkoviská podľa ECV,
- Vyhradené parkoviská podľa rezidentskej zóny v centre mesta,
- Voľné neregulované parkovacie miesta-parkoviská,
- Voľné súkromné regulované parkoviská,
- Voľné plochy na parkovanie,
- V niektorých prípadoch sa parkuje na vyznačených plochách s reguláciou.

Podľa tohto rozdelenia je možné zakúpiť si konkrétny druh parkovacej karty. Je možný výber z viacerých typov: parkovacia karta prenosná/neprenosná, rezidentská parkovacia karta – pre FO/pre PO, parkovacia karta – zľavnená a vyhradzovacia parkovacia karta. To, či niekto má platnú kartu, okrem policajtov kontrolujú aj špeciálne monitorovacie vozidlá s modernými technológiami.

Krátkodobé státie na platených parkoviskách v zónach sa platí viacerými spôsobmi, a to buď parkovacím lístkom z automatu, elektronickým parkovacím lístkom, SMS správou na číslo 2200 alebo spomínanou predplatenou parkovacou kartou.

Tabuľka 1.5.5 Platené zóny v meste

Krátkodobé parkovanie			
Pásmo zóny	Základná hodinová sadzba – PA * / CVAK	Základná sadzba SMS parking	Maximálna denná sadzba – PA **
Pásmo 1	1,00 €	1,20 €/hod	6,00 €
Pásmo 2 0 €	0,50 €	0,60 €/hod	3,00 €
Pásmo 3	-	1,20 €/deň	**1,00 €
Dlhodobé parkovanie			
	PPK prenosná	PPK neprenosná	PPK zľavnená
Pásmo 1,2,3	835,00 €	500,00 €	35,00 €
Rezidentské parkovanie			
	Vlastník, spoluvlastník bytu – prvá***	Vlastník, spoluvlastník bytu - druhá ***	Vlastník, spoluvlastník nebytového priestoru určeného na podnikanie - prvá a druhá ***

Pásmo R	5,00 €	50,00 €	200,00 €
Vyhradené parkovanie v platenej zóne s regulovaným státím			
vyhradzovacie		vyhradzovacie 1 245,00 €	

\* kde PA je parkovací automat \*\* jednotná denná sadzba \*\*\* pre rezidenta rezidentského pásma

### ● Parkovacie miesta v nákupných centrách

Keďže vo väčšine častí mesta je zavedené platené parkovanie, naskytá sa lacnejšia alternatíva – parkovanie pri obchodných reťazcoch alebo nákupných centrách.

#### ○ Europa Shopping Centre

Napríklad Europa Shopping Centre disponuje podzemným (245 parkovacích miest), ale aj strešným parkoviskom (465 miest). Prvé 3 hodiny je tu parkovania zadarmo, za každú ďalšiu hodinu sa platí 2 eurá.

#### ○ Point shopping centre

Point shopping centre, inak aj SC Point, má pre vodičov vyhradené dve parkoviská s kapacitou 138 áut. Je tu bočné a strešné parkovisko. Za prvých 90 minút sa neplatí, prvá začatá hodina stojí 1,5 eur a každá ďalšia 2 eurá. Cez víkendy a sviatky sa parkuje zadarmo.

#### ○ Terminal

Neďaleko centra rovnako sa nachádza nákupné centrum spojené s autobusovou stanicou TERMINAL. Parkovať sa tu môže od pondelka do nedele v čase od 6:00 do 21:00. Prvých 90 minút je zadarmo, každá ďalšia začatá hodina vychádza na 1 euro.

### ● Rezidentské parkovanie v Banskej Bystrici

V metropole stredného Slovenska funguje rezidentské ochranné parkovanie od roku 2012. Banskobystrická mestská časť Fortnička bola vôbec jednou z prvých, kde sa zaviedlo. Jeho účelom je uvoľniť parkovacie miesta rezidentom – obyvateľom s trvalým bydliskom v daných lokalitách. Tí majú totiž často problém zaparkovať, keď prichádzajú neskôr z práce. Miesta pri ich bytovkách sú blokované ľuďmi, ktorí sa snažia vyhnúť plateniu za parkovanie.

Rezidentské parkovanie zabezpečuje možnosť vybaviť si špeciálnu rezidentskú kartu. Prvá takáto karta vyjde rezidentov na 5 eur za rok, cena druhej parkovacej karty na 50 eur a právnické osoby zaplatia 200 eur. Karta sa vydáva na konkrétne evidenčné číslo vozidla. Pri jej kupovaní je nutné predložiť aj aktuálny výpis z listu vlastníctva, nie starší ako jeden mesiac.

### ● Služba Parking v Banskej Bystrici

Pohodlnou možnosťou, ako sa vyhnúť zdĺhavému hľadaniu parkovacieho miesta, je služba Parking. Na webovom portáli je možné nájsť širokú ponuku krátkodobých, ale aj dlhodobých prenájmov parkovacích miest a garáží. Bonusom je, že si miesto v garáži, či na parkovisku môžete od inzerentov aj kúpiť. Stránka funguje na jednoduchom princípe, keď sa do

vyhľadávania zadá lokalita (v tomto prípade Banskú Bystricu) a vyberie sa možnosť „Na predaj“ a „Prenájom“. Výhodou najväčšej ponuky parkingu na Slovensku je rovnako možnosť inzerovania.

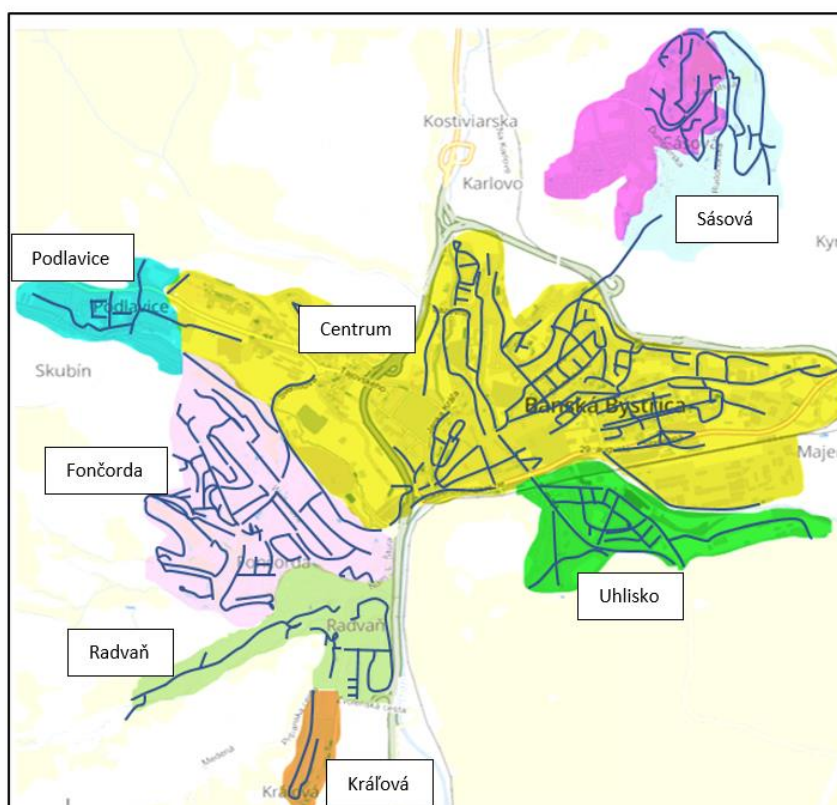
#### 1.5.1.6.4. Prieskum statickej dopravy

Pre potreby plánovania parkovacích politík boli v rámci intravilánu mesta Banská Bystrica realizované plošné prieskumy parkujúcich vozidiel, zamerané na denné a nočné parkovanie, zisťujúce charakter dlhodobého parkovania, prevažne obyvateľov mesta.

Výsledky poukazujú na kolísanie počtu a podielu obsadených parkovacích miest medzi dňom a nocou, v závislosti na zdroji (nočné parkovanie) a celi (denné parkovanie v rôznych intervaloch). Výsledky taktiež poukazujú na chýbajúce parkovacie plochy, nakoľko vozidlá parkujú aj mimo vyznačené parkovacie, napr. na zeleni. Kapacitné problémy z hľadiska parkovania je možné pozorovať predovšetkým na najväčších sídliskách.

Okrem prehľadu a analýzy parkovania vozidiel v meste, výsledky taktiež poslúžia pre rôzne účely s cieľom maximálne využitie parkovacích plôch, regulácia parkovania mimo parkovacie plochy, zavedenie ďalších opatrení ako zjednosmernenie ulíc, stavebné úpravy a iné.

Vyhodnotenie bolo vykonané na uliciach (93) v centre a na sídliskách, predovšetkým v okolí bytových domov vo vyznačených častiach mesta.



Obr. 1.5.22 Rozdelenie územia mesta a ulice zahrnuté do prieskumu parkovania

Pre každý sektor sa zisťoval počet zaparkovaných a odstavených vozidiel na parkoviskách, voľne stojacích vozidiel na cestách, na chodníkoch a v rozpore s predpismi, v časových

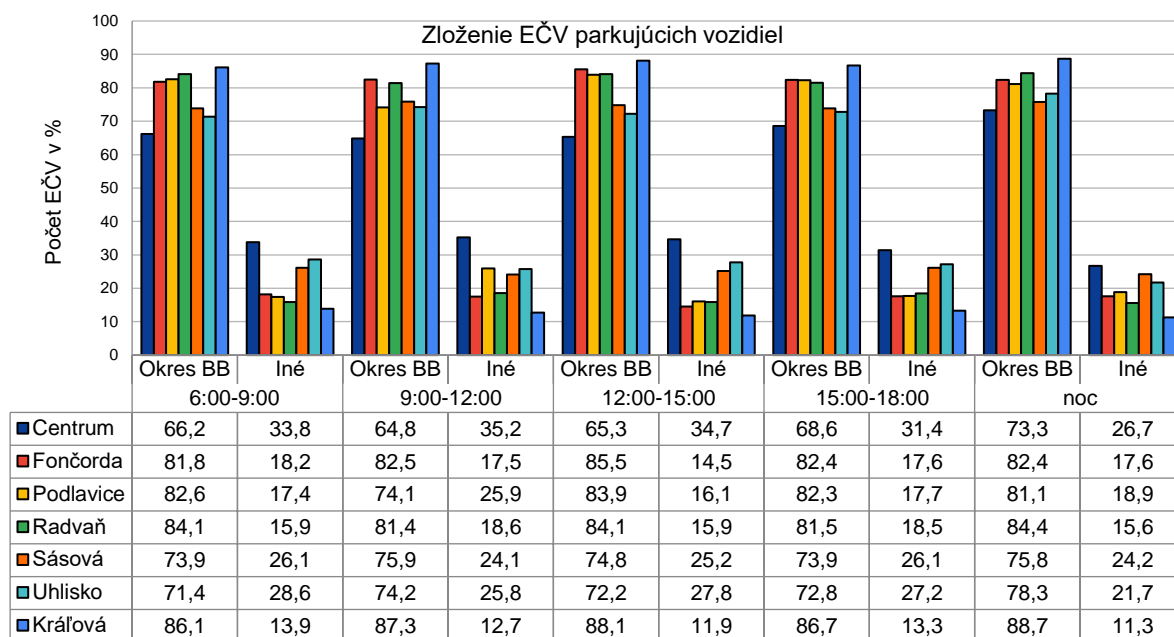
intervaloch od 6:00-9:00, 9:00-12:00, 12:00-15:00, 15:00-18:00 a v nočných hodinách, medzi 23:00-4:00. Výsledky prieskumu sú spracované vyhodnotené graficky a tabelárne.

Prieskum statickej dopravy sa vykonal v nasledujúcich mestských častiach v rámci intravilánu mesta, ktoré zahŕňajú spolu 20 územných obvodov:

- Centrum:
  - Graniar, Mesto-sever, Smrečina, Pri parku, Historické jadro, Sídliisko SNP, Rudlovský potok, Nemocnica,
- Fončorda:
  - Fončorda-Tulská, Fončorda-Internátna, Trieda Hradca Králové, Školský areál-nová nemocnica, Fončorda-Mladežnícka, Stará Fončorda,
- Podlavice:
  - Podlavice-Subín, Školský areál-nová nemocnica,
- Radvaň,
- Sásová:
  - Rudlová II., Sásová II.,
- Uhlisko:
  - Uhlisko, Podlavice-Skubín,
- Kráľová:
  - Podháj.

## Zloženie EČV

Pre každú ulicu sledovanú záznamom EČV bolo vytvorené podrobné vyhodnotenie, z ktorého sa urobili viaceré vyhodnotenia.



Obr. 1.5.23 Vyhodnotenie parkovania pre jednotlivé oblasti vzhľadom na okres EČV

Podľa záznamu EČV parkujúce vozidlá z okresu BB počas dňa v meste tvorili približne 78,2 %. Zvyšné parkujúce vozidlá mali EČV najmä z okolitých okresov ako Detva, Zvolen,

Brezno, Ružomberok ale tiež z iných krajov ako Bratislava a Košice. Mimo Slovensko mali najviac zastúpenie EČ z Českej republiky Ukrajiny.

### **Počet parkujúcich**

V nasledujúcich tabuľkách je uvedený počet parkujúcich vozidiel pre jednotlivé oblasti a pomer počtu vozidiel parkujúcich cez deň a v noci. Tento pomer korešponduje s charakterom územia.

Tabuľka 1.5.6 Počet parkujúcich vozidiel v jednotlivých častiach mesta

Oblasť	Počet parkujúcich vozidiel					Pomer deň/noc
	od 6:00-9:00	od 9:00-12:00	od 12:00-15:00	od 15:00-18:00	noc	
Centrum	2 103	2 496	2 389	2 016	2 903	0.8
Fončorda	3 522	2 820	2 859	3 273	4 579	0.7
Podlavice	538	395	376	437	348	1.3
Radvaň	1 188	1 138	1 001	1 033	1 588	0.7
Sásová	3 050	3 026	3 290	3 824	4 743	0.7
Uhlisko	398	413	464	450	1 057	0.4
Kráľová	523	337	351	302	380	1.0
<b>Spolu</b>	<b>11 322</b>	<b>10 625</b>	<b>10 730</b>	<b>11 335</b>	<b>15 598</b>	<b>0.7</b>

Tabuľka 1.5.7 Počet parkujúcich vozidiel v centre mesta

Počet parkujúcich vozidiel					
Ulica	od 6:00-9:00	od 9:00-12:00	od 12:00-15:00	od 15:00-18:00	noc
29.august	37	37	34	34	164
Astrová	53	36	45	44	50
Bakossova	75	74	72	81	326
Cesta k nemocnici	54	85	71	85	75
Cesta k Smrečine	20	22	21	20	15
Cesta na amfiteáter	30	49	42	29	38
Československej armády	144	134	113	127	135
Dolná	5	10	12	14	10
Figuša Bystrého	10	16	7	4	4
Horná	24	38	35	30	23
Horné záhrady	7	9	5	6	12



Jána Chalúpku	0	16	14	12	5
J. Cikkerera	26	28	30	26	34
Jegorovova	154	191	110	78	54
Kapitulská	49	88	79	62	58
Komenského	147	127	118	134	191
Kollárova	41	63	56	40	40
Kuzmányho	49	84	80	72	0
Lazovná	68	84	70	74	32
M. Rázusa	11	26	30	20	33
Na Troskách	1	15	14	8	15
Nám. Š. Moysesu	22	25	19	13	2
Námestie Vajanského	12	26	31	31	17
Národná	25	36	36	31	15
Partizánska cesta	123	192	172	98	308
Profesora Sáru	45	51	46	35	86
Robotnícka	60	42	41	45	28
Rudlovská cesta	4	4	2	2	55
Severná	87	88	113	123	558
Skuteckého	66	72	67	38	0
Šoltésovej	21	21	21	9	207
Štadlerovo nábřežie	5	35	30	21	8
Terézie Vansovej	0	16	16	15	156
Trieda SNP	615	639	719	541	95
Železničiarska	13	17	18	14	54
<b>Spolu</b>	<b>2 103</b>	<b>2 496</b>	<b>2 389</b>	<b>2 016</b>	<b>2 903</b>

Tabuľka 1.5.8 Počet parkujúcich vozidiel na sídlisku Fončorda

Počet parkujúcich vozidiel					
Ulica	od 6:00-9:00	od 9:00-12:00	od 12:00-15:00	od 15:00-18:00	noc
Bagarova	7	5	6	8	10
Dlhá ulica	22	25	22	14	12
Družby	172	165	196	215	252
Gorkého	19	7	13	11	11
Havranské	12	25	17	18	6
Internátna	271	190	176	247	355
Jazmínová	7	8	4	9	4
Jilemnického	150	139	155	163	165
Mládežnícka	165	148	141	184	248
Moskovská	589	330	343	397	628
Nová ulica	32	50	50	47	60
Nové Kalište	10	13	7	13	13
Okružná	103	100	101	121	184
Oremburská	154	121	137	169	308
Slnecná	178	116	117	153	207
Spojová	148	123	128	135	157
Šalgotarijánska	159	145	114	126	166
Švermova	127	123	126	156	156
Tulská	635	481	495	563	972
Trieda Hradca králove	487	445	444	428	532
Wolkerova	25	25	33	60	54
Zelená	50	36	34	36	79
<b>Spolu</b>	<b>3 522</b>	<b>2 820</b>	<b>2 859</b>	<b>3 273</b>	<b>4 579</b>

Tabuľka 1.5.9 Počet parkujúcich vozidiel na sídlisku Podlavice

Počet parkujúcich vozidiel					
Ulica	od 6:00-9:00	od 9:00-12:00	od 12:00-15:00	od 15:00-18:00	noc
Gaštanová	50	51	49	61	59
Jaseňová	0	0	0	0	14
Javorová	108	84	79	96	0
Jedľová	154	78	73	83	64
Limbová	116	93	96	89	90
Lipová	27	27	27	26	34
Povstalecká cesta	83	62	52	82	87
<b>Spolu</b>	<b>538</b>	<b>395</b>	<b>376</b>	<b>437</b>	<b>348</b>

Tabuľka 1.5.10 Počet parkujúcich vozidiel na sídlisku Radvaň

Počet parkujúcich vozidiel					
Ulica	od 6:00-9:00	od 9:00-12:00	od 12:00-15:00	od 15:00-18:00	noc
Bernolákova	452	398	146	172	586
Kalinčiakova	160	164	204	224	261
Malachovská cesta	94	103	120	108	106
Radvanská	482	473	531	529	635
<b>Spolu</b>	<b>1 188</b>	<b>1 138</b>	<b>1 001</b>	<b>1 033</b>	<b>1 588</b>

Tabuľka 1.5.11 Počet parkujúcich vozidiel na sídlisku Sásová

Počet parkujúcich vozidiel					
Ulica	od 6:00-9:00	od 9:00-12:00	od 12:00-15:00	od 15:00-18:00	noc
Javornická	520	464	467	497	584
Karpatská	34	29	28	29	34
Kráľovohoľská	125	159	197	216	251
Krivánska	166	170	247	268	292
Magurská	56	194	250	245	346
Pieninská	178	187	229	319	352
Rudohorská	61	56	101	328	558

Sitnianska	383	378	374	418	477
Starohorská	378	324	312	328	411
Strážovská	75	55	57	61	85
Tatranská	1 074	1 010	1 028	1 115	1 353
<b>Spolu</b>	<b>3 050</b>	<b>3 026</b>	<b>3 290</b>	<b>3 824</b>	<b>4 743</b>

Tabuľka 1.5.12 Počet parkujúcich vozidiel na sídlisku Uhlisko

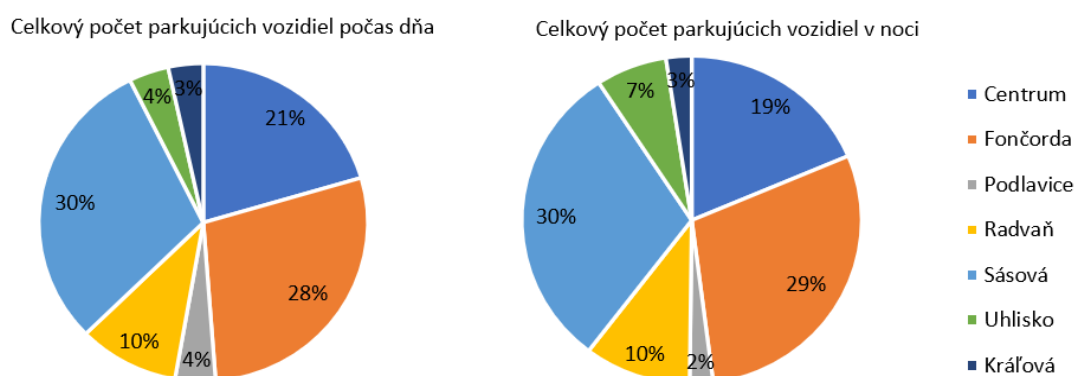
<b>Počet parkujúcich vozidiel</b>					
<b>Ulica</b>	<b>od 6:00-9:00</b>	<b>od 9:00-12:00</b>	<b>od 12:00-15:00</b>	<b>od 15:00-18:00</b>	<b>noc</b>
9.máj	53	32	51	50	63
Bellušova	26	50	48	39	62
Boženy Němcovej	0	7	5	5	7
Družstevná	33	14	41	35	28
Golianova	2	7	5	4	89
Hviezdoslavova	34	40	39	30	11
Jesenského	20	32	38	46	46
Lesná	38	4	9	7	8
Mičinská cesta	29	17	8	9	28
Na Starej tehelni	16	45	19	24	24
Na Uhlisku	36	46	42	45	47
Pod Rybou	12	11	11	11	352
Pod Dúbravou	20	18	19	15	22
Pod Turíčkou	35	24	26	21	10
Viestova	25	59	91	99	85
Žltý piesok	19	7	12	10	175
<b>Spolu</b>	<b>398</b>	<b>413</b>	<b>464</b>	<b>450</b>	<b>1 057</b>

Tabuľka 1.5.13 Počet parkujúcich vozidiel na sídlisku Kráľová

<b>Počet parkujúcich vozidiel</b>					
<b>Ulica</b>	<b>od 6:00-9:00</b>	<b>od 9:00-12:00</b>	<b>od 12:00-15:00</b>	<b>od 15:00-18:00</b>	<b>noc</b>
Podháj	523	337	351	302	380

Počty parkujúcich vozidiel v závislosti od mestskej časti s rozdelením podľa miesta parkovania, odstavenia vozidla sú uvedené aj na nasledujúcich obrázkoch, kde vytáženosť súvisí prirodzene s vysokou koncentráciou obyvateľstva.

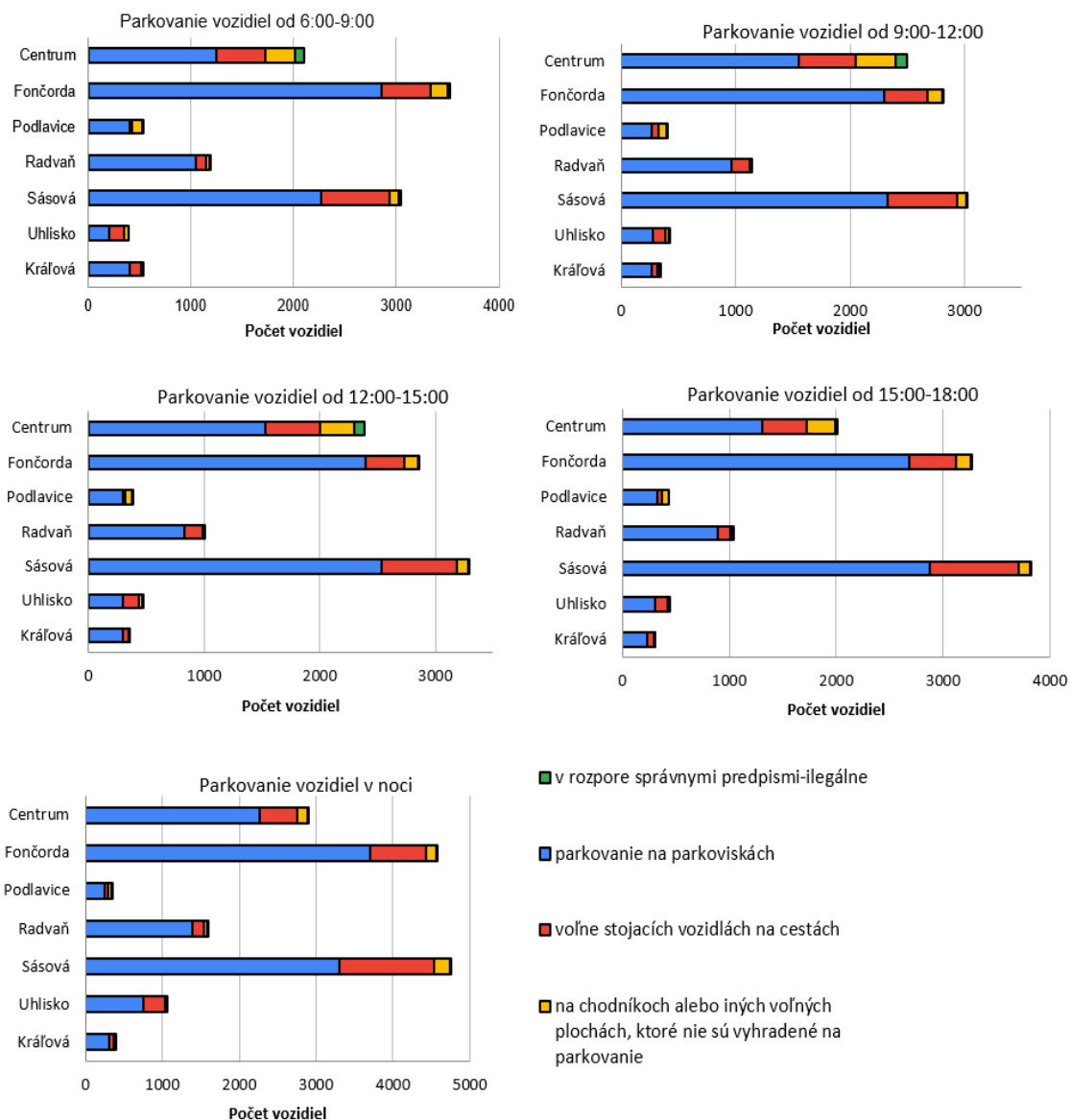
Nasledujúci obrázok zobrazuje percentuálne rozdelenie vozidiel v jednotlivých mestských častiach ako priemer denných intervalov a % parkujúcich vozidiel v noci. Na sídliskách v okrajových oblastiach je možné usudzovať, že pomerne veľká časť obyvateľov nevyužíva automobil každodenne, ale napriek tomu stojí vozidlo odstavené v lokalitách so všeobecne nedostatočným počtom parkovacích miest. V priebehu denných hodín neboli zaznamenané výraznejšie rozdiely v obsadenosti parkovacích miest. Mierne prevyšuje dopoludnie (6:00-9:00) a popoludnie (15:00-18:00) a celkový počet zaznamenaných vozidiel v nočných hodinách je vyšší ako v denných.



Obr. 1.5.24 Percentuálne zloženie parkujúcich vozidiel podľa mestských častí

Takmer tretina zaparkovaných vozidiel bola evidovaná na sídlisku Sásová ako počas dňa, tak aj v noci.

V rámci skúmaných ulíc je k dispozícii 1 826 voľne stojacích garáží (sídlisko Fončorda, Uhlisko a Kráľová), avšak z prieskumu nevieme vyhodnotiť aká je ich skutočná obsadenosť. Častokrát vozidlá stáli zaparkované pred garážou, a teda neviem určiť, či je garáž prázdna alebo nie. Najväčší počet garáží sa nachádza na sídlisku Fončorda, konkrétne na ulici Tulská.



Obr. 1.5.25 Porovnanie obsadenosti a času státi vozidiel na sídliskách a v centre mesta

Najviac voľne stojacích vozidiel na cestách bolo zaznamenaných na sídlisku Sásová vo všetkých sledovaných intervaloch, ako počas dňa, tak aj počas noci. Na tomto sídlisku zároveň parkovalo najviac vozidiel, nasledovalo sídlisko Fončorda. Tieto fakty odrážajú chýbajúce parkovacie miesta a plochy pre vozidlá. Počas denného prieskumu sa zistilo, že v centre mesta parkuje v priemerne najviac vozidiel buď na chodníkoch (5,1%) alebo ilegálne (1,1% (117 vozidiel)) a to najmä v čase od 6:00 do 15:00.

Počas nočných hodín bolo v sledovaných mestských častiach zaparkovaných celkovo 15 593 vozidiel. Z toho 76,9% (11 996) parkovalo na vyhradených parkovacích miestach, 25% vozidiel bolo zaparkovaných na iných miestach ako napríklad na ulici. Na trávnej ploche, chodníkoch bolo počas noci odstavených 635 vozidiel (4%), z toho 0,2% parkovalo ilegálne.

Nasledujúce obrázky ilustrujú mapy počtu parkujúcich vozidiel na jednotlivých uliciach a k nim prislúchajúcim parkovacím plochám počas noci a dňa s farebným rozlíšením, ktoré odrážajú charakter funkčného územia.

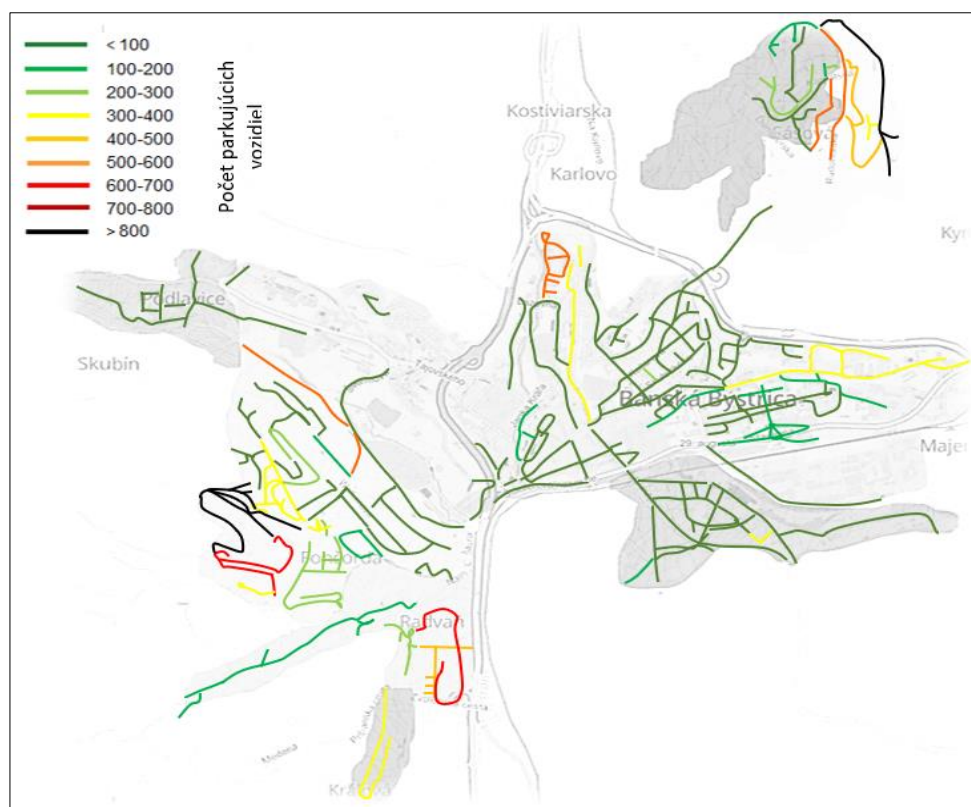


Obr. 1.5.26 Miesto parkovania/odstavenia vozidla

### Nočné parkovanie

Počas nočného parkovania bolo zachytených najviac vozidiel na uliciach Tulsá (Fončorda) a Tatranská (Sásová), čo predstavovalo spolu viac ako 14% z celkového počtu vozidiel evidovaných v noci (vyznačené čiernou farbou).

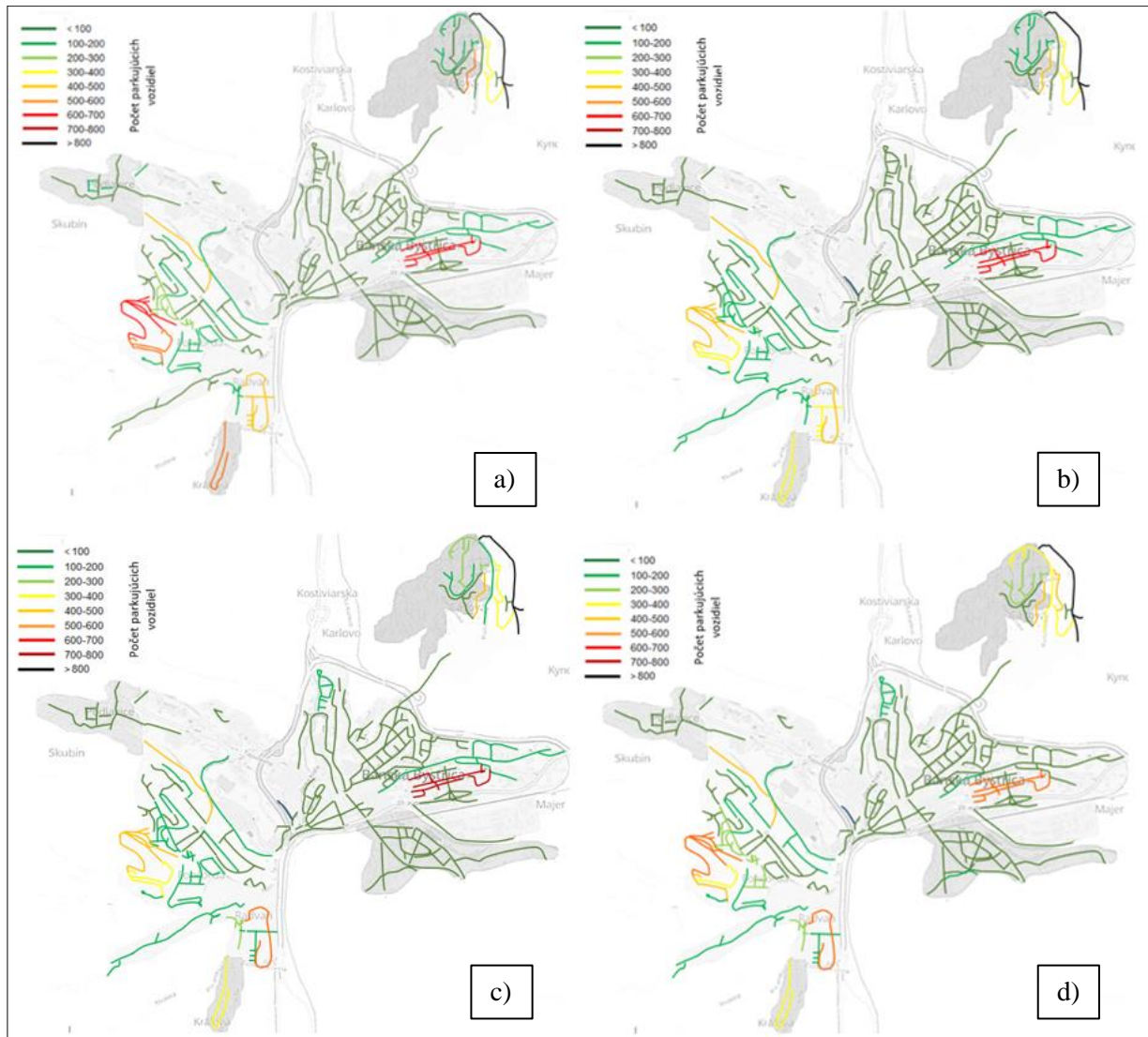
Ďalšou problematickou ulicou sa s viac ako 600 vozidlami sa stala ulica Moskovská a Radvanská (červená farba). Nasledovali ulice Rudohrská, Javornická, Bernoláková, Trieda Hradca kráľové a Severná. Viac ako 400 parkujúcich vozidiel parkovalo na Sitnianskej a starohorskej ulici. Od 300 do 400 vozidiel bolo zaznamenaných na uliciach Bakossova, Partizánska cesta, Internátna, Oremburská, Magurská, Pieninská, Pod Rybou. Ostatné ulice evidovali menej ako 300 parkujúcich vozidiel počas noci.



Obr. 1.5.27 Mapa počtu parkujúcich vozidiel na jednotlivých uliciach v noci

Teda najviac vozidiel sa nachádzalo na sídlisku Sásová a Fončorda, pričom najviac nevhodne odparkovaných vozidiel pripadalo na Tatranskú ulicu. V centre mesta sa vyšším počtom parkujúcich vozidiel vyznačovali obytné ulice v okrajových častiach centra.

### Parkovanie počas dňa



Obr. 1.5.28 Mapa počtu parkujúcich vozidiel na jednotlivých uliciach počas dňa (a) 6:00-9:00, b) 9:00-12:00, c) 12:00-15:00, d) 15:00-18:00)

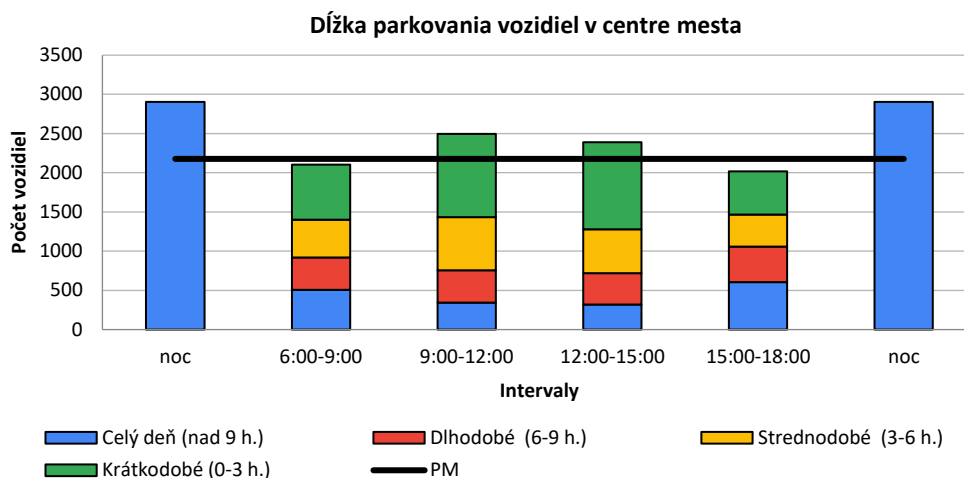
Podobne ako pri nočnom parkovaní dosiahol počet parkujúcich vozidiel počas dňa najvyššie hodnoty na uhliach, ktoré boli zaťažené aj počas noci najviac, teda na sídliskách Sásová a Fončorda. Jediná ulica, ktorej hodnota neklesla pod 1000 odstavených vozidiel je Tatranská ulica. Na ostatných uliciach dochádzalo počas dňa k miernym pohybom buď smerom na dol alebo k rastu. K poklesu došlo najmä v dopoludňajších hodinách b) a poobede c).

Počas denného prieskumu parkovania sa však zmenila situácia v centre mesta, najmä na Triaďe SNP, kde počet parkujúcich neklesol pod 500 vozidiel, kde sa nachádza predovšetkým občianska vybavenosť.

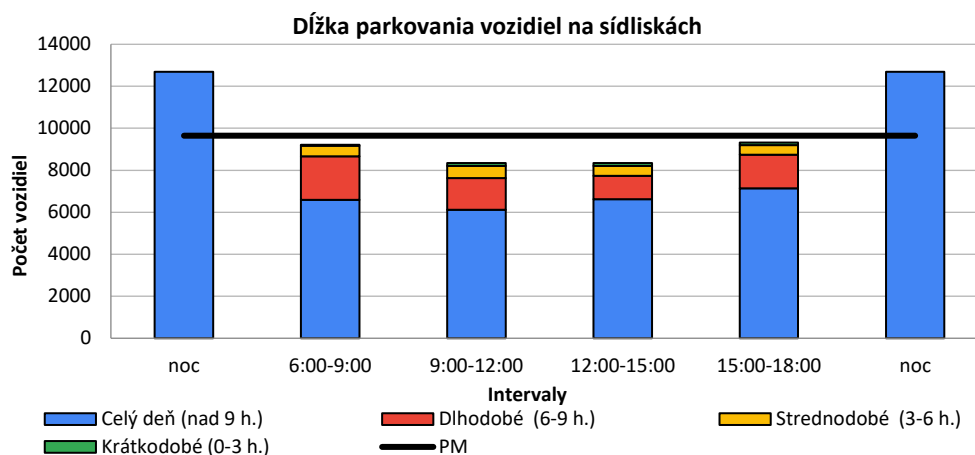


## Dĺžky doby parkovania

Nasledujúce grafy zobrazujú porovnanie obsadenosti a času státia vozidiel v centre mesta a na sídliskách.



Obr. 1.5.29 Priebeh obsadenosti a čas parkovania vozidiel – centrum



Obr. 1.5.30 Priebeh obsadenosti a čas parkovania vozidiel – sídliská

Ako vyplýva z predošlých obrázkov, krátkodobé a strednodobé parkovanie prevažuje v centre mesta. Na druhej strane na sídliskách sa vozidlá prevažne zdržujú dlhodobo, ide hlavne o rezidentov, avšak počas dňa je značný aj výskyt dlhodobého parkovania vozidiel.

### 1.5.2. Infraštruktúra nákladnej dopravy

Infraštruktúra cestnej nákladnej dopravy sa skladá nielen z cestnej siete, ale aj z technickej základne dopravcov, ktorá 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.

Je potrebné dôsledne túto požiadavku na parkovanie vyžadovať a kontrolovať v priebehu celej doby podnikania a to vždy aj pri rozširovaní počtu vozidiel. Povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy udeľuje a odníma miestne príslušný okresný úrad v sídle kraja. 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. Ak sa tieto požiadavky nekontrolujú a 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.

Rozmery pre jedno parkovacie miesto sú určené pre kolmé radenie vozidiel v uhle 45°:

Plocha potrebná pre 1 miesto spolu so šírkou jazdných pruhov:

$$4,90 \cdot (7,5 + 16,5 + 7,5) = \mathbf{154,35 \text{ m}^2}$$

Plocha potrebná pre 140 nákladných vozidiel:

$$138 \cdot 154,35 + 2 \cdot (5,9 \cdot 31,5) = \mathbf{21\ 640,5 \text{ m}^2}$$

Podľa tohto výpočtu by spoločnosť dopravca s počtom návesových súprav pre svoje vozidlá potrebovala plochu o veľkosti približne 21 640,50 m<sup>2</sup>. Dve krajné parkovacie miesta sú rozšírené o 0,5 m podľa požiadaviek normy STN 73 6056.

Podľa údajov z centrálnej evidencie vozidiel Policajného zboru Slovenskej republiky je v okrese Banská Bystrica stredne ťažkých nákladných vozidiel kategórie N<sub>2</sub> 548 vozidiel a ťažkých nákladných vozidiel kategórie N<sub>3</sub> 1 275 vozidiel. Pri zameraní sa na konkrétne riešené územie v rámci PUM BB sú údaje nasledovné. Podľa realizovaného prieskumu z registra dopravcov, ktorý je súčasťou „Jednotného informačného systému cestnej dopravy“ v meste Banská Bystrica je registrovaných 170 dopravcov, ktorým bolo vydané povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy a 1 180 nákladných vozidiel. Od mája 2022 ide o vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 2,5 t. Počet kópií licencií Spoločenstva je vydaných pre 860 nákladných vozidiel a 320 vozidiel má povolenie vykonávať len vnútroštátnu cestnú nákladnú dopravu. V rámci PUM BB a celého riešeného funkčného územia mesta Banská Bystrica je registrovaných 205 dopravcov a 1 287 nákladných vozidiel. Počet kópií licencií Spoločenstva je vydaných pre 955 nákladných vozidiel a 332 vozidiel má povolenie vykonávať len vnútroštátnu cestnú nákladnú dopravu.

Tabuľka 1.5.14 Údaje o dopravcoch a vozidlách CND s povolením na vykonávanie CND

Mesto/obec	Počet dopravcov	Počet vozidiel CND s povolením	Počet kópií licencií Spoločenstva	Počet vozidiel s povolením len na vnútroštátnu CND
Banská Bystrica	170	1 180	860	320
Badín	12	32	28	4
Dolný Harmanec	1	1	1	0
Harmanec	1	1	1	0
Kyncel'ová	4	24	23	1
Malachov	3	5	5	0
Nemce	5	13	13	0
Riečka	1	1	0	1
Slovenská Ľupča	5	20	14	6
Tajov	2	8	8	0
Vlkanová	1	2	2	0
<b>Spolu FÚ mesta</b>	<b>205</b>	<b>1 287</b>	<b>955</b>	<b>332</b>

Zdroj: Spracované autormi na základe [www.jiscd.sk](http://www.jiscd.sk)

Pri vydávaní povolenia je dôležité, aby sa posudzovanie dostatočných kapacít pre odstavovanie vozidiel na úradoch nerobilo iba odhadom na základe mapových podkladov. Vhodnejšia je teda fyzická kontrola konkrétnej plochy, ktorou disponuje dopravca. Prípadne spolu so žiadosťou priložiť 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.

#### *1.5.2.1. Požiadavky na infraštruktúru pre cestnú nákladnú dopravu pri výrobných podnikoch, logistických parkoch*

V STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií a STN 73 6056 Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel, sa nenachádza žiadna konkrétna úprava parkovania nákladných vozidiel. V roku 2011 vznikla oprava normy STN 73 6056/O1, ale ani tu sa nenachádzajú rozmery parkovacích miest pre nákladné vozidlá a požiadavky na stanovenie minimálneho počtu parkovacích miest pre nákladné vozidlá pre výrobné podniky, pre logistické areály a pod.. Potom vzniká problém, pretože ak podnik už pri budovaní výrobných hál, ktoré sú v SR často budované s podporou štátu, nezabezpečí dostatočný počet parkovacích miest alebo ich dodatočne nedobuduje, môžu vzniknúť nasledujúce komplikácie:

- preplnené parkovacie plochy v okolí podnikov na verejných komunikáciách, ktoré vedú k „nebezpečnému parkovaniu“, napr. na výjazdových rampách,
- negatívne dopady na bezpečnosť dopravy ostatných účastníkov cestnej premávky; pokračovanie v jazde aj cez povinnú prestávku a odpočinky,
- nedostatočné alebo žiadne služby poskytované vodičom na parkovacích plochách, resp. znečisťovanie okolia pozemných komunikácií.

Vodiči taktiež potrebujú po vykládke (resp. nakládke) čerpať prestávku, denný alebo týždenný odpočinok.

Je potrebné klásť dôraz, aby firmy mali dostatočný počet miest pre nákladné vozidlá, ktoré prichádzajú za účelom vykládky alebo nakládky do ich areálov.

Autori porovnávali aj predpisov viacerých štátov (ČR, SRN, Francúzsko, Poľsko) je zrejmé, že rozmery pre parkovanie nákladných cestných vozidiel nie sú zjednotené. Každý zo štátov používa rôzne radenie vozidiel a rozdiely sú takisto aj v rozmeroch konkrétnych parkovacích miest. Spomedzi analyzovaných krajín je dobre spracovaná technická norma v ČR. Norma je prehľadná, zrozumiteľná a doplnená obrázkami vysvetľujúcimi všetky uvedené rozmery. ČSN 73 6056 uvádza rozmery až pre päť spôsobov radenia vozidla a stanovuje nielen skutočnú šírku parkovacieho miesta ale aj základnú šírku. Návrh na zmenu a doplnenie STN by sa práve preto mohol inšpirovať ČSN.

Výrobné organizácie by sa už naďalej nemali spoliehať na voľné parkovacie miesta na odpočívadlách. Podľa prieskumu je týchto miest akútny nedostatok. Ak sa prijme nový návrh na zmenu normy bolo by vhodné, aby výrobné organizácie ale aj ostatné napr. obchodné centrá, predajne osobných automobilov atď. dodržiavali navrhované postupy. Týka sa to aj naprojektovania miest za účelom vykládky tovarov pre obchodné centrá, predajne automobilov ale aj iné organizácie. Riešiť je však potrebné aj parkovacie miesta pre nakládku a vykládku pri ostatných organizáciách, kde ide o krátkodobé státie nákladných vozidiel. Napríklad ak by predajňa osobných automobilov nemala potrebný počet parkovacích miest pre nákladné vozidlá, nemalo by byť povolené jej zriadenie. Napríklad v krajskom meste Žilina je bežná vykládka osobných automobilov pri predajniach nie len na frekventovaných mestských komunikáciách, ale aj na ceste I/18 v smere na Martin.

Je isté, že budovanie nových parkovacích plôch je finančne náročné, ale podľa prieskumu v zahraničí je to bežnou praxou. Aj v Slovenskej republike sa nájdu organizácie, ktoré takéto parkoviská pred podnikmi majú a sú pre ostatné dobrým príkladom, napríklad PSA Trnava. Ak bude norma STN 73 6110 obsahovať konkrétny spôsob výpočtu potrebného počtu parkovacích miest, bude pre štátnu a verejnú správu vyžadovať stanovený počet miest na parkovanie ako je to už v súčasnosti pri povoľovaní stavieb a parkovacích miest pre osobné automobily. Je zrejmé, že budovanie plochy pre parkovanie nákladných vozidiel nie je malou investíciou, najmä ak toto parkovisko má mať aj potrebné vybavenie pre pohodlie vodičov. Je však nedôstojné a najmä nebezpečné pre vodičov aj náklad, ak vodiči majú odstavovať vozidlá počas celého pravidelného denného alebo týždenného odpočinku niekde popri ceste alebo opustenom mieste bez akéhokolvek stráženia alebo aspoň osvetlenia. Ak spoločnosti dostávajú dotácie od štátu na vytvorenie pracovných miest mali by tieto prostriedky využiť aj na riešenie tohto problému. Zavedenie inteligentných tachografov prepojených s GNSS od 15.6.2019 ešte zvýšilo tlak na potrebu parkovacích miest či už ide o areály organizácií a závodov alebo na odpočívadlách.

V súvislosti s nedostatkom parkovacích miest by bolo vhodné napríklad po vzore SRN a Rakúska zaviesť informačný systém, ktorý by informoval o voľných miestach na odpočívadlách. Vodiči by tak už nemuseli niekoľko desiatok minút hľadať miesto, kde budú môcť čerpať povinný odpočinok. Ak by sa do systému podarilo zaviesť aj určitý spôsob

rezervovania týchto parkovacích miest bolo by možné si presne naplánovať konkrétne miesto zastavenia. Aj toto by mala byť infraštruktúra cestnej nákladnej dopravy.

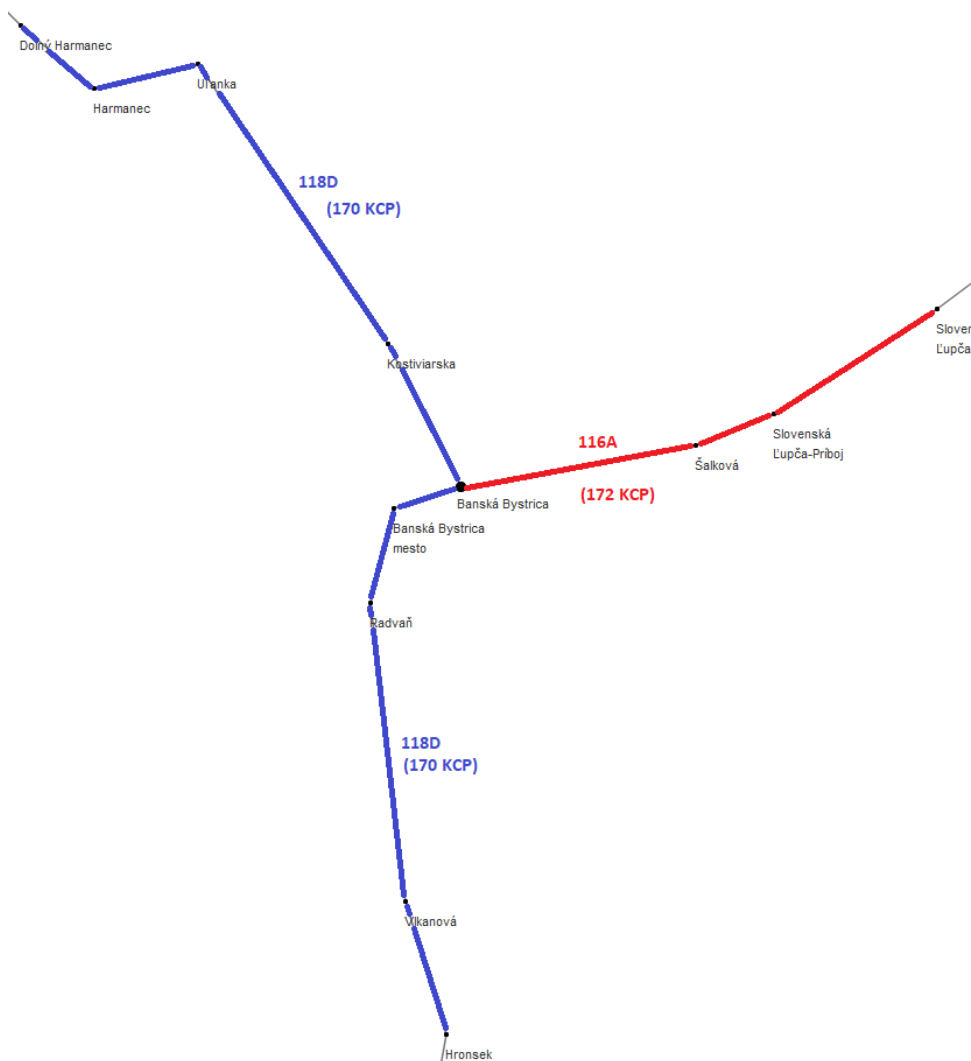
Ak nie je dostatočná infraštruktúra najmä parkovacích pri výrobných podnikoch a logistických parkoch je potrebné aby sa zvyšoval počet parkovacích miest na verejných parkoviskách (odpočívadlá) najmä pri diaľniciach a rýchlostných cestách v blízkosti Banskej Bystrice a funkčného územia PUM.

### 1.5.3. Infraštruktúra verejnej osobnej dopravy

#### 1.5.3.1. Prímestská železničná doprava

##### 1.5.3.1.1. Charakteristika tratí

Cez definované funkčné územie mesta Banská Bystrica prechádzajú dve železničné trate ŽSR 118D (Zvolen osobná stanica – Banská Bystrica – Odb. Dolná Štubňa) a železničná trať 116A (Červená Skala – Banská Bystrica). Grafické znázornenie predmetných železničných tratí podľa číslovania ŽSR prechádzajúcich cez funkčné územie mesta Banská Bystrica je zobrazené na nasledujúcom obrázku.



Obr. 1.5.31 Grafické znázornenie železničných tratí prechádzajúcich FÚ mesta BB

Číslovanie železničných tratí pre potreby cestujúcej verejnosti je odlišné a nachádza sa v knižnom cestovnom poriadku. Železničná trať 118D (podľa TTP) je súčasťou železničnej trate 170 Vrútky - Zvolen a železničná trať 116A (podľa TTP) je súčasťou železničnej trate 172 Banská Bystrica – Červená Skala.

### **Trať č. 170 Vrútky – Zvolen osobná stanica**

Trať Vrútky – Zvolen o rozchode 1 435 mm je na území Banskobystrického samosprávneho kraja jednokoľajná trať s čiastočnou elektrifikáciou na úseku Banská Bystrica – Zvolen osobná stanica, ktorá sa uskutočnila v období 2004 – 2007. Trať o celkovej dĺžke 96 km (v BBSK 48 km) prechádza okresmi Zvolen a Banská Bystrica a spadá do 2. kategórie. Najvyššia traťová rýchlosť je na úseku Sliač kúpele – Vlkanová 100 km/h, Zvolen osobná stanica – Sliač kúpele a Vlkanová – Banská Bystrica 90 km/h a v úseku Banská Bystrica – Odb. Dolná Štubňa 75 km/h.

### **Trať č. 172 Banská Bystrica – Červená Skala**

Traťový úsek Banská Bystrica – Slovenská Ľupča je súčasťou jednokoľajnej neelektrifikovanej trate č. 172 Červená Skala – Banská Bystrica, ktorá nadväzuje na trať č. 173 Margecany – Červená Skala. Táto trať tvorí spojenie horehronskej trate s V. železničným koridorom a teda hlavnou traťou (Bratislava) – Žilina – Košice. V Banskej Bystrici sa trať pripája k významnej trati č. 170 Vrútky – Zvolen, tvoriacej spojenie sever-juh. Najvyššia traťová rýchlosť na trati Červená Skala – Banská Bystrica je 70 km/h a 40 km/h na vchodoch do staníc s výhybkami bez zabezpečenia. Napriek jej zastaranému technickému vybaveniu je táto trať jedna z najvyťaženejších regionálnych tratí na Slovensku. Na traťovom úseku Banská Bystrica – Brezno sa nachádzajú 4 železničné stanice a 9 zastávok, z toho jedna s odbočkou. Nasledujú v poradí od Banskej Bystrice: Šalková, Slovenská Ľupča-Príboj, Slovenská Ľupča, Lučatín, Medzibrod, Brusno-kúpele, Nemecká, Dubová, Predajná, Lopej, Podbrezová, Chvatimech (odbočka), Valaská, Brezno.

#### *1.5.3.1.2. Charakteristika dopravných bodov*

### **Železničná stanica Banská Bystrica**

Železničná stanica Banská Bystrica leží v km 21,371 jednokoľajnej trate Zvolen osobná stanica – Banská Bystrica – Odbočka Dolná Štubňa a v km 21,371 trate Červená Skala – Banská Bystrica. Úsek trate Zvolen osobná stanica – Banská Bystrica je elektrifikovaný jednofázovou trakčnou prúdovou sústavou striedavou 25 kV, 50Hz. Úsek trate Kostiviarska – Uľanka – Harmanec jaskyňa od km 4,868 do km 25,667 (trať 118 D) je vybavený DOZZ ovládaným z JOP v DK ŽST Uľanka s možnosťou prevzatia obsluhy z JOP v DK ŽST Banská Bystrica. Sídlo prednostu stanice je v administratívnej budove ŽST Banská Bystrica.

### **Prístupové cesty, núdzové východy a ústupové cesty**

## **Prijímacia budova**

Cestujúci, ktorí využívajú na prepravenie sa do železničnej stanice služby mestskej hromadnej dopravy používajú pre príchod do vestibulu chodník pre peších, ktorý vedie priamo z výstupiska MHD pred prijímacou budovou.

Ak cestujúci vystupujú na nástupištiach č. 2 a č. 3 používajú pre bezpečný prechod do prijímacej budovy podchod. Vstup do prechodu je vybudovaný približne v strede týchto nástupíšť.

Nakoľko sa z prijímacej budovy vychádza priamo na nástupište č. 1 cestujúci, ktorí nastupujú alebo vystupujú na tomto nástupišti, nemusia použiť podchod.

V ŽST Banská Bystrica majú cestujúci možnosť využiť pohostinstvo, alebo rýchle občerstvenie. Počas čakania na vlakové spojenie môže cestujúci využiť služby kaderníctva. Cestujúci majú možnosť zakúpiť si dennú tlač v predajni, ktorá sa nachádza vo vestibule prijímacej budovy.

Súčasťou tejto stanice sú tri pokladne na predaj cestovných dokladov popri prípade prolongáciu režijných dokladov. Pre zistenie informácií o prípojoch, popri prípade zakúpenie suvenírov, mapových plánov mesta Banská Bystrica môže cestujúca verejnosť využiť informačné centrum, kde sa nachádzajú dve okienka.

V stanici sa tiež nachádza kancelária Policajného zboru Slovenskej Republiky. V stanici sa nenachádza zákaznicke centrum súkromného osobného dopravcu Regiojet, a.s., aj keď zabezpečuje prepravu cestujúcich na smer Vrútky.

Pred staničnou budovou sa nachádza parkovisko, ktoré využívajú taxi služby, cestujúci, ale aj zamestnanci stanice. V blízkosti stanice sa nachádza obchodný reťazec Kaufland, ktorý neposkytuje len nákup potravín ale tiež parkovisko na druhom poschodí, cukráreň, lekáreň a tiež kvetinárstvo.

V bezprostrednej blízkosti staničnej budovy sa nachádza zastávka mestskej hromadnej dopravy. Z dôvodu rekonštrukcie autobusovej stanice je potrebný dlhší prestupový čas na aj zo ŽST. V stanici sa tiež nachádza denná miestnosť pre zamestnancov ZSSK.

Pre zlepšenie informovanosti cestujúcej verejnosti je v ŽST Banská Bystrica umiestnené informačné zariadenie INISS, ktoré obsluhujú vonkajší a dispozičný výpravca. Informačné panely pre cestujúcich sú umiestnené vo vestibule prijímacej budovy nad východmi ku koľajisku vľavo a vpravo. Na paneloch sú v časovom slede zobrazené informácie pre cestujúcich o odchodoch vlakov číslo nástupíšť, smer, čas, meškanie a druh vlaku. Tieto panely sú umiestnené na všetkých troch nástupištiach ako i v podchode k nástupištiam, so zabudovanými hodinami.

Pre informovanie cestujúcej verejnosti o príchodoch, odchodoch vlakov a o zmenách vo vlakovej doprave slúži zariadenie INISS, obsluhované vonkajším a dispozičným výpravcom. Reprodukory staničného rozhlasu sa nachádzajú vo vestibule a na všetkých nástupištiach.

## Nástupištia a zariadenia v ŽST Banská Bystrica pre cestujúcu verejnosť

- **Nástupište č. 1:**

je jednostranné pri koľaji č. 9 v km 21,226 - 21,502. Je dlhé 276 m, konštrukcie TISCHER so zámkovou dlažbou, čiastočne zastrešené v dĺžke 61 m. Príchod na nástupište je z vestibulu staničnej budovy. Na radvanskom zhlaví na nástupišti je umiestnený predkurovací stojan EPZ č. 1, určený na predkurovanie súprav osobných vlakov. Na nástupišti sú vybudované elektrické zásuvky na 220 a 380 V. Nástupište je osvetlené elektricky. Nástupište je rozdelené na sektory A – C.

- **Nástupište č. 2:**

je obojstranné, ostrovného typu, vybudované medzi koľajami č. 1 a 5 v km 21,226 - 21,502, je dlhé 276 m, konštrukcie TISCHER so zámkovou dlažbou, zastrešené v dĺžke 158 m, elektricky osvetlené, príchod na nástupište je podchodom z prvého nástupišťa. Medzi koľajami č. 5 a 7 v dolnej časti nástupišťa sa nachádzajú vodné hydranty, ktoré slúžia na plnenie súprav osobných vlakov vodou. V dolnej časti nástupišťa na strešných stojanoch je 5 elektrických zásuviek s napätím 220 V, ktoré sa používajú pri čistení a vysávaní súprav osobných vlakov. Na nástupišti sa nachádzajú dva predkurovacie stojany EPZ č. 2 a č. 4, určené na predkurovanie súprav osobných vlakov. Nástupište je rozdelené na sektory A – D.

- **Nástupište č. 3:**

je obojstranné, ostrovného typu, vybudované medzi koľajami č. 2 a 6 v km 21,226 - 21,502, dlhé 276 m, konštrukcie TISCHER so zámkovou dlažbou, zastrešené v dĺžke 158 m, elektricky osvetlené, príchod na nástupište je podchodom z prvého nástupišťa. Na nástupišti sa nachádzajú dva predkurovacie stojany EPZ č. 3 a č. 5, určené na predkurovanie súprav osobných vlakov. Nástupište je rozdelené na sektory A – D. Úrovňové priechody na oboch koncoch vyvýšených nástupíšť sú určené na prechod batožinových, poštových a invalidných vozíkov. Nachádzajú sa v km 21,209 a 21,489. Priechod v km 21,375 pred DK je určený na služobné účely pre zamestnancov ŽST Banská Bystrica.

K železničnej stanici Banská Bystrica sú pridelené nesamostatné dopravne:

- ŽST Vlkanová
- ŽST Radvaň
- ŽST Uľanka
- ŽST Harmanec jaskyňa
- ŽST Čremošné
- ŽST Slovenská Ľupča
- ŽST Medzibrod
- ŽST Dubová
- Dopravňa DOT Kostiviarska



### **Zastávky a nákladiská:**

- Banská Bystrica mesto zastávka
- Harmanec zastávka
- Dolný Harmanec nákladisko, zastávka
- Šalková nákladisko, zastávka
- Slovenská Ľupča – Príboj zastávka
- Lučatín zastávka
- Brusno kúpele zastávka
- Nemecká zastávka
- Predajná zastávka
- Lopej zastávka

**Zastávka Banská Bystrica – mesto** leží v km 20,052 medzi stanicami Radvaň – Banská Bystrica. Administratívne je pridelená k ŽST Banská Bystrica. Má výpravné oprávnenie pre vybavenie cestujúcich. Má čakáreň pre cestujúcich a jednostranné nástupište vpravo od koľaje, konštrukcie Prefakonzulta K-150 so zámkovou dlažbou v dĺžke 202 m. Osvetlenie je elektrické. Zastávka je vybavená rozhlasovým zariadením pre informovanie cestujúcej verejnosti, ktoré je obsluhované zamestnancom ZSSK (osobným pokladníkom na zastávke Banská Bystrica – mesto).

**Železničná stanica Harmanec jaskyňa** leží v km 26,329 jednokoľajnej trate Zvolen osobná stanica - Banská Bystrica - Odbočka Dolná Štubňa.

**Nákladisko Dolný Harmanec** zastávka leží v km 19,727 medzi stanicami Uľanka – Harmanec jaskyňa. Je pridelená železničnej stanici Banská Bystrica, je súčasne zastávkou a miestom odstavenia traťových strojov SMSÚ Banská Bystrica (koľaj č. 3). Na zastávke medzi koľajou č. 3 a traťovou koľajou je vyvýšené jednostranné sypané nástupište so šotolinou (bez pevnej hrany) v dĺžke 200 m. Kilometrická poloha začiatku a konca nástupišťa je 19,600 – 19,800. Priechodový mostík pre príchod k vlakom pre cestujúcich a pre ručné vozíky je koľaji koľaj č. 3 v úrovni koľaje, pred bývalou služobnou miestnosťou.

**Zastávka Harmanec** leží v km 17,583 medzi stanicami Uľanka - Harmanec jaskyňa. Je pridelená železničnej stanici Banská Bystrica. Ma vyvýšené jednostranné sypané nástupište so šotolinou (bez pevnej hrany) v dĺžke 152 m. Kilometrická poloha začiatku a konca nástupišťa je 17,496 – 17,648 .

**Šalková nákladisko**, zastávka leží v km 25,975 medzi stanicami Slovenská Ľupča – Banská Bystrica. Administratívne je pridelená k ŽST Banská Bystrica. Komerčne nie je obsadená a nemá výpravné oprávnenie. Je vybavená prístreškom a jednostranným nástupišťom konštrukcie Premac 100 so zámkovou dlažbou v dĺžke 198 m, umiestneným pri koľaji č. 1 vpravo. Nástupište je osvetlené elektricky a je riadené automatickým spínačom.

**Zastávka Slovenská Ľupča – Priboj** leží v km 27,500 medzi stanicami Slovenská Ľupča – Banská Bystrica. Administratívne je pridelená k ŽST Banská Bystrica. Komerčne nie je obsadená a nemá výpravné oprávnenie. Je vybavená prístreškom a jednostranným nástupišťom vľavo od koľaje, konštrukcie TISCHER so šotolinou dlhé 153 m. Nástupište je osvetlené elektricky.

**Nákladisko a zastávka Šalková** leží na jednokoľajnej trati Červená Skala – Banská Bystrica v km 25,975 medzi stanicami Slovenská Ľupča a Banská Bystrica. Do nákladiska sa odbočuje výhybkou č. 4 v km 25,818 z traťovej koľaje B. Bystrica – Slovenská Ľupča. Nákladisko sa nachádza na neelektrifikovanej trati, bez trakčného vedenia. Zastávka Šalková je na hlavnej priebežnej koľaji – na trati Banská Bystrica – Slovenská Ľupča. Je zastávkou pre vlaky osobnej prepravy a je pridelená k ŽST Banská Bystrica. Pri koľaji č. 1 vpravo je vybudované jednostranné nástupište konštrukcie PREMAC so zámkovou dlažbou v dĺžke 198 m. Prístup na nástupište je:

- od bývalej výpravnej budovy po úrovňovom priechode cez priecestie,
- z verejnej miestnej komunikácie „Šalková - Poniky” vpravo vedľa koľaje č. 1.

**Železničná stanica Slovenská Ľupča** leží v km 31,200 jednokoľajnej trate Červená Skala – Banská Bystrica.

**Zastávka Lučatín** leží v km 34,859 medzi NŽST Medzibrod - NŽST Slovenská Ľupča. Administratívne je pridelená k ŽST Banská Bystrica. Má čakáreň pre cestujúcich, elektrické osvetlenie a jednostranné nástupište vľavo od koľaje, konštrukcie Prefakonzulta K-150 s konzolovou doskou dlhé 143 m.

**Železničná stanica Radvaň** leží v km 17,918 jednokoľajnej trate Zvolen osobná stanica - Banská Bystrica - Odbočka Dolná Štubňa, ktorá je v úseku Zvolen - Banská Bystrica elektrifikovaná striedavou jednofázovou trakčnou prúdovou sústavou 25 kV, 50Hz.

### 1.5.3.2. Autobusová a trolejbusová doprava

#### 1.5.3.2.1. Vozovne a garáže

#### **Trolejbusová doprava MHD BB:**

Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, a. s. má vozovňu a garáže na adrese: *Kremnička 53, Banská Bystrica*.

DPMBB vykonáva opravárenskú činnosť trolejbusov<sup>16</sup>.

Vozovňa v Kremničke je vybudovaná ako štandardná vozovňa, ktorej pozostáva s administratívnej budovy, meniarne, umývárky autobusov, dielne a odstavných plôch. Odstavné plochy sú vybudované aj vedľa dielní, na ktoré nevedie trolejbusová stopa, takže je možné vo vozovni garážovať aj menší počet autobusov. V budove dielní sú vybudované tri kanále na opravy. Na prvých dvoch sa vykonávajú generálne alebo väčšie opravy, tretí je určený na dennú údržbu.



Obr. 1.5.32 Lokalizácie vozovne DPMBB

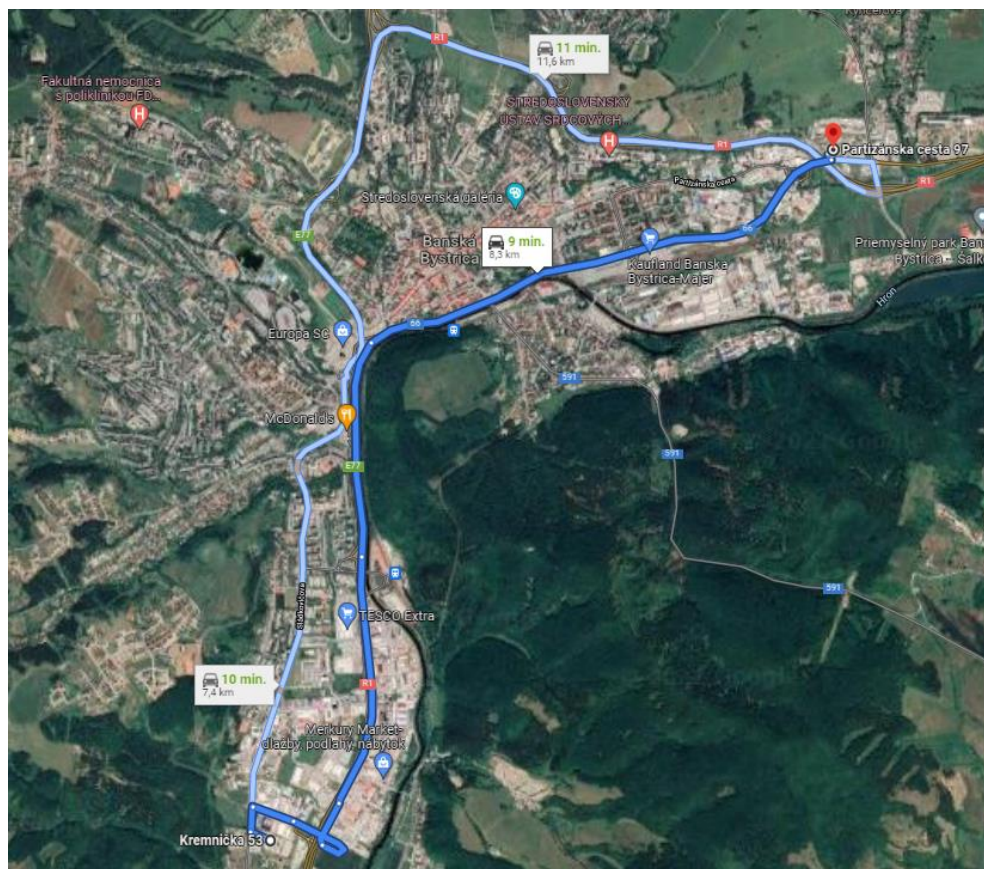
<sup>16</sup> <http://www.dpmbb.eu/opr.php>, [www.dpbb.sk](http://www.dpbb.sk)

## Autobusová doprava MHD BB:

SAD Zvolen, a. s., prevádzka Banská Bystrica, Partizánska cesta 97, Banská Bystrica. V prevádzke zabezpečuje umývanie autobusov a nákladných vozidiel, predaj pohonných hmôt aj pre iné firmy.



Obr. 1.5.33 Lokalizácia prevádzky vozovne SAD Zvolen, a .s. v Banskej Bystrici, zdroj Google maps



Obr. 1.5.34 Vzdialenosť vozovne DPMBB a prevádzky SAD Zvolen, a .s. v Banskej Bystrici, zdroj Google maps

Z uvedeného obrázka vyplýva že obidve vozovne sú od seba vzdialené 8,3 km (9 min. jazdy pri štandardnej premávke), čiže nebude môcť využiť určitú synergiu ak by boli lokalizované na rovnakom mieste z hľadiska zvýšenia efektívnosti prevádzky, údržby a opráv, personálnych úspor a úspor v oblasti režijných nákladov.

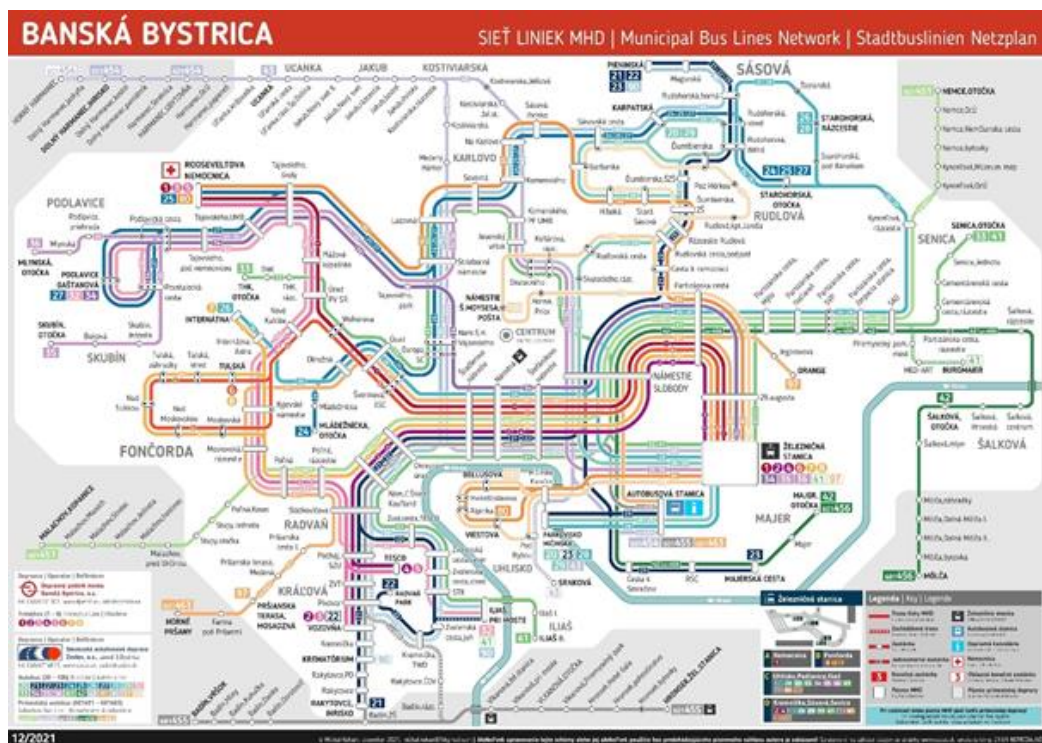
### 1.5.3.2.2. Infraštruktúra na trasách liniek

MHD Banská Bystrica je tvorená 30 linkami, z toho je 8 liniek trolejbusových a 22 autobusových liniek. Trolejbusové linky prevádzkuje Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, a.s., autobusové linky prevádzkuje Slovenská autobusová doprava Zvolen, a.s., závod B. Bystrica.

Trolejbusové linky sú označené číslami: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.

Autobusové linky sú označené číslami: 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 36, 41, 42, 43, 80, 90, 97, 100.

Obsluhu mesta vykonávajú aj linky prímestskej autobusovej dopravy, konkrétne ide o päť liniek prevádzkovaných SAD Zvolen, a.s., závod B.Bystrica: 601451, 601454, 601455, 601456 a 601463. Pri preprave na linke medzi zastávkami v pásme MHD platí tarifa MHD, pri cestovaní mimo pásmo MHD do pásma prímestskej autobusovej dopravy platí tarifa prímestskej autobusovej dopravy.



Obr. 1.5.35 Schéma liniek obsluhujúcich mesto Banská Bystrica

Zdroj: <https://sadzv.sk/cestovne-poriadky/mestska-hromadna-doprava/mhd-banska-bystrica/>

Trolejové vedenie je na cca 17 km dĺžke ciest v meste Banská Bystrica. Celková dĺžka jednotopej trate je 6,9 km, dvojstopej trate 28,5 km, po prepočte na jednotopú trať je celková dĺžka tratí v Banskej Bystrici 50,1 km. Prevádzková dĺžka jednotlivých liniek je uvedená v prílohe 1.4.2 “Cestovná rýchlosť na linkách MHD” (príloha Prílohy\_Analýzy\_VOD).

#### 1.5.3.2.2.1. Infraštruktúra zastávok VOD na posudzovanom území

Pre kvalitu poskytovaných dopravných služieb vo verejnej osobnej doprave sú dôležitá aj kvalita a vybavenie zastávok VOD. Podrobný popis zastávok MHD Banská Bystrica, resp. spoločných aj s PAD je v prílohe 2.5.4 k PDO. Príloha obsahuje názov zastávky, vybavenie prístreškom, lavičkou, košom na odpadky a či je riešená formu zálivu. Prehľad počtu zastávok pre jednotlivé druhy dopravy je uvedený v tabuľke nižšie.

Tabuľka 1.5.15 Prehľad zastávok VOD vo funkčnom území

Druh dopravy	FÚ	Z toho iba obce vo FÚ	BB	Z toho kombinované MHD + PAD
MHD	154	0	154	78
PAD	173	77	96	
DAD, MAD	4	1	3	-
ZD	8	4	4	-

Banská Bystrica má relatívne novú autobusovú stanicu, ktoré je súčasťou Obchodného centra s názvom „Terminál vlak-bus-shopping“, ktoré bolo otvorené dňa 21.09.2017. V prílohe 1.5.3.2 je orientačný plán Autobusovej stanice. Prevádzkovateľom Autobusovej stanice je Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, a.s



Obr. 1.5.36 Lokalizácia Autobusovej stanice a železničnej stanice v meste Banská Bystrica

#### 1.5.3.2.2.2. Vyhradené jazdné pruhy

Z hľadiska vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá verejnej dopravy sú vo funkčnom území vymedzené/vyhradené len dva jazdné pruhy na komunikácii I/66, aj napriek tomu, že na území mesta sa nachádza viacero komunikácií s viacpruhovým usporiadaním, po ktorých sú vedené trasy liniek VOD. Vyhradené jazdné pruhy sa nachádzajú na ul. Štadlerovo nábrežie (cesta I/66) pred zastávkou „Štadlerovo nábrežie“ v oboch smeroch (pozri obr. nižšie). Dĺžka vyhradených pruhov je približne 150 m v smere do centra mesta a 170 m v smere z centra mesta.



Obr. 1.5.37 Vyhradený jazdný pruh na ceste I/66, zdroj: CBD, SSC

#### 1.5.3.2.2.3. Riadenie svetelnej signalizácie

Pomocou svetelných signalizačných zariadení (SSZ), resp. cestnej dopravnej signalizácie (CDS), je doprava v riešenom území riadená na desiatich križovatkách, ktoré sú v prevažnej miere situované na ceste I/66:

- I/66 – Šalkovská cesta (III/2420),
- Partizánska cesta (I/66) – Na Hrbe (III/2418),
- Partizánska cesta – ČS Shell,
- Námestie slobody – Cesta k Smrečine (Pri ČS SHELL),
- Štefánikovo nábrežie – Kapitulská,
- Štadlerovo nábrežie – OC Európa,
- Námestie Ľ. Štúra – vjazd/výjazd na parkovisko Kaufland,
- Sládkovičova – Poľná,
- Ďumbierska – Rudohorská,
- Nové Kalište – Družby,

a na piatich svetelne riadených priechodoch pre chodcov, ktoré sú situované na ulici Štadlerovo nábrežie, ul. Sládkovičova a Zvolenská cesta.

Tabuľka 1.5.16 križovatky riadené svetelnou signalizáciou na trasách liniek MHD

Križovatka riadená SSZ	Linky prechádzajúce úsekom
I/66 – Šalkovská cesta (III/2420),	42
Partizánska cesta (I/66) – Na Hrbe (III/2418),	26, 28, 33, 41, 42
Partizánska cesta – ČS Shell,	33, 41, 42
Námestie slobody – Cesta k Smrečine (Pri ČS SHELL),	1, 2, 4, 6, 7, 8, 20, 21, 22, 23, 26, 28, 29, 33, 34, 35, 36, 41, 42, 43, 80, 97, 100
Štefánikovo nábrežie – Kapitulská,	1, 2, 4, 6, 7, 8, 21, 22, 26, 34, 41, 97
Štadlerovo nábrežie – OC Európa,	1, 2, 4, 6, 7, 8, 21, 22, 24, 26, 33, 34, 41, 90, 97
Námestie Ľ. Štúra – vjazd/výjazd na parkovisko Kaufland,	2, 4, 7, 8, 21, 22, 41, 90, 97
Sládkovičova – Poľná,	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 21, 22, 32, 41, 90, 97
Ďumbierska – Rudohorská,	20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 80, 100
Nové Kalište – Družby,	3, 5, 6, 32,

V súčasnom období nie sú v riešenom území PUMM FÚ mesta Banská Bystrica zavedené priame preferenčné opatrenia, ktoré by prispievali k preferencii verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou. Svetelne riadené križovatky sú riadené pomocou pevných signálnych plánov bez umožnenia preferencie vozidiel VOD, prípadne bez možnosti dynamického riadenia dopravy.

Mesto v spolupráci s DPMBB pripravuje projekt na preferenciu vozidiel na svetelne riadených križovatkách.

#### **1.5.3.2.2.4. Rýchlostné obmedzenia na trasách liniek VOD**

Trasy liniek sú vedené po miestnych komunikáciách ako aj po komunikáciách I., II., III. triedy, v závislosti od trasovania jednotlivých liniek. Linky z tohto dôvodu prechádzajú úsekmi komunikácií, na ktorých je zákonom (Zákon 49/2014 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov) ustanovená rôzna najvyššia dovolená rýchlosť jazdy. V zákone, v §16 „Rýchlosť jazdy“ je ustanovené, že vodič autobusu smie jazdiť rýchlosťou najviac 90 km/h, pričom v obci smie vodič jazdiť rýchlosťou najviac 50 km/h. Zákon taktiež ustanovuje, že vodič nesmie prekročiť najvyššiu dovolenú rýchlosť jazdy vozidiel určenú dopravnou značkou alebo dopravným zariadením. Uvedená skutočnosť vo viacerých prípadoch spôsobuje vozidlám MHD rýchlostné obmedzenia, pretože na viacerých úsekoch komunikačnej siete mesta je práve dopravnou značkou upravená najvyššia povolená rýchlosť jazdy.

Na všetkých trasách liniek bolo identifikovaných celkovo 18 úsekov, na ktorých je prostredníctvom dopravného značenia obmedzená najvyššia dovolená rýchlosť.

V nasledujúcej tabuľke je spracovaný prehľad rýchlostných obmedzení na komunikačnej sieti, po ktorej sú vedené trasy liniek MHD. V tabuľke sú uvedené jednotlivé ulice, na ktorých



bola zistená obmedzená rýchlosť. V nasledujúcich stĺpcoch je uvedená hodnota najvyššej dovolenej rýchlosti a dĺžka úseku, na ktorom je rýchlosť vymedzená. V poslednom riadku, sú uvedené linky, ktoré daným úsekom prechádzajú. Rýchlostné obmedzenia v rámci celého funkčného územia sú graficky spracované v prílohe.

Tabuľka 1.5.17 Rýchlostné obmedzenia na trasách liniek MHD BB

Ulica	Maximálna povolená rýchlosť [km/h]	Dĺžky úseku [m]	Linky prechádzajúce úsekom
Tajovského	40	250	27, 32, 34, 35, 36
THK	30	90	3, 5, 6, 32,
Šalková	30	600	42
Partizánska cesta (pred Šalkovou)	70	120	42
Partizánska cesta (od konca BB)	80	670	42
Stará Sásová (zňa 30)	30	750	29, 80, 100
Kostiviarska	40	30	43
Kostiviarska	20	60	43
Jakubská cesta	30	1080	43
I/59 smer Uľanka	70	450	43
Srnková	30	540	43

### 1.5.3.2.3 Vozidlá

#### **Mestská hromadná doprava BB**

V prílohách zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme, ktoré boli podpísané 18.12.2020, je uvedený východiskový stav vozidiel:

- 26 trolejbusov,
- 65 autobusov.

Kapacita prevádzkovaných trolejbusov je nasledujúca:

- 84 miest na prepravu – 1 vozidlo,
- 85 miest na prepravu – 2 vozidlá,
- 94 miest na prepravu – 20 vozidiel,
- 166 miest na prepravu – 3 vozidlá.

Tabuľka 1.5.18 Celkový prehľad prevádzkovaných trolejbusov v mestskej hromadnej doprave v Banskej Bystrici (jún 2022)

Evidenčné číslo	Typový rad	Typ pohonu	Kapacita sedenia	Kapacita státie	Celková kapacita	Rok výroby	Nízkopodlažnosť	Wifi	Počet dverí	Klimatizácia
3001	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2010	áno	áno	4	nie
3002	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3003	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3004	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3005	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3006	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3007	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3008	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3009	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3010	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3011	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3012	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3013	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3014	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3015	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3016	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3017	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3018	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3019	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2011	áno	áno	4	nie
3020	Škoda 30Tr SOR	elektrický	32	62	94	2015	áno	áno	4	nie
3101	Škoda 31Tr SOR	elektrický	50	116	166	2015	áno	áno	5	nie
3102	Škoda 31Tr SOR	elektrický	50	116	166	2015	áno	áno	5	nie
3103	Škoda 31Tr SOR	elektrický	50	116	166	2015	áno	áno	5	nie
3201	SOR TNB 12	elektr. s PBP	31	54	85	2017	áno	áno	4	nie
3202	SOR TNB 12	elektr. s PBP	31	54	85	2017	áno	áno	4	nie
3203	SOR TNB 12	elektr. s PBP	27	57	84	2017	áno	áno	4	áno

Evidenčné číslo	Typový rad	Typ pohonu	Kapacita sedenia	Kapacita státie	Celková kapacita	Rok výroby	Nízkopodlažnosť	Wifi	Počet dverí	Klimatizácia
ZV 084 DV	IVECO URBANWAY	nafta	41	90	131	2018	áno	áno	4	áno
ZV 103 DN	IVECO URBANWAY	nafta	41	90	131	2017	áno	áno	4	áno
ZV 113 DV	IVECO URBANWAY	nafta	41	90	131	2018	áno	áno	4	áno
ZV 124 CJ	CITELIS CNG	CNG	38	44	82	2011	áno	áno	2	áno
ZV 147 EH	IVECO URBANWAY CNG	CNG	32	50	82	2020	áno	áno	3	áno
ZV 152 DT	IVECO URBANWAY CNG	CNG	32	51	83	2018	áno	áno	3	áno
ZV 153 CA	CITELIS CNG	CNG	32	69	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 154 CA	CITELIS CNG	CNG	32	69	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 156 CA	CITELIS CNG	CNG	32	69	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 157 CA	CITELIS CNG	CNG	32	69	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 158 CA	CITELIS CNG	CNG	32	69	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 159 CA	CITELIS CNG	CNG	32	69	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 162 CA	CITELIS CNG	CNG	32	69	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 163 CA	CITELIS CNG	CNG	32	69	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 165 CA	CITELIS CNG	CNG	28	73	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 167 CA	CITELIS CNG	CNG	28	73	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 168 CA	CITELIS CNG	CNG	28	73	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 169 CA	CITELIS CNG	CNG	28	73	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 169 BH	Karosa B 952	nafta	32	68	100	2005	nie	áno	3	nie
ZV 170 CA	CITELIS CNG	CNG	28	73	101	2009	áno	áno	3	nie
ZV 172 EH	IVECO URBANWAY CNG	CNG	31	56	87	2020	áno	áno	3	áno
ZV 173 BH	Karosa B 952	nafta	32	68	100	2005	nie	áno	3	nie
ZV 189 EH	IVECO URBANWAY CNG	CNG	32	50	82	2020	áno	áno	3	áno
ZV 190 EH	IVECO URBANWAY CNG	CNG	32	50	82	2020	áno	áno	3	áno
ZV 251 CN	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 308 BI	Karosa B 961	nafta	46	122	168	2006	nie	áno	4	nie
ZV 309 BI	Karosa B 961	nafta	46	122	168	2006	nie	áno	4	nie
ZV 314 BI	Karosa B 961	nafta	46	122	168	2006	nie	áno	4	nie
ZV 315 BI	Karosa B 961	nafta	46	122	168	2006	nie	áno	4	nie
ZV 318 BI	Karosa B 961	nafta	46	122	168	2006	nie	áno	4	nie
ZV 344 CN	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 345 CN	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 349 CN	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 352 BI	Karosa B 961	nafta	46	122	168	2006	nie	áno	4	nie
ZV 354 BI	Karosa B 961	nafta	46	122	168	2006	nie	áno	4	nie
ZV 356 BI	Karosa B 961	nafta	46	122	168	2006	nie	áno	4	nie
ZV 357 BI	Karosa B 952	nafta	32	68	100	2006	nie	áno	3	nie
ZV 358 BI	Karosa B 952	nafta	32	68	100	2006	nie	áno	3	nie

Evidenčné číslo	Typový rad	Typ pohonu	Kapacita sedenia	Kapacita státie	Celková kapacita	Rok výroby	Nízkopodlažnosť	Wifi	Počet dverí	Klimatizácia
ZV 359 BI	Karosa B 952	nafta	32	68	100	2006	nie	áno	3	nie
ZV 360 DT	IVECO URBANWAY CNG	CNG	32	51	83	2018	áno	áno	3	áno
ZV 363 CN	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 364 BI	Karosa B 952	nafta	32	68	100	2006	nie	áno	3	nie
ZV 365 BI	Karosa B 952	nafta	32	68	100	2006	nie	áno	3	nie
ZV 429 CD	Karosa Citybus (Agora)	nafta	31	69	100	2002	nie	áno	3	nie
ZV 452 DT	IVECO URBANWAY CNG	CNG	32	51	83	2018	áno	áno	3	áno
ZV 600 EG	IVECO URBANWAY CNG	CNG	32	50	82	2020	áno	áno	3	áno
ZV 615 CM	CITELIS CNG	CNG	38	44	82	2012	áno	áno	2	áno
ZV 633 DT	IVECO URBANWAY CNG	CNG	32	51	83	2018	áno	áno	3	áno
ZV 634 DT	IVECO URBANWAY CNG	CNG	32	51	83	2018	áno	áno	3	áno
ZV 669 CE	Karosa B 961	nafta	46	122	168	2006	nie	áno	4	nie
ZV 675 DN	IVECO URBANWAY	nafta	41	90	131	2017	áno	áno	4	áno
ZV 718 CR	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2013	áno	áno	4	áno
ZV 719 CN	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 723 CN	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 726 CN	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 732 CN	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 735 CN	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 736 CN	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 845 DN	IVECO URBANWAY	nafta	41	90	131	2017	áno	áno	4	áno
ZV 852 DN	IVECO URBANWAY	nafta	41	90	131	2017	áno	áno	4	áno
ZV 858 CM	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 859 DN	IVECO URBANWAY	nafta	41	90	131	2017	áno	áno	4	áno
ZV 860 CM	CITELIS CNG	CNG	39	110	149	2012	áno	áno	4	áno
ZV 863 BZ	Crossway	CNG	36	80	116	2009	áno	áno	2	nie

Kapacita prevádzkovaných autobusov je nasledujúca:

- 82 miest na prepravu – 6 vozidiel,
- 85 miest na prepravu – 5 vozidiel,
- 87 miest na prepravu – 1 vozidlo,
- 100 miest na prepravu – 8 vozidiel,
- 101 miest na prepravu – 13 vozidiel,
- 116 miest na prepravu – 1 vozidlo,
- 131 miest na prepravu – 7 vozidiel,
- 149 miest na prepravu – 14 vozidiel,
- 168 miest na prepravu – 9 vozidiel

### 1.5.3.3. Infraštruktúra nemotorovej dopravy (pešia, cyklistická doprava)

#### 1.5.3.3.1. Pešia doprava

Samotné vedenie siete chodníkov pokrýva mesto Banská Bystrica, pričom sa líši podľa jednotlivých lokalít a mestských častí. V rámci sídlisk ako aj centra mesta je sieť chodníkov na väčšine ulíc, avšak existujú lokality kde chodníky chýbajú.

Chýbajúce prepojenie medzi centrom mesta a mestskými časťami je v mestskej časti:

- Uľanka,
- Jakub,
- Kostiviarska,
- Senica,
- Skubín,
- Šáľková,
- Pršianska Terasa,
- Iliáš,
- Rakytovce.

To je spôsobené najmä excentrickým usporiadaním lokality mestskej časti, ktoré v niektorých prípadoch predstavujú izolované sídelné celky.

Z hľadiska povrchu a kvality chodníkov môžeme vidieť chodníky, ktoré sú nové a zrekonštruované, ale taktiež úseky, kde chodníky neboli rekonštruované od svojho postavenia. Vo väčšine prípadov ide o asfaltové chodníky, doplnené o chodníky s dlažbou alebo betónovým povrchom, pozri Obr. 1.5.38.



Obr. 1.5.38 Typ povrchu chodníkov.

Zdroj: spracované autormi na základe dát mesta Banská Bystrica

Z hľadiska obnovy povrchu nie je jednotný štandard, ktorý by verejný priestor dokázal obnovovať konzistentne. Miešajú sa tu napríklad rôzne druhy povrchov.

Z pohľadu plynulosti a smerovania hlavné napojenia z mestských častí kopírujú koridor cestnej siete pre motorovú dopravu. V meste nie je úsek, ktorý by prepájal bezbariérovo centrum mesta s okolitými časťami. Prekážkou sú najmä križovania s cestnými komunikáciami, kde často vznikajú konfliktné udalosti medzi pešími a vozidlami.

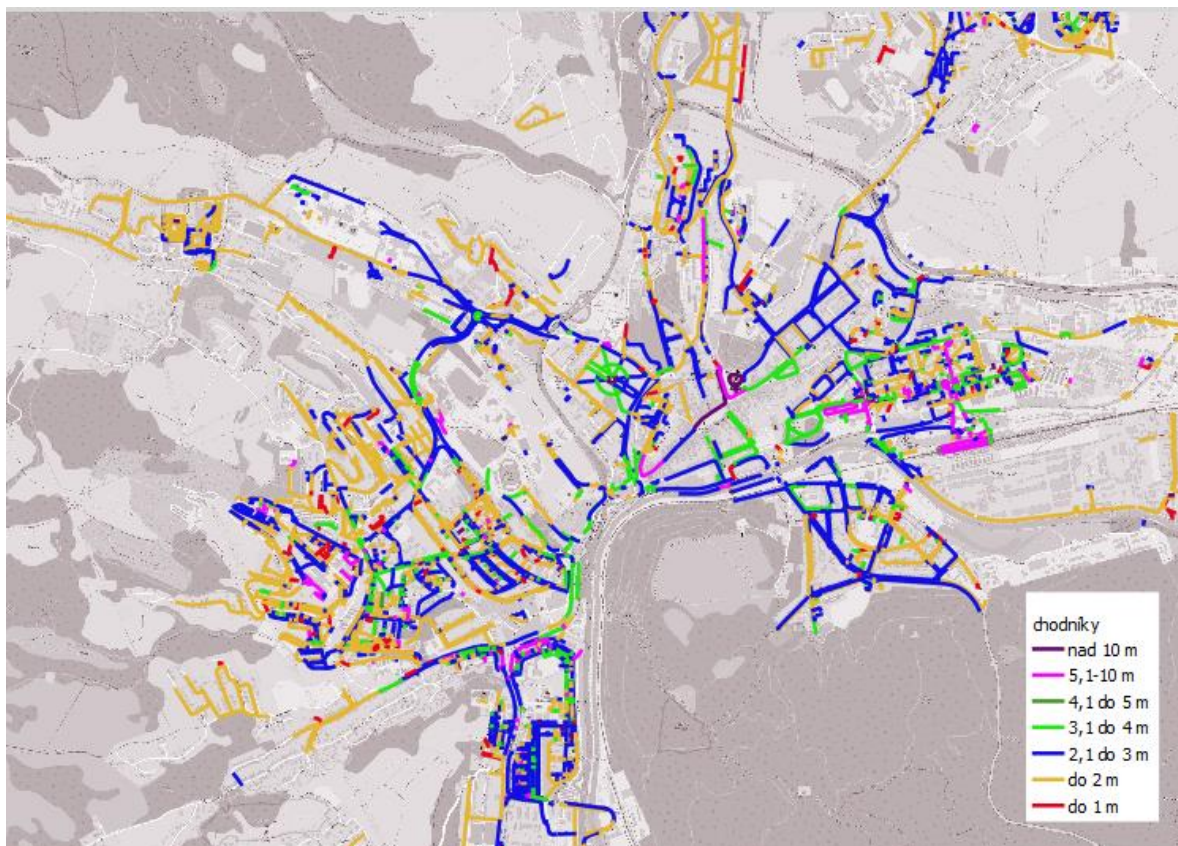
Ďalší aspekt je bezbariérovosť.

Pri nových zrekonštruovaných úsekoch chodníkov sú síce vybudované bezbariérové chodníky, ale stále na väčšine úsekov sú chodníky, ktoré predstavujú pre osoby so zníženou pohyblivosťou, ako aj iné skupiny (napr. seniori, deti..) bariéry.

Ďalšou bariérou pri využívaní chodníkov býva aj samotné vedenie. Chodníky sú poväčšine vedené v styku s pozemnou komunikáciou pre motorové vozidlá, pričom v niektorých mestských častiach sú vybudované iba pri časti územia. Obyvatelia sú potom nútení používať vozovku s motorovými vozidlami, čo určite z pohľadu bezpečnosti nie je vhodné.

Bariéru predstavujú aj prvky dopravnej infraštruktúry, kde v niektorých prípadoch majú chodci iba jedno najkratšie spojenie (napr. Sásová/ Rudlová – centrum).

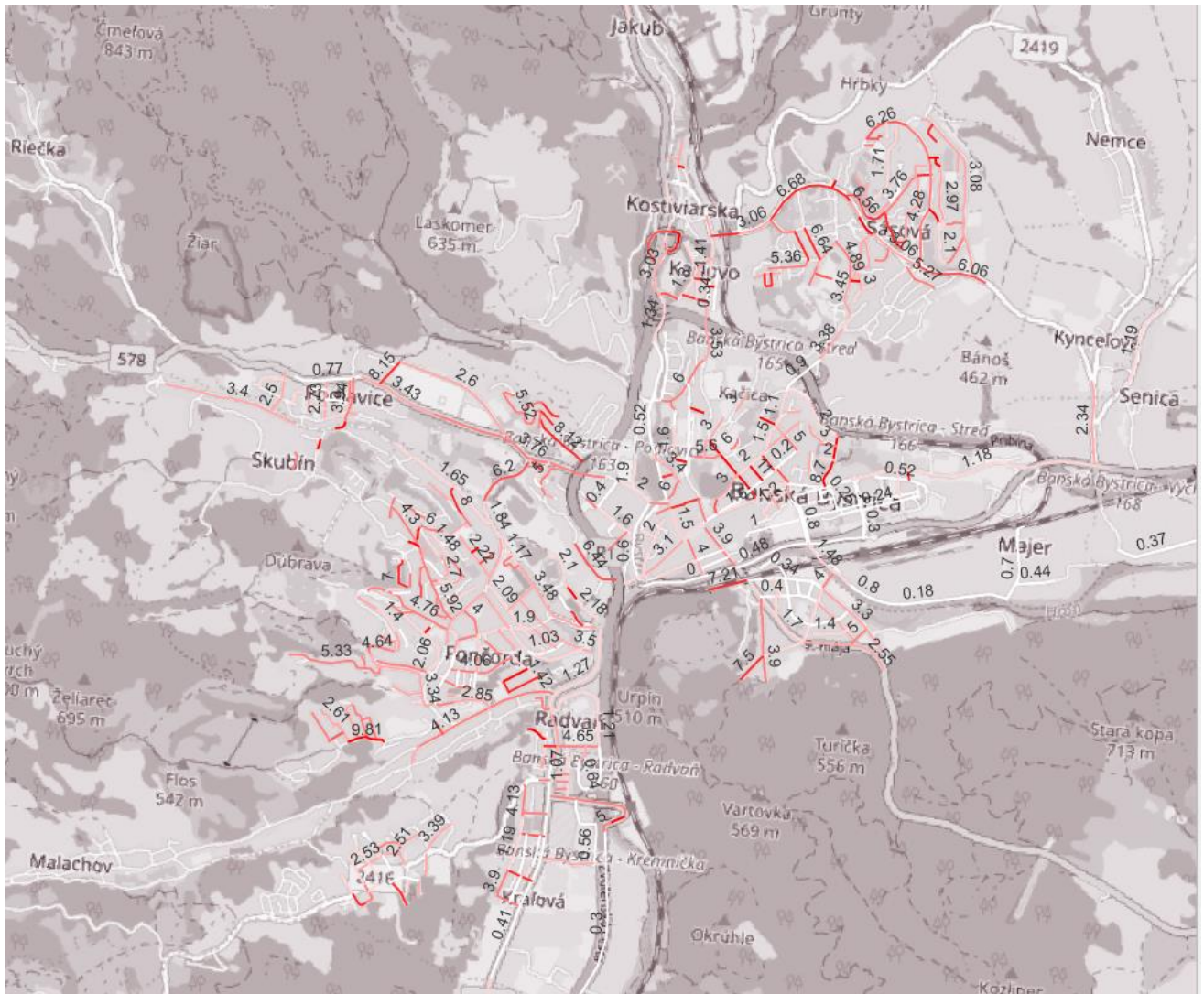
V prípade šírkových usporiadaní chodníky nemajú jednotnú šírku, preto sa odlišuje aj v jednotlivých mestských častiach. Súvisí to pravdepodobne s históriou výstavby a požiadavkami, ktoré boli v danú dobu na výstavbu chodníkov kladené. Šírky chodníkov sú uvedené na nasledovnom obrázku ako aj v tabuľkovej prílohe.



Obr. 1.5.39 Šírkové parametre chodníkov, zdroj: mesto Banská Bystrica, spracované autormi

Z pohľadu početnosti je v meste najviac zastúpených chodníkov so šírkou 2 metre.

Z pohľadu sklonu, vybudované chodníky kopírujú terén, takže sú lokality, ktoré majú napríklad extrémne stúpanie a sklony (napr. ul. Komenského). Taktiež najväčšie sídliská Fončorda, Sásová-Rudlová sú situované v kopcovitom teréne, takže chodci musia prekonávať stúpanie. Z tohto hľadiska práve sklonové pomery neprispievajú chôdzi ako atraktívnemu druhu dopravy medzi týmito sídliskami a o ostatnými mestskými časťami. Aj v samotnom centre existujú rôzne výškové prevýšenia, Obr. 1.5.40.



Obr. 1.5.40 Sklonové pomery na uliciach

Zdroj: spracované na základe ZBGIS

Samotné chodníky sú vedené ako obojsmerné väčšinou ako súčasť uličného priestoru popri cestnej sieti okrem námestí a peších zón.

#### 1.5.3.3.2. Cyklistická doprava.

Dopravná infraštruktúra pre cyklistov je zatiaľ v Banskej Bystrici iba na minimálnom území. V súčasnosti je to najmä cyklotrasa:

- Centrum mesta OC Point – Podlavice,
- Námestie SNP, kde je povolenie pre cyklistov,
- Časť cyklotrasy popri Hrone a OC Vlak BUS shopping,
- Cyklopruhy Sládkovičová ulica,
- Úsek pri OC Kaufland, Nám. L.Štúra,
- Spoločný chodník Strieborné nám. po Severnú ulicu,
- Koridory pre cyklistov na sídlisku Fončorda - Internátna -Tulská,
- Vybrané jednosmerné ulice majú povolenie pre obojsmerný prejazd pre cyklistov.

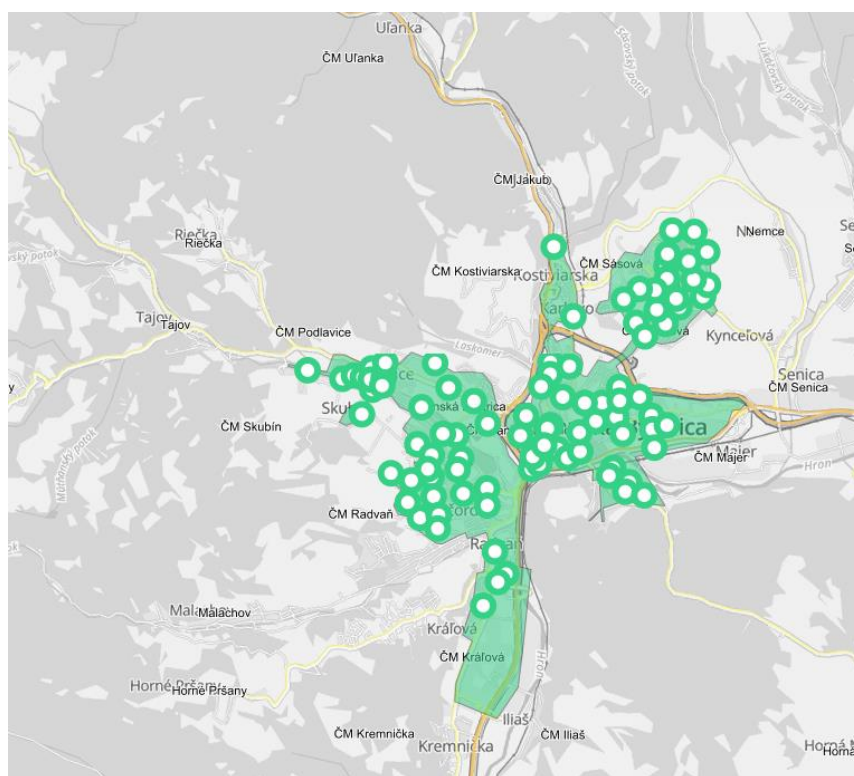
Cyklotrasy sú vedené ako obojsmerné okrem cyklopruhov na Sládkovičovej ulici. V niektorých častiach sú riešené ako spoločný chodník pre cyklistov a chodcov, prípadne vedené prostredníctvom koridorov pre cyklistov.

Z pohľadu technickej vybavenosti chýbajú na väčšine miest cyklostojany alebo bezpečné cykloparkoviská podľa špecifikácie (TP 085)

#### 1.5.3.3.3. Ostatná doprava.

##### Elektrické kolobežky BOLT.

V roku 2021 súkromný prevádzkovateľ Bolt spustil prevádzku elektrických kolobežiek v meste na vybraných lokalitách.



Obr. 1.5.41 Lokality elektrických kolobežiek na požičiavanie s vymedzením oblasti prevádzky; zdroj: mesto Banská Bystrica



**2. Zber dát ohľadom nehodovosti, resp. bezpečnosti je už uvedený pri jednotlivých druhov dopravy**

### 3. Zber iných dát.

#### 3.1. Kvalitatívny prieskum spokojnosti obyvateľov mesta Banská Bystrica a ostatných obcí FÚ mesta v oblasti dopravy a udržateľnej mobility

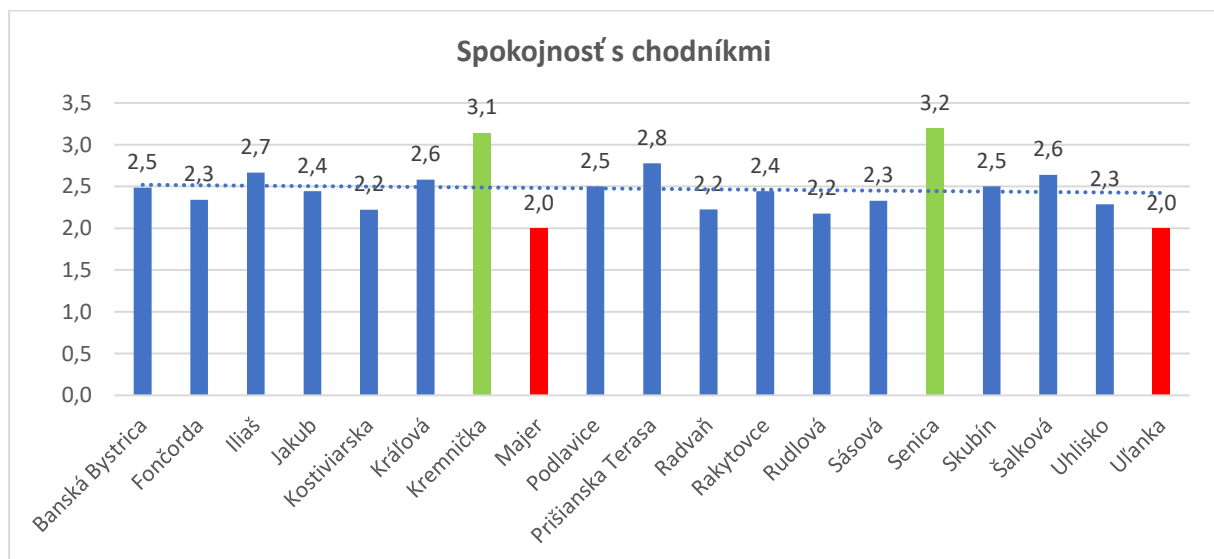
Za účelom zapojenia obyvateľov a zistenia ich názoru na súčasný stav dopravy bol realizovaný online prieskum, v ktorom mohli obyvatelia jednak hodnotiť súčasný stav dopravy ako aj navrhnúť lokality na riešenie.

##### 3.1.1. Hodnotenie dopravy v meste Banská Bystrica

Pri hodnotení dopravy v Banskej Bystrici boli dopytovaní rozdelení podľa mestských častí v ktorých bývajú a následne urobené priemerné hodnoty spokojnosti, podľa stupnice:

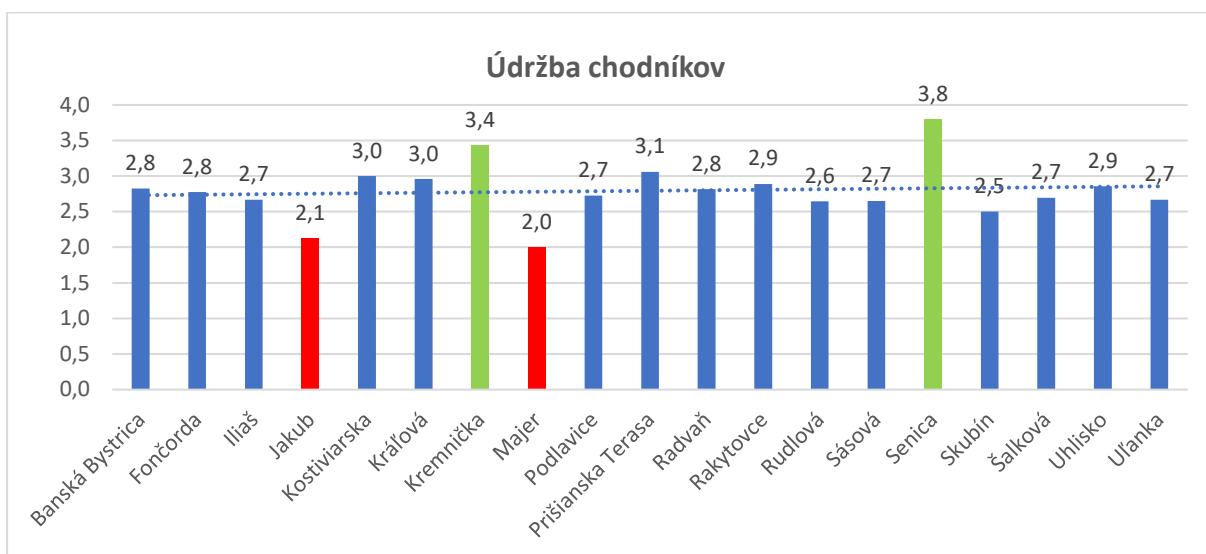
- 1 - veľmi nespokojní
- 2 - nespokojní
- 3 - priemerne spokojní
- 4 - spokojní
- 5 – veľmi spokojní

#### 1. Ako ste spokojní s chodníkmi v Banskej Bystrici?



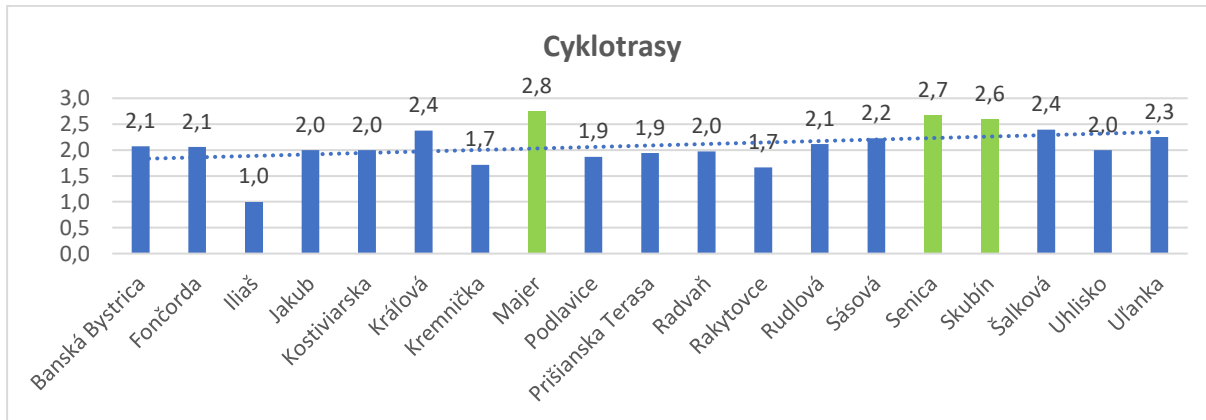
V prvej otázke dotazníkového prieskumu, ktorá riešila spokojnosť dopytovaných s chodníkmi v BB sa najpozitívnejšie vyjadrila skupina z mestskej časti Senica, s bodovým hodnotením 3,2 a z mestskej časti Kremnička, s bodovým hodnotením 3,1. Najmenej spokojní sú dopytovaní z Uľanky a Majera s bodovým hodnotením 2. Obyvatelia daných mestských častí by uvítali úpravu existujúcich či vybudovanie nových chodníkov.

## 1.1. Ako ste spokojní s údržbou chodníkov?



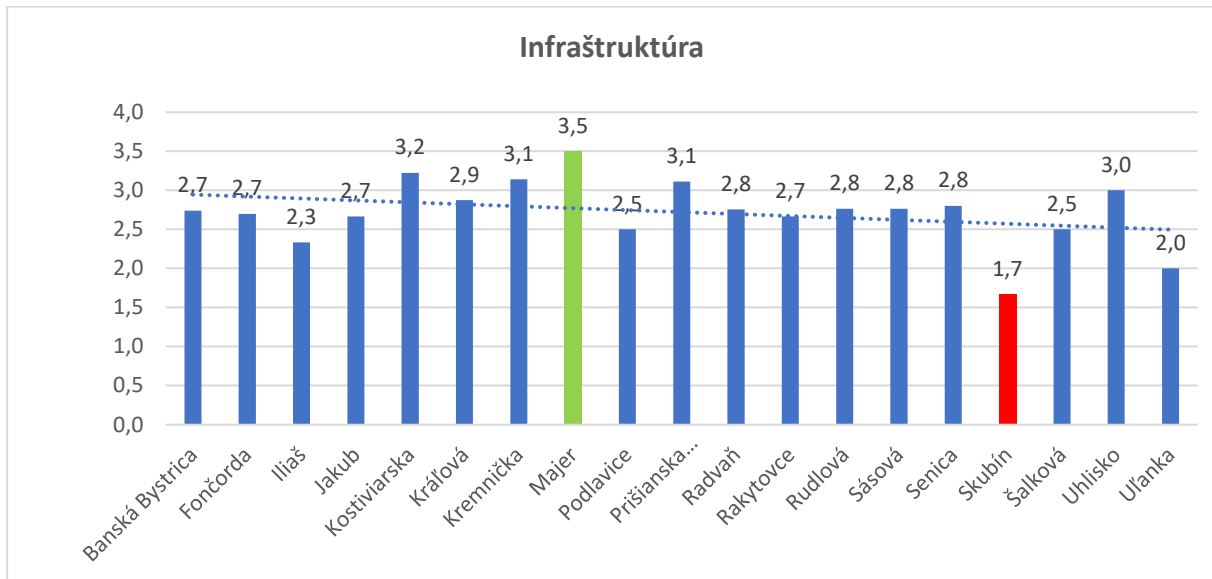
Druhá otázka hodnotila údržbu chodníkov v jednotlivých mestských častiach BB. Aj v tejto otázke sa najpozitívnejšie vyjadrili dopytovaní zo Senice, s bodovým hodnotením 3,8 a z Kremničky s bodovým hodnotením 3,4. Naopak nemenej spokojní sú dopytovaní z Jakuba, s bodovým hodnotením 2,1 a z Majera, s bodovým hodnotením 2,0.

## 2. Ako ste spokojní s podmienkami pre cyklistickú dopravu (chodníky, bezbariérovosť) v Banskej Bystrici?



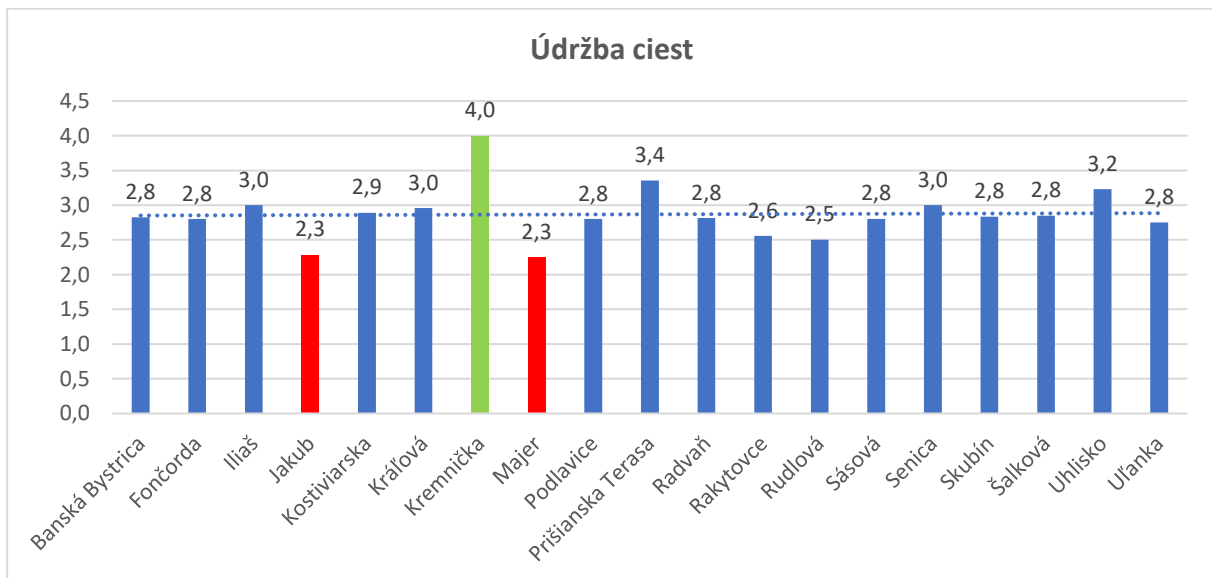
V tretej otázke má väčšina mestských častí podpriemerné hodnotenie. Len mestská časť Majer, Senica, Skubín dosiahla hodnotu viac ako 2,5. V podotázke „V ktorých lokalitách by ste privítali vybudovanie nových cyklotrás?“ sa väčšina dopytovaných vyjadrila, že nové cyklotrasy by bolo vhodné vybudovať naprieč celou Banskou Bystricou a v podotázke „V ktorých lokalitách by ste privítali vybudovanie cyklostojanov a strážených parkovísk pre bicykle?“ bolo najčastejšou odpoveďou centrum mesta, pri nemocnici a nákupných strediskách.

### 3. Ako ste spokojní s dopravnou infraštruktúrou pre automobilovú dopravu?



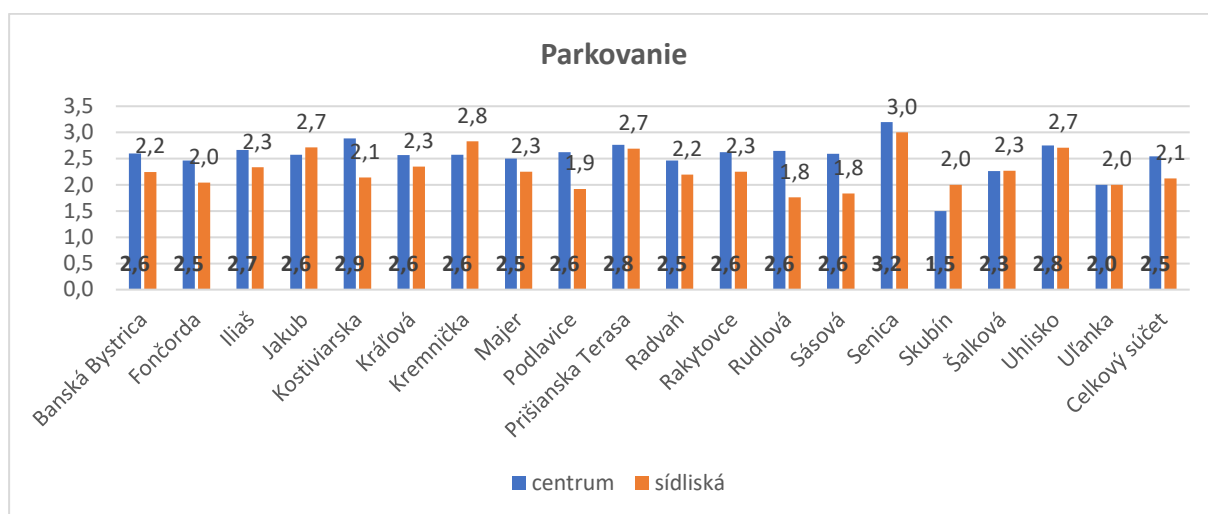
V štvrtej otázke sme u dopytovaných zisťovali ako sú spokojní s dopravnou infraštruktúrou pre automobilovú dopravu. Najlepšie hodnotenie dosiahla mestská časť Majer, naopak najhoršie hodnotenie bolo zistené v mestskej časti Skubín. Najčastejšie sa obyvatelia danej mestskej časti vyjadrovali, že im chýba prepojenie Tajovského – Medený Hámor.

### 4. Ako ste spokojní s údržbou ciest?



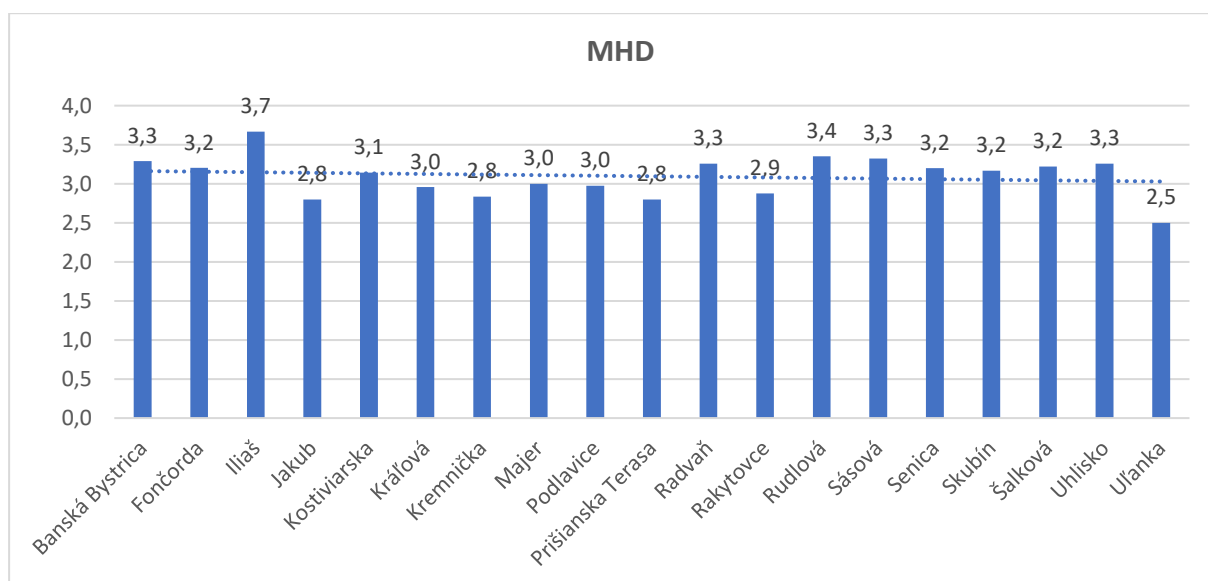
V otázke vyjadrenia spokojnosti s údržbou ciest mala najlepšie hodnotenie mestská časť Kremnička a najhoršie hodnotenie bolo zistené v mestských častiach Jakub a Majer. Dopytovatelia sa vyjadrili že by bolo vhodné zrekonštruovať veľkú časť ciest z dôvodu zlého stavu – výtlky, diery, zvlnená vozovka.

## 5. Ako ste spokojní s riešením parkovania v centre mesta a v obytných oblastiach?



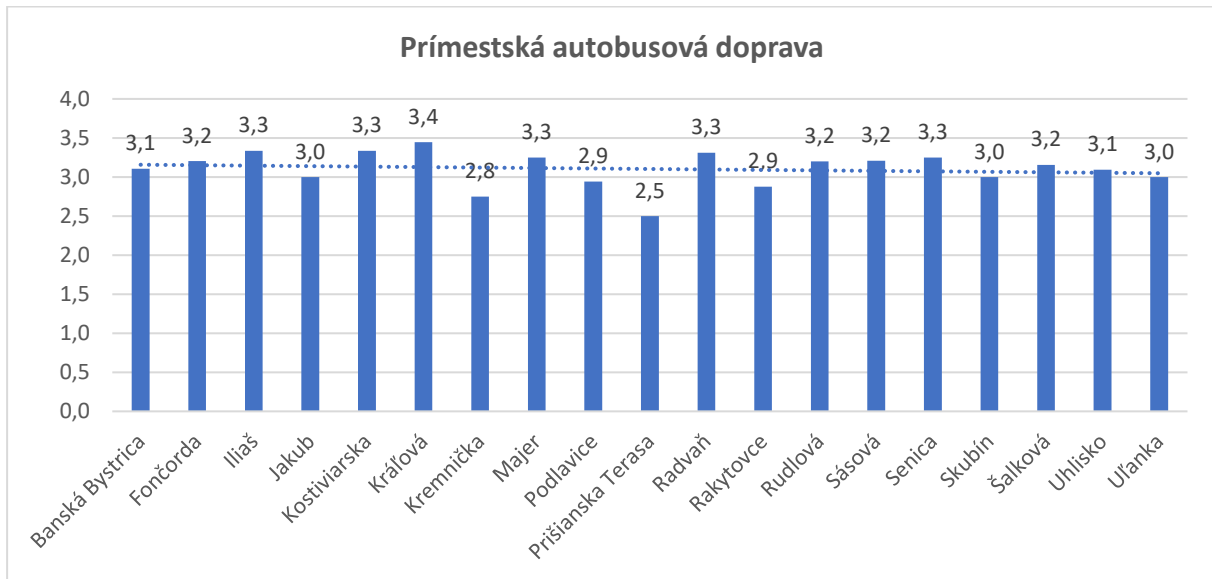
Šiesta otázka bola rozdelená na spokojnosť dopytovaných v centre Banskej Bystrice a na jednotlivých sídliskách, resp. v jednotlivých mestských častiach. Hodnotenie parkovania v centre bolo pozitívnejšie. V mestských častiach dopytovaným chýbajú parkovacie miesta, vymedzenie parkovacích čiar, vybudovanie parkovacích domov.

## 6. Ako ste spokojní s MHD v Banskej Bystrici?



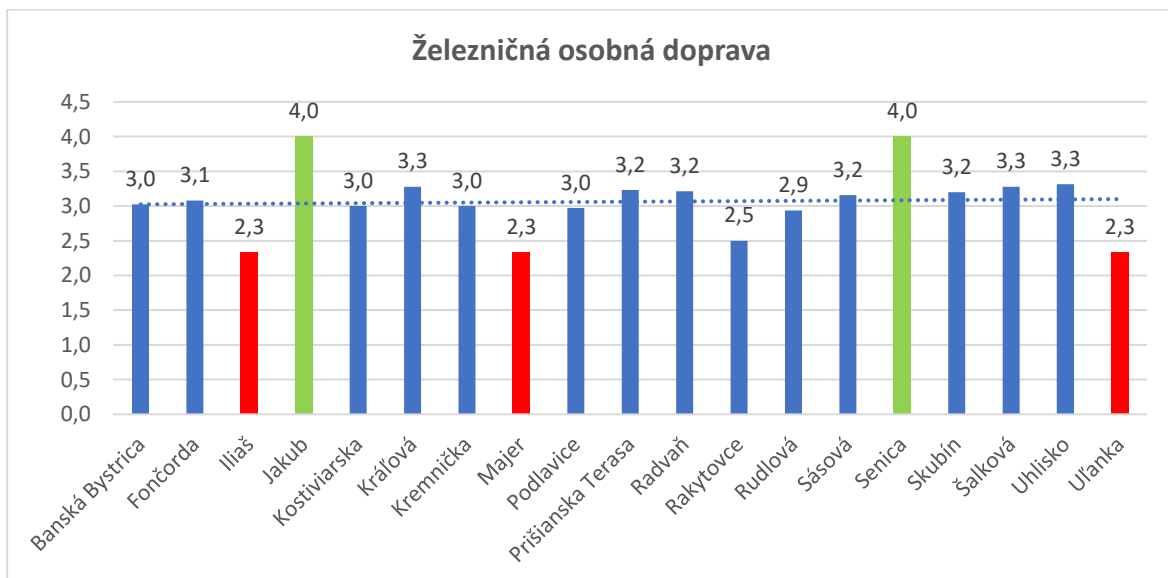
V siedmej otázke vyjadrovali dopytovatí spokojnosť s MHD v Banskej Bystrici. Väčšina mestských častí vyjadrila nadpriemerné hodnotenie. V podotázke či je počet spojov dostatočný, sa väčšina vyjadrila kladne, niektoré zástavky by podľa dopytovaných bolo vhodné zmodernizovať a zlepšiť nadväznosť spojov pri prestupovaní.

## 7. Ako ste spokojní s prímestskou autobusovou dopravou?



Predposledná otázka dotazníkového prieskumu riešila spokojnosť s prímestskou autobusovou dopravou. Aj pri tejto otázke väčšina mestských častí vyjadrila nadpriemerné hodnotenie. Niektorí dopytovaní by zvýšili počet spojov a zriadili priame linky, bez prestupu, do niektorých prímestských častí.

## 8. Ako ste spokojní s železničnou osobnou dopravou?



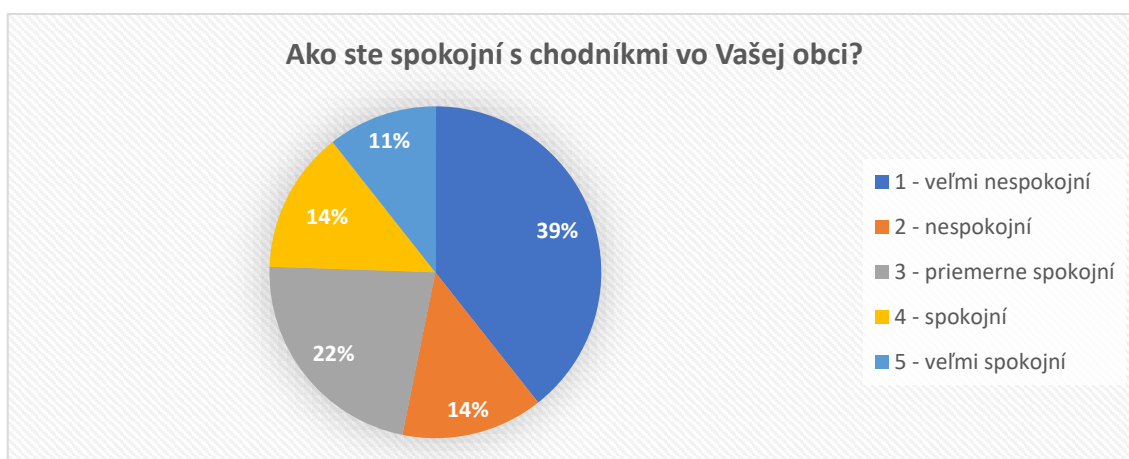
Posledná otázka zisťovala spokojnosť dopytovaných so železničnou osobnou dopravou. Najlepšie hodnotenie uviedli dopytovaní z mestských častí Jakub a Senica, naopak najhoršie hodnotenie z mestských častí Iliáš, Majer a Uľanka. Dopytovaní by uvítali lepšie prepojenie Banskej Bystrice s inými mestami, ako napríklad Žilina, Praha, Bratislava či Banská Štiavnica.

V doplňujúcej otázke: „Privítali by ste jednotnú tarifu pre MHD, autobusovú a železničnú dopravu s možnosťou použitia iba jedného cestovného lístka pre všetky druhy dopravy, tzv. integrovaný dopravný systém?“ - takmer 57 % dopytovaných vyjadrilo možnosť Áno.

A druhá doplňujúca otázka: „Kde by ste privítali parkoviská typu Park and Ride? (to sú záchytné parkoviská, kde je možnosť prísť automobilom a ďalej pokračovať MHD, autobusom alebo vlakom) ponúkla širokú škálu možností, ale najčastejšou odpoveďou bola autobusová a železničná stanica.

### 3.1.2. Hodnotenie dopravy v obciach pri Banskej Bystrici

V prvej otázke dotazníkového prieskumu „Ako ste spokojní s chodníkmi vo vašej obci?“ sa najviac dopytovaných, až 39 %, vyjadrilo, že sú veľmi nespokojní, naopak najmenej dopytovaných, 11 %, sa vyjadrilo že sú veľmi spokojní. Spomedzi dopytovaných s odpoveďou veľmi spokojní bolo najviac z obce Selce a naopak s odpoveďou veľmi nespokojní z obce Malachov.

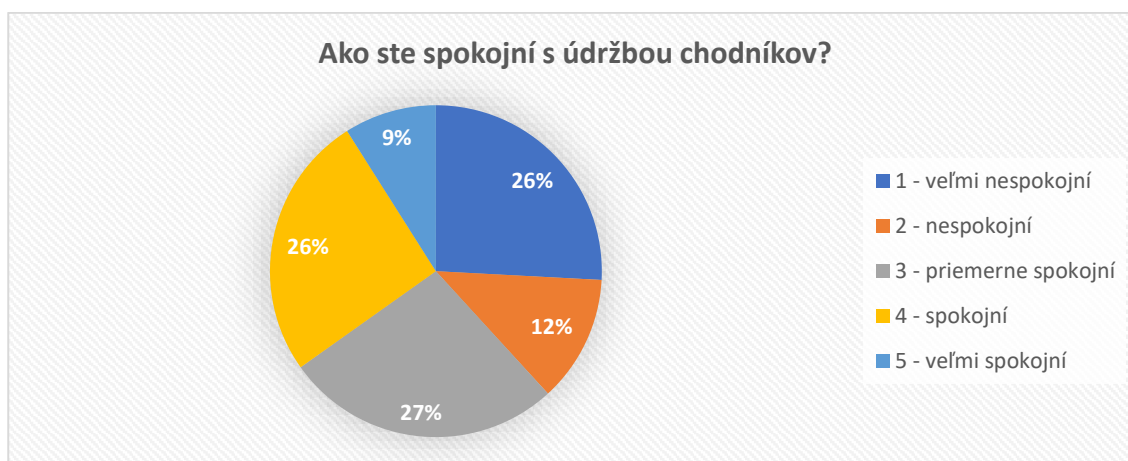


V podotázke „Ktoré lokality chodníkov by bolo vhodné zrekonštruovať resp. vybudovať?“ sa jednotlivé obce vyjadrili nasledovne:

Obec	Najčastejšie odpovede
<b>Badín</b>	zrekonštruovanie Laurinskej ulice a ulicu Ludvika Svobodu
<b>Dolný Harmanec</b>	
<b>Harmanec</b>	vybudovanie chodníka do Nového Harmanca
<b>Horné Pršany</b>	zrekonštruovanie a dobudovanie Pršianskej terasy
<b>Hronsek</b>	popri hlavnej ceste a ulicu Záhumnie
<b>Kordíky</b>	
<b>Králiky</b>	BB – Tajov – Králiky
<b>Kynceľová</b>	zrekonštruovanie chodníka od zástavky Rázcestie Kynceľová do obce, a vybudovanie chodníka popri hlavnej ceste
<b>Malachov</b>	v obci nie sú žiadne chodníky, najviac by uvítali dobudovanie chodníka popri hlavnej ceste.

<b>Nemce</b>	že v celej obci chýbajú chodníky, najviac by uvítali vybudovanie chodníka po celej dĺžke Nemčianskej cesty a pri škôlke
<b>Riečka</b>	vybudovanie chodníka pri hlavnej ceste
<b>Selce</b>	nový chodník v rekreačnej časti Čachovo.
<b>Slovenská Ľupča</b>	rekonštrukcia ulice 1. mája, Záhradná a námestie SNP
<b>Špania dolina</b>	
<b>Tajov</b>	dobudovanie chodníkov v celej obci
<b>Vlkanová</b>	rekonštrukcia a dobudovanie úseku od Továrenskej ulice po železničnú stanicu.

V druhej otázke dopytovaní hodnotili údržbu chodníkov. Najviac dopytovaných, 27 %, uviedlo že sú priemerne spokojní. Veľmi spokojní a nespokojní majú rovnakú %-nu hodnotu, t.j. 26 % a iba 8 % dopytovaných uviedlo, že sú veľmi spokojní. Aj pri tejto otázke bolo najviac veľmi spokojných dopytovaných z obce Selce a najviac veľmi nespokojných z obce Malachov.



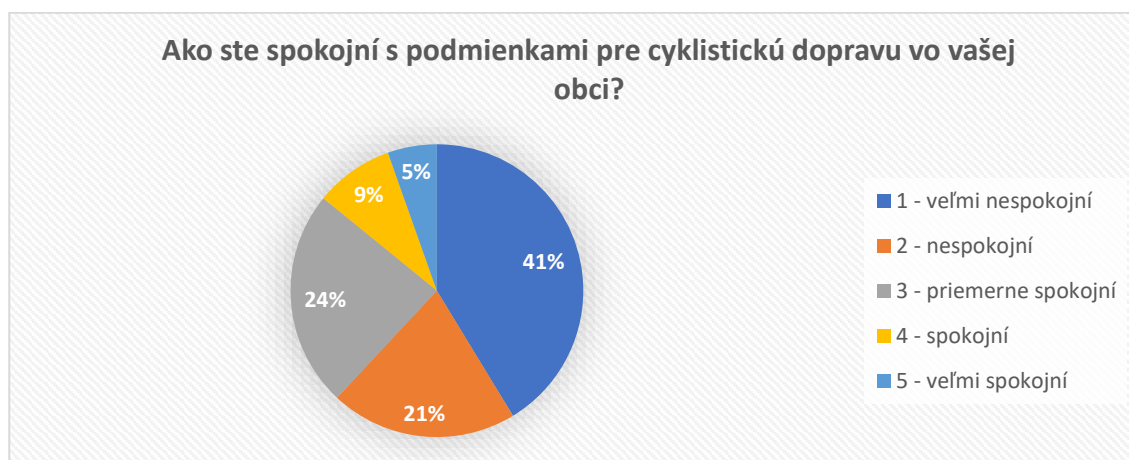
V rámci druhej otázky sa dopytovaní vyjadrovali ešte k štyrom podotázkam: „Uved'te konkrétne lokality na zlepšenie bezbariérovosti“, „Kde by ste navrhovali zriadiť nové alebo upraviť existujúce priechody pre chodcov?“, Kde by ste privítali zriadenie upokojených zón, obytných zón, zón 30 ?“ a Existujú križovatky alebo iné miesta, ktoré považujete za nebezpečné z pohľadu chodcov?“. Najčastejšie odpovede v jednotlivých obciach boli nasledovne.

Obec	Najčastejšie odpovede
<b>Badín</b>	Zriadenie priechodu pre chodcov pri všetkých zástavkách autobusu, urobiť bezpečnejšiu križovatku pred ZŠ Badín
<b>Dolný Harmanec</b>	Vybudovať bezbariérové prechody pre chodcov, znížiť výšku obrubníkov
<b>Harmanec</b>	Nový prechod pre chodcov oproti obchodu Očko
<b>Horné Pršany</b>	Pršianska terasa – zriadenie zóny 30
<b>Hronsek</b>	Hronsecká cesta – zlepšiť bezbariérovosť, zvýšiť počet prechodov pre chodcov
<b>Kordíky</b>	Cesta Podvalice – Tajov – bezpečnejšie križovatky, zlepšenie bezbariérovosti
<b>Králiky</b>	Zlepšenie bezbariérovosti – Kiar pod Králikmi, Zóna 30- Králiky v zákrute pri Penzióne Veterník



<b>Kynceľová</b>	Bezbariérovosť a Zóna 30 – celá obec, bezpečnejšia križovatka pri obecnom úrade
<b>Malachov</b>	Bezbariérovosť – celá obec, Zóna 30 – pred školou a škôlkou, bezpečnejšia križovatka pri obecnom úrade
<b>Nemce</b>	Prechody pre chodcov pri každej autobusovej zástavke, zníženie max rýchlosti na konci obce smerom na očku autobusov
<b>Riečka</b>	Prechody pre chodcov pri hlavnej ceste, bezpečnejšia križovatka na moste pri záhradkárskej osade
<b>Selce</b>	Bezbariérový vstup na chodníky pri prechode pre chodcov, zvýšiť počet prechodov pre chodcov pri škole, kostole, obecnom úrade, zóna 30 v starej časti obce,
<b>Slovenská Lupča</b>	Bezbariérovosť pri kultúrnom stredisku, nový prechod pre chodcov na námestí, bezpečnejšia križovatka na Ulici 1. mája.
<b>Špania dolina</b>	
<b>Tajov</b>	Bezbariérovosť – centrum Tajova, prechod pre chodcov – zástavky na dolnom a hornom konci, zóna 30 – centrum Tajova, bezpečnejšia križovatka na Striebornom námestí
<b>Vlkanová</b>	Svetelná signalizácia na prechode pre chodcov pri školách, bezpečnejšia križovatka pri železničnom priecestí

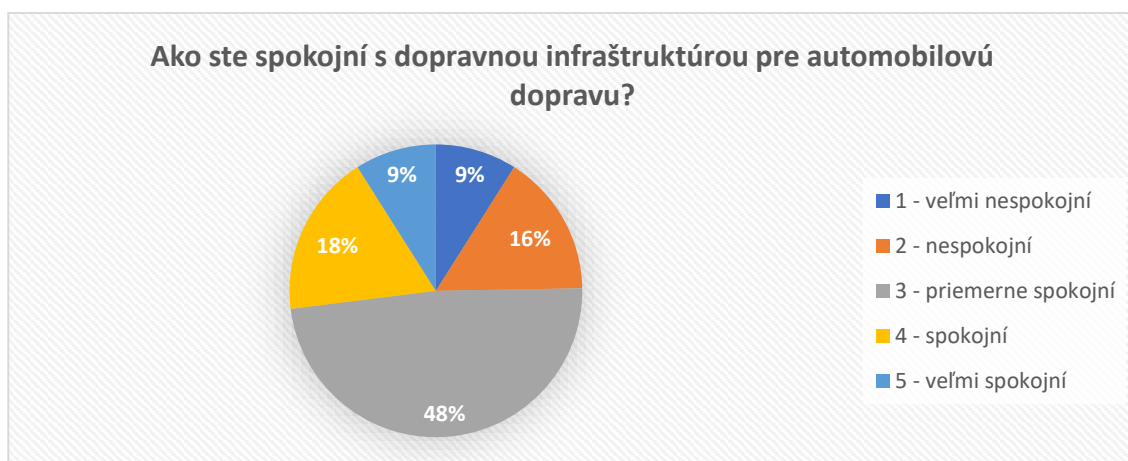
V tretej otázke nás zaujímalo, ako sú dopytovaní obyvatelia daných obcí spokojní s podmienkami pre cyklistickú dopravu. Najväčší % podiel, resp. 41 % mala odpoveď veľmi nespokojní. Najväčší podiel respondentov s odpoveďou veľmi nespokojní bolo opäť z obce Malachov.



Podotázky tejto časti dotazníkového prieskumu, t.j. „V ktorých lokalitách by ste privítali vybudovanie nových cyklotrás?“, „V ktorých lokalitách by ste privítali zlepšenie podmienok pre cyklistov, napr. znížením maximálnej povolenej rýchlosti, úpravy organizácie dopravy, povolenie jazdy cyklistom v protismere a pod.?“, „V ktorých lokalitách by ste privítali vybudovanie cyklostojanov a strážených parkovísk pre bicykle?“ a „V ktorých lokalitách by ste privítali možnosť nabíjania elektrobicyklov?“ mali tieto najčastejšie odpovede v jednotlivých obciach.

Obec	Najčastejšie odpovede
<b>Badín</b>	Vybudovanie cyklotrasy Badín – Sielnica, cyklostojany a nabíjanie elektrobicyklov pri ZŠ Badín, obecnom úrade a futbalovom ihrisku.
<b>Dolný Harmanec</b>	Vybudovanie cyklotrasy medzi Harmancom a Dolným Harmancom
<b>Harmanec</b>	
<b>Horné Pršany</b>	Cyklotrasy v Horných Pršanoch, na Pršianskej terase, popri Hrone
<b>Hronsek</b>	Cyklotrasa Hronsek – Veľká Lúka, cyklostojan pri potravinách.
<b>Kordíky</b>	Cyklostojan a nabíjanie elektrobicyklov pred obecným úradom
<b>Králiky</b>	Cyklotrasa cez celú obec, cyklostojan a nabíjanie elektromobilov na parkovisku pod Králikmi, na Chate pod Klárikami, Ski Králiky
<b>Kynceľová</b>	Cyklotrasa – prepojenie s BB, cyklostojan pri obchode
<b>Malachov</b>	Cyklotrasy – popri hlavnej ceste v obci, cyklostojany pri ZŠ, obchode,
<b>Nemce</b>	Prepojenie BB s Nemcami, cyklostojany a nabíjačky na elektromobily pri OU, obchode,
<b>Riečka</b>	Cykloprepojenie na Riečka Nevolné, cyklostojany a nabíjačky v centre obce
<b>Selce</b>	Cykloprepojenie s časťou Selce- Čachovo, cyklostojany a nabíjačky v centre obce
<b>Slovenská Lupča</b>	Cyklotrasa okolo Hronu, cyklostojany a nabíjačky Za nožiarňou, Námestie, ulica 1.maja
<b>Špania dolina</b>	cyklostojany a nabíjačky v centre obce
<b>Tajov</b>	Cyklotrasy - od Podlavíc až do Tajova, Tajov – centrum BB, cyklostojany a nabíjačky v centre obce
<b>Vlkanová</b>	Cyklotrasy Vlkanová – BB, cyklostojany a nabíjačky pri železničnej stanici Vlkanová

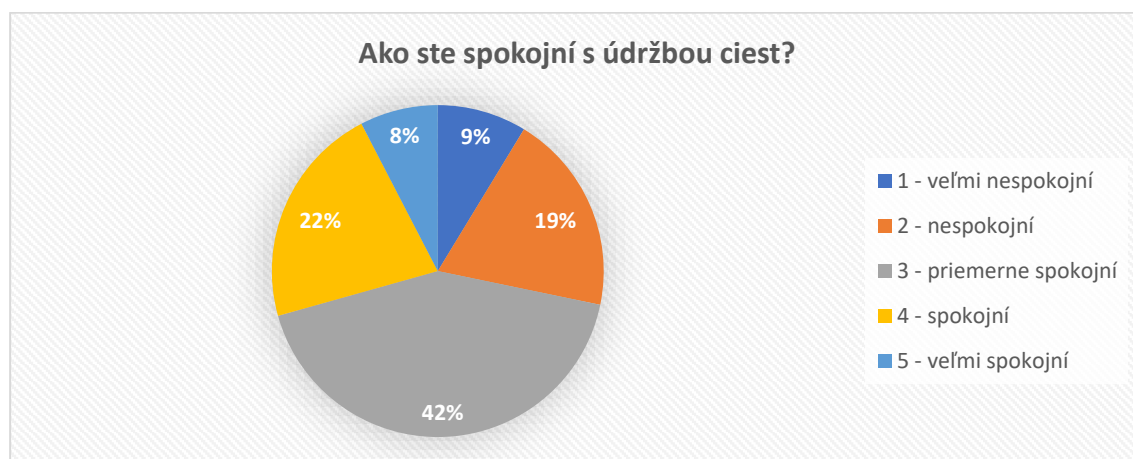
V štvrtej otázke sa dopytovatí vyjadrovali k automobilovej dopravnej infraštruktúre. Najväčší % podiel, 48 % bolo s odpoveďou priemerne spokojní. Veľmi spokojných ako aj veľmi nespokojných bolo 9 % dopytovaných .



V rámci 4. otázky bola jedna podotázka: „Sú lokality, kde by ste privítali vybudovanie nových úsekov ciest?“, najčastejšie odpovede jednotlivých obcí boli:

Obec	Najčastejšie odpovede
Badín	Oprava cesty na Suchý vrch
Dolný Harmanec	
Harmanec	
Horné Pršany	Pršianská terasa
Hronsek	Hronsek – Veľká Lúka
Kordíky	
Králiky	Prepojenie Kralík a Suchého Vrchu resp. Malachova
Kynceľová	Obchvat obce Kynceľová
Malachov	Bučinová ulica
Nemce	rozšírenie prepoja Nemce – Kynceľová, Rozšírenie Lúčnej ulice.
Riečka	Riečka -Nevolné
Selce	Nova výstavba Poľná, Čachovo, aj cesta na Fugerov dvor
Slovenská Lupča	Záhradná ulica
Špania dolina	
Tajov	Cesta do kopaníc, cesta na hotel Lesák a cesty v okolí hotela Lesák. Obchvat Tajovského domu
Vlkanová	Smer na Roosevelt nemocnicu

V piatej otázke sme zisťovali spokojnosť s údržbou ciest. 42 % dopytovaných bolo priemerne spokojných s údržbou, druhý najväčší %-ný podiel mala odpoveď Spokojní a najmenšie %-ne zastúpenie mala odpoveď Veľmi spokojní.



Podotázky tejto časti dotazníkového prieskumu zneli „Ktoré súčasné križovatky sú podľa vás riešené zle a potrebovali by upraviť?“ a „Ktoré cesty by bolo vhodné zrekonštruovať z pohľadu zlého stavu povrchu vozovky (výtlky, praskliny a pod.)?“

<b>Obec</b>	<b>Najčastejšie odpovede</b>
<b>Badín</b>	Úprava križovatky z Badína smerom na Vlkanovú a rekonštrukcia v ciest Badín, Ľudvíka Svobodu, Hliny a Sladkovičová
<b>Dolný Harmanec</b>	Úprava križovatky pri Uľanke, odbočenie a pripojenie Šturec
<b>Harmanec</b>	
<b>Horné Pršany</b>	Rekonštrukcia miestnych komunikácii obce
<b>Hronsek</b>	Úprava križovatky pred obchodom, rekonštrukcia ciest v obci pred obchodom, Vlkanová – Hronsek – Veľká lúka
<b>Kordíky</b>	
<b>Králiky</b>	Oprava cesty z Kralík do Tajova popri Hoteli Lesák. Králiky - cesta od Penziónu Králiky ku Koňom. Králiky - cesta od konečnej autobusu do Pomerov.
<b>Kynceľová</b>	nerespektovanie výjazdu z bočnej cesty z Kynceľovej a aj Senice, rekonštrukcia cesty na Mičinú
<b>Malachov</b>	Križovatka na Poľnej ul. pri dome č. 55, odbočka doľava v Smere na Malachov - je tam potrebné zrkadlo (nevidno autá idúce od Fončordy). Rekonštrukcia ciest na uliciach Poľná, Malachovská, Bučinová
<b>Nemce</b>	Zbytočné stopky na väčšine križovatiek, nemajú opodstatnenie. Rekonštrukcia Nemčianskej cesty.
<b>Riečka</b>	
<b>Selce</b>	Rekonštrukcia ciest – Čachovo, na Fugerov dvor, Vyšovec
<b>Slovenská Ľupča</b>	Rekonštrukcia cesty cez celú obec, ulica 1. mája
<b>Špania dolina</b>	
<b>Tajov</b>	Križovatka pri pamätnom dome JGT, výjazd a vjazd do "huty" pri cintoríne, križovatka - výjazd a vjazd na dolnom konci, rázcestie Kordícka - Králická , nutnosť prechodu pre chodcov, výstražné a bezpečnostné signalizácie na vozovke. Rekonštrukcia ciest – Hlavná cesta smer mesto, cesta pri Tajovskej kope, od ihriska až po Penzión Lesák
<b>Vlkanová</b>	Upraviť prejazd od Továrenskej po Železničnú stanicu a križovatku pod Badinom. Rekonštrukcia ciest - Od Mosta do Vlkanovej po Hronsek, od Továrenskej ulici až po Železničnú stanicu, cesta k nemocnici.

V nasledujúcej otázke sa dopytovatí vyjadrovali k parkovaniu v ich obci. Aj pri tejto otázke bolo najviac dopytovaných priemerne spokojných, ale zvýšil sa %-ny podiel veľmi spokojných obyvateľov. Aj pri tejto otázke bolo najviac nespokojných dopytovaných z obce Malachov. Najviac obyvateľom prekáža parkovanie na úzkych uliciach či chodníkoch.

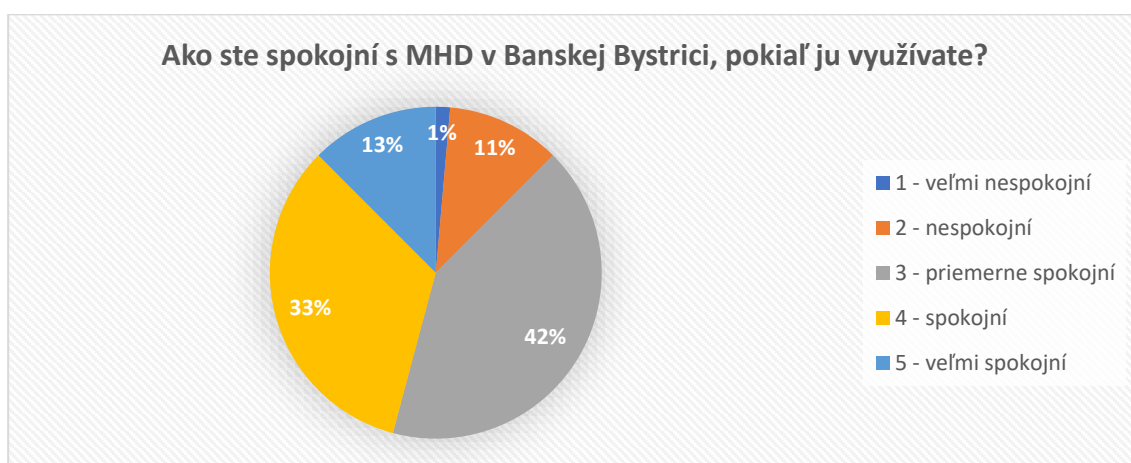


V rámci otázky so spokojnosťou s parkovaním v obci, dopytovatí vyjadrovali pripomienky v parkovaní.

Obec	Najčastejšie odpovede
<b>Badín</b>	Parkovanie na chodníkoch.
<b>Dolný Harmanec</b>	
<b>Harmanec</b>	
<b>Horné Pršany</b>	parkovanie vozidiel na miestnej komunikácii, úzka priechodnosť, Domácnosti nevyužívajú parkovanie pri RD ale obecnú komunikáciu.
<b>Hronsek</b>	Najmä okolo bytovky pri obchode je veľký nedostatok parkovacích plôch, autá parkujú na tráve, alebo pred pohostinstvom. Počas dňa je tu ťažko prejsť aj pešo, lebo na obedy do pohostinstva dochádza pomerne veľa zamestnancov okolitých firiem. Vybudovať parkovisko na Hronseckej pri kaštieli.
<b>Kordíky</b>	Vytvoriť parkovisko pri vstupe na bežkárске trate/resp. odchytné parkovisko v centre obci aby ľuďom neparkovali auta pred domami. (V zime je vysoký záujem o bežkovanie na Kordíckej zväžnici.
<b>Králiky</b>	
<b>Kynceľová</b>	Parkuje sa pred záhradkami, bez chodníkov chodci musia obchádzať zaparkované vozidlá do jazdných pruhov, nie sú zriadené parkoviská v obci, autá parkujú pred rodinnými domami bez vytvorenia podmienok na parkovanie; autá parkujú priamo v jazdných pruhoch a tvoria prekážku. Nie sú miesta pre návštevníkov obce.
<b>Malachov</b>	Žiadna organizácia, auta parkujú na cestách a je to veľmi nebezpečné. Zákaz parkovania áut na hlavnej ulici, ľudia majú dvory, nech si vyčlenia priestor na parkovanie všetkých áut v domácnosti, obmedzuje a spomaľuje to dopravu, častokrát nebezpečné. Miestna komunikácia ma slúžiť na prepravu, nie parkovanie áut.
<b>Nemce</b>	V obci by mali byť značky Zákaz státi na Nemčianskej ceste, zaparkované autá neustále brania plynulému prechodu áut a autobusu.

<b>Riečka</b>	
<b>Selce</b>	Veľa ľudí parkuje pred svojimi domami na cestách a chodníkoch , čím spôsobujú prekážky na cestách a znižujú prejazdový profil.
<b>Slovenská Ľupča</b>	Málo parkovacích miest.
<b>Špania dolina</b>	
<b>Tajov</b>	Spoplatniť parkovanie pri pošte.
<b>Vlkanová</b>	Zväčšiť počet parkovacích miest pri bytovkách.

Približne 77% dopytovaných využíva MHD v Banskej Bystrici. Z nich sa 42 % vyjadrilo, že sú priemerne spokojní s MHD a 33% dopytovaných je spokojných. 19 % zastúpenie majú dopytovatelia s odpoveďou veľmi nespokojní.

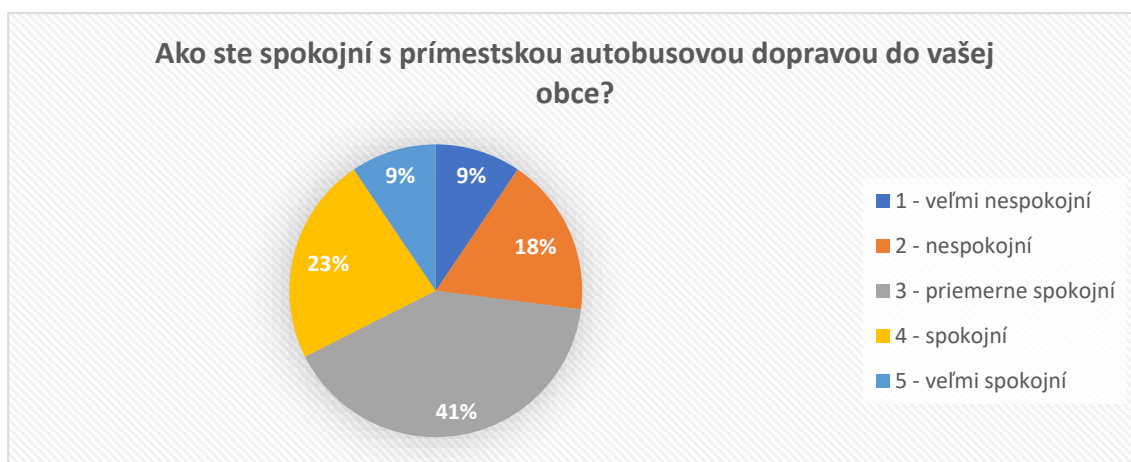


Podotázky 7. otázky zneli: „Je počet spojov dostatočný, ak nie, uveďte konkrétne linky, kde by ste chceli viac spojov“, „Uveďte lokality, kde by ste privítali zriadenie nových zastávok MHD.“, „Ktoré zastávky, ktoré by bolo vhodné modernizovať ? (napr. zriadiť prístrešok, lavičky, smetné koše a pod.)“ a „Môžete uviesť ďalšie pripomienky k MHD v Banskej Bystrici.“

<b>Obec</b>	<b>Najčastejšie odpovede</b>
<b>Badín</b>	Nová zástavka na Suchom vrhu, modernizácia zastávok - Rakytovce ihrisko - prístrešok alebo aspoň lavica keď už prídu všetky staršie ročníky na zastávku, nemajú si ani kde položiť tašku, Pod Badínom na Zvolenskej . Doplniť spoj Badín – Vlkanová.
<b>Dolný Harmanec</b>	
<b>Harmanec</b>	Jednoznačne by som posilnil spoje v obci Harmanec, v spoji 11:30 a 14:30, je 3 hodinový rozdiel a deti okolo 13tej väčšinou končia v školách, čiže nemáme po tieto menšie deti ako chodiť do mesta , konkrétne do Banskej Bystrice. Lepšia nadväznosť MHD a prímestských spojov.
<b>Horné Pršany</b>	Viac spojov na Pršianskú terasu, najmä cez víkend. Nové zastávky v lokalitách IBV (Suchý vrch, Slnečné stráne)
<b>Hronsek</b>	Zmodernizovať zastávky ZVT smer mesto.
<b>Kordíky</b>	
<b>Králiky</b>	Zmodernizovať zastávku Tajovského školy.

<b>Kynceľová</b>	Zriadenie novej zastávky Kynceľová pod cintorínom, Suchý vrch, Slnčné stráne, zrekonštruovať zastávky rázcestie Kynceľová, Námestie slobody
<b>Malachov</b>	Doplniť ranné spoje Malachov – BB. Posunúť zastávku vyššie na koniec dediny.
<b>Nemce</b>	Posilniť spoje v doobedných hodinách BB- Nemce. Zmodernizovať zastávky - Rázcestie Kynceľová, Mýto, Námestie slobody.
<b>Riečka</b>	
<b>Selce</b>	Posilniť spoje číslo 33 a 41. Modernizácia zastávky Námestie slobody. Vysoké cestovné.
<b>Slovenská Ľupča</b>	Vytvorenie novej zastávky na Radvani. Modernizácia zastávky ZVT, na Partizánskej smer Brezno.
<b>Špania dolina</b>	
<b>Tajov</b>	Posilniť spoje Tajov – BB. Doplniť zastávku na Huštáku, zmodernizovať všetky tri zastávky v Tajove.
<b>Vlkanová</b>	Posilniť spoje Vlkanová – BB, najmä vo večerných hodinách. Modernizácia zastávky na Hronsek pri priemyselnom praku.

Predposledná otázka dotazníkového prieskumu hodnotila prímestskú autobusovú dopravu, ktorú využíva taktiež 77 % dopytovaných. Z nich najväčší podiel uviedlo odpoveď priemerne spokojní, a zhodne 9 % dopytovaných uviedlo odpoveď veľmi spokojní, resp. veľmi nespokojní. Tí, čo boli veľmi nespokojní, uvádzali, že im chýbajú spoje do obce, resp. že prímestská doprava nie je zosúladená s MHD v Banskej Bystrici.



Predposledná otázka bola doplnená na nasledujúce podotázky: „Na ktorých linkách by ste privítali väčší počet spojov?“, „V ktorých lokalitách, by ste privítali zriadenie nových zastávok?“ a „Môžete uviesť ďalšie pripomienky k prímestskej autobusovej doprave.“

<b>Obec</b>	<b>Najčastejšie odpovede</b>
<b>Badín</b>	Väčší počet spojov - Horné Pršany, Vlkanová, Badín, Badín - Zvolen
<b>Dolný Harmanec</b>	Predĺžiť všetky spoje do Dolného Harmanca, niektoré končia v Harmanci, medzi obcami nie je chodník, nebezpečné pre chodcov.
<b>Harmanec</b>	Posilniť spoje do BB, veľké časové okno od 9:30 do 14:15 je časové okno, počas ktorého ide len jeden spoj.
<b>Horné Pršany</b>	Posilniť spoje do obce. Lepšia prepojenosť prímestskej dopravy s MHD, jeden cestovný lístok. nasadzovať menšie autobusy do menších obci, resp. s menšou frekvenciou.
<b>Hronsek</b>	Posilniť spoje. Zriadiť priame spoje do Hronseku.
<b>Kordíky</b>	V poobedňajších hodinách 14:00 priamy spoj na Kordíky bez zastávok v Riečke a na Králikoch.
<b>Králiky</b>	Posilniť spoje BB - Králiky, Vytvoriť prístrešok, lavičku a kôš na zastávke Králiky Rovne.
<b>Kynceľová</b>	Väčší počet spojov Nemce – Malachov, Mence – Kynceľová. Vybudovať zástavku oproti obecnému úradu Kynceľová na voľnom priestranstve, ktoré patrí obci, v súčasnosti stojí autobus pred rodinným domom a cestujúci vystupujú do predzáhradky domu.
<b>Malachov</b>	Posilniť spoje Malachov – BB, najmä vo večerných hodinách. Určite pridať zástavku v Malachove, vyššie ako je aktuálna konečná zástavka. Radi by sme využili bus na cesty deti do školy, do práce.. Bohužiaľ pri absencii chodníkov, v niektorých častiach aj osvetlenia, zástávke ďaleko je to nepraktické, pre deti nebezpečné a len dôjsť na/zo zástávky zaberie kopu času.
<b>Nemce</b>	Posilniť spoje Nemce – BB, najmä cez víkend.
<b>Riečka</b>	
<b>Selce</b>	Posilniť linku 601460 Selce Baláže. Vytvorenie nových spojov 8:45a a 10:30a smer Baláže ( víkendy a sviatky) pripomienky k linke 601460: medzi 8:00 - 11:00 vloženie spoja v smere do mesta spoje 6:55c, 8:00x, 8:15c predĺžiť až do zástavky BB, Rooseveltova nemocnica (študenti a pacienti do nemocnice), vytvoriť nový spoj medzi 10:00 - 12:00 zo zástavky BB, Rooseveltova nemocnica smer Baláže (pacienti z nemocnice a študenti ) spoje 14:30x, 14:40, 15:20x začínať už v stanici BB, Rooseltova nemocnica smer Baláže ( samozrejme o 10-15 minút skorej aby bol dodržaný terajší odchod z AS o 14:30 atď. (študenti a pracujúci v okolí nemocnice), vytvorenie nového spoja 15:20c smer Selce vytvorenie nových spojov 8:45a a 10:30a smer Baláže ( víkendy a sviatky)
<b>Slovenská Ľupča</b>	Posilniť spoje Bystrica, Brezno, Slovenská Ľupča, aj vo večerných hodinách po 20. vytvorenie zástavky Zámotie časť Nemecká.
<b>Špania dolina</b>	Posilnenie spojov BB – Špania Dolina
<b>Tajov</b>	Posilnenie spojov Tajov, Kordíky, Badín, Rakytovce, Vlkanová, Hronsek, Horná a Dolná Mičiná, Hrochoť, Poníky. Prímestská autobusová doprava má zlú nadväznosť na vlaky.
<b>Vlkanová</b>	Doplniť spojenie Vlkanová – BB, najmä vo večerných hodinách. Doplniť spojenie do Hronseku.



Posledná otázka dotazníkového prieskumu bola zameraná na železničnú dopravu. Len 51 % dopytovaných uviedlo, že železničnú dopravu využíva. Z nich je 35 % priemerne spokojných a 33 % spokojných so železničnou dopravou. Veľmi nespokojných bolo 8 % dopytovaných, ktorým najviac prekážali chýbajúce spoje a meškanie spojov.



Posledná otázka bola doplnená o dve podotázky, „Privítali by ste viac železničných spojov, ak áno, pre ktoré smery?“ a „Môžete uviesť ďalšie pripomienky k železničnej osobnej doprave.“

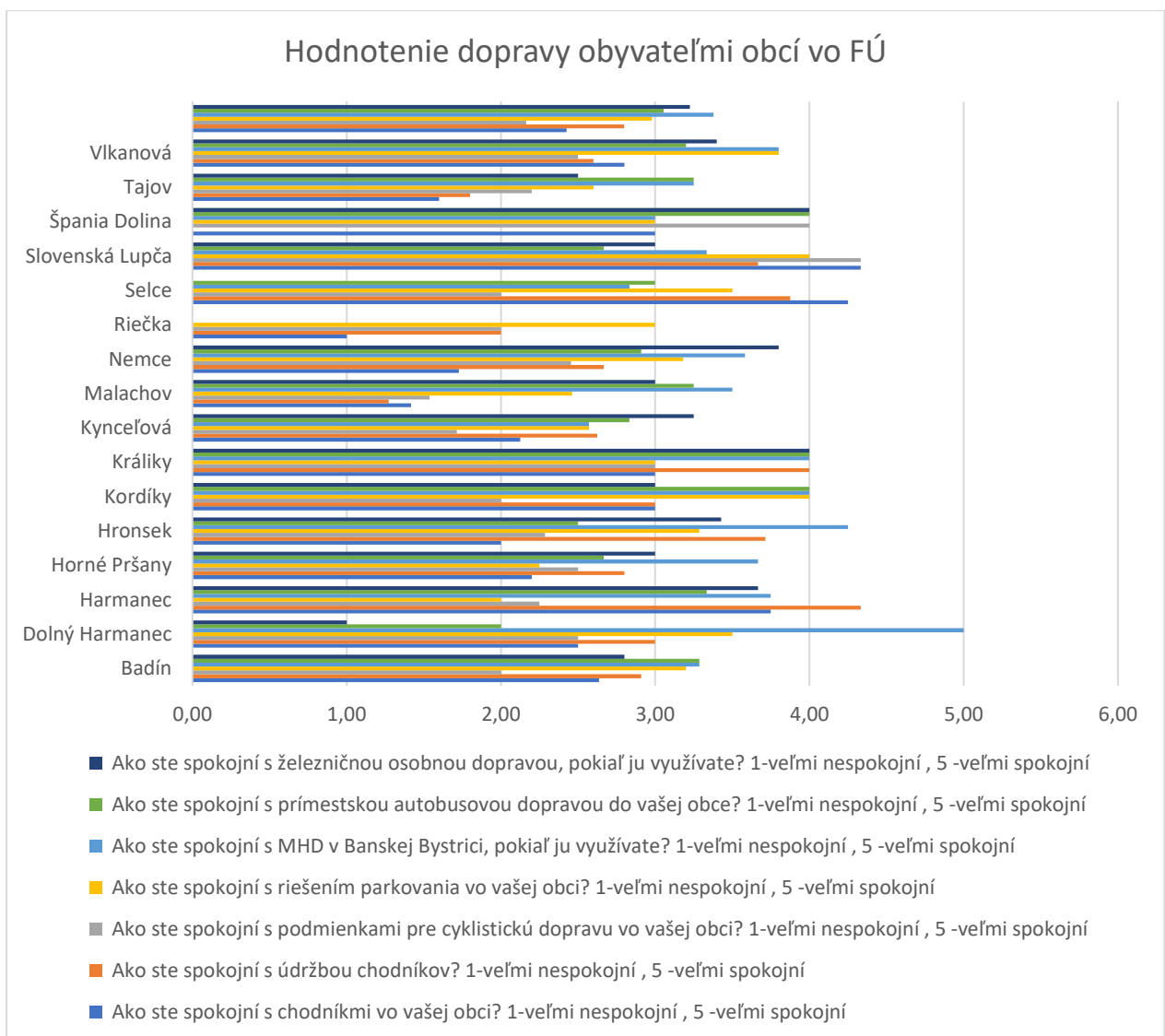
Obec	Najčastejšie odpovede
Badín	Neustále meškanie spojov BB - ZV
Dolný Harmanec	Obnovenie zrušenej vlakovej zastávky v Dolnom Harmanci.
Harmanec	
Horné Pršany	Viac spojov BB – ZV, BB – BR, BB - Žilina
Hronsek	Viac spojov BB – ZV, obmedziť vynechávanie a meškanie spojov.
Kordíky	Redukovať meškanie spojov.
Králiky	
Kynceľová	Vytvorenie spoju BB – Budapešť.
Malachov	Vytvorenie integrovanej dopravy.
Nemce	Vytvorenie priamej linky Brezno – Zvolen. Vagóny sú staré a špinavé, bez klimatizácie a fungujúcich elektrických zástrčkách, nehovoriac o wifi, všetko spomenuté je dnes už štandard a nie vymoženosť.
Riečka	Priamy spoj BB – Praha
Selce	Obmedziť meškanie vlakov, zvýšiť rýchlosť vlakov.
Slovenská Lupča	Obmedziť meškanie vlakov.
Špania dolina	Viac vlakových spojení do zahraničia.
Tajov	Viac vlakových spojení do Bratislavy. Zlá nadväznosť spojov z Tajova.
Vlkanová	Po 19.00 chýba spoj z Banskej Bystrice do Vlkanovej, ráno o 9.00 chýba spoj z Vlkanovej, viac spojov BB – ZV. neustále meškanie rýchlikov spôsobuje neustále meškanie os. vlakov, chýbajúci spoj v čase medzi 8:19 - 10:19 (Vlkanová - BB), v čase

medzi 19:29 - 21:29 (BB - Vlkanová), chýbajúci spoj cez víkendy medzi 19:11 - 21:24 (ZV - Vlkanová)

V 10. otázke dotazníkového prieskumu sa u dopytovaných zisťovalo, či by privítali jednotnú tarifu pre MHD, autobusovú a železničnú dopravu s možnosťou použitia iba jedného cestovného lístka pre všetky druhy dopravy, tzv. integrovaný dopravný systém? Takmer 67 % dopytovaných sa vyjadrilo kladne.

V 11. otázke sa zisťovalo „Kde by privítali parkoviská typu Park and Ride?“ Najčastejšie odpovede boli BB autobusová a železničná stanica.

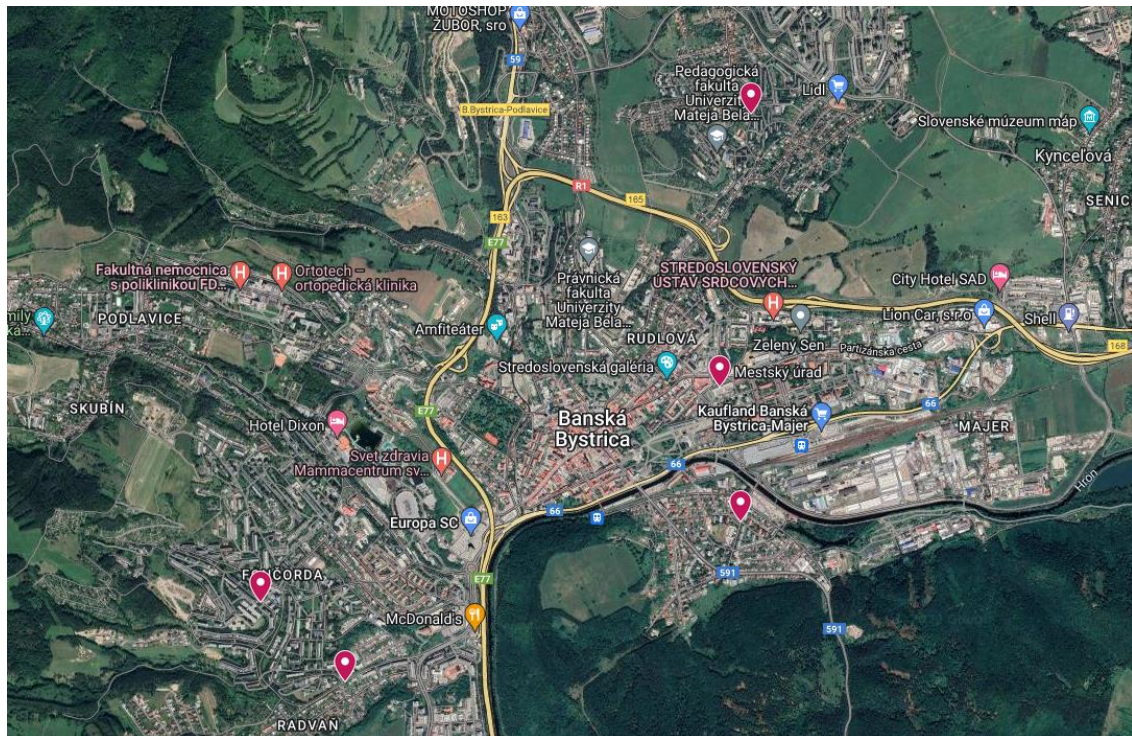
Sumárne hodnotenie dopravy obyvateľmi obcí vo FÚ znázorňuje nasledovný obrázok.



### 3.2. Verejné workshopy

V roku 2021 (16.9.) sa uskutočnili aj verejné workshopy, kde na 5 lokalitách mohli obyvatelia pripomienkovať opatrenia v oblasti dopravy. Tu mohli obyvatelia diskutovať so spracovateľmi štúdie, aj ohľadom možnosti riešenia dopravy.

Workshopy a terénny zber podnetov sa uskutočnil na 5 lokalitách.

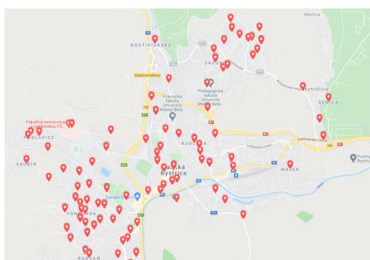


Obr. 3.1.1 Lokality s workshopmi na zber podnetov v roku 2021

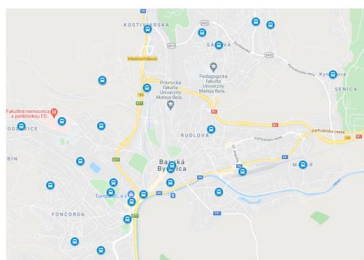


Údaje z prieskumov, ako aj workshopov, boli spracované do pocitových mapiek, pričom podnety sú uvedené v prílohe 3.

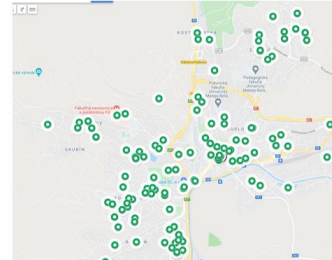
Chodníky



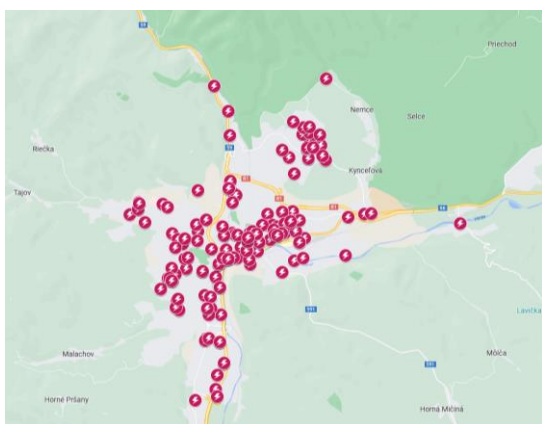
verejná doprava



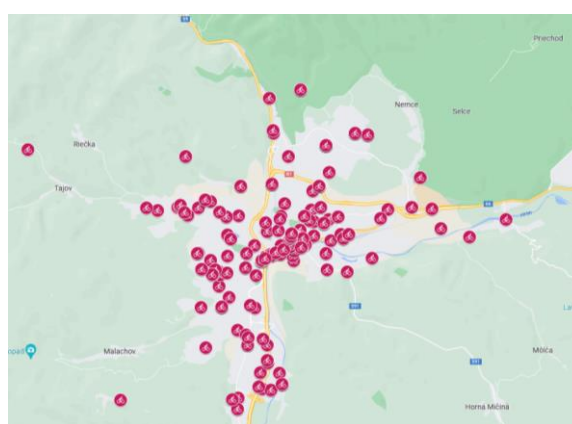
upokojené zóny



Nebezpečné križovatky



Cyklistická infraštruktúra



Obr. 3.1.2 Pripomienkovanie lokalít na zlepšenie dopravy

Zdroj: UNIZA

### 3.3. Pripomienky od starostov

Obce zahrnuté do riešeného územia, mohli prostredníctvom starostov navrhnúť jednotlivé oblasti, ktoré by potrebovali riešiť:

#### Horné Pršany

- nedokončená spojnica Sládkovičovej ulice (R1) a Pršianskej terasy,
- na Pršianskej terase chýba chodník a cyklotrasa,
- komplexná rekonštrukcia miestnych komunikácií.

#### Slovenská Lupča

- starostlivosť o sieť chodníkov,
- vybudovanie, dobudovanie cestnej infraštruktúry a rekonštrukcia ciest,
- záujem obce vybudovať cyklistické chodníky v obci a s napojením na blízke okolie,

- budovanie parkovacích plôch,
- potreba vybudovania rýchlostnej cesty R1 v plnom rozsahu navrhovaného projektu z dôvodu intenzity dopravy, dopravného premostenia medzi okresmi BB - BR a presmerovaniu tranzitnej dopravy na R1.

### **Vlkanová**

- vybudovanie chodníka a cyklochodníka na hlavnej ceste popri rieke Hron,
- rekonštrukcia poškodeného mosta cez rieku Hron
- v hornej časti obce nie sú dobudované chodníky,
- na Továrenskej ulici rozšírenie komunikácie, kvôli logistickému parku
- parkovanie vozidiel na Továrenskej ulici popri ceste – chýbajúce parkovacie miesta.

### **Malachov**

- asfaltovanie niektorých ulíc,
- vybudovanie chodníkov,
- vybudovanie cyklotrasy cez našu obec,
- vybudovanie odvodňovacích rigolov popri cestách,
- vysoké náklady na zimnú údržbu

### **Riečka**

- chýbajúce chodníky,
- nebezpečný most (lievik) pri vstupe do obce,
- osvetlenie cesty z okraja obce Riečka po okraj katastra BB (časť Podlavice) aj z dôvodu, že v uvedenej časti je rómska osada.
- chýbajúce cyklocesty.

### **Dolný Harmanec**

- plán vybudovať cyklotrasu od Banskej Bystrice cez Uľanku, Harmanec až do Dolného Harmanca a vlastne až do vústenia do dolín, ktoré pokračujú do Národného parku Veľká Fatra alebo do Kremnických vrchov.
- zvýšená frekvencia dopravy v obci, keďže obec leží na hlavnom ťahu sever- juh priamo na ceste 1/14. Týmto sa ničia prilahlé chodníky, dvory a domy v blízkosti hlavnej cesty.
- rekonštrukcia chodníkov v obci, ktoré sú v havarijnom stave. Na opravu chodníkov je vypracovaná projektová dokumentácia, ale nemôžeme čerpať eurofondy, lebo pozemky, na ktorých ležia sú v majetku štátu alebo patria súkromným osobám.
- chýbajúce osvetlenie,
- rekonštrukcia mostov,
- rekonštrukcia a obnova zábradlia na mostoch ,
- rekonštrukcia a obnova protipovodňových múrikov popri ceste,
- vybudovanie obchvatu,

### **Kordíky**

- bezpečnosť a rekonštrukcia miest.

- vybudovanie nových inžinierskych sietí a chodníkov.

### **3.4. Iné dáta**

Medzi ktoré boli použité pri analýze patria údaje od:

- Slovenského hydrometeorologického ústavu,<sup>17</sup>
- Štátnej ochrany prírody,<sup>18</sup>
- Štatistika počtu zaregistrovaných vozidiel<sup>19</sup>,
- Výstupov projektu Zelené sídliska<sup>20</sup>,

---

<sup>17</sup> shmu.sk

<sup>18</sup> sopsr.sk

<sup>19</sup> Polícia SR

<sup>20</sup> <https://www.banskabystrica.sk/zelenesidliska/>

#### **4. Zoznam príloh**

Príloha 1 – Počet obyvateľov dochádzajúcich do Banskej Bystrice

Príloha 2 – Vekové skupiny podľa ulíc v Banskej Bystrici, zdroj: mesto Banská Bystrica

Príloha 3 – Podnety z kvalitatívneho prieskumu hodnotenia dopravy

**Príloha 1 – Počet obyvateľov dochádzajúcich do Banskej Bystrice,  
Zdroj: ŠÚ SR**

<b>Obec</b>	<b>Ekonomický aktívny</b>	<b>Študenti</b>	<b>Spolu</b>
Badín	398	111	509
Balaže	48	9	57
Brusno	289	90	379
Čerín	96	43	139
Dolná Mičina	90	36	126
Dolný Harmanec	22	17	39
Donovaly	28	11	39
Dúbravica	61	17	78
Harmanec	99	50	149
Hiadeľ	85	34	119
Horná Mičina	134	50	184
Horné Pršany	118	32	150
Hrochot'	237	60	297
Hronsek	105	39	144
Kordíky	92	36	128
Králiky	156	54	210
Kynceľová	73	49	122
Lubietová	153	51	204
Lučatín	109	32	141
Malachov	281	93	374
Medzibrod	221	64	285



Môlča	76	34	110
Moštenica	31	14	45
Motyčky	18	1	19
Nemce	323	109	432
Oravce	40	13	53
Podkonice	190	55	245
Pohronský Bukovec	11	1	12
Poniky	317	104	421
Povrazník	21	10	31
Priečhod	209	62	271
Riečka	210	70	280
Sebedín- Bečov	44	23	67
Selce	463	170	633
Slovenská Eupča	484	191	675
Staré Hory	91	36	127
Strelníky	105	44	149
špania Dolina	30	17	47
Tajov	149	55	204
Turecká	25	4	29
Vlkanová	196	80	276
<b>Spolu</b>	<b>5 928</b>	<b>2 071</b>	<b>7 999</b>

**Príloha 2 – Vekové skupiny podľa ulíc v Banskej Bystrici, zdroj: mesto Banská Bystrica**

<b>Ulica</b>	<b>Predproduktívny vek</b>	<b>Produktívny vek</b>	<b>Poproduktívny vek</b>
Tulská	418	1 767	1 058
Moskovská	211	918	649
Trieda Hradca Králové	207	906	644
Bernoláková	274	1 042	638
Tatranská	543	2 900	606
Trieda SNP	268	1 102	491
Internátna	189	771	480
Starohorská	256	1 259	463
Radvanská	242	815	461
Javornicka	259	1 056	415
Mládežnícka	198	938	382
Podháj	151	729	355
Sládkovičova	145	621	330
Poľná	121	490	324
Severná	115	447	301
Kalinčiakova	112	429	295
Oreburská	99	354	274
Nám.L.Štúra	85	387	262
Krivánska	136	585	260
Švermova	203	778	253
Magurská	172	973	250
Družby	97	505	239

* mesto Banská Bystrica	255	1 455	237
Kráľovoľská	125	446	228
Slnecná	90	374	221
Beskydská	100	355	220
Rudohorská	202	983	213
Šalgotárjanska	56	293	196
Spojová	60	354	183
Karpatská	92	465	174
Bakossova	126	447	173
Sitnianska	165	1 010	166
Gerlachovská	71	262	165
Partizánska cesta	81	317	163
29.augusta	87	355	156
Strážovská	84	488	138
Pieninská	134	636	133
Ďumbierska	91	346	131
M.Rázusa	70	223	129
Viestova	76	355	128
Okružná	66	300	125
9.mája	51	282	124
Malachovská cesta	68	284	122
Mlynská	60	255	119
Jilemnického	49	202	113
Horná	82	339	108

Nad plážou	124	370	105
Hronská	51	251	101
Mateja Bela	42	221	100
Mičinská cesta	31	172	99
Československej armády	66	168	96
Gaštanová	76	295	94
Haškova	40	157	92
Rakyatovská cesta	63	229	90
Uľanská cesta	64	271	88
Povstalecká cesta	45	276	86
Lipová	34	241	83
Komenského	112	357	82
Zelená	32	175	80
Terézie Vansovej	26	133	80
Chabenecká	59	207	79
Wolkerova	47	169	79
Kukučínova	23	139	77
Senická cesta	51	203	75
Golianova	38	153	72
Podlavická cesta	81	288	70
Na Graniari	24	116	68
Iliaška cesta	43	157	66
Limbová	82	389	64
Smreková	55	198	63
Jakubská cesta	40	145	62

Majerská cesta	22	199	62
Hviezdoslavova	46	121	58
Nová	39	134	58
Kollárova	27	129	56
Tichá	18	67	56
Sásovská cesta	40	155	55
Ružová	37	159	55
Cesta k nemocnici	36	147	55
Rudlovska cesta	31	109	55
Nový Svet	13	119	55
Fatranská	17	88	52
Družstevná	23	98	50
Euda Ondrejova	14	78	49
Na Uhlisku	34	116	48
Na Karlove	26	102	47
Robotnícka	19	96	47
Azalková	13	68	47
Poľovnícka	25	149	45
Národná	24	87	45
Jelšová	25	101	44
Bagarova	23	62	44
Profesora Sáru	15	92	40
Kuzmányho	23	88	39
Brezová	22	89	39
Hlboká	15	70	39
Sadová	18	75	38
Gorkého	37	88	37

Hronské predmestie	23	100	37
Skubínska cesta	40	158	36
Lazovná	25	103	36
Pod Banošom	19	106	36
Horné záhrady	9	45	36
Jegorovova	16	88	35
Tajovského	21	86	34
Astrová	22	70	32
Čerešňová	16	82	32
Kremnička	15	61	32
Pod Strážňou	15	87	32
Kapitána Jaroša	14	63	32
Garbanka	6	40	32
Pod Turičkou	10	61	31
Stredná	5	57	30
F.Švantnera	12	67	29
Na Zábave	11	59	29
Buková	22	74	28
Jesenského	21	70	28
Nešporova	18	78	27
Alexandra Matušku	16	69	27
Mieru	16	66	27
Jaseňová	15	87	27
J.Cikera	7	43	27
Ovocná	19	77	26
Dolná	14	66	26
Stromová	17	55	24

Jabloňová	15	48	24
Laskomerská	14	68	24
Podjavorinskej	14	40	24
Nové Kalište	11	55	24
Figuša Bystrého	9	41	24
Bellušova	19	53	23
Jiráskova	15	52	23
Javorová	42	252	22
Pod Hôrkou	11	48	22
Kapitána Nálepku	7	22	22
Timravy	7	21	22
Pestovateľská	11	31	21
Stupy	11	45	21
Inovecká	6	27	21
Odbojárov	17	43	20
Priehrada	15	42	20
Lúčičky	3	28	20
Cementárska cesta	87	190	19
Železničiarska	14	51	19
Žltý piesok	14	24	19
Marka Čulena	8	42	19
Lupčianska	7	39	19
Jazmínová	6	52	19
Školská	17	82	18
Mladých budovateľov	10	46	18

Dobšinského	4	24	18
Stavebná	0	9	18
Hečkova	9	38	17
Na Čiertolí	7	33	17
Kyjevské námestie	37	108	16
Kvetinová	14	71	16
Kostiviarska cesta	11	52	16
Harmanecká cesta	4	27	16
Medená	41	180	15
Zvolenská cesta	13	76	15
Krátka	11	54	15
Veterná	4	28	15
Pršianska cesta	0	13	15
Na Hrbe	46	100	14
Strmá	12	39	14
Pod Jesenským vrškom	5	18	14
Višňová	4	40	14
Na Motyčinách	8	19	13
Fraňa Kráľa	7	23	13
Topoľová	29	79	12
Na Skalici	20	51	12
Pod Dúbravou	15	45	12
Stránska	13	41	12
Na plaváreň	6	22	12



Na Starej tehelni	5	15	12
Krížna	4	14	12
Borovicová	15	43	11
Šimona Jurovského	8	26	11
Sokolovská	4	19	11
Petelenova	25	68	10
Pod Urpínom	16	53	10
Pod rybou	14	41	10
Šípková	10	43	10
Cesta na štadión	3	18	10
Surovská	2	22	10
Šalkovská cesta	2	43	10
Zdenka Mikulu	2	27	10
Tibora Andrašovana	0	5	10
Jedľová	15	32	9
Hurbanova	5	13	9
Námestie SNP	2	19	9
Štefánikovo nábregie	1	4	9
Hrušková	0	10	9
Slnečné stránne	29	45	8
Dlhá ulica	28	82	8
Kláry Jarunkovej	18	41	8
Murgašova	17	57	8

Štadlerovo nábrežie	4	7	8
Jána Chalupku	3	24	8
Dedinská	1	21	8
Na Kútinách	0	3	8
Cesta k Smrečine	8	39	7
Kapitulská	8	23	7
Zlatá	4	43	7
Na Dolinky	3	20	7
Záhradná	3	9	7
Malachitová	2	20	7
M.Hattalu	2	9	7
Námestie Ludvika Svobodu	25	63	6
Horná Strieborná	17	55	6
Letná	8	37	6
Bočná	5	18	6
Pod cintorínom	3	8	6
Agátová	1	10	6
Bronzová	11	49	5
Opálová	8	21	5
Borievková	7	35	5
Nám. Š.Moyses	7	15	5
Pod Suchým vrchom	7	25	5
Pod Skalkou	4	6	5

Rubínová	4	18	5
Závoz	4	19	5
Na Tále	2	19	5
Stoličková	1	4	5
Lesná	0	17	5
M.M.Hodžu	0	11	5
Jaspisová ulica	26	37	4
Skuteckého	10	27	4
Jesenná	6	33	4
Boženy Němcovej	5	16	4
Na Lúčkach	4	28	4
Dubová	2	11	4
Jozefa Mistríka	2	12	4
Trnková	2	2	4
Na Troskách	0	0	4
Rudelinova ulica	0	6	4
Vřbová	10	32	3
Jarná	7	23	3
Vršacká ulica	7	34	3
Nám.slobody	5	8	3
Rumelková ulica	4	5	3
** adresy bez ulice	3	17	3
Záhumnie	3	12	3
Cintorínska	1	18	3
Na úbočí	1	12	3
Pod Kalváriou	0	11	3

Brestová ulica	20	60	2
Zimná	19	57	2
Janka Kráľa	13	30	2
Plánková	12	22	2
Topásová ulica	8	11	2
Diamantová ulica	7	17	2
Ametystová	5	19	2
Platinová ulica	4	18	2
Ulička	4	12	2
Ruttkaya Nedeckého	2	6	2
Drienková	1	2	2
Cesta na amfiteáter	0	11	2
Dolná Strieborná	0	3	2
Šoltésovej	0	0	2
Muškatová ulica	19	33	1
Kremeňová ulica	16	37	1
Petra Karvaša	16	29	1
Tyrkysová ulica	16	35	1
Liesková ulica	9	26	1
Klenová ulica	5	22	1
Zafírová ulica	3	13	1
Králická cesta	2	4	1
Ladislava Hudeca	2	4	1

Ovčiarska ulica	1	3	1
Hutná	0	1	1
Jána Bottu	0	1	1
Katovná	0	3	1
Mikuláša Kováča	0	8	1
Ponická ulica	15	24	0
Kovačická ulica	14	20	0
Jantárová ulica	9	14	0
Borová ulica	7	18	0
Mosadzná	5	29	0
Pod vysielacom	5	9	0
Zadarská ulica	5	18	0
Cmárovo	4	10	0
Železná ulica	3	9	0
Gerberová ulica	2	2	0
Havranské	2	2	0
Zvončeková ulica	2	2	0
Medený Hámor	0	2	0
Vajanského námestie	0	4	0

## Príloha 3 – Podnety z kvalitatívneho prieskumu hodnotenia dopravy

### *Pripomienky obyvateľov Banskej Bystrice*

#### 1. Priechody pre chodcov

- Osvetliť priechody v celom meste a svetelne ich vyznačiť.
- Nie je vhodné umiestňovať priechody hneď za hranicou križovatky.
- Na križovatke Sládkovičova – Zvolenská cesta by mal byť priechod bezpečnejší, ideálne umiestniť semafor a dorobiť chodník.
- Na križovatke J.M.Hurbana a na ulici Janka Kráľa je veľmi nevhodne situovaný priechod.
- Na kruhovom objazde nad plážou smer Nemocnica by sa zišiel semafor hlavne počas rannej špičky.
- Nanovo vyznačiť už existujúce priechody.
- Zrušiť niektoré priechody, lebo ohrozujú plynulosť premávky aj chodcov (napr. pri vychádzaní z THK na hlavnú cestu popri plážovom kúpalisku). Bezpečný je len priechod medzi zastávkami MHD a ten druhý je zbytočný a nebezpečný pre autá aj pre chodcov.
- Mimoúrovňovo vyriešiť najfrekventovanejšie priechody pre chodcov:
  1. Námestie slobody - priechod na autobusovú stanicu.
  2. Národná.
  3. Švermova dole pri ESC (smer Fončorda).
  4. Križovatka pri malom kruhovom objazde medzi ESC a Pointom.
  5. Bývalá Kúpeľná ulica pri Tescu.
  6. Sládkovičova ulica v Radvani.
  7. Námestie Ľudovíta Štúra.
  8. Kyjevské námestie.
  9. Tajovského pri Lidli.
  10. Strieborné námestie.
- Umiestniť semafor na priechode pri OC Point.
- Na Moskovskej ulici 26 je potrebné umiestniť spomaľovače a nové priechody pre chodcov.
- Zriadiť nový priechod medzi ulicami Rudohorská a Javornícka pri potravinách Coop Jednota. Väčšina ľudí prechádza behom cez cestu, lebo sa im nechce kôli priechodu chodiť hore dolu po schodoch.
- Na zastávke Rudohorská horná je potrebný červený priechod a najlepšie s ostrovčekom.
- Hlavný ťah cez mesto: vybudovať nadchody alebo podchody.
- Pred priechodmi pri školách umiestniť spomaľovače.

- Umiestniť priechody a semafóry na viacprúdových cestách.
- Starohorská 11 - na priechode stále parkujú autá a chodí tadiaľ veľa detí aj do škôlky. Bolo by vhodné umiestnenie stĺpikov ako to bolo v minulosti.
- Problém vytvárajú auta, ktoré stoja rovno pred a za priechodom napr. Cintorín Sásová alebo THK oproti Úradu priemyselného vlastníctva.
- Vyriešiť priechody v okolí obchodných centier Europa a Point.
- Priechod na Rudlovskej ceste a križovatke s ulicou Kapitána Jaroša je nezmyselne vyznačený.

## 2. Železničná doprava.

- Lepšie podmienky na prepravu bicyklov.
- Vyriešiť neustále meškanie spojov.
- Zlepšiť nadväznosť na prímestskú autobusovú dopravu.
- Zlepšiť obsluhu zastávok medzi Štubňou a Banskou Bystricou.
- Zakúpiť modernejšie vlakové súpravy (čistejšie a pohodlnejšie).
- Vybudovať bezbariérové nástupištia.
- Zaviesť priamy spoj smer BA, Humenné, Praha, Prešov, Bardejov.
- Nevhodná dostupnosť žel. zastávky Radvaň - chýba lávka pre peších a cyklistov cez cestu 1. triedy.
- Je potrebná rekonštrukcia železničnej stanice v BB.
- Zaviesť viac spojov do okolitých obcí.
- Zriadiť železničnú zastávku (stanicu) na Kostiviarskej (pre vlakový spoj BB-ZA), ktorá by mala oveľa väčší potenciál ako stanica BB-mesto, ktorá je od hlavnej stanice vzdialená len 1,3 km (to už by bolo lepšie zriadiť stanicu v Radvani - čo by bolo bližšie pre spádovú oblasť Radvaň, Fončorda...).
- Chýba IDS.
- Zaviesť turistické vlaky.
- Spraviť zo stanice Radvaň železničný uzol.
- Zavedenie dvojkoľajovej trate medzi ZV a BB.
- Obnovenie osobných vlakov na trase Banská Bystrica -Harmanec - Turčianské Teplice.
- Zlepšiť parkovanie pri železničnej stanici.
- Zlacniť poplatky za prepravu bicyklov.
- Zaradiť do obsluhy zastávky Veľká Lúka, Hronsek.

- Elektrifikácia tratí smer Brezno.
- Výmena zastaraného systému zabezpečenia, aby sa predchádzalo zbytočným zdržaniam vlakov na staniciach. Ak by sa toto spravilo, zefektívnila by sa železničná doprava a bolo by možné zvýšiť aj počet liniek.
- Časté výluky spojov.
- Zriadiť na Kostiviarskej železničnú stanicu pre Sásovú.
- Využívanie vlakovej dopravy na prepravu z prímestských častí do mesta - napríklad smer Martin sú stanice Úľanka, Kostiviarska bez vlakového spojenia.
- Elektrifikácia tratí v okolí BB.
- Lepšie vybavenie vozňov (wifi a pod.)
- Elektrifikácia trate BB – ZV.
- Dvojkolaťová trať medzi BB – ZV.

**3. Kde by ste privítali parkoviská typu Park and Ride? (to sú záchytné parkoviská, kde je možnosť prísť automobilom a ďalej pokračovať MHD, autobusom alebo vlakom).**

- Na všetkých významných vjazdoch do mesta.
- Okrajové časti mesta.
- Na vstupe od Zvolena, napr. pri bývalom Krajskom úrade.
- Autobusová stanica.
- Hlavná železničná stanica.
- Radvaň.
- Malá stanica - BB mesto.
- Zo smeru od Brezna, napr. Šáľková, Majer.
- Zo smeru od Zvolena na Zvolenskej ceste alebo Kremnička.
- Na sídliskách.
- Na Námestí slobody.
- Pri kúpalisku.
- Malo byť vybudované namiesto OC "Shopping".
- Parkovisko Dukla.
- Vzhľadom na veľkosť mesta nemajú význam.
- Niekde mimo mesta aby autá nešli do mesta a v meste fungovala len mestská hromadná doprava alebo taxíky.
- Vjazd od Brezna v okolí žel. stanice.



- Vjazd od Zvolena v okolí Tesco.
- Pred Radvaňou od Zvolena.
- Strieborné námestie.
- Pri Roosveltovej nemocnici.
- Pri Termináli.
- Okraje mesta - Sásová a Radvaň, možno aj v oblasti Severnej ulice.
- Pri Europe.
- Parkovisko pod Mäsiarskou baštou, Starý Prior.
- Nevieť či to má význam v BB. Nie je to až tak veľké mesto.
- Zvolenská cesta (napr. pri Tescu).
- Parkovisko Podryba, Jaseňová veľká plocha pod nemocnicou FDR, rovno tam dať nabíjačky na ebiky, Banos, Belveder.
- Kremnička - pri nadjazde ponad R1.
- Radvaň/Kremnička v smere z Ružomberka.
- Mičinská.
- Podháj.
- Vzhľadom na neefektivitu MHD takéto niečo momentálne nemá zmysel.
- Privítal by som niečo podobné pre bicykle neďaleko železničnej stanice.
- Námestie slobody.
- Na vjazde zo smerov Žilina, Brezno a Zvolen, ale to by sa musela vytvoriť celkom nová kostra dopravy v meste, kde by mali začínať nové linky sledujúce tento úmysel...
- Centrum mesta - pri Hrone.
- Na Štádlеровom nábreží jeden prúd by som vyhradil LEN pre MHD, taxi a cyklistov a jeden nechal pre autodopravu.
- Pri malej stanici Radvaň.
- Pre mesto o veľkosti BB je niečo také zrejme zbytočné. Chcelo by to akurát nejaké parkovisko pre turistov v relatívnej blízkosti centra (napríklad niekde na Uhlisku).
- BB nie je také veľké mesto a intenzita MHD je pre ľudí, ktorí potrebujú byť mobilní nedostačujúca. Sú potrebné tieto parkoviská v dosahu centra a vybudovať tam parkoviská.
- Na Sládkovičovej.
- V miestach, ktorými často prechádzajú ľudia z okolitých dedín pri príchode autom do BB a kde je dobré MHD spojenie s viacerými časťami mesta.
- Námestie Ľudovíta Štúra.

- Kremnička.
- Uľanka.
- Vjazdy do mesta smer Radvaň a Šáľková.
- Väčšinou používam MHD alebo bicykel/pešiu dopravu, keďže som Bystričan. Teoreticky by mohli byť takéto plochy niekde mimo intravilánu a ideálne s napojením na R1 a I/66.
- Nie, v BB kým nemáme cyklotrasy je tento koncept zbytočný.
- Pod Rybou.
- Štiavničky.
- Na Uhlisku.
- Na Partizánskej ceste.
- v Radvani - pri bývalom Tescu.
- Roosveltova nemocnica.
- Parkovisko na Mičinskej.
- Určite pri hlavnej trase z okolitých dedín, ako sú Králiky, Tajov, Kordiky.
- Selce, Donovaly.
- 29.augusta.
- Na Medenom Hámri.
- Pred BB zo ZV Kremnička ihrisko.
- Pod Urpínom.
- Na Národnej.
- Za ulicou Trieda SNP 18, zdevastovaná budova za garážami.
- Radvaň park a okolie.
- Priemyselný park Šáľková, prípadne areál cementárni z pohľadu dostupnosti autom zo smeru Brezna.
- V smere od Donovalov cca. na úrovni Motoarestu Uľanka a čerpacej stanice Slovnaft - sú tam lúky na možné veľkokapacitné parkoviská odchyťávajúce autá od Ružomberka a prípadná taktová doprava z PaR by vedela obslúžiť aj Nový Svet, Jakub a Kostiviarsku. Čiastočne aj blízku Uľanku."
- Všetky obce v okolí.
- Na Fončorde.
- Železničná stanica Radvaň s prepojením na MHD.
- Ľubovoľná voľná plocha, odkiaľ by išiel priamy spoj do Rooseveltovej nemocnice, čím by sa odľahčila cesta.
- Pri zimnom štadióne.

- Rozhodne áno, ale nie za cenu narušenia infraštruktúry a nahusteniú.
- Konkrétnu lokalitu neviem, ale možno niekde na okraji mesta aby sa odľahčili kritické úseky ako smer od BR, smer z Králikov.
- Sásová - vyriešilo by to preplnené ulice autami. Musela by na to nadväzovať častá kyvadlová doprava autobusmi a husto umiestnené zastávky, aby boli ľudia ochotní takto fungovať.
- V Kremničke pri futbalovom štadióne.
- Hlavne smer BA.
- Cementáreň.
- Centrum BB.
- Železničná zastávka Radvaň.
- Uľanka, Rakytovce alebo Kremnička, Partizánska cesta pri Shell až po Senickú cestu.
- Štadlerovo nábrežie.
- Niekde na Zvolenskej, pri Shellke na Brezno, Jakub.
- Pri priemyselnom parku.
- Fončorda.
- Pri vstupe do BB od Vlkanovej, prípadne využiť areál SAD alebo priemyselný areál od BR
- ESC/Point.
- Pieninská.
- Námestie Ľudovíta Štúra.
- Kyjevské námestie .
- Radvaň.
- Uhlisko.
- Krajský úrad, aby bolo centrum prázdnejšie a niekde aby sa kruhový objazd na Tajovského kúsok odľahčil.
- Zvolenská cesta,
- Jakub, Majer.
- Hušták.
- Keď už sedím v aute, nie som ochotná prestupovať na MHD alebo na vlak. Tým autom sa už zaveziem priamo tam, kde potrebujem.
- Partizánska cesta.
- Musela by byť k nim vybudovaná potrebná infraštruktúra.
- Zvolenská cesta.

- Námestie slobody.
- Radvaň.
- Áno ale aj na bicykle.
- V okolí Kauflandu.
- Pokiaľ MHD bude jazdiť v intervale 20 a 30 minút tak je to NEREÁLNE.
- Pri Tescu.
- Pri rieke Hron.
- Slovenská Ľupča, odkiaľ by fungovala 10.min kyvadlová doprava. Ostatné smery považujem za nepotrebné.
- Na Zvolenskej ceste, ak by to boli záchytné parkoviská zdarma po predložení cestovného lístka z MHD, vlaku,..., alebo za minimálny poplatok.
- Trieda SNP.
- Letisko Sliač .
- Parkoviská sa v žiadnej civilizovanej krajine nebudujú ale práve naopak rušia, s cieľom znížiť počet aut v centrách. Banská Bystrica je malá na parkoviská Park and Ride.
- Nákupné centrá.
- Od Podlavíc.

#### **4. Uved'te lokality, kde by ste privítali zriadenie nových zastávok MHD.**

- Suchý vrch, nové časti BB.
- Švermova ESC smer centrum.
- Europa SC smer H. Vajanského.
- Wolkerova smer Úsvit.
- Posunutie zastávok Okresný úrad čo najbližšie ku veľkému kruhovému objazdu.
- Sprevádzkovať zastávku oproti Národnej ulici pri Hrone.
- OC point, a všade kde chýba krytá zastávka.
- Zvolenská cesta (OBI, pod Radvaň Parkom), okrajové časti mesta (Suchý vrch).
- Uhlisko.
- Majer.
- Na Huštáku.
- Graniar.
- Nové zastávky ani nie, len viac liniek.
- Nové štvrte ktoré vznikajú v okolí Banskej Bystrice. napr. Pršianska terasa, Suchý vrch.

- Napríklad nejaká rekreačná linka smerom na Suchý vrch, ktorá prechádza už cez obývané časti, podobne Pršianska terasa - viac a ďalej ako len 97.
- Zvolenská cesta.
- Skuteckého konzervatórium.
- Úrad práce.
- Na svojej trase som maximálne spokojná so zastávkami a keďže chodím ešte pešo a kolobežka stačia zastávky.
- Priamy spoj Podlavice-Partizánska by určite našiel veľkú podporu a význam.
- Kapitulská (kedysi existovala), Horná, Švermova na opačnej strane doplniť zastávku.
- Na plaváreň.
- Od Rudlovskej cesty smerom k Lunterovi chodí jeden spoj, ale zastávka je len jedna, aj to len v jednom smere. Bližšie k centru nejde nič, zo žiadneho smeru. Tu by sa hodila aj doprava na štýl kyvadlovky - iba okolo centra, príp. spojenie so stanicou. Z autobusovej stanice k centru sa človek MHD nedostane.
- Stará Sásová.
- Švermova, ESC smer centrum.
- Medený hámor.
- Okresný úrad za Úsvitom.
- Pri záchytných parkoviskách na periférii mesta.
- Oproti zastávke Švermova ESC.
- Križovatka odbočka Malachovská cesta a smer Oreburská.
- Tatranská ulica.
- Štiavničky (futbalový štadión a plaváreň prakticky bez MHD).
- Belveder -Mammacentrum, Slnčné strane, Suchý vrch.
- Z internátnej a celej Fončordy do Sásovej idú spoje mizerne, na Zvolenskú, do Podlavíc, do Radvaň parku nič, do Kremničky nič smer Krematórium. Na Zvolenskú cestu ráno chodím na ôsmu do roboty, musím presadať na Sládkovičovej. V zime som viackrát nestihla prípoj. Idú veľmi poriadko. Zo Zvolenskej cesty na Fončordu tiež je to veľká bieda. Privítala by som autobus aj k Mercury market. Nie každý má auto.
- Linka číslo 28 by mohla s Tatranskej prechádzať cez Pieninskú a Magurskú a ďalej pokračovať normálne na Rudohorskú.
- Nemyslím si, že je potrebné budovať nové zastávky, stačilo by, aby existujúce boli k dispozícii. Zastávka Národná pri Hrone je nefunkčná už takmer pol roka.
- Kynceľová, Nemce.

- Počet zastávok je v poriadku.
- Medený hámor.
- Štiavničky.
- Kostiviarska smer mesto.
- Slnčné stráne.
- Smer Kráľová v poriadku.
- Švermová ESC v smere do mesta.
- Oproti ESC pod Okresným úradom smerom do mesta, ktorú už niekoľko rokov obyvatelia žiadajú.
- Švermova tesne nad veľkým kruhovým objazdom smerom z Fončordy.
- V novej časti mesta na stráni za Zelenou ulicou.
- Poľná ulica od križovatky vyššie mohla by sa zriadiť zastávka trolejbusu. Napríklad v tej časti kde je cesta na Suchý vrch.
- Bernolákova.
- Okolité obce.
- Pri Tihányiovskom kaštieli.
- Pri futbalovom štadióne Dukly.
- Na Pršianskej terase.
- Pri lekární Slnčnica.
- Pri Murgaške, KGŠM.
- Pri futbalovom štadióne v Kremničke.
- Kynceľova cesta, Rudlová.
- Suchý vrch.
- Pršianska terasa.
- Slnčné stráne.
- Majer - na konci priemyselnej zóny.
- Graniar.
- Suchý vrch, obytná zóna (stovky rodinných domov).
- Cesta na Motyčínách.
- Mládežnícka v obratisku pre obyvateľov ulice Oremburská.
- Pri Europe smer do mesta z Fončordy.
- Moskovská rázcestie smerom ku Kyjevskému námestiu. Zastávka tam síce je, ale bez prístrešku, takže na cestujúcich počas čakania na MHD prší, sneží, fúka atď.
- Železničná stanica Radvaň.

- Malachov.
- Zvolenská cesta Tesco.
- Laskomerská ulica.
- Autobus 25 z nemocnice končí na Starohorskej, ale aj horná časť Tatranská, Pieninská potrebuje do a z nemocnice, starší ľudia peši do kopca.
- Spojiť Fončordu a Podlavice.
- ul. Tibora Andrašovana, Rudlová.
- Mammacentrum Sv. Agaty
- Slnčná stráň, Kynceľová, Badín, Malachov, Majer, Nemce, Senica, Iliáš, Selce, Štiavničky, Mládežnícka, Šáľková, Sliač, Vlkanová, Harmanec, Wolkerova-obojsmerná a aj Švermová ESC.
- Plaváreň Štiavničky, vytvorenie spoja z Radvane ku plavárni.
- Pri Europe smerom z Úsvitu. Okrem toho hlavne miesta, kam autobusy dnes nezachádzajú ako Graniar, Suchý vrch, Slnčné stráže. Bolo by vďaka ním oveľa ľahšie dostať sa k turistickým destináciám ako napríklad na Kamzík či Železnú studničku.
- Zahustenie zastávok - v Sásovej (vybudovať novú zastávku na konci Tatranskej), obnoviť zastávku pri Dome Moyses - Mammacentrum (cesta na Belveder), doplniť zastávky v nových lokalitách (Slnčné stráne, Suchý vrch - zabezpečiť aspoň minimálnu obslužnosť pre dopravu z/do školy malokapacitnými vozidlami).
- V nových urbanizovaných lokalitách.
- Moskovská smer Rudlová.

**5. Uved'te zastávky, ktoré by bolo vhodné modernizovať? (napr. zriadiť prístrešok, lavičky, smetné koše a pod.).**

- Všetky zastávky by potrebovali modernizáciu.
- V centre.
- Parkovisko Mičinská vynoviť, zastávka Majerská cesta pri Smrečine chýba zastávka na smer do centra.
- Elektronické tabule všade.
- Strieborné námestie v oboch smeroch.
- Námestie slobody.
- Rudohorská stred.
- Rudohorská dolná.
- Karpatská smer poliklinika.

- Severná smer Sásová bytostne chýba prístrešok pred dažďom (veľa detí chodí napr. zo ZUŠ).
- Tajovského školy – nie je chodník ale štrk. Koše, odpratať starý stánok čo tam špatí a spraviť lavičky a prístrešok. Elektronickú tabuľu ako má napr. Bratislava - ale reálne odchody a príchody nie digitálny cestovný poriadok, ktorý sa dá pozrieť aj na papieri. Starohorská - prístrešok preteká, keď prší. Tak isto Štadlerovo nábrežie smer Námestie slobody. A odstránenie všetkých stánkov tie nefungujú roky a už ani nebudú. A radšej spraviť lavičky na sedenie
- Vo všetkých okrajových častiach mesta.
- Smetné koše je potrebné na viacerých zastávkach vymeniť.
- Opraviť každú zastávku, ktorá je zničená.
- Strieborné námestie.
- Severná - bez prístrešku a veľké diery na vozovke kde sa vytvárajú obrovské jazerá vody počas dažďa.
- Tajovského školy (smer centrum).
- Okresný úrad (smer Radvaň).
- Námestie slobody (v oboch smeroch) + väčšinu, kde je asfalt miesto betónu a sú tam vyjazdené "koľaje".
- Hviezdoslavova, Alpinka.
- Na Uhlisku, na Mičinskej aj Viestovej.
- Národná.
- Námestie slobody vyzerá hrozne a je to skoro centrum mesta kde prejde aj veľa turistov, špina a bezdomovci, odpadky a zúbožene zastávky poskytujú veľmi smutný pohľad!
- Sásová a Mýto.
- Smetné koše všade, nie len pri autobusových zastávkach. V parkoch, na sídliskách, na uliciach....
- Nevieť ani o jednej normálnej zastávke. Úbohý stav, polovica nemá ani prístrešok.
- Okružná.
- Mlynská ulica linka 36.
- Zastávka Mýto.
- V centre mesta.
- Okresný úrad.
- Zvolenská cesta, chýbajú priechody pre chodcov a prístrešky.
- Moskovská rózcestie smerom do nemocnice.



- Sládkovičova ZVT.
- Koše by mohli byť naozaj všade, aj základný prístrešok možno aj na tých najmenej používaných.
- Moskovská rázc. smer na Roosveltovú nemocnicu nie je tam prístrešok.
- Rudohorská horná.
- Všade na všetkých sídliskách.
- Odstrániť staré nefunkčne novinové stánky.
- Smetné koše chýbajú všade, nie len na zastávkach, lavičku a prístrešok určite na zastávku pod nemocnicou.
- Rázcestie pod Bánošom.
- THK otočka.
- Úsvit, Poľná, Poľná rázcestie smer Fončorda.
- Prístrešky na Námestí slobody.
- Jednota v smere do mesta.
- Fončorda Tulska a Moskovská väčšina, hlavne obrubníky a nájazdy s kočíkom hrôza, Kyjevské námestie obe strany.
- Moskovská rázcestie smer nemocnica.
- Na Sládkovičovej.
- Prístrešok THK 33.
- Partizánska cesta pri Mýte.
- Ďumbierska zastávka, pri Gerlachovskej ulici.
- Partizánska cesta čerpacia stanica Slovnaft (pod StVPS, smerom do mesta) - vybudovať prístrešok.
- Kremnička.
- Informačné tabule ktoré ukazujú reálny príchod autobusu na zastávku, nie len elektronický cestovný poriadok - kedy by mal prísť ak nemešká. Na to že autobusy majú vlastné GPS je to jednoduché riešenie, nepochopiteľné že Sad ZV to nerobí.
- Na každú zastávku dať kôš a popolník tak 1-2m od zastávky lebo tie červené koše v zastávkach ľudia asi nevidia, častejšie upratovanie okolo zastávok.
- Sládkovičova ulica.
- Strieborné námestie, Mládežnícka - už nevyhovujúce na výstup.
- Mosadzná.
- Rudohorská ulica pri Coop Jednota.
- Zastávka pod Okresným úradom vybudovať prístrešok.

- Kostiviarska cesta pri ZST, Topoľová ulica, Jakubská cesta všetky, Sásová škvarové ihrisko, Nový svet.
- THK.
- Väčšinu - digitálne ukazovatele na frekventovaných zastávkach a takisto prístrešky a mobiliár.
- Na Fončorde.
- Poľná nie je tam prístrešok smerom do Nemocnice.
- Zvolenská cesta stred.
- Severná.
- Zastávky v Úľanke.
- Moskovská rázcestie.
- Železničná stanica.
- THK konečná.
- Lazovňa.
- Štefánikovo námestie, Štadlerovo nábrežie, Strieborné námestie, stanica MHD - železničná stanica, ktorá je absolútne nelogická pre turistu.
- Družby.
- Námestie slobody - prístrešok, lavičky všade kde nie sú, kôš.
- Okrajové časti mesta.
- Nástupište trolejbusových liniek 1, 6, 7 a 8 na železničnej stanici, Ďumbierska smer Pieninská, Pivovar obidva smery.
- Strieborné námestie - revitalizácia, zelené zástavky...
- Okresný úrad.
- Skubinská cesta 62.
- Wolkerowa - ten chodník má tak 30r a nikto ho neopravoval.
- V Rakytovciach.
- Doplniť prístrešky na trase linky 100 na Hviezdoslavovej, a Bellušovej ulici, na zastávke autobusov 100, 80, 43 ...pri moste cez Hron. Miesto, kde je dosť veľa cestujúcich, kde sa aj prestupuje. Prístrešok na zastávke parkoviska je pre tieto autobusy pomerne vzdialený. Na Striebornom námestí - obojstranne - sú bez prístreškov.
- Štefánikovo nábrežie, Národná.
- Rudohorská dolná, neviem, či je to zastávka, stojisko pre bezdomovcov, parkovisko alebo vstup do obchodu.
- Sásová.

- Všetky v Radvani.
- Zvolenská cesta - stred smerom do mesta.
- Mičinská, Kazačok - zriadenie prístreška.
- Partizánska cesta, Rooseveltova nemocnica, Starohorská, Rudohorská dolná a Pieninská.
- Kosec.
- Moskovská rózcestie.
- Zastávky by mali byť v prvom rade aspoň trochu zelené.
- Cesta k nemocnici - ideálne zrekonštruovať všetky zastávky postupne.
- Na všetky zastávky urobiť aspoň striedku.
- Stará Sásová.
- Zastávky na Novom Svete a Jakube.
- Rudohorská dolná, Rudohorská horná.
- v Rakytovciach pri Rak bare.
- Pri Úsvite.
- Huštak - tam by sa zišla aj svetelná tabuľa s hodinami a s odchodom autobusov.
- Konečná 21 – Rakytovce.
- Zvolenská cesta stred sever Tesco ani jeden priechod pre chodcov!!!!!!
- Moskovská rózcestie smer Radvan , posunúť zastávku aj priechod pre chodcov ďalej od zákruty, zníženie rýchlosti v zákrute nestačí.
- Strieborné námestie.
- Tajovského školy, Kyjevské námestie,
- Bánoš, Rudohorská stred, Karpatská.
- Smetné koše na každú jednu zastávku aj do okolia. Pridať ich do celého mesta.
- Zastávka pri bývalej televízii - žiadny prístrešok ani lavička.
- Nemocnica FDR.
- Skoro všetky, hlavne tie v centre mesta.
- Zvolenská cesta smer von z BB nemá urobené klasické zastávky s prístreškom, košom, lavičkami dokonca ani len priechodom pre chodcov, čo je nepochopiteľné a človek musí neraz aj 10 minút čakať na tráve/blate - obrubníku kým sa dostane na druhú stranu cesty.
- Okružná pri škole.
- Skuteckého – zišiel by sa prístrešok.
- Ďumbierska ZŠ, Lazovna, Severná, Medený Hámor.
- Kostiviarska rózcestie.
- THK, lavičky, prístrešky.

- Námestie SNP oba smery.
- Viaceré na jednotlivých sídliskách.
- Fončorda.
- Ďumbierska ŠZŠ urobiť riadne zastávky.
- VUBKA asi najviac.
- Každá zastávka by mala mať prístrešok.
- Partizánska cesta-Pohostinstvo Mýto.
- Uhlisko.
- Kyjevské námestie.
- Zastávka na Poľnej ulici ktorá je pod prístreškom by si určite zaslúžila modernizáciu.
- Úsvit, Okružná, Sladkovičova, Poľná.
- ZVT.
- Severná.
- Moskovská rázcestie.
- Mládežnícka.
- Sládkovičova isto oba smery.
- Hlavne na najvyťaženejších a prestupových zastávkach je potrebné upraviť resp. vybudovať prístrešky a modernizovať, napr. Rooseveltova nemocnica.
- Námestie slobody oproti VUB.
- Priehrada, Mlynská.
- Pod Krematóriom.
- Na Nám. Š. Moyzesa.
- Na Štadlerovom nábreží pri Hrone.
- Moskovská rázcestie smer Nová nemocnica zriadiť prístrešok, lavičku, smetný kôš.
- Okresný úrad (pod úradom).
- Rudlovská cesta rázcestie v smere do sídliska, Ďumbierska pri pohostinstve Cowboy
- Starohorská otočka,
- Od kruháču k McDonaldu.
- Všetky nekryté zastávky MHD.
- Minimálne všetky v centre mesta.
- Zvolenská cesta, sú nebezpečné smer na Zvolen.
- 29. augusta, vietor tam minulý rok vyvalil celý bok zastávky.
- Wolkerova ulica.
- Partizánska cesta.

- Natriet' lavičky na zastávkach.
- Moskovská - povrch zastávky rozmlátený.
- Nám. slobody - centrálna prestupná zastávka a skoro bez prístrešku prípadne s dierami. Kedysi tam bola tabuľa s informáciami a počasím už tam nie je vôbec nič,
- Elektronické info tabule.
- Všade tam, kde prístrešok, lavička a koše na smeti chýbajú.
- Asi všetky, majú krátku strechu a keď prší, tak tečú zo spojov sklolaminatov.
- Karpatská, Lazovňa
- Prístrešok na zastávke v Kostiviarskej.
- Treba urobiť celkovú revíziu všetkých zastávok.
- Každú, v okolí ktorej je viac škôl a teda presne z ktorej nastupuje viac študentov/detí z týchto okolitých škôl, je potrebné ju zväčšiť a udržiavať v peknom, čistom stave. Napr. pri Ružovej atď. b) Pri mnohých prístreškoch chýba myšlienka, že niektorí ľudia sa potrebujú chrániť pred SLNKOM! Napr. pri Pointe sa ľudia "pečú", a po stojačky, a aj relaxačný výhľad na rieku už nemajú ani zeleň.
- Zvolenská cesta Tesco.
- Severná.
- Všetky modernizovať, udržiavanie čistoty.
- Zastávka na Fončorde pri Nemocnici FDR.
- Prístrešok zastávky od kruhového objazdu od Europy smerom k Radvaň Kaufland, pri Mýte, SNP sídlisko, všade ľudia moknú.
- Postupne zriadiť digitálne tabule na zastávkach ako na Národnej ul.
- Železničná stanica.
- Zastávka Kazačok, Belušova.
- Zastávka 80, 100 Parkovisko Mičinská.
- Na otočke 36 na Mlynskej ulici.
- Partizánska cesta.
- Kapitána Jaroša, Pod Hôrkou.
- Point.
- Umiestniť všade informačný systém pre zrakovo postihnuté osoby .
- Dumbierska ŠZŠ.
- Zo zastávok odstrániť staré PNS stánky.
- Severná zástavka - smer Sásová.
- Zastávka Starohorská -Pod Bánošom.

- Tajovského školy, Štefánikovo nábrežie, Železničná stanica.
- Kľúčové zastávky v prestupných uzloch (napr. Námestie slobody a Strieborné námestie - doplniť veľkokapacitné prístrešky), na Štadlerovom nábreží, Národnej, na sídliskách - napr. v Sásovej (Rudohorská ul.).
- Tajovského pri Mestskom parku, Moskovská – rázcestie - zlá viditeľnosť pri predbiehaní.
- Moskovská rázcestie smer nemocnica.
- Uhlisko.
- Stará Sásová, Hlboká, Garbanka.
- Pri Krajskom súde.
- Smetné koše a prístrešok by mali byť štandardom pri modernizácii zastávok.
- Osadiť lavičku na zastávke Štadlerovo nábrežie.

**6. Je počet spojov dostatočný, ak nie, uveďte konkrétne linky, kde by ste chceli viac spojov.**

- Absencia taktového CP. Príliš veľa liniek s málo spojmi.
- Linky časovo na seba nenadväzujú, buď idú všetky spoje jedným smerom naraz alebo potom 45 min. nič.
- Intenzita spojov je nedostatočná, mesto by si malo brať príklad od MHD Žilina.
- Nedostatočný počet spojov, linky = 1,6,5.
- V Kostiviarskej majú niektoré spoje v niektorých časoch interval 1,5 hodiny, čo je úplný nezmysel. Stačilo by presmerovať jednu linku, ktorá ide zo Sásovej cez Karlovo, aby išla cez Kostiviarsku cestu (ideálne 24-ka, alebo 25-ka, lebo majú dobrý interval) a tým by sa pokryla aj Kostiviarska a časť Jakuba, (ak by MHD stala aj na Jakub rázcestie) bez dramatického zásahu.
- Linky = 26, 7
- Pšianská terasa, linka = 101
- Ak bude spoj jazdiť raz za hodinu, tak ľudia naďalej budú jazdiť autami.
- Linka = 100
- Linky 21 a 22 jazdia iba dva krát za hodinu?! Málo, smer Sásová 26 tak isto z centra. Nočné linky žiadne, treba by aspoň niekoľko, ktoré by prechádzali mesto.
- Najmä vo večerných hodinách je frekvencia spojov malá.
- THK - Dixon - Tajovského park - Strieborné nám. - Severná - Komenského GAS.
- Linky = 24, 25
- Linka = 97

- Ak tie staré autobusy, ktoré jazdia v tomto meste a človek má strach do toho nastúpiť nazývate mestskou hromadnou dopravou tak radšej začnem chodiť fakt už pešo.
- Linka 1 by mohla jazdiť častejšie, prípadne viac spojov smerom na Rooseveltovu nemocnicu a spojenie Majer, Rooseveltova by bolo výborné par krát do dňa bez prestupov.
- Linky do Majera, na Uhlisko, do Rakytoviec, linka 90 na Strieborné námestie a z neho (ani nie viac za hodinu, skôr hlavne v teraz nepokrytých hodinách, po 17:00).
- Viac liniek cez Uhlisko.
- Linky = 2, 4
- Z centra do Sásovej, na Fončordu.
- Napríklad starí ľudia so starej Sásovej nemajú spoj do Sásovej. Keď chcú ísť do Komunitného centra, tak musia prekonať ešte pomerne veľkú vzdialenosť.
- Do Sásovej jazdí naraz aj v rozmedzí 5 min. viac autobusov a potom aj 20min nejde žiadny -efektívnejšie naplánovanie spojov. Internátna by tiež vyžadovala viac spojov.
- Napr. spoje do priemyselného parku Šáľková.
- Linky = 35, 34, 36
- Niektoré spoje jazdia raz za hodinu to kde sme na dedine?
- Okružná linka.
- Frekvencia na PT je úbohá, neostáva nič iné len jazdiť autom.
- Linky by všeobecne nemali mať rozostup viac ako 20 minút z akejkoľvek časti do inej časti, okrem toho je hlúpe ak odchádzajú autobusy z centra do Sásovej v rozostupe pár minút a potom aj 40 minút žiadny spoj, hlavne ak tie autobusy prichádzajú z iných častí mesta (bežne na Námestí slobody stoja za sebou spoje 26, 20, 22 a 23 a potom odtiaľ dlho nejde nič smerom na Sásovú).
- Linky = 1,3
- Linky = 5,21
- Zavedenie linky 8 cez víkend minimálne 6x do dňa, aby to nadväzovalo na autobusové / vlakové spoje.
- Linky = 23, 32, 41, 90
- Cez obed je problém vybaviť záležitosti do 60 min. t.j. cez prestávku. Možno je to zapríčinené tým, že autobusy stále jazdia v prázdninovom režime. Linka 1 je OK. Linka 8 by mohla chodiť častejšie. Tiež linky 3 a 5 ráno a poobede po 14, keď končia študenti a zamestnanci. V pracovných dňoch tieto spoje dosť meškajú aj cca 10 minút. To meškanie sa týka liniek 1,3,5 zo smeru od nemocnice.

- Na Pršiansku terasu, čo hlavne používam, sú dve linky, podľa mňa to stačí, problém je ale ten, že veľakrát idú zhruba v podobnom čase a potom hodinu človek čaká.
- Linky = 27, 25
- Smer do a zo Sásovej cez Partizánsku cestu a SADku.
- Linka č. 32 aby chodila častejšie.
- Na Viestovu, cez víkend je jeden spoj, cez týždeň dva a chodia za sebou, potom je dlhá pauza.
- Nie. Liniek je viac, problém je lepšie prepojenie mestských častí.
- Podlavice-Sásová a naspäť.
- Všetky linky do a zo Sásovej.
- Na Graniari nemáme žiadnu.
- Linka = 26
- Nad Tulskou.
- Linka = 41
- Spojenie Podlavice a Radvaň je malé, rovnako Radvaň a Sásová, či spoje z Internátnej k Rooseveltovej nemocnici nie sú žiadne.
- Cez víkend číslo 8 a 32
- Dostatočný je, len je problém v súbehu viac liniek na jednej trase. Idú naraz a potom polhodinu nejde nič.
- Podlavice.
- No zišlo by sa viac spojov Iliáš.
- Linka č. 6
- Nie je. Chýba integrovaný dopravný systém. Napr. podobný tomu v Brne. Chýba nadväznosť spojov. Napr. Fončorda - Sásová. Prestup na Námestí slobody síce je, ale spoje nenadväzujú, nečakajú na seba a veľakrát sa na ďalší spoj čaká aj 20min.
- Nočné linky.
- Linka č. 6 a 8 - poddimenzované, takmer neustále plné v špičke, čiastočne i v sedle.
- Určite na Pršiansku terasu.
- Linka 43 z Kostiviarskej, 24 z Kostiviarskej na Nám. slobody s prepojením do Radvane (Fončorda) a späť, linka 90 to isté.
- Hlavne aby trolejbusy zo železničnej stanice boli časovo prispôsobené príchodu vlakov. Nie že spoj odíde 2 minúty po príchode vlaku a potom čakať ďalších 7 minút.
- Spojenie Tulskej s vlakovou stanicou slabé, 6tka chodí 2x za hodinu, Úsvit spojiť častejšie so Skuteckého (33).



- Zlé načasovanie ráno na Zvolenskú cestu. Štyri linky naraz za sebou a potom hodinu nič.
- Na Pršiarsku terasu.
- Linka 7, 26 kľudne by mohol pribudnúť ešte spoj alebo aby číslo 7 premávalo častejšie nie raz za hodinu, Kaufland Radvaň častejšie prepojenie na Fončordu.
- Po 18 stej č.6 pridať jeden spoj navyše.
- Doobeda ide celkom málo spojov do Uľanky t. j. spoj 43, pretože nie všetci seniori vládzu ísť napríklad na linku Harmanec.
- Nedostatočný počet spojov na linke Pršiarska terasa - mesto. Pršiarska terasa je súčasť mesta, platíme mestu rovnaké poplatky a dane ako obyvatelia iných častí mesta, ale MHD ide päťkrát za celý deň! A cez víkend dvakrát za celý deň! A to vraj majú obyvatelia mesta využívať namiesto áut verejnú dopravu... a akú verejnú dopravu máme využívať? Stáť na zastávke a čakať dve hodiny na autobus alebo ísť pešo/bicyklom po úzkej nebezpečnej ceste???
- Linky jednoducho musia na seba nadväzovať.
- Všetky spoje od Badína do mesta (2, 21, Mičinská).
- Chyba lepšie spojenie zo sídlisk (Fončorda – Auris, atď.)
- V zásade áno, len sa v poslednom čase nedodržuje grafikon.
- Viac spojov spájajúcich centrum mesta s Fončordou (Tulská-Moskovská), intenzívnejšie prepojiť Fončordu s Rooseveltovou nemocnicou, napr. Ulice Oremburská a Moskovská do nemocnice a späť. Spoj ide cca raz za polhodinu. Prepojenie so železničnou stanicou alebo autobusovou stanicou bol veľmi rozumný krok, porovnávam to zo Žilinou, kde idú autobusy na sídliská každých 10 minút. Taktiež doplniť/prepojiť spoje z autobusovej stanice, aby nebolo potrebné prechádzať na železničnú kvôli MHD.
- Uhlisko má spojenie iba so Sásovou a jedným spojom, ktorý chodí veľmi zriedka - s nemocnicou. Frekvencia spojov napr. na Fončordu (6 - v priemere 2x za deň - mimo 2 ranných a 2 poobedných hodín, 7 a 8 - 2x za deň), v Sásovej naopak spojov viac, ale chodia v časovom intervale 4 spoje v priebehu 5 minút a potom 20 minút nič. Vo večerných časoch frekvencia vo všetkých smeroch hrozná. Navyše treba prelinkovať niektoré trasy, podľa toho, ako si to žiadajú ľudia a ako sa mení mesto (napr. spojiť Radvaň s Tatranskou, starú Sásovú s novou). Teraz chodia 21+22 skoro celú trasu rovnako, 26+28 od Námestia slobody tiež rovnako. Treba to poprepájať inak, aby sa ľudia autobusom dostali všade, kam potrebujú.
- Sásová.
- Nedostatok spojov je na linkách 21 a 22

- Počet spojov dostatočný, len intervaly sú nevyvážené....za minútu 3 trolejbusy zo Štadlerovho, potom 20 minút nič (večer okolo 19).
- Nie, linky = 1,2,3,6
- Spojenie Uhliska s nemocnicou.
- Linky = 22,21
- počas pracovného týždňa je dostatočný, počas víkendov si treba spoje lepšie sledovať.
- Skrátiť v rannej a poobednej špičke interval napr. pri spoji č. 1 na 10 min. Nie 15 minút ako je to teraz.
- Linky = 25, 2, 4, 26, 34
- Linka 2, z Radvane do mesta.
- Linka 8.
- MHD po koniec Machovskej cesty. Chodí sem len prímestský autobus a my sme obyvatelia mesta. Aj tento sem chodí zriedka a aj starí obyvatelia musia chodiť autami pretože tu nie je ani obchod. Viac tu chýba aj chodník pre chodcov.
- Častejšie priame spojenie Radvaň – Sásová. Ľudia tam chodia do práce, k doktorom a do RGB. Všetko sa rieši autami.
- Sásová-Radvaň.
- Linka 97 a autobus na Horné Pršany.
- Linka 43 a prímestská linka Harmanec - cez týždeň idú pár minút po sebe a potom je hodinové okno. Tieto spoje by sa mali dopĺňať a nie konkurovať si.
- Linka 3.
- Nie, Spojenie Starej Sásovej s Európou.
- Autobusová zastávka pod Kráľovohoľskou by mohla zefektívniť spoje smerom na Námestie SNP.
- Napr. smer Sásová - linky 20-23 hlavne v čase od 14 tej do 16 tej hodiny posilniť spojmi.
- Linky = 21, 22, 24, 25, 26, 28
- Hlavne do periférie mesta.
- Postačujú, človek sa vie na to nastaviť a zladiť.
- Zo sídliska smer Zvolenská cesta.
- Nenadväzujú spoje z Radvane do Sásovej.
- Cez víkend málo spojov do Sásovej, cez týždeň idú zase tesne po sebe a potom dlho nič.
- Linku do Šalkovej strojní park.
- Z pohľadu obyvateľa Podlavíc je nedostatok spojov do každej mestskej časti, okrem centra.

- Doplniť mimoriadne spoje na kultúrne a športové podujatia a návrat po ich skončení.
- Linka 21 do krematória a 100 do mesta.
- Podlavice - Fončorda nie sú dobre prepojené. Ide len jeden autobus a aj to len v určite hodiny v pracovný deň. Nie celý deň a vôbec nie cez víkend.
- Linky = 24, 25, 22, 90
- Prijala by som lepšie - rýchlejšie spojenie z Radvane na autobusovú stanicu a späť.
- Laskomer/Medený hámor a smer Okružná.
- Linka č. 80 viac spojov - je to jediný priamy spoj od Rudlovskej cesty do nemocnice, ináč treba prestupovať.
- linky = 80, 25
- Linky 43, 54 a ešte linka z Kostiviarskej do Sásovej.
- Linky = 3, 5, 7, 26
- Často krát idú tri naraz rovnakým smerom a potom 25 minút pauza.
- Tulská smer Nemocnica a viac spojov v smere do mesta.
- V centre aj áno, ale na okrajových zónach nie... Najmä v špičkách ráno a poobede linka 42, je preplnená a tak zo Šalkovej sa už veľa žiakov nevojde a opačne z Majera od Námestia slobody do Šalkovej...
- Počet spojov je dostatočný, ale počet liniek je veľký. Potom každá linka chodí raz až dva krát za hodinu. Ak by bolo liniek o polovicu menej, frekvenciu by mali dvojnásobnú. Týka sa to veľkých sídlisk.
- Mne osobne vyhovujú všetky linky, maximálne na Zvolenskú cestu by som pridal častejšie spoje, alebo zo Starej Sásovej by som pridal spoj, prípadne keby autobusy č. 24, 25 a 27 jazdili cez starú Sásovu, všetky by boli problémom lebo ich ide denne aj 50.
- Linka 33.43
- Nie je, viac spojov na Zvolenskú cestu, THK.
- Nie, ale kvôli ich nízkej vyťaženosti to nie je možné, a nízka vyťaženosť je kvôli nízkej frekvencii a neuveriteľnej pomalosti dopravy.
- Fončorda - Strieborne námestie.
- Pršianská terasa - linka 97.
- Uhlisko.
- Prímestská doprava č.51 smer Malachov. Poľná ulica od križovatky vyššie je naviazaná na tento spoj.
- Sásova - Podlavice.
- Linke 36 by sa mohli pridať spoje.

- Na dnešnú dobu Radvaň všetky smery nedostatočný v hl. časových pásmach.
- Linky = 35
- Rudlova, centrum mesta, pri Tescu.
- Linky = 26, 80
- Linky = 6,7 spojenie z Fončordy do mesta je zúfale, zlé načasovanie aj pravidelnosť.
- Rakytovce – Sásová.
- Linky 21,22
- Z Námestia slobody BEZ PRESTUPOV alebo s minimálnym čakaním ak chce človek ísť do Radvane alebo smerom na Tajov.
- Nie je. Treba zrušiť dlhé linky, lebo potom sa na bus dlho čaká.
- Nedostatočný, spoj č. 1.
- Z Európy po pol štvrtej nejde nič smer Zvolenská cesta Tesco.
- Tam kde bývam je dostatok liniek aj spojov a s MHD som veľmi spokojný. Využívam ju pravidelne niekoľkokrát do týždňa.
- Linky 41, 80, 97
- Preklad liniek 21+22+23 by mal mať v špičke max 10 minút v sedle doobeda 15 večer 20 minút nie viac. Tak isto je smiešny 30 minútový víkendový interval. Max 20 minút celý deň.
- Myslím si, že počet spojov pred pandémiou vyhovoval.
- Dostatočný, len linka 32 by mohla chodiť častejšie a aj v neskorších hodinách.
- Centrum smer Radvaň a naopak, Radvaň smer Fončorda, Zvolenská cesta (akýkoľvek smer), Radvaň park ..autobusov je dosť, problém je že všetky idu v priebehu 10 minút a potom človek pol hodinu čaká na ďalší autobus.
- Linky = 100,8, 90
- Určite linky 2 a 4 - cez víkend jeden trolejbus za 30 minút je málo na tak veľké mesto.
- Linka 33 nechodí v normálnom čase, medzi 7.00-8.00, pre školákov na GAS to bolo smutné. Logicky mohol ísť o 7:30 ! Ale ide 6:50 a potom až 8.41 - dlhé roky na to upozorňujem! Ďalej - prečo chodia neskoro večer "po sebe" spoje.. veď to je škoda ! Chodím z nočnej práce, ak nestihnem linku č. 1 z ESC 22:25, ide hneď 7mička 22:32, a potom 26tka už 22:35 .. keby ste dali aspoň pol hodinový rozostup, bolo by to ústretovejšie! Rovnako tak linka 33 aby chodila aj zo zastávky jednotky ESC.
- Myslím že dostatočný, Laskomerská ulica.
- Na sídliská.

- Linka č.34 býva preplnená študentami. Kde sa podeli školské linky??? Alebo navrhnúť školám vlastnú dopravu...proste niečo urobiť.
- Linka 25 - časové odchody zle nastavené, dlhé čakanie autobusu na zastávke.
- Linky č. 7 a 26
- Smer Radvaň - Fončorda aj Radvaň - mesto – poobede každých 20 minút a podvečer každých 40 minút.
- Dcéra pravidelne nestíha zo školy bus poobede lebo ide skôr o dve minúty a potom čaká 20minút.
- Prepracovať koncepciu MHD v BB, súbeh autobusov a trolejbusov, kratšie linky a častejšie prestupy, posilnenie liniek do Sásovej.
- Linka č.34 v čase príchodu a odchodu deti z a do školy.
- Nejazdí žiadny autobus z Uhliska smer Fončorda a Radvaň.
- Linka č. 100 - už o cca 17:30 nejde na Námestie SNP (končí na Železničnej stanici). "
- Senica, Majer.
- Linka 20
- Sásová - Dixon.
- V čase dopravnej špičky jazdia krátke spoje, kde je veľa ľudí.
- Linka č. 43 by sa mohla zosúladiť s príchodom vlakov a mohla by chodiť aspoň 1x za hodinu aj počas víkendov.
- Linka č. 1.
- Smer Kordíky.
- Z Majera je nedostatok počet liniek aj spojov. Uvítala by som linku do nemocnice.
- Linka 36
- Lepšie prestupy.
- Smer Internátna ide č. 7 každých 15 minút a potom dlho nejde.
- Pršianská terasa.
- Viac spojov z mesta cez Poľnú na Tluskú.
- Podľa mňa linka 32 by mohla mať spoje aj cez víkend.
- z Uhliska smer ESC, Radvaň.
- Nedostatočný, autobusy z Fončordy a Sásovej nenadväzujú na prestup do Jakuba. Končím o 19:00 v práci ale autobus na prestup nestihnem tak musím čakať ďalší.
- Nočné spoje.
- Viac spojov na ťahu Sásová-Radvaň.

- Linka č. 6 - Fončorda smer Nad Moskovskou o 21:20 v strede týždňa a smeruje na Vozovňu. Lepšie by bolo keby išiel na Železničnú stanicu.
- Väčšinou áno, ale bolo by treba zjednotiť niektoré linky ako 21, 22, 23; (24), 25, 27; a iné, ktoré majú väčšinu cesty rovnakú trasu. Netreba meniť trasu, len ich dať do spoločného poriadku, aby sa dali ľahšie vyhľadať spoje.
- Počet spojov považujem za dostatočný, ale mali by byť lepšie koordinované.
- Je potrebné v nových urbanizovaných lokalitách zaviesť linky MHD, Spojová – Sásová.
- Linka 80
- Linka 33 – prispôbiť vyučovaniu žiakov - ráno doplniť spoj okolo 07:30 a poobede doplniť spoj od 13-14 hod.
- Linky = 80, 29, 100
- Linka 33
- Linky 21,22 nenadväzujú na Námestie slobody na spoj 6 na Fončordu. Chýba priamy spoj z Moskovskej smer Rudlova. Obidve linky 21,22 chodia cez Radvaň. Keby jeden z nich išiel smer Poľná - Moskovská- Úsvit.
- Linka č. 26 vždy mešká.
- Hlavne tie hlavné linky č. 1, 2, 6, 4
- Prijala by som keby na seba nadväzovali spoje Jakub – Fončorda.

**7. Ktoré lokality chodníkov by bolo vhodné zrekonštruovať (napr. pre nevhodný povrch chodníkov, diery, praskliny a pod.)?**

- Treba vytvoriť koncepciu komplexnej rekonštrukcie s proritizáciou úsekov podľa stavu a dôležitosti.
- Chodníky medzi Kyjevským námestím a THK sú v katastrofálnom stave.
- Od Lidla k nemocnici.
- Vybudovať nové chodníky, bezbariérové priechody medzi chodníkom a cestou, priechodom pre chodcov.
- Chodníky na Uhlisku.
- Chodníky v Rakytovciach od Zvonice ku rodinným domom na Smrekovej ulici, chodník popod R1 až ku starej ceste do Zvolena (I69).
- Nastaviť parametre VO tak aby sa tie chodníky nerozpadli po dvoch rokoch.
- Všetky chodníky v celom meste.
- Sásovské chodníky a vnútro Starohorskej, Tatranskej, Sitnianskej.

- Chodníky - Podlavice na sídlisku a pokračovanie chodníka od rómskej osady smer ku radovým domom.
- Chodníky na Jilemnického ulici.
- Chodníky v a okolo mestského parku.
- Chodníky v Radvani pri škôlkach, na Radvanskej stranu od cesty, v Rudlovej chodníky.
- Chodníky na Slnecnú poza zdravotné stredisko a školu (aj schody).
- Internátna popri ceste.
- Tichá popri ceste.
- Chodníky v okolí Ružovej ul. smer centrum po pravej strane.
- Cesta na Amfiteáter zo smeru od EF UMB.
- Chodníky na Karlove, Medený Hámor, Strieborné námestie, Tajovského ulica, Nový Svet.
- Chodník z Národnej k Európe popod UMB.
- Chodník na Kalinčiakovej ulici.
- Chodníky Internátna, Okružná, Tulská, Mládežnícka (pri gymnáziu),
- Priechod medzi Poľnou a Malachovskou (pri pneuservise).
- Chodník popri ceste od Zaresu ku kruhovému objazdu pri Lidli.
- Chodník z Pršianskej terasy do mesta.
- Chodníky pred Katastrálnym úradom,
- Chodníky na Námestí slobody.
- Chodník od Tulskej smerom na Moskovskú dole.
- Chodníky okolo Kyjevského námestia.
- Chodníky v Tatranskej 81 a vyššie.
- Celý úsek od Krčmy Čupka až po Tesco.
- Chodníky na Hrbe, Sitnianska ulica, Tatranská, Bakošová ulica.
- Na Starej tehelni vytvoriť chodníky.
- Chodník na Tulskej ku Kyjevskému námestiu.
- Chodníky na školu Sitnianska, až po Strážovskú, chodníky v Jelšovom hájiku.
- Chodník smerom ku starej nemocnici.
- Chodníky po sídliskách.
- Chodník od futbalového ihriska po Kremničku.
- Chodníky na Radvani.
- Vnútro blokov Bernolákova.
- Trasa z Radvane po Europu.

- Chodníky od Strieborného námestia na Medený Hámor.
  - Javornícka 1-23.
  - Veľká časť chodníkov v Sásovej.
  - Vybitá kocková dlažba Stará Sásová.
  - Bezbariérový prístup pre ZŤP a kočíky na chodník.
  - Chodníky okolo Okresného súdu.
  - Vytvoriť priechod popod Staré Tesco v Radvani.
  - Chodníky na Fončorde.
  - Chodníky od Strieborného námestia k ulici Severná.
  - Vytvoriť chodníky od OBI smerom na Kremničku.
  - Chodníky z Rudlovej do centra mesta.
  - Chodník do Radvane od Európy, najmä časť od JOPY ku Kauflandu.
  - Na Triede SNP vo vnútrobloku je rozmlátený asfalt.
  - Vybudovať chodníky v okolí Jilemnického, Gorkého, Nešporova, schody medzi Sadovou 6 a 8.
  - Chodníky na ulici Wolkerova, Jilemnického, Okružná smer k PZSR, od Wolkerovej cez priechod k DÚ.
  - Chodníky v okolí ulíc Severná, Zvolenská cesta - smer k Radvan parku.
  - Chodníky v centre mesta pod farským cintorínom.
  - Gaštanová ul., Podlavice, Podlavice dedina.
  - Mládežnícka ulica - chodníky pri ihriskách, Okružná cesta a chodníky Okružná k policajtom.
  - Schody na Sadovej 6 a 8 smerom ku garážach, chodník pri autobusovej stanici smer do mesta.
  - Chodník od Radvanskej 24 po Novamed.
  - Opraviť chodníky okolo "čínskeho múru".
  - Radvanská cesta, Poľná ulica, most cez rieku Hron z Radvane na Zvolenskú cestu.
- 
- Rudlovska cest. a v podstate cesta z Námestia do Sásovej.
  - Kráľovohoľská, Magurská-Krivánska.
  - Vybudovať chodníky Oremburská - smer na Mádežnícku popod most.
  - Ulica 9. mája (diery a nerovnosti), Bellušová, Rudlovska cesta.
  - Vytvoriť chodníky v centre mesta (Námestie slobody, ČSA - vnútrobloky).
  - Chodníky v MČ Podlavice,



- Ulica ČSA a hlavne zo Sásovej do mesta.
- Skuteckého ulica.
- Katovná ulica.

**8. Sú lokality v meste, kde by ste požadovali dobudovanie nových chodníkov alebo úpravu tých existujúcich?**

- Doplniť cyklotrasy.
- Dobudovať chodníky v Podlaviciach.
- Vybudovať bezbariérové priechody pre chodcov.
- Chodník smerom do mesta.
- Vybudovať most (chodník) nad Mládežníckou.
- Chodníky v okolí centra mesta.
- Zlý stav na ceste medzi Rakytovcami a Kremničkou.
- Prepojenie Podlavice s Fončordou cez vrch.
- Zrekonštruovať všetky chodníky.
- Bezbariérové prístupy na chodníky.
- Nedostatočná šírka chodníkov.
- Dezolátny stav chodníkov.
- Tajovského ulica po schodíky na Graniar nie je úsek chodníka dorobený.
- Pršiarická terasa - Medená ul. vybudovať chodník s osvetlením.
- Prepojenie od odbočky z Poľnej na Malachov.
- Vybudovanie chodníka Kremnička smer krematórium.
- Vybudovať chodník na Kostiviarskej ceste, v Jakube, v Uľanke.
- Dobudovanie chýbajúcich úsekov v smere Kremnička - Krematórium a Rakytovce.
- Vysoké obrubníky smer Billa.
- Malý kruhový objazd smerom z Európy k parku, vybudovanie chodníkov, retárderov.
- Vybudovanie chodníka po Malachovskej ceste.
- Chodník medzi Moskovskou a odbočkou na Suchý vrch.
- Chodník a priechod pre chodcov v úseku Kostiviarska - od ulice Na Karlove po Motoshop Žubor.
- Vybudovanie chodníkov na Námestí slobody.
- Vybudovanie chodníka na zastávku smerom od nemocnice.
- Výstavba chodníka v smere Laskomerská ulica.
- Nedorobené chodníky v BB.

- Oprava schodov zo Starohorskej k zastávke Rudohorská dolná.
- Mestský park.
- Vybudovanie podchodov.
- Úprava chodníkov.
- Vybudovanie chodníka v úseku Karlovo - Kostiviarska.
- Budovanie obrubníkov.
- Protipovedňové opatrenia.
- Prepojenie na most.
- Chodníky na ihriskách.
- Sásová vybudovať schody pod Krivánskou smerom k hlavnej ceste.
- Opraviť chodníky okolo "čínskeho múru".
- Chodník ponad Jelšavy.
- Dobudovať chodník popod Staré Tesco.
- Vybudovanie chodníka zo zastávky Moskovská rázcestie na Poľnú.
- Ulica Na Troskách nemá žiadny chodník.
- Chodníky v MČ Podlavice - ulica Pestovateľská - THK
- Upraviť chodník a schody k bloku Moskovská 20-26
- Mestské lesoparky - vybudovať sieť chodníkov.
- Cesta na Pršany.
- Rudlovska cesta.
- Úzke hrdlo medzi Sásovou a centrom a prakticky žiadna rozumná možnosť pre cyklistov!

#### **9. V ktorých lokalitách by ste privítali vybudovanie nových cyklotrás?**

- Všade v zmysle Generelu nemotorovej dopravy.
- Centrálna trasa popri Hrone (pri protipovodňovej hrádzi) až po Radvaň s napojením cez Národnú ulicu na Námestie.
- Prepojenie Sásová - mesto - Radvaň – Fončorda.
- Cyklotrasa z Rudlovej / Sásovej smerom do mesta.
- Napojenie sídlisk do centra mesta, zvlášť Sásová – centrum.
- Od centra BB smerom na Rakytovce a odtiaľ popod R1 na križovatku Vlkanová/Badiň.
- Zjednotiť cyklotrasu od Šáľkovej po Iliáš.
- Prepojenie jednotlivých častí BB.
- Vybudovať z centra smerom na sídlisko až do Nemiec.
- Pokračovanie cyklotrasy od Europy smer železničná stanica.

- Prepojenie sídlisk v celom meste.
- Napojenie na cyklochodník smer Zvolen a smer Podlavice.
- Prepojiť mesto z jednej strany na druhu bezpečnou cyklotrasou.
- Spojenie centra mesta so Zvolenskou cestou smer Iliáš.
- Bezpečné prepojenie z Kostiviarskej na cyklotrasu na Sliach.
- Vybudovanie cyklotrasy od Kostiviarskej smer Jakub na Uľanku, Španiu dolinu (trasa poza Jakub Nový Svet až po motorest Uľanka).
- Prepojiť mesto popri Hrone od Majera až do Iliášu, odtiaľ prepojiť Sásovú a Fončordu.
- Cyklotrasa cez Radvaň.
- Cyklotrasa cez Zvolenskú cestu.
- Dokončenie plne spevnenej cyklotrasy do Zvolena.
- Upraviť cyklotrasu od Europy smer Uhlisko.
- Dokončiť cyklotrasu smer Vlkanová.
- Cyklotrasa Európa - Mestský park - Strieborné námestie – Podlavice.
- Cele mesto prepojiť cyklocestičkami s okolitými obcami a rekreačnými oblasťami v okolí BB.
- Radvaň (od Kremničky ale aj od Iliáša) do centra.
- Fončorda (Tulská, Internátna) smerom do centra.
- Spojiť Tajovského gymnázium s mestom cyklotrasou.
- Napojenie cyklotrasy okolo Europy.
- Cyklotrasa do Radvane s napojením na trasu do Vlkanovej.
- Vybudovanie cyklistických chodníkov na Sásovej.
- Spojenie Sásová a Rudlová s centrom.
- Prepojenie cyklotrás.
- Prepojiť všetky časti je len krátky úsek na THK, ktorým sa dá bezpečne prejsť mimo hlavnú premávku.
- Prejazd centrom mesta okolo ESC.
- Ideálne prepojiť všetky časti mesta.
- Po celej dĺžke Hrona.
- Fončorda smer Suchý vrch.
- Sásová smer Šachtičky.
- Spojiť centrum s cyklotrasou smer Iliáš.
- Vymyslieť a zrealizovať bezpečný prejazd na bicykli z Huštaku až na začiatok cyklocesty na Zvolenskej ceste.

- Spojiť centrum mesta so všetkými sídliskami.
- Od Fončordy po centrum, resp. Námestie slobody.
- Vybudovať v okolí Fončorda - Radvaň – Kráľová.
- Nábrežie Hrona.
- Napojenie cyklotrasy na Tajov.
- Cesta do Sásovej, napojenie na cestu do Slovenskej Ľupče z/popri R1.
- Od Huštáku (resp. Radvane) po pumpu na Partizánskej (tj. aj v centre mesta).

**10. V ktorých lokalitách by ste privítali zlepšenie podmienok pre cyklistov, napr. znížením maximálnej povolenej rýchlosti, úpravy organizácie dopravy, povolenie jazdy cyklistom v protismere a pod.?**

- Cyklotrasa Hušták je zle vedená.
- Zlé napojenie smerom na Radvaň.
- Vyriešenie vjazdu cyklistov na Námestí SNP.
- Vybudovať cyklotrasy, ktoré by viedli cez mesto.
- Od začiatku cyklotrasy od mosta v Podlaviciach smer THK chýba chodník pre cyklistov.
- Vjazd do jednosmeriek by bol vhodný na väčšine miest.
- Prepojenie celého mesta na existujúce cyklotrasy v okolí. Napr. z Fončordy do Vlkanovej, do Malachova, na Suchý vrch alebo do Laskomera.
- Spojiť Tajovského gymnázium s mestom cyklotrasou.
- Napojenie cyklotrasy okolo Europey.
- Cyklotrasa do Radvane s napojením na trasu do Vlkanovej.
- Cyklotrasa cez celé mesto smer Úsvit.
- Cyklotrasa na štadión - zrušiť jednosmernú dopravu, čiastočne by sa odľahčila doprava na kruháči smerom k Úsvitu.
- Krovový objazd pri Europe je neprejazdný pre cyklistov.
- Úprava rýchlosti alebo zníženie rýchlosti cyklistov.
- Doladiť smer Zvolen a smer Slovenská Ľupča.
- Cyklotrasa smer Harmanec.
- Zníženie rýchlosti - Ďumbierska ul. a Rudlovská cesta.
- Je nebezpečná jazda cyklistov v protismere.
- Cyklotrasa je potrebná pod cintorínom a na ulici Figuša Bystrého.
- Cyklotrasa Švermová ulica v smere od Úsvitu do mesta.
- Okružná ulica je široká na cyklochodník.

- Všetky cyklocesty urobiť ako jednosmerky.
- Cyklotrasy od Európy SC smerom do Radvane a v okolí Európy.
- Protismer od Hlavnej pošty popri cintoríne.
- Hušták - Kremnička, Tajovského.
- Pri OC point.
- Centrum krajského mesta s najväčším pohybom ľudí.
- Značky na cyklotrase.
- Kríženie cyklotrasy s chodcami na priechode s cestou.
- Rozdvojené zničené vodorovné značenie.
- Zvyšok odpíleného stĺpika na trase.
- Rozbitá cesta vedúca cez poklopy.
- Nedomyslené pokračovanie cyklocesty pri Europe.

#### **11. V ktorých lokalitách by ste privítali vybudovanie cyklostojanov a strážených parkovísk pre bicykle?**

- V centre BB.
- Pri nemocnici.
- Pri úradoch.
- Pri poštách.
- Určite v centre mesta (Kuzmányho ulica).
- v Radvani.
- V každej mestskej časti BB.
- Na všetkých sídliskách.
- Na autobusovej stanici.
- Na železničnej stanici.
- Pri obchodoch/supermarketoch a nákupných centrách.
- Na Uhlisku.
- Na Kyjevskom námestí.
- Pri školách, škôlkach, detských ihriskách a športoviskách.
- Pri univerzite.
- Pod pamätníkom.
- Pred Európou.
- Pri múzeách, kinách, divadlách.
- Pri kostoloch.

- Na okrajoch BB turistických chodníkoch kde by viedli aj cyklochodníky.
- Pri plavárni.

## **12. V ktorých lokalitách by ste privítali možnosť nabíjania elektrobicyklov?**

- V každej mestskej časti BB aspoň 3-4 stanice a viac ako jedno nabíjacie miesto.
- Na každom sídlisku.
- Pri Rooseveltovej nemocnici.
- Ladomer.
- Podlavice.
- Pod pamätníkom SNP.
- Suchý vrch.
- V blízkosti obchodných centier.
- Na čerpacích staniciach.
- V centre mesta, Námestie slobody, ČSA.
- Pešia zóna a zriadiť pri nabíjaciach staniciach aj obchody, bufety a pumpy.
- Pri parkoviskách pre bicykle.
- Autobusová stanica.
- Železničná stanica.

## **13. Môžete uviesť ďalšie pripomienky k prímestskej autobusovej doprave?**

- Zaviesť pravidelný interval spojov.
- Zlepšiť prestupy na ostatné linky PAD a železničnú dopravu.
- Pri niektorých spojoch by stačilo zaradiť do prevádzky aj autobus s menším počtom cestujúcich.
- V smere od Harmanca, predovšetkým v poobedných hodinách posilniť spoje, pretože študenti chodia zo škôl a spoje bývajú často preplnené.
- Zaradenie spojov do Badína a Hronseku.
- Zriadiť IDS pre región BB.
- Zriadiť turistické spoje do atraktívnych lokalít mesta a okolia.
- Linky PAD duplikujú linky MHD .
- Zaviesť školské zberné spoje predovšetkým v ranných hodinách.
- Navýšenie spojov do Zvolena.
- Priamy spoj aj s obcami mimo okresu BB.

- Bolo by dobré zaviesť cez víkendy počas letných mesiacov spoje zo zastávky Dolný Harmanec, Horný Harmanec polesie v čase od 15:40 do 19:00.
- Na trase Malachov - Kyjevské námestie alebo Nám. L. Štúra vytvoriť linky malých autobusov a vytvoriť spojenia k spojom trolejbusov.
- Priamy spoj Sásová - Slovenská Ľupča.
- Zľava pre dôchodcov na linkách PAD, nie len nad 70 rokov.
- Zohľadniť pracovnú dobu okolitých spoločností a prispôbiť tomu spoje PAD.
- Vyššia úroveň autobusov PAD (čistota, pohodlie a pod.)
- Lepší prístup vodičov k cestujúcim.
- Znížiť cestovné.
- Lepšia informovanosť o čase odchodov spojov a liniek napr. vizuálne tabule.
- Zaviesť pravidelnú víkendovú obsluhu na Šachtičky.