

INŠTITUCIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY PRE MESTSKÝ ÚRAD V BANSKEJ BYSTRICI

ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU MOBILITY, NÁVRH OPATRENÍ A AKČNÉHO PLÁNU



Odberateľ: Nadácia Ekopolis

Dátum publikovania: 24.10.2017

Zodpovedný riešiteľ: Ing. Martin Bolo

Riešitelia: Ing. Soňa Šestáková
 doc.Ing. Marián Gogola, PhD.

Typ správy: Záverečná

IDENTIFIKÁCIA SPRÁVY

Počet strán	116
Počet obrázkov	73
Počet tabuliek	10
Počet príloh	6

Zodpovedný riešiteľ projektu:

ANOTÁCIA

Predkladaný dokument predstavuje Inštitucionálny plán mobility pre Mestský úrad v Banskej Bystrici, spracovaný externou expertnou skupinou v rámci projektu MOVECIT, financovaného z programu Central Europe, na základe zadania Nadácie Ekopolis. Celý proces prípravy a tvorby Inštitucionálneho plánu mobility pre Mestský úrad v Banskej Bystrici (IPUMBB) pozostával z viacerých vecne, časovo a logicky na seba nadväzujúcich parciálnych častí, ktoré predstavujú jednotlivé kapitoly spracovaného dokumentu.

Prvé kroky pri spracovaní plánu mobility pre mestský úrad sa logicky zamerali na analýzu súčasného stavu mobility na úrade. V rámci tejto analytickej časti, sa zrealizovali štyri čiastkové aktivity, konkrétne on-line dotazníkový prieskum dopravného správania zamestnancov, osobné interview so zamestnancami, analýza interných a následne aj externých podmienok mobility na úrade. Následne bola na základe zozbieraných, analyzovaných a vyhodnotených dát, podkladov a materiálov, ako aj viacerých sedení so zamestnancami a vedúcimi pracovníkmi úradu, zrealizovaná druhá podstatná časť spracovania IPUM BB a to návrhová časť plánu mobility. Tá v sebe obsahuje tak návrh konkrétnych opatrení, odporúčaných realizovať v rámci úradu a ich prioritizáciu, ako aj časový harmonogram realizácie opatrení v podobe akčného plánu. Popis obsahu jednotlivých kapitol, ktoré zároveň reflektujú jednotlivé parciálne aktivity zrealizované v procese prípravy a spracovania Inštitucionálneho plánu mobility pre Mestský úrad v Banskej Bystrici sú popísané nižšie.

Prvá kapitola je venovaná elektronickému on-line dotazníku o dopravných návykoch zamestnancov úradu (tzv. kvantitatívny prieskum). Sú v nej uvedené ako všeobecné informácie o tvorbe, obsahu a forme dotazníka, tak aj samotné vyhodnotenie jednotlivých otázok dotazníka v členení na logické celky: parkovanie, deľba prepravnej práce, pracovné cesty, dostupnosť verejnej osobnej a cyklistickej dopravy, kritériá (dôvody) pre súčasný spôsob dochádzania do/z práce, náchylnosť a motivácia pre zmenu v prospech udržateľných foriem dopravy.

Druhá kapitola je zameraná na zhodnotenie druhého prieskumu (tzv. kvalitatívneho prieskumu) realizovaného medzi zamestnancami formou osobných rozhovorov. Napriek pomerne podrobnému súboru dát získaného z prvého elektronického dotazníka, si riešenie plánu udržateľnej mobility vyžaduje aj presnejšie poznanie osobných názorov a preferencií zainteresovaných skupín, v tomto prípade zamestnancov, či už referentov alebo vedúcich oddelení a odborov, v súvislosti s ich dochádzaním do zamestnania, podmienok vytvorených pre udržateľnú mobilitu, či motivácie na zmenu svojho dopravného správania. Výsledkom osobných rozhovorov sú veľmi cenné informácie napríklad aj o konkrétnych opatreniach, ktoré by zamestnanci na pracovisku uvítali a motivovali by ich viac využívať bicykel, chôdzu, verejnú dopravu, či spolujazdu.

Tretia kapitola „Analýza súčasnej internej situácie v oblasti mobility v rámci úradu“ rozoberá a zároveň aj sumarizuje súčasné podmienky na úrade skôr z pohľadu interných pravidiel, existujúcej parkovacej politiky úradu, rozdelenia kompetencií v oblasti mobility pracovníkov úradu, či vôbec ochoty (náchylnosti) vedúcich pracovníkov úradu, ale aj celkovo mesta, na zavedenie zmien viac preferujúcich udržateľné formy dopravy. Zdrojovými dátami pre túto kapitolu boli predovšetkým informácie poskytnuté vedúcimi pracovníkmi relevantných odborov a oddelení na základe konkrétnej požiadavky formulovanej vo forme mini-dotazníka o „Internom fungovaní úradu“, zistenia z osobnej obhliadky a šetrenia lokality úradu in-situ samotnými zhotoviteľmi IPUMBB, ako aj odpovede zamestnancov na niektoré otázky on-line dotazníka, či rôzne strategické a rozvojové dokumenty mesta všeobecne dostupné na internete.

Analytickú časť dokumentu uzatvára štvrtá kapitola, s názvom „Analýza externých podmienok mobility úradu“. Tá mala za cieľ zhodnotiť podmienky a možnosti dochádzania zamestnancov úradu dané okolitými, externými podmienkami. Tie sú do značnej miery len ťažko ovplyvniteľné samotným zamestnávateľom (hoci nepriamo určite áno), no majú veľký vplyv a dopad na voľbu dopravného prostriedku a teda aj mobilitu zamestnancov. V tejto kapitole sa hodnotil ako stav a existencia samotnej infraštruktúry jednotlivých dopravných módov, intenzita dopravy v bezprostrednom okolí mestského úradu a parkovacie možnosti (teda statická doprava), tak aj časová a priestorová dostupnosť pracoviska, teda budovy mestského úradu, všetkými základnými módmi dopravy, teda dostupnosť verejnou dopravou, cyklistickou dopravou, chôdzou a v neposlednom rade aj individuálnou automobilovou.

Návrhová časť plánu mobility pre mestský úrad je reprezentovaná záverečnou, piatou kapitolou dokumentu, ktorá je rozčlenená na tri podkapitoly.

Prvá podkapitola sa venuje prioritizácii navrhnutých opatrení, z pohľadu ich významnosti a prínosu k jednotlivým cieľom stanoveným v úvode návrhovej časti plánu mobility. Prioritizácia jednotlivých opatrení prebehla na základe zrealizovanej multikriteriálnej analýzy, pre účely ktorej boli použité kritériá zohľadňujúce ciele udržateľnosti dopravy a finančnú nákladovosť realizácie a prevádzky jednotlivých opatrení.

Navrhnuté opatrenia, ktorým je venovaná druhá podkapitola, sú rozdelené na tzv. „mäkké opatrenia“ a „tvrdé opatrenia“. Mäkké opatrenia sú zväčša finančne menej náročné a teda jednoduchšie a rýchlejšie zrealizovateľné. Majú skôr informačný, organizačný a koordinačný charakter. Naproti tomu „tvrdé opatrenia“ sú zvyčajne finančne náročnejšie, vyžadujúce si často infraštruktúrne zmeny a s tým aj súvisiaci plánovací a schvaľovací proces. Jednotlivé opatrenia sú spracované vo forme prehľadných tabuliek, v ktorých je uvedený názov opatrenia a jeho stručný opis (zdôvodnenie), oddelenie/odbor a osoba zodpovedná za realizáciu opatrenia, obdobie realizácie a termín splnenia opatrenia, ako aj predpokladané investičné a prevádzkové náklady s potenciálnym zdrojom financovania.

Záverečnou časťou spracovaného plánu mobility, reprezentovanou treťou podkapitolou (5.3), je samotný akčný plán. Akčný plán je zostavený v podobe Ganttovho diagramu, ktorý prehľadnou

grafickou formou zobrazuje jednotlivé navrhnuté opatrenia plánu mobility (zoradené podľa priority) a oddelenia/odbory zodpovedné za ich implementáciu, ako aj termíny začiatku a ukončenia (splnenia) realizácie jednotlivých opatrení a teda obdobie (trvanie) realizácie jednotlivých opatrení. Z časového hľadiska majú opatrenia charakter krátkodobý (horizont realizácie do 1 roka), strednodobý (horizont realizácie do 2 rokov) a dlhodobý (horizont realizácie do 4 rokov).

OBSAH

IDENTIFIKÁCIA SPRÁVY	2
ANOTÁCIA.....	3
OBSAH	6
1. PRIESKUM DOPRAVNÝCH NÁVYKOV ZAMESTNANCOV FORMOU DOTAZNÍKOV.....	12
1.1 On-line dotazník - všeobecné informácie.....	12
1.2 Vyhodnotenie on-line dotazníka	12
1.2.1 Parkovanie	13
1.2.2 Modal split	14
1.2.3 Pracovné cesty	15
1.2.4 Dostupnosť verejnej osobnej a cyklistickej dopravy	16
1.2.5 Kritérium pre voľbu dopravného módu	17
1.2.6 Náchylnosť pre zmenu dopravného módu	18
1.2.7 Motivácia pre zmenu dopravného módu	19
2. PRIESKUM DOPRAVNÝCH NÁVYKOV ZAMESTNANCOV FORMOU INTERVIEW	22
2.1 Príprava interview	22
2.1.1 Zloženie skupín respondentov.....	23
2.1.2 Miesto a čas realizácie osobných interview	23
2.2 Priebeh interview	24
2.2.1 Účastníci interview	24
2.2.2 Zvolená forma realizácie interview	25
2.2.3 Postup realizácie interview.....	25
2.3 Závery interview	26
2.3.1 Výsledky osobných interview	26
2.3.2 Vyhodnotenie	29
3. ANALÝZA INTERNEJ SITUÁCIE V OBLASTI MOBILITY V RÁMCI ÚRADU	31
3.1 Opis lokality mestského úradu.....	31
3.2 Interné predpisy v oblasti dopravy pri výkone služobných ciest	32
3.3 Rozdelenie kompetencií v oblasti mobility	33
3.4 Súčasná situácia v dochádzaní zamestnancov na úrad	34
3.5 Pracovné cesty (ekonomické a organizačné súvislosti).....	35
3.6 Parkovacia politika.....	36
3.6.1 Parkovanie motorových vozidiel	36
3.6.2 Parkovanie bicyklov	37
3.6.3 Doplnková infraštruktúra	38

3.7 Náchylnosť vedenia úradu k podpore zmien v prospech udržateľnej mobility na pracovisku	39
3.8 Náchylnosť mesta k podpore udržateľnej mobility	40
4. ANALÝZA EXTERNÝCH PODMIENOK MOBILITY ÚRADU	44
4.1 Stav dopravnej infraštruktúry	44
4.1.1 Základný komunikačný systém mesta	45
4.1.2 Intenzity dopravy a tvorba kongescií na miestnych komunikáciách	46
4.1.2.1 Intenzity dopravy zaznamenané počas celoštátneho sčítania dopravy	47
4.1.2.2 Sčítanie dopravy na Tajovského ulici	52
4.1.3 Sieť mestských cyklotrás.....	55
4.1.3.1 Existujúci úsek mestskej cyklotrasy R6 ESC – Skubín.....	55
4.1.3.2 Existujúci úsek mestskej cyklotrasy R2 Hušták – Kráľová	56
4.1.3.3 Cykloobojšmerka na Jesenského ulici.....	57
4.1.3.4 Pešia zóna	58
4.1.3.5 Ďalšie komunikácie vhodné pre pohyb cyklistov.....	58
4.1.4 Sieť komunikácií pre chodcov	59
4.1.5 Zastávky a stanice VOD.....	62
4.1.5.1 Zastávka MHD Námestie slobody	64
4.1.5.2 Zastávka MHD Partizánska cesta	64
4.1.5.3 Zastávka MHD 29. augusta	65
4.1.5.4 Dočasná autobusová stanica Banská Bystrica	65
4.1.5.5 Nová autobusová stanica.....	67
4.1.5.6 Železničná stanica Banská Bystrica	68
4.1.6 Statická doprava –parkovanie	69
4.2 Časová a priestorová dostupnosť mestského úradu	70
4.2.1 Dostupnosť mestského úradu pešou dopravou	70
4.2.2 Dostupnosť mestského úradu bicyklom	71
4.2.3 Verejná osobná doprava.....	78
4.2.3.1 Mestská hromadná doprava.....	78
4.2.3.2 Prímestská regionálna verejná osobná doprava	83
4.2.4 Individuálna automobilová doprava – statická doprava	83
5. NAVRHOVANÉ OPATRENIA A AKČNÝ PLÁN INŠTITUCIONÁLNEHO PLÁNU MOBILITY PRE MESTSKÝ ÚRAD V BANSKEJ BYSTRICI.....	85
5.1 Hodnotenie priority navrhovaných opatrení IPUMBB	87
5.1.1 Hodnotiace kritériá	87
5.1.2 Použitá metóda hodnotenia	88
5.2 Navrhované opatrenia.....	90
5.2.1 Mäkké opatrenia.....	91

5.2.2 Tvrdé opatrenia	107
5.3 Časový harmonogram realizácie navrhovaných opatrení	116

ZOZNAM TABULIEK

Tab. 2-1	Zoznam a rozdelenie zamestnancov do skupín respondentov	23
Tab. 2-2	Časy realizácie interview pre jednotlivé skupiny	24
Tab. 2-3	Sumár odpovedí respondentov	29
Tab. 3-1	Pracovný čas zamestnancov MsÚ BB	34
Tab. 3-2	Prehľad počtu príchodov zamestnancov MsÚ BB na pracovisko počas pracovného týždňa	34
Tab. 3-3	Prehľad počtu odchodov zamestnancov MsÚ BB z pracoviska počas pracovného týždňa	35
Tab. 4-1	Počet spojov VOD z vybraných obcí do Banskej Bystrice	83
Tab. 4-2	Časová dostupnosť mestského úradu rôznymi druhmi dopravy v minútach	84
Tab. 5-1	Navrhované opatrenia IPUMBB zoradené podľa priority na základe ich významnosti pre stanovené ciele	86
Tab. 5-2	Stupne hodnotenia pre párové porovnanie prostredníctvom Saatyho matice	88

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obr. 1-1	Vzdialenosť bydliska a využívanie auta zamestnancami MsÚ BB	13
Obr. 1-2	Miesto a cena parkovného	14
Obr. 1-3	Časové straty spojené s parkovaním áut	14
Obr. 1-4	Využitie dopravných módov v bežné pracovné dni	15
Obr. 1-5	Dopravné módy počas pracovných ciest	16
Obr. 1-6	Dostupnosť verejne osobnej a cyklistickej dopravy	16
Obr. 1-7	Kritériá výberu dopravného módu	17
Obr. 1-8	Náchylnosť pre zmenu dopravného módu	18
Obr. 1-9	Náchylnosť pre príležitostnú zmenu dopravného módu	19
Obr. 1-10	Motivácia pre zmenu dopravného módu	20
Obr. 1-11	Motivácia pre zmenu dopravného módu v prospech spolujazdy	20
Obr. 1-12	Motivácia pre zmenu dopravného módu v prospech pešej chôdze	21

Obr. 1-13	Motivácia pre zmenu dopravného módu v prospech cyklistickej dopravy.....	22
Obr. 2-1	Orientačné rozloženie miestnosti	24
Obr. 2-2	Účastníci interview	25
Obr. 2-3	Účastníci interview	31
Obr. 3-1	Mestský úrad Banská Bystrica	32
Obr. 3-2	Parkovisko v areály MsÚ BB	37
Obr. 3-3	Prístrešok a stojany pre bicykle v areály MsÚ BB	38
Obr. 3-4	Stojany pre bicykle pred budovou MsÚ BB	38
Obr. 3-5	Kúpeľne v budove MsÚ BB	39
Obr. 4-1	Porovnanie priebehu hodinových intenzít dopravy na ceste I/66 a počtu ciest zamestnancov MsÚ	46
Obr. 4-2	Kartogram RPDÍ celoštátneho sčítania dopravy v roku 2015.....	47
Obr. 4-3	Zníženie kvality dopravného prúdu v okolí MÚ	48
Obr. 4-4	Priebeh hodinových intenzít podľa smerov na Štefánikovom nábreží	48
Obr. 4-5	Zloženie dopravného prúdu v dobe prieskumu	49
Obr. 4-6	Priebeh hodinových intenzít podľa smerov na Podlavickej ceste.....	49
Obr. 4-7	Zloženie dopravného prúdu v dobe prieskumu	50
Obr. 4-8	Priebeh hodinových intenzít podľa smerov na ulici 9. mája	50
Obr. 4-9	Zloženie dopravného prúdu v dobe prieskumu	51
Obr. 4-10	Priebeh hodinových intenzít podľa smerov na Sládkovičovej ulici	51
Obr. 4-11	Zloženie dopravného prúdu v dobe prieskumu	52
Obr. 4-12	Pohľad na komunikáciu zo sčítacieho stanoviska	52
Obr. 4-13	Priebeh 15-minútových intenzít skutočných vozidiel podľa smerov	53
Obr. 4-14	Priebeh 15-minútových intenzít chodcov podľa smerov	54
Obr. 4-15	Zloženie dopravného prúdu	55
Obr. 4-16	Začiatok a koniec pruhu pre cyklistov na ulici Cesta na Štadión.....	56
Obr. 4-17	Začiatok a koniec spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov na ulici Cesta na Štadión.....	56
Obr. 4-18	Začiatok a koniec priechodu pre cyklistov cez Námestie Ľudovíta Štúra	57
Obr. 4-19	Začiatok a koniec spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov na Námestí Ľudovíta Štúra.....	57
Obr. 4-20	Dopravné značenie na začiatku a konci úseku	58
Obr. 4-21	Začiatok a koniec pešej zóny v CMZ	58

Obr. 4-22	Komunikácie so zákazom vjazdu motorových vozidiel na Námestí slobody	59
Obr. 4-23	Poklesnutá kanalizačná vpusť a poruchy vozovky v jazdnej stope cyklistov	59
Obr. 4-24	Chýbajúci chodník do MČ Senica a vyznačenie parkovacích miest v neprospech chodcov	60
Obr. 4-25	Nerovnosti a trhliny na chodníkoch	61
Obr. 4-26	Nedostatočne debarierizované priechody pre chodcov	61
Obr. 4-27	Geografická lokalizácia zastávok MHD v Banskej Bystrici a v okolí MsÚ BB	62
Obr. 4-28	Krytá zastávka Senica, otočka	63
Obr. 4-29	Nekrytá zastávka Na Karlove	63
Obr. 4-30	Zastávky MHD Námestie slobody.....	64
Obr. 4-31	Zastávky MHD Partizánska cesta	65
Obr. 4-32	Zastávky MHD 29. augusta	65
Obr. 4-33	Priechod a podchod v pešej trase zo stanice	66
Obr. 4-34	Dočasná autobusová stanica Banská Bystrica	66
Obr. 4-35	Situácia dočasnej autobusovej stanice.....	67
Obr. 4-36	Nástupištia v novej autobusovej stanici.....	67
Obr. 4-37	Situácia novej autobusovej stanice	68
Obr. 4-38	Budova železničnej stanice a nástupište	69
Obr. 4-39	Riešenia parkovacích miest v CMZ	70
Obr. 4-40	Teoretická izochrona dostupnosti 30 min.....	71
Obr. 4-41	Časová dostupnosť MsÚ BB z jednotlivých mestských častí na bicykli	72
Obr. 4-42	Pozdĺžny profil trasy z MČ Kremnička na MsÚ BB.....	73
Obr. 4-43	Pozdĺžny profil trasy z MČ Radvaň na MsÚ BB.....	73
Obr. 4-44	Pozdĺžny profil trasy z MČ Fončorda na MsÚ BB.....	74
Obr. 4-45	Pozdĺžny profil trasy z MČ Podlavice na MsÚ BB	75
Obr. 4-46	Pozdĺžny profil trasy z MČ Kostiviarska na MsÚ BB	75
Obr. 4-47	Pozdĺžny profil trasy z MČ Sásová na MsÚ BB.....	76
Obr. 4-48	Pozdĺžny profil trasy z MČ Senica na MsÚ BB	77
Obr. 4-49	Pozdĺžny profil trasy z MČ Šalková na MsÚ BB	77
Obr. 5-1	Príklad vyplnenej Saatyho matice pri vzájomnom posudzovaní hodnotiacich kritérií	89
Obr. 5-2	Váhy hodnotiacich kritérií získané párovým porovnávaním Saatyho maticou	89
Obr. 5-3	Časový harmonogram realizácie navrhovaných opatrení.....	116

ZOZNAM PRÍLOH

PRÍLOHA 1 - Rozšírený sumár odpovedí respondentov z osobných interview

PRÍLOHA 2 - Formulár on-line dotazníka

PRÍLOHA 3 - Časový harmonogram realizácie navrhovaných opatrení

PRÍLOHA 4 - Vyhodnotenie pripomienok zamestnancov MsÚ a poslancov mestského zastupiteľstva k navrhovanému materiálu

PRÍLOHA 5 – Sumarizácia kľúčových zistení z analytickej časti IPUMBB v anglickom jazyku

PRÍLOHA 6 - Stručné zhrnutie navrhovaných opatrení IPUMBB v anglickom jazyku

ZOZNAM SKRATIEK

CMZ	Centrálna mestská zóna
DPMBB	Dopravný podnik mesta Banská Bystrica
FUA	Funkčné mestské územie
IAD	Individuálna automobilová doprava
IROP	Integrovaný regionálny operačný program
IPUMBB	Inštitucionálny plán udržateľnej mobility pre Mestský úrad v Banskej Bystrici
MČ	Mestská časť
MHD	Mestská hromadná doprava
MsÚ BB	Mestský úrad Banská Bystrica
PUMM (SUMP)	Plán udržateľnejestskej mobility
VDZ	Vodorovné dopravné značenie
VOD	Verejná osobná doprava
ZÁKOS	Základný komunikačný systém
ZDZ	Zvislé dopravné značenie

1. PRIESKUM DOPRAVNÝCH NÁVYKOV ZAMESTNANCOV FORMOU DOTAZNÍKOV

1.1 ON-LINE DOTAZNÍK - VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE

On-line dotazník zameraný na zisťovanie dopravných návykov zamestnancov MsÚ BB bol **zostavený organizáciou Nadace Partnerství z ČR** s využitím platformy „google-questionnaire“ (viď príloha č.2). Dotazník, ktorého znenie jednotlivých otázok, ich zoradenie ako aj formu, jednotlivý projektový partneri v priebehu jeho tvorby pripomienkovali a upravovali (tak aj Nadácia Ekopolis a zhotoviteľ IPUMBB), bol v končenej fáze jednotný pre všetkých projektových partnerov tak, aby údaje z neho mohli poslúžiť okrem iného aj na vzájomné porovnanie jednotlivých inštitúcií pripravujúcich si svoje plány mobility v rámci projektu MOVECIT. Po finalizácii, bol **dotazník sprístupnený všetkým zamestnancom MsÚ BB na vyplnenie elektronicky, v termíne od 4.apríla 2017 do 30.apríla 2017**. Zamestnanci boli požiadaní o jeho vyplnenie prostredníctvom hromadne rozposlaného e-mailu od prednostu úradu a následne v priebehu uvedeného časového horizontu aj od samotného primátora Banskej Bystrice. **V priebehu takmer 3 týždňov vyplnilo zverejnený dotazník 137 respondentov – zamestnancov mestského úradu v Banskej Bystrici, čo je 52,5% z celkového počtu pracovníkov**. Je to tak výrazne väčšia návratnosť, aká bola požadovaná v rámci podmienok projektu MOVECIT (20%). Nie všetci zamestnanci však zodpovedali všetky položené otázky, takže pri odpovediach na niektoré otázky figuruje menší počet respondentov, ako je celkový počet zamestnancov, ktorí dotazník oficiálne vyplnili.

1.2 VYHODNOTENIE ON-LINE DOTAZNÍKA

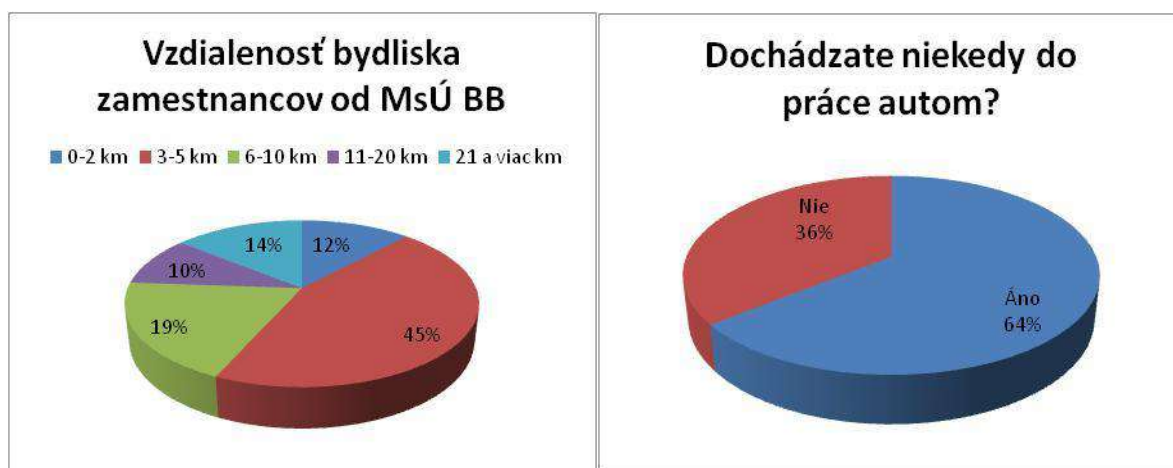
Zo 137 zamestnancov, ktorí vyplnili dotazník, bolo **37% mužov a 63% žien**. Vekové zloženie zamestnancov-respondentov bolo nasledovné: **8% vo veku 20-30 rokov, 39% vo veku 31-45 rokov, 50% zamestnancov vo veku 46-62 rokov a 4% sú zamestnanci v dôchodkovom veku**, teda nad 62 rokov.

Najpočetnejšiu skupinu, čo sa týka počtu členov domácnosti, **tvoria zamestnanci-repondenti pochádzajúci z 3-členných domácností (32%)**, nasledovaní 2-člennými (28%) a 4-člennými (21%) domácnosťami.

Úvod

Výrazná väčšina zamestnancov-respondentov (**72%**) **prichádza do práce v čase medzi 7:00-8:00**, čo je bežný čas príchodu do práce pre väčšinu úradníckych organizácií v SR. Čo sa týka **času odchodu zamestnancov úradu z práce**, ten už je rozptýlený do časového obdobia **15:00-17:00**, a v tejto dvojhodinovke zvyčajne opustí pracovisko až 88% zamestnancov (pričom **viac ako polovica** zo všetkých respondentov (55%) tak urobí medzi **15:00-16:00**).

Na základe analýzy vzdialenosti bydliska zamestnancov-respondentov od miesta výkonu svojho zamestnania, t.j. MsÚ BB, bolo zistené, že **12% zamestnancov býva** vo vzdialenosti **0-2 km od pracoviska**, čo je **vhodné na dochádzanie pešo**. Približne **ďalších 45% býva** v rozmedzí **3-5 km od mestského úradu**, teda **vzdialenosti úplne vhodnej na použitie bicykla** ako dopravného prostriedku na dochádzanie a **ďalších 19% má bydlisko** vzdialené od pracoviska približne **6-10 km**, kedy sa ešte stále dá použiť či už bicykel, alebo **využiť** v rámci mesta dobre **fungujúcu MHD**. Na základe on-line dotazníka cca 24% zamestnancov-respondentov býva vo vzdialenosti väčšej ako 10 km od pracoviska.



Obr. 1-1 Vzdialenosť bydliska a využívanie auta zamestnancami MsÚ BB

1.2.1 PARKOVANIE

Na otázku, či dochádza zamestnanec niekedy do práce aj autom odpovedalo **64% respondentov** (t.j. 88 pracovníkov) **kladne** a zvyšok, teda **36%** zamestnancov-respondentov nikdy nevyužíva na cestu do práce auto (či už samostatne, alebo vo forme spolujazdy s viacerými pasažiermi). **Väčšina (51%)** respondentov automobilistov uviedlo, že zvyčajne **parkuje na parkovisku vyhradenom pre zamestnancov** (t.j. s najväčšou pravdepodobnosťou na jednom z dvoch parkovísk vo vnútrobloku mestského úradu), **alebo na verejnom parkovisku** (voľne na ulici v blízkosti úradu), **ktoré je však v čase 7:00-16:00 pre zamestnancov MsÚ BB k dispozícii bezplatne**. To potvrdzuje aj fakt, že **až 75% respondentov** uviedlo, že **za parkovanie neplatí nikdy, resp. len zriedka** a z parkoviska to majú do budovy úradu do 3 minút chôdze (69% respondentov).



Obr. 1-2 Miesto a cena parkovného

Problém s parkovaním zamestnanci úradu zjavne nemajú, čo potvrdzuje nielen vyššie uvedené, ale aj fakt, že **až 91% respondentov nájde miesto max. do 5 minút** (pričom 46% do menej ako 1 minúty).



Obr. 1-3 Časové straty spojené s parkovaním áut

1.2.2 MODAL SPLIT

Čo sa týka druhov dopravy využívaných úradníkmi na dochádzanie do práce, tak z výsledkov on-line dotazníka vyplynulo **pomerne rovnomerné zastúpenie všetkých módov s výnimkou bicykla, ktorý využíva len 1% zamestnancov-respondentov. Sám v aute sa do práce vozí 32 respondentov (24%), spolujadzu, t.j. viac pasažierov v aute, uviedlo 21% respondentov**, pričom však z odpovedí nie je možné identifikovať, či ide o vozenie rodinných príslušníkov (detí do/z školy/škôlky, partnera/ku do/z práce), alebo kolegov do/z práce. **Pomerne slušné číslo, 36% respondentov, uviedlo ako spôsob dochádzania verejnú dopravu (čo je najvyšší podiel) a 16% zamestnancov-respondentov chodí do/z práce pešo.** Uvedené výsledky sú vyhodnotené z odpovedí na otázku „Aké druhy dopravy ste použili na dochádzanie do práce v jednotlivých dňoch minulého týždňa?“, pričom ako referenčný deň sa zoberal utorok, t.j. bežný pracovný deň v zmysle dopravno-sociologických prieskumov a sčítaní.

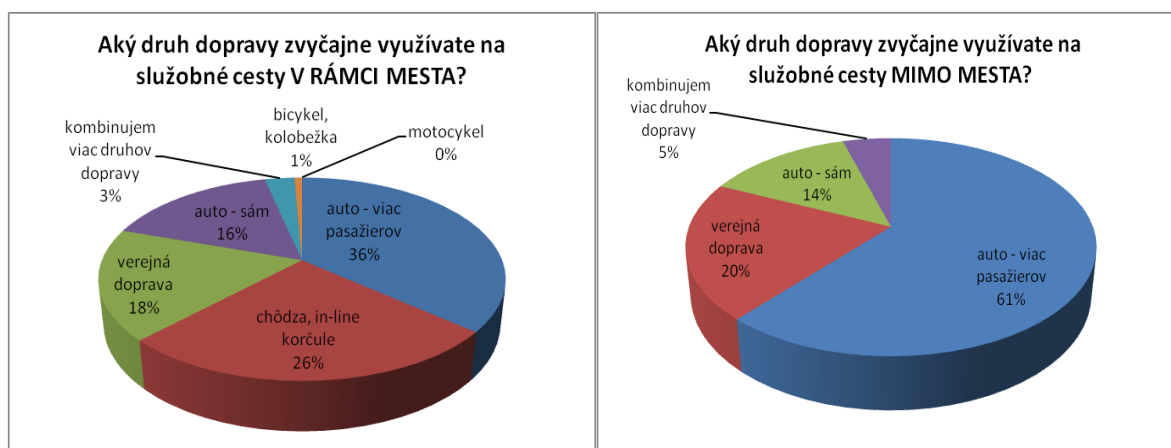


Obr. 1-4 Využitie dopravných módov v bežné pracovné dni

1.2.3 PRACOVNÉ CESTY

V súvislosti s pracovnými cestami, niečo **viac ako polovica pracovníkov (56%)** uviedla, že **súčasťou jeho/jej práce sú aj pracovné cesty**, pričom **viac** ich absolvuje pracovné cesty **v rámci mesta ako mimo neho**. Pritom **najčastejším spôsobom dopravy pri realizácii vnútromestských pracovných ciest** podľa odpovedí respondentov **je spolujazda autom**, pričom túto možnosť spomedzi uvedených druhov dopravy uviedlo až 66% respondentov z tých, kt. zodpovedali túto otázku (77 odpovedí). Pomerne **vysoké zastúpenie má aj chôdza (48%)** a pomerne **rovnaký podiel zamestnancov-respondentov určilo**, že na vnútromestské pracovné cesty využívajú buď **verejnú dopravu (32%), alebo chodí sám/sama autom (30%)**. Využívanie bicykla na služobné cesty v rámci mesta označilo len 1% respondentov.

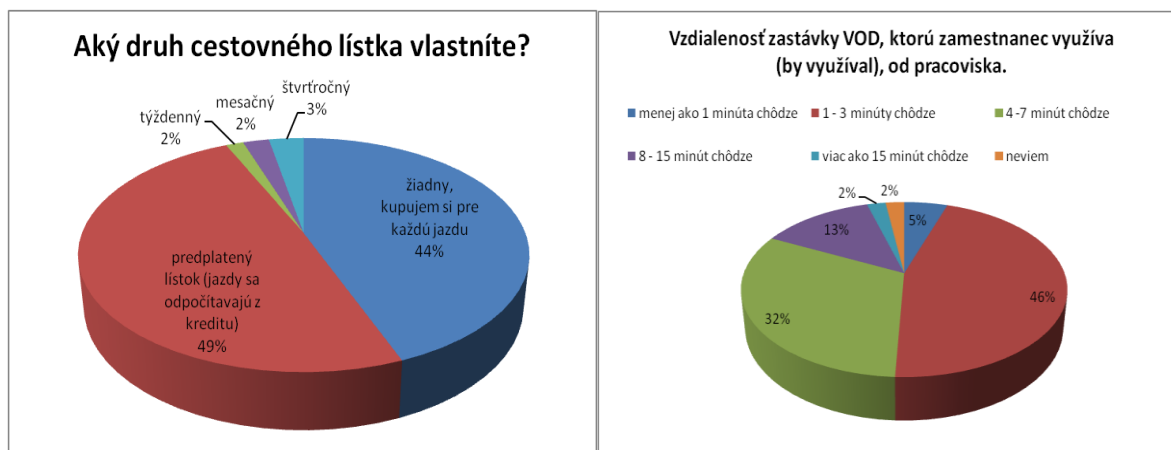
V prípade mimomestských pracovných ciest najviac respondentov uviedlo spomedzi ponúknutých možností práve **spolujazdu autom (86%, t.j. 54 respondentov zo 63, kt. odpovedali na túto otázku, označili tento mód dopravy)**. **Na druhom mieste** sa umiestnila **verejná doprava**, ktorú označila zhruba jedna tretina respondentov **(29%)** a **19% zamestnancov-respondentov označilo** pri služobných cestách mimo mesta **využívanie auta v sólo podobe**.



Obr. 1-5 Dopravné módy počas pracovných ciest

1.2.4 DOSTUPNOSŤ VEREJNEJ OSOBNEJ A CYKLISTICKEJ DOPRAVY

Viac ako polovica respondentov (55%) je vlastníkom nejakého typu predplatného lístka na verejnú dopravu (MHD), či už kreditového (49%), týždenného (1%), mesačného (2%) alebo štvrťročného (3%). Pomerne vysoký podiel respondentov (37%) však nevlastní žiadny predplatný lístok na verejnú dopravu a zvyčajne si v prípade potreby kupuje lístok na jednotlivé jazdy. **Dostupnosť zastávok verejnej dopravy** (či už MHD, alebo zastávok prímestskej dopravy) **je v blízkosti MsÚ BB pomerne dobrá**, o čom svedčí aj fakt, že viac ako polovica zamestnancov (51%) ju má v dochádzkovej vzdialenosti pešo do 3 minút, a **v dosahu max. 7 minút chôdze má zastávku až 83% všetkých zamestnancov-respondentov.**

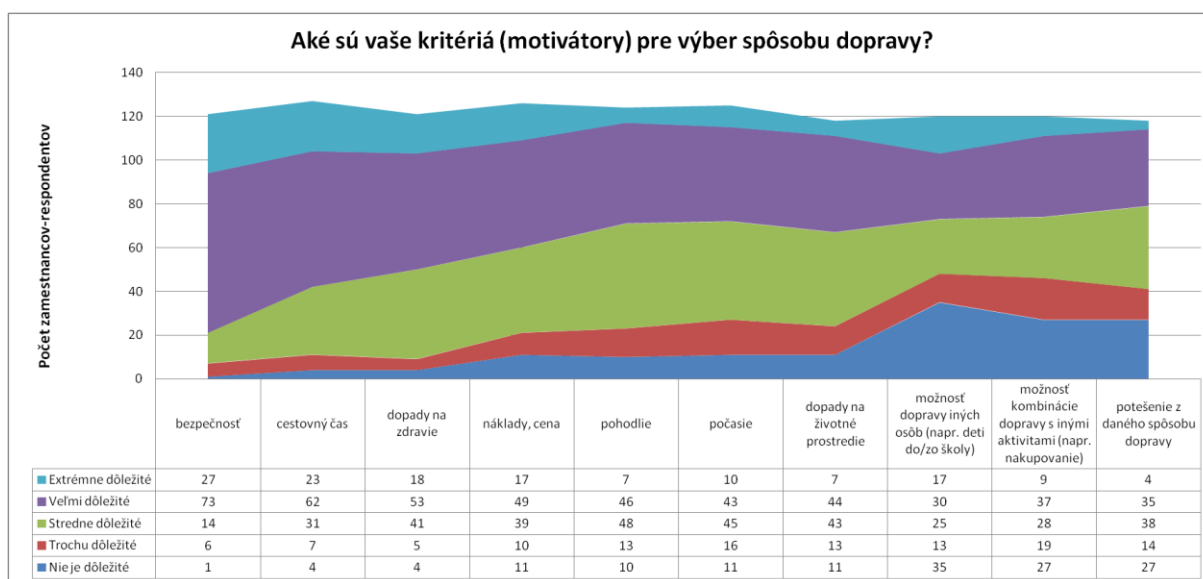


Obr. 1-6 Dostupnosť verejnej osobnej a cyklickej dopravy

Odpovede na otázku, či majú zamestnanci-respondenti k dispozícii **bicykel na dochádzanie do/z práce**, len potvrdili fakt veľmi nízkeho počtu dochádzajúcich na bicykli (a to 1%), keďže **len 37% z respondentov uvidelo, že má bicykel k dispozícii.** Väčšina (63%) bicykel nemá (k dispozícii), čo je dosť prekvapivé.

1.2.5 KRITÉRIUM PRE VOĽBU DOPRAVNÉHO MÓDU

V snahe odhaliť **súčasnú motiváciu pre voľbu** toho-ktorého **dopravného módu**, bola respondentom položená otázka „Aké sú vaše kritériá pre výber spôsobu dopravy?“. Tu mali zamestnanci úradu jednotlivým vopred určeným dôvodom (motivátorom) priradiť stupeň jeho dôležitosti pre nich osobne. Najvyššie skóre spomedzi vybraných kritérií/motivátorov dosiahla jednoznačne **bezpečnosť**. Tento dôvod, pre voľbu spôsobu cestovania do/z práce, označilo až 73 zamestnancov-respondentov za „veľmi dôležitý“. Spolu s ďalšími 27 zamestnancami, ktorí ho označili až za „extrémne dôležitý“ je to dokopy **100 respondentov, považujúcich bezpečnosť za najdôležitejšie kritérium pre voľbu dopravného prostriedku**. Na druhom mieste v dôležitosti sa umiestnil **cestovný čas**, ktorý za **veľmi**, či až **extrémne dôležitý** označilo spolu **85 zamestnancov-respondentov**. Veľmi dôležitým faktorom, ktorý v súčasnosti „motivuje“ ľudí na voľbu dopravného prostriedku a teda potenciálne by mohli do budúcnosti „počúvať“ na túto strunu, je **zdravie** a dopady dopravy na zdravie. Toto kritérium **označilo 53 zamestnancov za veľmi dôležité a ďalších 18 až za extrémne dôležité**.

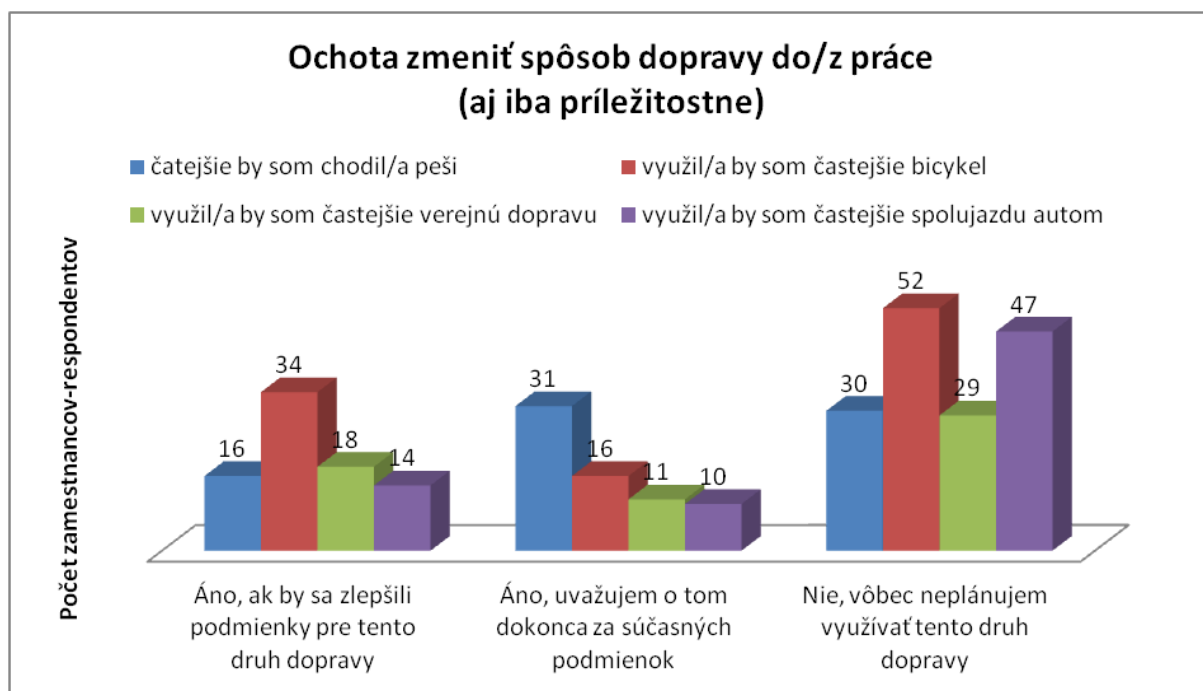


Obr. 1-7 Kritériá výberu dopravného módu

Naopak, na druhej strane dôležitosti / významnosti stoja, teda **za nedôležité, resp. len trochu dôležité** boli vo väčšej miere označované kritériá/motivátory ako „**možnosť dopravy iných osôb**“ (48 zamestnancov-respondentov označilo za nedôležité, resp. len trochu dôležité), „**možnosť kombinácie dopravy s inými aktivitami**“ (46 zamestnancov-respondentov označilo za nedôležité, resp. len trochu dôležité) a „**potešenie z daného spôsobu dopravy**“ (41 zamestnancov-respondentov označilo za nedôležité, resp. len trochu dôležité). Strednú dôležitosť, pre výber dopravného módu, dávali zamestnanci najčastejšie kritériám/motivátorom „**pohodlie**“, „**počasie**“ a „**dopady na životné prostredie**“.

1.2.6 NÁCHYLNOSŤ PRE ZMENU DOPRAVNÉHO MÓDU

Čo sa týka **potenciálnej náchylnosti** zamestnancov zmeniť zaužívaný spôsob dopravy na iný, tak **najväčší záujem by bol o bicykel**. Na jeho využívanie by sa dalo **nahovoriť až 34 zamestnancov-respondentov zo 111-ich** odpovedajúcich na túto otázku, ale to len **v prípade, že by sa zlepšili podmienky** pre tento druh dopravy (t.j. výstavba cyklistických komunikácií). **Za súčasných nezmenených podmienok, by bicykel potenciálne častejšie využilo 16 zamestnancov** (zo 111 odpovedajúcich). Približne rovnaký počet pracovníkov vyjadrilo **potenciálny záujem o častejšie využitie verejnej dopravy** (18 zamestnancov) a **chôdze** (16 zamestnancov), no to tiež len v prípade zlepšených podmienok.



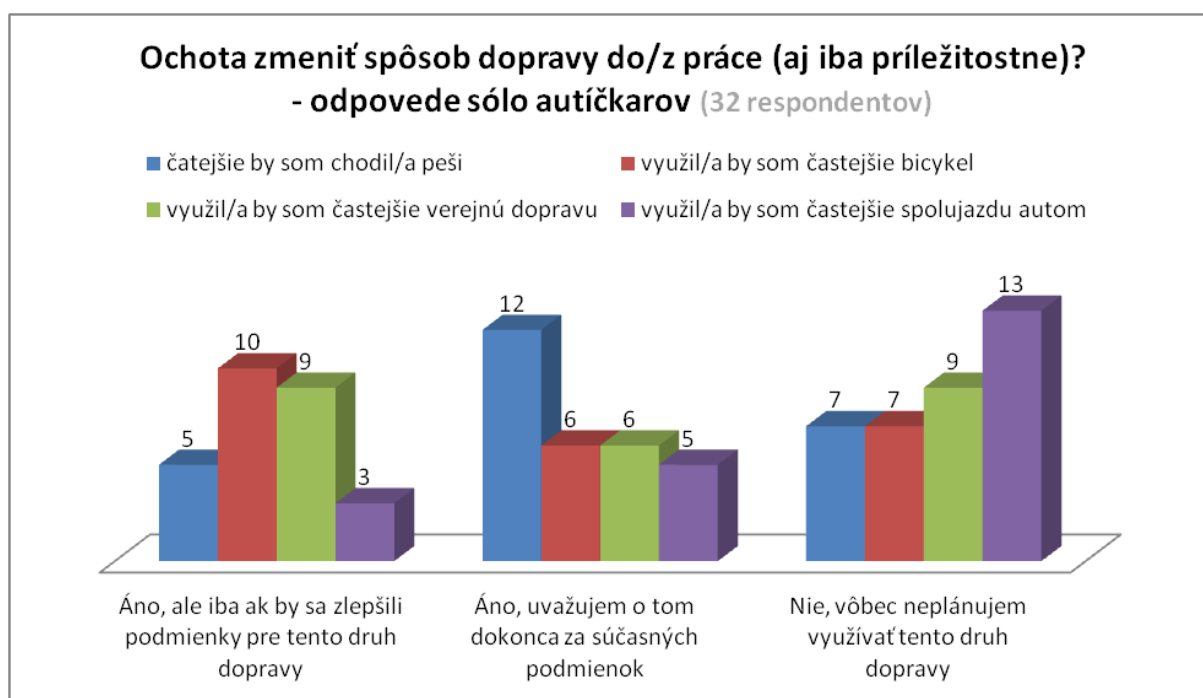
Obr. 1-8 Náchylnosť pre zmenu dopravného módu

Za súčasných podmienok (aj bez výraznejšieho zlepšenia napr. infraštruktúry) **najviac zamestnancov** uvažuje, že **by využilo častejšie chôdzu** (až 31 zamestnancov-respondentov), **resp. už vyššie spomínaný bicykel** (16 ľudí). Pomerne **najnižší záujem** u zamestnancov **vyvoláva možnosť „spolujazdy“**, čo by častejšie využilo len 10 (v prípade súčasných podmienok), resp. 14 pracovníkov (ak by sa podmienky zlepšili).

Na druhej strane rezolútne **NIE** vyjadrilo častejšiemu využívaniu bicykla 52 respondentov (zo 111 odpovedajúcich), 47 (zo 106) zamestnancov vôbec neuvažuje o využití spolujazdy, 30 (zo 114) pracovníkov rezolútne odmieta chodiť pešo a 29 (zo 108) vôbec neplánuje využívať VOD/MHD.

Pre zaujímavosť, **z 32 zamestnancov, dochádzajúcich do/z práce autom-sólo** (teda skupina zamestnancov, na ktorú sa hlavne treba zamerať), **za extrémne/veľmi dôležité kritérium** pre súčasnú voľbu dopravného prostriedku **uviedli bezpečnosť** (26), **čas** (22) a **pohodlie** (18). **Z tých**

32 sólo-autíčkarov je náchylných občas (hoc aj iba príležitostne) **presedlať**, dokonca **aj za súčasných (nezmenených) podmienok, na chôdzu až 12 ľudí, na bicykel či verejnú dopravu 6 ľudí a na spolujazdu 5 zamestnancov.** Za zlepšených podmienok by 10 súčasných sólo autíčkarov častejšie využívalo aj bicykel a 9 by využívalo MHD. **Vôbec neplánuje využívať „spolujazdu autom“ až 13 z 32 zamestnancov voziacich sa do/z práce sám v aute** a 9 by pravdepodobne nevyužilo ani verejnú dopravu.

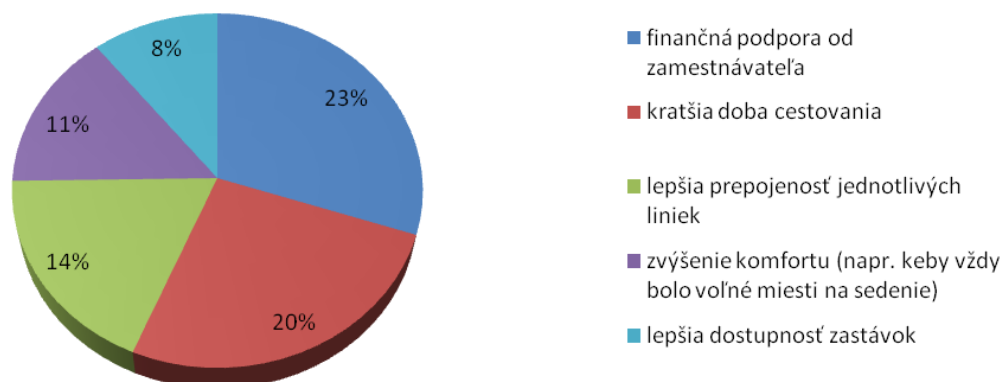


Obr. 1-9 Náchylnosť pre príležitostnú zmenu dopravného módu

1.2.7 MOTIVÁCIA PRE ZMENU DOPRAVNÉHO MÓDU

Najhlavnejším motivačným faktorom na zmenu dopravného správania smerom **k častejšiemu používaniu verejnej dopravy**, by podľa odpovedí zamestnancov, bol **finančný príspevok od zamestnávateľa**. Či už by išlo priamo o zľavu na cestovné, bonus v podobe 1-mesačného cestovného „zadarmo“ v prípade celoročného využívania MHD/VOD, alebo aj zľavnené lístky napr. na plaváreň, do kina, či divadla. Keďže veľa zamestnancov ako hlavný dôvod súčasnej voľby toho ktorého dopravného prostriedku určila cestovný čas, **druhým najčastejšie označovaným** motivátorm by bola **kratšia doba cestovania, nasledovaná lepšou prepojenosťou a nadväznosťou jednotlivých liniek**. To by bolo možné dosiahnuť napr. vyhradenými jazdnými bus/cyklo/taxi pruhmi, zavedením rýchlostných spojov (ktoré by napr. v rannej špičke zastavovali len na niektorých najvyťaženejších zastávkach, prípadne by mali nejakú kratšiu priamejšiu trasu) alebo aj preferenciou vozidiel verejnej dopravy na svetelných križovatkách.

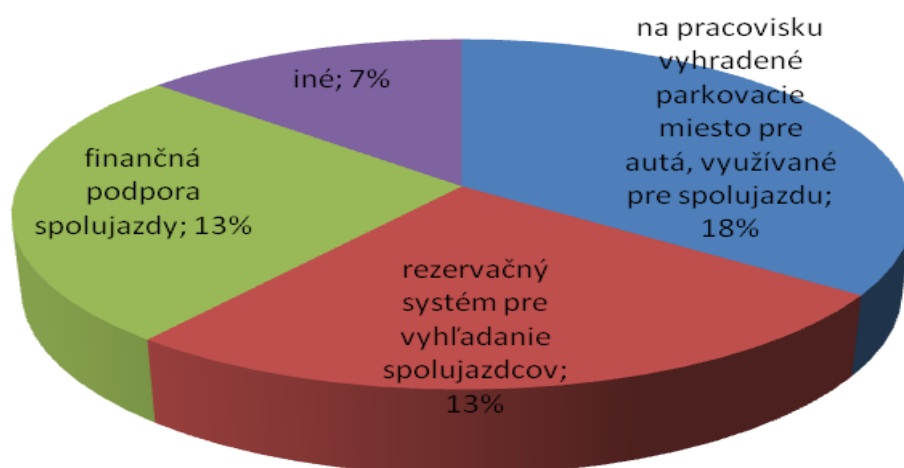
Motivácia k (častejšiemu) využívaniu VEREJNEJ DOPRAVY na dochádzanie do/z práce



Obr. 1-10 Motivácia pre zmenu dopravného módu

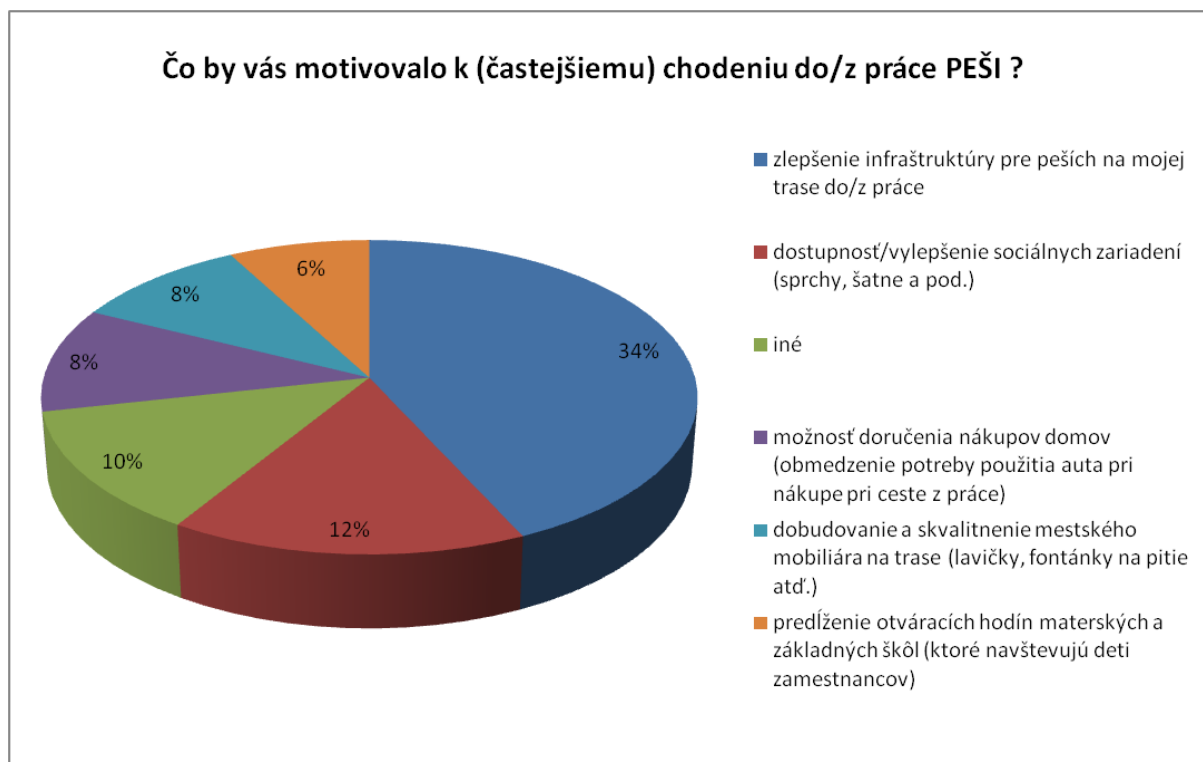
Pre spolujazdu by bola **najväčším motivačným faktorom** možnosť **prednostného zaparkovania v areáli MsÚ**, teda vyhradené parkovacie miesta pre autá jazdiace v režime viacerých pasažierov-zamestnancov na palube. Na druhom mieste sa spoločne umiestnili faktory, **rezervačný systém pre vyhľadanie spolujazdcov**, prípadne **finančné zvýhodnenie zo strany zamestnávateľa**.

Motivácia k (častejšiemu) využívaniu SPOLUJAZDY do/z práce (či už ako vodič alebo ako pasažier)?



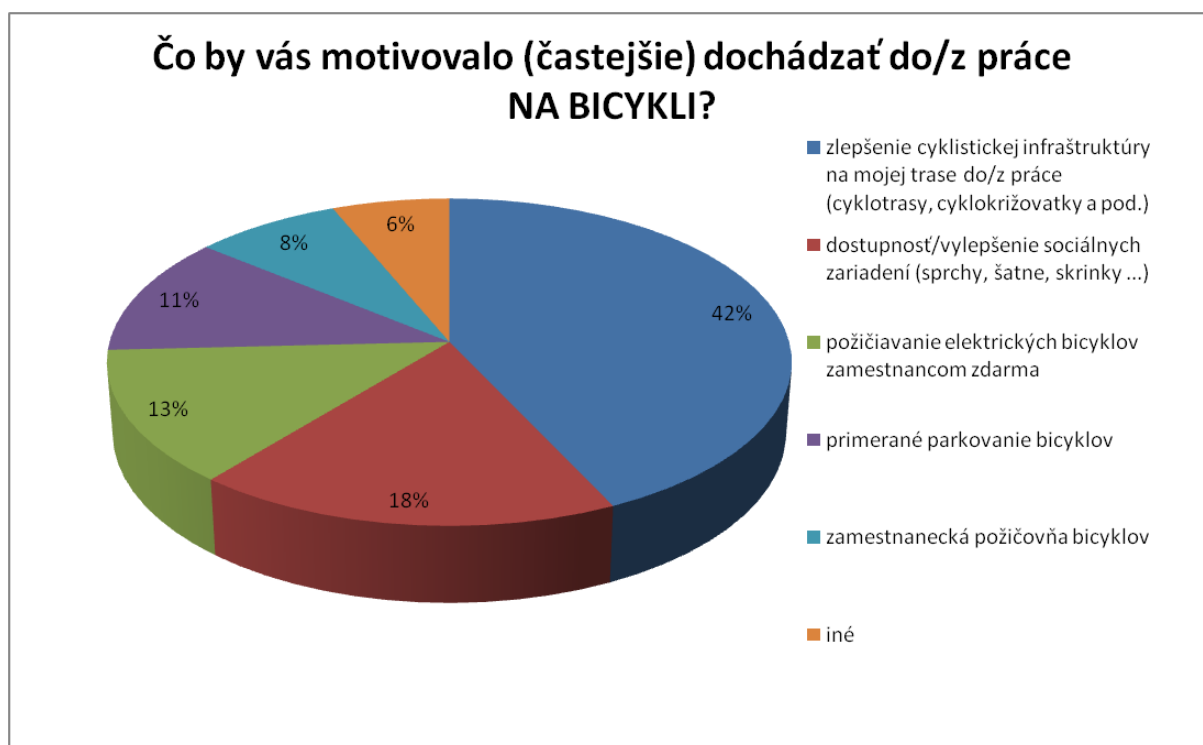
Obr. 1-11 Motivácia pre zmenu dopravného módu v prospech spolujazdy

Pre chôdzu by zamestnancov najviac motivovalo **skvalitnenie infraštruktúry, teda bezpečné a pekné trasy** pre peších, najlepšie vedené atraktívnym prostredím mimo veľmi frekventovaných ciest. Pomerne s veľkým odstupom za týmto motivátorom sa umiestnilo vylepšenie sociálneho zázemia na pracovisku (sprchy, šatne, sušiareň a pod.).



Obr. 1-12 Motivácia pre zmenu dopravného módu v prospech pešej chôdze

Pre častejšie využívanie bicykla ako dopravného prostriedku na dochádzanie na úrad, by zamestnanci potrebovali **v prvom rade chýbajúcu cyklistickú infraštruktúru**, ktorá jednoznačne v BB chýba. Druhým, najčastejšie označeným motivačným faktorom by bolo **vylepšené sociálne zázemie** v podobe pekných spŕch, dostatočne veľkej šatne so skrinkami na odkladanie cyklistického oblečenia a príslušenstva, či možnosť využitia firemnej práčky so sušičkou. Okolo 13% zamestnancov by uvítalo **zakúpenie firemných e-bicyklov a ich zapožičiavanie** zamestnancom okrem služobných účelov napr. **aj na cesty domov-práca**.



Obr. 1-13 Motivácia pre zmenu dopravného módu v prospech cyklistickej dopravy

2. PRIESKUM DOPRAVNÝCH NÁVYKOV ZAMESTNANCOV FORMOU INTERVIEW

V súvislosti s tvorbou IPUMBB bol vykonaný prieskum dopravných návykov zamestnancov MsÚ formou osobných rozhovorov (kvalitatívny prieskum). Osobné rozhovory nadväzovali na predchádzajúcu realizáciu elektronického dotazníkového prieskumu (kvantitatívny prieskum).

Pri osobných rozhovoroch sme sa teda zamestnancov, ktorí prejavili v elektronických dotazníkoch záujem o účasť na takomto interview, osobne pýtali na ich priority (dôvody), motivátory, povedomie a vôbec ochotu zmeniť svoje súčasné dopravné správanie.

2.1 PRÍPRAVA INTERVIEW

Samotnej realizácii interview predchádzalo uskutočnenie elektronického dotazníkového prieskumu medzi zamestnancami MsÚ BB. Tohto prieskumu sa zúčastnilo spolu 139 zamestnancov, z ktorých **36 prejavilo záujem zúčastniť sa ďalšieho osobného prieskumu.**

2.1.1 ZLOŽENIE SKUPÍN RESPONDENTOV

Na základe prejaveneho záujmu respondentov v elektronickom dotazníkovom prieskume a ich preferovaného dopravného módu, boli vybratí záujemcovia o účasť na interview rozdelení do troch skupín respondentov. V každej zo skupín mali zastúpenie používateľa udržateľných dopravných módov, teda pešej, cyklistickej a verejnej osobnej dopravy, ale aj zamestnanci využívajúci prevažne individuálnu automobilovú dopravu.

Rozhodujúcim pre určenie dominantného dopravného módu zamestnanca bol dopravný mód označený v elektronickom prieskume pri otázke „Aké druhy dopravy ste použili na dochádzanie do práce v jednotlivých dňoch minulého týždňa?“ v dňoch utorok až štvrtok, teda v dňoch, ktoré sa pri dopravných prieskumoch označujú ako bežné pracovné dni. Ďalej sa pri určení preferovaného dopravného módu prihliadalo na použitie dopravného módu v ostatné dni daného týždňa ako aj na odpoveď pri otázke „Dochádzate niekedy do práce autom?“ Na túto otázku však v elektronickom dotazníku odpovedalo kladne až 64% respondentov.

Na základe týchto odpovedí bolo zo súboru respondentov, ktorí prejavili záujem o účasť na osobnom interview, identifikovaných **19 používateľov IAD, 10 používateľov VOD, 5 používateľov pešej dopravy a 3 používatelia bicykla**. Títo respondenti boli následne rozdelení do troch skupín po 12 účastníkov, tak aby v každej skupine bol zúčastnený približne rovnaký počet účastníkov preferujúcich konkrétny dopravný mód. Zároveň boli skupiny respondentov zostavené tak, aby v každej z nich mali zastúpenie aj zamestnanci s rozhodovacou právomocou, teda vedúci oddelení alebo odborov.

Preferovaný dopravný mód												
Auto						Verejná doprava			Bicykel	Pešia chôdza		
Skupina 1	Mgr. Viktória Štepičová	Mgr. Zuzana Haasová	Mgr. Dušan Krakovský	Mgr. Ingrid Popovcová	Mgr. Tomáš Pastorok	Ing. Ján Jenčík	Ing. Alena Káanová	Miriám Stránska	Mgr. Tomáš Moravec	Michal Čížmárík	Ing. Marián Zauška	Ing. Michal Štúbec
Auto						Verejná doprava			Bicykel	Pešia chôdza		
Skupina 2	Mgr. Peter Michal	Mgr. Vladimír Frémal	Ing. Renáta Hláčková	Iveta Vyleťalová	Ing. Martin Vyleťal	Ing.arch. Zdenka Georgievski	Ing. Eva Sanigová	Mgr. Ivan Wágner	Ing. Vladimír Zachar	Ing.arch. Zuzana Hrušková	Ing. Mária Filipová	
Auto						Verejná doprava			Bicykel	Pešia chôdza		
Skupina 3	Ing. Beata Farkašová	Mgr. Mária Lovášková	Mgr. Peter Suchý	Ing. Dana Drábiková	Ing. arch. Vladimír Letovanec	Ing. Vladimír Brieda	Ing. Adriana Tupá (KOMUČE)	Juraj Šípula	Ing. Ľubica Paulínyová	Mgr. Peter Tuhársky	Mgr. Beata Pindáková	
Auto						Verejná doprava						
Náhradníci	eva.takacova@ban.sk		kozelnicka@misbb.sk		Katarína Čavojová							

Tab. 2-1 Zoznam a rozdelenie zamestnancov do skupín respondentov

Jednotlivým zamestnancom boli následne na ich pracovný email zaslané pozvánky na skupinové rozhovory spolu s menným zoznamom účastníkov a ich rozdelením do skupín a určením konkrétneho času realizácie interview.

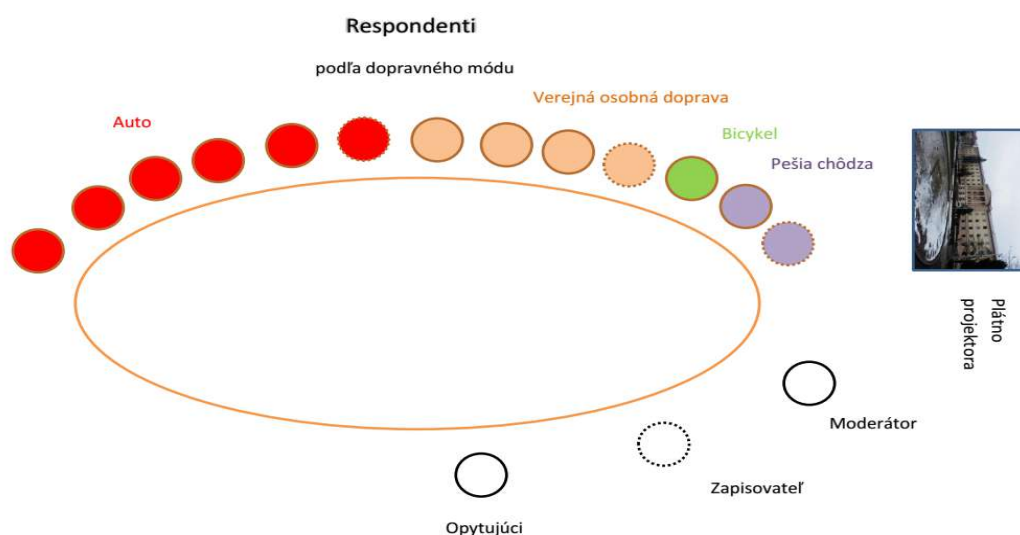
2.1.2 MIESTO A ČAS REALIZÁCIE OSOBNÝCH INTERVIEW

Miesto realizácie interview

Samotné interview boli realizované v zasadacej miestnosti mestského úradu, teda **na pracovisku respondentov**. Miesto bolo zvolené tak, aby bola zabezpečená čo najvyššia účasť

zamestnancov. Miestnosť bola označená pozvánkou a menným zoznamom účastníkov rozdelených do jednotlivých termínov.

Miestnosť, v ktorej boli realizované interview bola vybavená projektorom a plátňom. Vybavenie miestnosti, ako aj rozmiestnenie respondentov a opytujúcich je znázornené na nasledujúcom obrázku. Účastníci interview boli označení menovkami pre možnosť jednoduchšieho určenia preferovaných dopravných módov.



Obr. 2-1 Orientačné rozloženie miestnosti

Časy konania interview

Skupinové interview boli realizované v utorok 9.5.2017 v troch rôznych časoch:

Skupina	1	2	3
Čas	od 9:30 do 10:15	od 10:30 do 11:15	od 12:15 do 13:00

Tab. 2-2 Časy realizácie interview pre jednotlivé skupiny

2.2 PRIEBEH INTERVIEW

2.2.1 ÚČASTNÍCI INTERVIEW

Za zhotoviteľa: Ing. Soňa Šestáková, doc.Ing. Marián Gogola, PhD., Ing. Martin Bolo

Za zadávateľa: Andrea Štulajterová

Zamestnanci mestského úradu

2.2.2 ZVOLENÁ FORMA REALIZÁCIE INTERVIEW

Vzhľadom na počet respondentov, rozsah a požadovanú kvalitu zisťovaných údajov, bola pre realizáciu interview zvolená **forma fókusových skupín** v kombinácii s **face2face rozhovormi**. Respondenti boli rozdelení do skupín podľa kľúča popísaného v kapitole 2.1.1. Interview sa teda konali v troch časoch, v dĺžke **cca 45 – 60 minút**.

Členovia tímu zhotoviteľa boli pri každom interview rozdelení do funkcií moderátora, zapisovateľa a opytujúceho. Zápis v elektronickej podobe vykonával zapisovateľ, pričom bol v reálnom čase premietaný na plátno projektorom, tak aby naň respondenti mohli reagovať a aby bol základom následnej diskusie. Ďalšie čiastkové zápisy vykonávali paralelne aj moderátor s opytujúcim. Zo všetkých interview bol zároveň vyhotovený zvukový záznam a fotodokumentácia.



Obr. 2-2 Účastníci interview

2.2.3 POSTUP REALIZÁCIE INTERVIEW

Každé interview bolo rozdelené **do 4 blokov** (Priority / Motivátory, Bariéry / Problémy, Povedomie / Zmena a Riešenia / Opatrenia), počas ktorých bolo respondentom kladených spolu **17 otázok**. Na každú otázku mal možnosť odpovedať každý zo zamestnancov v skupine samostatne a následne aj diskutovať v moderovanej diskusii. Zoznam blokov a položených otázok bol nasledovný:

1. Priority / Motivátory:

- Aký je hlavný (najdôležitejší) dôvod, ktorý rozhoduje o voľbe Vášho dopravného prostriedku pri dochádzaní do práce?

2. Bariéry / problémy:

- Prečo využívate zvyčajne tento (Vami preferovaný) dopravný prostriedok / spôsob dopravy?
- Pri ceste do práce idete zvyčajne sám/sama, alebo s niekým (napr. vozenie detí do školy...)?

3. Povedomie:

- Vyskúšali ste niekedy iný spôsob dochádzania do práce, ako je ten Váš najbežnejšie využívaný?
- Nie → Prečo ste to nikdy nevyskúšali?
- Áno → Ak to bolo OK, prečo tak necestovať pravidelne / častejšie?
- Áno → Ak to nebolo OK, prečo?
- Akým druhom dopravy by ste mohli / boli ochotný(á) cestovať do práce?
- Aký druh dopravy si Vy želáte, aby využívali Vaši kolegovia a prečo?
- Akému športu sa venujete vo svojom voľnom čase?
- Využili ste už niekedy pre záznam svojich voľnočasových aktivít trackovacie zariadenie (mobil, Garmin, Polar...)?

4. Zmena (riešenia/opatrenia):

- Čo Vám spôsobuje problémy pri každodennom dochádzaní do práce?
- Ako je možné vyriešiť tieto problémy?
- Za akých podmienok by ste dochádzali do práce udržateľným spôsobom dopravy?
- Je niečo, čo by mohol urobiť / zmeniť Váš zamestnávateľ (mesto), aby Vám pomohol?
- Čo osobne preto môžete urobiť Vy?
- Ak by ste mali možnosť zmeniť čokoľvek v súvislosti s Vaším cestovaním do práce, čo by to bolo (mali by ste čarovný prútik)?

2.3 ZÁVERY INTERVIEW

2.3.1 VÝSLEDKY OSOBNÝCH INTERVIEW

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené spracované odpovede zo zrealizovaných interview sumárne za všetky skupiny, v ktorých bolo interview realizované, s rozdelením na 4 hlavné sledované

bloky, t.j. Priority / Motivátory, Bariéry / Problémy, Povedomie/Zmena a Riešenia/Opatrenia. Ako prvé sú v zozname uvedené najčastejšie sa vyskytujúce odpovede (súčasťou sú aj odpovede zúčastnených vedúcich oddelení a odborov). Kompletný pracovný zápis všetkých odpovedí v rámci 3 realizovaných skupinových rozhovorov je uvedený v prílohe č. 2 (veľká pracovná tabuľka).

Motivácia pre súčasné dopravné správanie/návyky	
Priority (čo je najpodstatnejšie)	Cestovný čas (A, C) Vzdialenosť (A, P) Bezpečnosť (A) Využívam VOD lebo nie som šofér (VOD) Pohodlie (A) Kombinácia cesty do a z práce s inými cestami (najčastejšie: odvoz detí do školy/na krúžky, partnera do práce a pod.) (A) Relax, radosť z pohybu, chuť (C, P) Počasie (C, P) Zdravotné dôvody (A) Ekonomika(A)
Motivátory(detailnejšie)	Vozím deti do školy/na krúžky, partnera/kolegov do práce, preto využívam auto Autom som flexibilný(á), nemusím sa nikomu prispôbovať Autom sa za jedny peniaze odvezieme obaja (partneri) Keď už auto je, treba ho využívať naplno Necítim sa bezpečne, keďže chýbajúcyklochodníky (preto volím auto/VOD) Neexistencia partáka/kolegu na spoločnú cestu pešo/na bicykli (prestáhoval sa) Nemám auto
Problémy a bariéry	
Potenciálne (predpokladané)	Obavy o bezpečnosť (pri dochádzaní bicyklom) Veľká vzdialenosť Nepohodlie, potenie (nutnosť sprchovania v práci)
Reálne (zažité)	Chýbajúce chodníky / cyklotrasy (napr. popri Hrone, podchod pri OC Európa) Zlý stav chodníkov Bariéry v krížení chodníkov a ciest (priechody a

	obrubníky) Potreba vozit' deti do školy/na krúžky (autom praktickejšie, rýchlejšie) Nenadväzujúce linky, dlhé čakanie pri prestupoch, malá hustota spojov (najmä linky na okrajové mest.časti napr. Podlavice) Veľká časová strata v prípade prímestskej VOD (v porovnaní s autom) Počasie - spôsob dopravy volím podľa počasia, resp. v období mimo zimy Zdravotné dôvody (musím využívať len auto) Pomerne hornatý terén mesta (náročný pre bicykel) Nemožnosť osprchovať sa v slušne vyzerajúcom prostredí (nevedomosť o sprchách v priestore úradu) MHD - nemožnosť uplatniť mesačník na 2.pásmo (Kyncelová) Dopravné zápchy pri nemocnici v čase začiatku/konca pracovnej doby jej zamestnancov Autobusy MHD ráno stoja v tých istých zápchach ako autá (neexistuje preferencia MHD)
Pravdepodobnosť zmeny	
Motivátory pre zmenu	Bezpečná infraštruktúra (cyklochodníky, chodníky, vyhradené BUS/CYKLO pruhy, cyklostojany) Kolega využívajúci udržateľný mód dopravy (spoločník napr. pre cestu pešo/na bicykli) Krajšie vyzerajúce priestory sprchy a šatne so sušičkou (prípadne práčkou) Možnosť využívania firemných áut (prípadne zakúpených e-bicyklov) aj na súkromné účely (dochádzanie do/z práce carpoolingom)
Motivátory PRE carpooling	Využívala som v minulosti (možný návrat) Stihnem ráno vyvenčiť psa Existencia jednoduchého systému „párovania“ (SW pre carpooling)
Motivátory PROTI carpoolingu	Pružná pracovná doba- kolegovia dochádzajú do práce v rôznych časoch Mám už plné auto, lebo veziem deti do školy/škôlky, partnera do práce Nechcem sa nikomu prispôsobovať/na niekoho čakať
Možné opatrenia a riešenia	

Osobné	Veľmi rozpačité návrhy, takmer žiadne Odstavenie auta vo väčšej vzdialenosti (napr. pri škôlke/škole) a zvyšok cesty absolvovať pešo Prispôsobenie času dochádzania mimo najväčšej dopravnej špičky, očakávaných zápch Home-office (1-2 dni v týždni) Možno carpooling
Mestské	Vybudovať peknú šatňu, sprchy a priestor na odkladanie vecí (sušiareň) - informovať o tom zamestnancov Darčeky vo forme dáždňikov, pršíplášťov a reflexných prvkov (napr. s logom mesta) pre cyklistov a peších Ekonomické benefity pre užívateľov MHD/chodcov/cyklistov - príspevok na cestovné (kredit), zľava/príspevok na vstup na plaváreň, príspevok na kúpu/údržbu bicyklov Na vozidlá MHD umiestniť nosiče na bicykle Vybudovať bezpečný (elektronicky) uzamykateľný priestor pre bicykle (nielen pri úrade, ale aj v iných navštevovaných miestach mesta) Vyčleniť väčší rozpočet na údržbu chodníkov Manažovať carpooling (Umožniť využívanie MHD mesačníka aj na prímestskú VOD Verejné (resp. firemné) e-bicykle aj pre súkromné účely Možnosť využiť služobné autá aj na súkromné cesty do/z práce (v prípade carpoolingu) Optimalizovať cestovný poriadok, nadväznosť spojov Školské autobusy Integrovaná doprava

Vysvetlivky: A=automobilista, C=cyklista, P=peší, VOD= užívateľ verejnej dopravy

Tab. 2-3 Sumár odpovedí respondentov

2.3.2 VYHODNOTENIE

Motivácia (dôvody) pre súčasné dopravné správanie/návyky

Najčastejšie respondenti uvádzali ako hlavný dôvod ich súčasného dopravného správania snahu o **skrátene cestovného času**. Ako hlavný uvádzali tento dôvod ako motoristi tak aj cyklisti. Z pohľadu cyklistov bol bicykel rýchlejší najmä v čase rannej dopravnej špičky a na trasách vedúcich okolo nemocnice.

Ako najrýchlejší dopravný mód označovali IAD najmä používatelia s bydliskom vo väčšej vzdialenosti od centra mesta. Väčšina z nich pri diskusii porovnávala čas dochádzky s VOD/MHD, menej už s bicyklom.

Ďalším častým dôvodom pre využívanie motorových vozidiel bola potreba **zaviesť deti do školy/škôlky, príp. manželku/manžela do práce** (odôvodňovali to aj efektivitou a ekonomikou využitia auta).

Problémy a bariéry

Z pohľadu motoristov bol najväčším problémom **hľadanie voľného parkovacieho miesta v okolí MsÚ v čase po 8:00 ráno**. Cena parkovného spomínané nebola, keďže je pre väčšinu zamestnancov bezplatné, prípadne je cena veľmi nízka.

Z pohľadu cyklistov, ktorí sú ochotní jazdiť v hlavnom dopravnom priestore spoločne s motorovými vozidlami, bolo najväčšou bariérou **správanie vodičov** (ich netolerancia, ošpliechanie vodou z mlák, nepríjemná osobná skúsenosť) a **zlý stav komunikácií**, najmä krajníc. Z pohľadu ostatných cyklistov, prípadne zamestnancov zvažujúcich využívanie bicykla na dochádzanie do práce bola podstatnou bariérou **chýbajúca cyklistická infraštruktúra** (najmä bezpečné cyklochodníky).

V prípade respondentov dochádzajúcich **pešo**, **hlavnou bariérou je stavebno-technický stav chodníkov** (katastrofálne zlý) alebo dokonca ich absencia v zamýšľanej trase dochádzania (napr. zo sídliska Sever).

V súvislosti s **VOD / MHD** boli ako hlavné nedostatky pre využívanie tohto druhu dopravy do zamestnania uvádzané najmä **dlhé čakania pri prestupoch z okrajových častí** (t.j. nenadväzujúce MHD linky), ale aj malá hustota spojov (dlhé intervaly medzi spojmi na niektorých linkách).

Pravdepodobnosť zmeny (Povedomie)

Ochotu zmeniť svoje dopravné správanie v prospech udržateľných foriem prejavili **najmä zamestnanci bývajúci priamo v Banskej Bystrici, v menšej vzdialenosti od pracoviska**. Preferovaným módom u nich však naďalej zostávalo auto s potenciálnym využitím carpoolingu alebo VOD. Využitie bicykla ako aj pešej chôdze vo väčšej miere zamestnanci podmieňovali predovšetkým vybudovaním chýbajúcej infraštruktúry (cyklochodníky), zlepšením údržby existujúcich chodníkov (ich oprava, čistenie a pod.), ale aj zmenou správania vodičov motorových vozidiel. Ide žiaľ viac menej o externé faktory/podmienky, ktorých zmena si vyžaduje väčšie financie aj čas.

Možné opatrenia a riešenia

Väčšina zamestnancami navrhovaných opatrení súvisela s **rekonštrukciou alebo výstavbou infraštruktúry pre peších a cyklistov**. Z menej finančne náročných opatrení zamestnanci

najčastejšie uviedli **zľavy na cestovnom** v mestskej a prímestskej doprave ako nástroj na podporu používania VOD (napr. bonusové lístky pri zakúpení 3-mesačného predplatného na MHD, lístky na plaváreň a pod.) Podporiť využívanie pešej a cyklistickej dopravy by podľa zamestnancov mohlo **skvalitnenie hygienického zázemia pracoviska** (t.j. sprchy) a vybudovanie šatní s dostatočne veľkými odkladacími priestormi. Pre zvýšenie podielu dochádzajúcich na bicykli spomedzi zamestnancov MsÚ by bolo vhodné napríklad vybavenie vozidiel MHD smerujúcich do mestských častí s vyšším prevýšením nosičmi na bicykle (t.j. do práce sa zveziem na bicykli, z práce domov pôjdem MHD), prípadne možnosť zakúpenia firemných (mestských) e-bicyklov pre pracovné účely (vnútromestské pracovné cesty) a ich následného zapožičiavania v mimopracovnej dobe aj pre súkromné účely (cesty do/z práce).



Obr. 2-3 Účastníci interview

3. ANALÝZA INTERNEJ SITUÁCIE V OBLASTI MOBILITY V RÁMCI ÚRADU

3.1 OPIS LOKALITY MESTKÉHO ÚRADU

Mestský úrad mesta Banská Bystrica je organizáciou vybranou pre tvorbu prvého inštitucionálneho plánu mobility na Slovensku. Ide o orgán miestnej samosprávy, ktorý je tak centrom samotného mesta Banská Bystrica, ako aj centrom funkčného mestského územia (FUA) Banská Bystrica.

Úrad je lokalizovaný v širšom centre mesta, na ulici Československej armády 26. Od samotného centra mesta, reprezentovaného Námestím SNP, je mestský úrad vo vzdialenosti dostupnej pešo za cca 13 min, od železničnej stanice je v pešej vzdialenosti 17 minút a hlavná autobusová stanica je vzdialená 10 minút chôdze.

Najbližšia zastávka MHD sa nachádza vo vzdialenosti 200 m a vyznačuje sa veľkým rozsahom obsluhujúcich liniek (6 trolejbusových liniek, 15 autobusových liniek a 2 linky prímestských autobusov).

Kapacita 2 parkovísk v areáli mestského úradu (vnútroblok zabezpečený vstupnou bránou a kamerovým systémom) má kapacitu viac ako 60 parkovacích miest (väčšinou ide o vyhradené

parkovacie státa pre vedúcich pracovníkov úradu, prípadne poslancov, VIP vozidlá, pre služobné vozidlá MsÚ a vozidlá mestskej polície).



Obr. 3-1 Mestský úrad Banská Bystrica

Na mestskom úrade v súčasnosti pracuje 261 zamestnancov (stav k 31.3.2017). Z hľadiska organizačného je samospráva mesta Banská Bystrica rozdelená na radnicu reprezentovanú primátorom, kanceláriou primátora a oddelením medzinárodných vzťahov a zahraničného obchodu a samotný mestský úrad. Samotný mestský úrad je z organizačného hľadiska ďalej rozdelený na Prednostu úradu, Kanceláriu prednostu, 6 samostatných odborov, v rámci ktorých pôsobi 18 oddelení a ďalších 16 samostatných oddelení (resp. referátov).

3.2 INTERNÉ PREDPISY V OBLASTI DOPRAVY PRI VÝKONE SLUŽOBNÝCH CIEST

Pracovná cesta je vykonávanie svojej práce na inom mieste, než je dohodnuté v pracovnej zmluve. Pracovná cesta trvá od nástupu zamestnanca na cestu na výkon práce do iného miesta, vrátane výkonu práce v tomto mieste, do skončenia tejto cesty. Pracovná cesta podľa Zákona o cestovných náhradách môže byť aj v zahraničí. Trvanie pracovnej cesty nie je Zákonníkom práce obmedzené, pracovná cesta trvá nevyhnutne potrebné obdobie, resp. čas.

Podľa Zákonníka práce, zamestnávateľ zamestnanca môže poslať za pracovnú cestu iba so súhlasom samotného zamestnanca. Súhlas zamestnanca nie je potrebný, ak vyslanie na pracovnú cestu vyplýva priamo:

- z povahy dohodnutého druhu práce,
- z miesta výkonu práce,
- ak možnosť vyslania na pracovnú cestu je dohodnutá v pracovnej zmluve.

Zamestnávateľ vysiela zamestnancov mestského úradu na pracovné cesty mimo obvodu pravidelného pracoviska alebo bydliska na nevyhnutne potrebné obdobie v zmysle § 57 Zákonníka práce podľa vnútorného predpisu: Smernica o cestovných náhradách, VP 11/2013, platnej od 01.07.2013 v znení Dodatku č. 1 od 01.01.2014, ako dokumentácie tretej úrovne.

Zamestnávateľ poskytuje zamestnancovi za podmienok ustanovených zákonom č. 283/2002 Z. z. o cestovných náhradách v znení neskorších predpisov ako osobitným predpisom, cestovné náhrady podľa citovanej smernice VP 11/2013 spĺňajúcej podmienky ustanovení § 57 a § 145

Zákonníka práce s odvolaním na § 1 ods. 4 zákona č. 552/2003 Z. z. o výkone práce vo verejnom záujme v znení neskorších predpisov.

Na pracovnej ceste zamestnanec vykonáva prácu podľa pokynov vedúceho zamestnanca, ktorý ho na pracovnú cestu vyslal. Okruh vedúcich zamestnancov zamestnávateľa, ktorí sú na jednotlivých stupňoch riadenia zamestnávateľa oprávnení určovať podmienky tuzemských pracovných ciest spadá do okruhu vedúcich zamestnancov v zmysle ust. § 9 ods. 3 Zákonníka práce. V zmysle citovanej smernice VP 11/2013 sú oprávnení schvaľovať príkazy na tuzemské pracovné cesty: primátor mesta, viceprimátor, hlavný kontrolór mesta, prednosta MsÚ, náčelník mestskej polície, vedúci odborov a samostatných oddelení a vedúci preddavkovej organizácie.

Zahraničné pracovné cesty schvaľuje primátor mesta ako štatutárny orgán na základe odporúčenia prednostu MsÚ alebo príslušného vedúceho odboru..

Povinnosti zamestnávateľa pri ochrane práce (utváraní pracovných podmienok zaisťujúcich bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci vr. plnenia úloh na pracovných cestách) podľa Šiestej časti Zákonníka práce a zákona č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci ... v znení neskorších predpisov sú riešené samostatne.

3.3 ROZDELENIE KOMPETENCIÍ V OBLASTI MOBILITY

Najvyšším výkonným a štatutárnym orgánom mesta je primátor podľa zákona Slovenskej národnej rady č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov, ako štatutárny predstaviteľ. Do kompetencií primátora spadá aj vydávanie vnútroorganizačných predpisov: pracovný poriadok, organizačný poriadok mestského úradu (ako základný vnútroorganizačný predpis) a poriadok odmeňovania zamestnancov obce; informuje mestské zastupiteľstvo o vydaní a zmenách organizačného poriadku mestského úradu. Tieto vnútroorganizačné akty štatutárneho orgánu potom upravujú ďalšie kompetencie a prenesenie výkonu právomocí na ďalších vedúcich zamestnancov mesta, ktoré sú platné aj pre oblasť mobility.

V zmysle Zákonníka práce je zamestnávateľ povinný zaistiť bezpečnú úschovu zvrškov a osobných predmetov, ktoré zamestnanci obvykle nosia do zamestnania, ako aj obvyklých dopravných prostriedkov, ak ich zamestnanci používajú na cestu do zamestnania a späť s výnimkou motorových vozidiel. Možnosť bezpečnej úschovy bicyklov zabezpečuje Mestský úrad zamestnancom v prístrešku pre bicykle vo vnútrobloku budovy MsÚ.

3.4 SÚČASNÁ SITUÁCIA V DOCHÁDZANÍ ZAMESTNANCOV NA ÚRAD

V podmienkach MsÚ BB majú zamestnanci v súčasnosti k dispozícii tzv. flexibilný pracovný čas, ktorý im umožňuje slobodne si voľiť ako čas príchodu, tak aj čas odchodu do/zo zamestnania, tak aby celkový odpracovaný čas za jeden pracovný týždeň dosiahol minimálne hodnotu 37,5 hodiny. Pevná pracovná doba zamestnancov (tzv. základný pracovný čas) je v intervale 9:00 – 15:00 (s výnimkou piatka, kedy je v čase 9:00-14:00) a voliteľný pracovný čas je ráno v čase 7:00-9:00 (čas na príchod do zamestnania) a poobede v čase 15:00-17:00 (interval na odchod zamestnancov z pracoviska, s výnimkou piatka, kedy môžu zamestnanci opustiť pracovisko už o 14:00).

Deň	Voliteľný pracovný čas	Základný pracovný čas	Voliteľný pracovný čas
Pondelok	od 7:00 do 9:00	od 9:00 do 15:00	od 15:00 do 17:00
Utorok	od 7:00 do 9:00	od 9:00 do 15:00	od 15:00 do 17:00
Streda	od 7:00 do 9:00	od 9:00 do 15:00	od 15:00 do 17:00
Štvrtok	od 7:00 do 9:00	od 9:00 do 15:00	od 15:00 do 17:00
Piatok	od 7:00 do 9:00	od 9:00 do 14:00	od 14:00 do 17:00

Tab. 3-1 Pracovný čas zamestnancov MsÚ BB

Najviac príchodov je podľa automatického registračného systému dochádzky zamestnancov zaznamenaných v čase 7:00-7:30 (tzv. špičková polhodina), kedy prichádza na pracovisko približne 32% všetkých zamestnancov. Pomerne silné sú tiež polhodinové časové intervaly pred a po tomto termíne, teda čas 6:30-7:00, kedy má zvyčajný príchod na pracovisko ďalších cca 25% a v čase 7:30-8:00 je to 21% všetkých zamestnancov.

		Počet zamestnancov				
PRÍCHOD v intervale		Pondelok	Utorok	Streda	Štvrtok	Piatok
5:30	6:00	7	7	7	7	9
6:00	6:29			1	1	8
6:30	6:59	58	57	63	53	47
7:00	7:29	74	74	64	73	70
7:30	7:59	45	49	39	40	36
8:00	8:29	37	27	29	25	23
8:30	8:59	11	14	12	12	13

Tab. 3-2 Prehľad počtu príchodov zamestnancov MsÚ BB na pracovisko počas pracovného týždňa

V prípade odchodu z pracoviska je špičkovou polhodinou interval 15:00-15:30, kedy zvyčajne opúšťa budovu MsÚ BB približne 33% zamestnancov. Pomerne silné, čo sa týka odchodu, sú aj dve nasledovné polhodinky, t.j. čas v intervale 15:30-16:30, kedy pracovisko opustí sumárne

ďalších 40% zamestnancov úradu. Trochu odlišná je samozrejme situácia v piatok, kedy končí pevná pracovná doba zamestnancov úradu o 14:00. Z toho prirodzene vyplýva aj posun špičkovej polhodiny odchodu na interval 14:00-14:30, kedy zaznamenáva zvyčajne odchod až 37% zamestnancov. Ďalších 37% zamestnancov opúšťa svoje pracovisko v priebehu nasledujúcej hodiny, teda v čase 14:30-15:30.

		Počet zamestnancov				
ODCHOD v intervale		Pondelok	Utorok	Streda	Štvrtok	Piatok
14:00	14:29	6	8	7	6	77
14:30	14:59		1	1	2	36
15:00	15:29	78	76	71	91	41
15:30	15:59	47	55	45	41	22
16:00	16:29	44	36	33	27	12
16:30	16:59	23	27	27	19	
17:00	17:29	32	21	26	21	3

Tab. 3-3 Prehľad počtu odchodov zamestnancov MsÚ BB z pracoviska počas pracovného týždňa

Mierny vplyv na odchod niektorých zamestnancov z pracoviska môžu mať, predovšetkým v pondelok, stredu a piatok, aj otváracie hodiny klientskeho centra umiestneného v budove MsÚ BB, ktoré sú v pondelok a stredu do 17:00 a v piatok do 15:00.

Veľmi dôležitým faktom potrebným spomenúť v súvislosti s pracovným časom zamestnancov je, že MsÚ BB v súčasnosti neumožňuje svojim zamestnancom prácu z domu, tzv. home-office. Tento druh zamestnávania však nie je bežnou praxou ani v iných inštitúciách či mestách na Slovensku (možno s výnimkou hl. mesta Bratislavy, či niektorých kreatívnych, resp. IT profesií).

3.5 PRACOVNÉ CESTY (EKONOMICKÉ A ORGANIZAČNÉ SÚVISLOSTI)

Na MsÚ BB sú zamestnancom na účely vykonávania služobných ciest v súčasnosti k dispozícii spomedzi vlastných dopravných prostriedkov len 4 osobné motorové vozidlá na štandardný benzínový, resp. naftový pohon. K dispozícii nie sú žiadne iné služobné dopravné prostriedky, ako napr. (e)bicykle, či e-vozidlá. Uvedené motorové osobné vozidlá najazdili za rok 2016 sumárne 44 000 km počas 2 120 realizovaných služobných ciest, pri celkových nákladoch 4 158 eur. Z celkového počtu 261 zamestnancov úradu je 120 pracovníkov s povinným preškolením vodičov referenčných vozidiel a je teda oprávnených viesť služobné motorové vozidlá.

Na základe informácií poskytnutých z mestského úradu, zamestnanci úradu uskutočnili v priebehu predchádzajúceho roku (r. 2016) spolu 2120 oficiálnych pracovných ciest, z čoho 120 bolo mimo mestských (v tom 20 zahraničných) a výrazná väčšina, 2000 ciest, bola vnútromestských. V prípade vnútromestských pracovných ciest bolo približne 83% týchto ciest uskutočnených osobným (služobným) autom, avšak vo forme viacerých pasažierov vo vozidle, t.j. spolujazdy (musíme len predpokladať, že nešlo o cesty so šoférom). V prípade 17,5% bolo

služobné auto využité len jednou osobou. Pri mimo mestských služobných cestách sa snažia byť zamestnanci úradu taktiež efektívni a zorganizovaní, a vo väčšine prípadov, aj napriek tomu, že to nie je najekologickejší spôsob dopravy, využívajú spolujazdu autom až v 80%.

	Počet PC spolu	Auto-sám	Auto-viacerí	Verejná doprava (MHD, BUS, VLAK)	Lietadlo	Bicykel	Chôdza
vnútromestské	2000	350	1650		N/A		
mimomestské	100	20	80		N/A		N/A
zahraničné	20		20			N/A	N/A

Pracovných ciest však bude pravdepodobne realizovaných o niečo viac, resp. vyššie uvedená tabuľka poskytuje „len“ informácie o SC uskutočnených služobným autom, keďže na základe odpovedí zamestnancov v on-line dotazníku, sú v prípade PC (či už vnútromestských alebo mimo mestských) využívané aj iné módy dopravy, najmä VOD/MHD, či chôdza.

Podľa výsledkov zo spomínaného on-line dotazníka, v súvislosti s pracovnými cestami, niečo viac ako polovica pracovníkov (56%) uviedla, že súčasťou jeho/jej práce sú aj pracovné cesty, pričom viac ich absolvuje pracovné cesty v rámci mesta ako mimo neho. Pritom najčastejším spôsobom dopravy pri realizácii vnútromestských pracovných ciest podľa odpovedí respondentov je spolujazda autom, pričom túto možnosť spomedzi uvedených druhov dopravy uviedlo až 66% respondentov z tých, kt. zodpovedali túto otázku (77 odpovedí). Pomerne vysoké zastúpenie má aj chôdza (48%) a relatívne rovnaký podiel zamestnancov- respondentov určilo, že na vnútromestské pracovné cesty využívajú buď verejnú dopravu (32%), alebo využíva auto-sólo (30%). Využívanie bicykla na služobné cesty v rámci mesta označilo len 1% respondentov.

V prípade mimomestských pracovných ciest najviac respondentov uviedlo spomedzi ponúknutých možností práve spolujazdu autom (86%, t.j. 54 respondentov zo 63, kt. odpovedali na túto otázku). Na druhom mieste sa umiestnila verejná doprava, ktorú označila zhruba jedna tretina respondentov (29%) a 19% zamestnancov- respondentov označilo pri služobných cestách mimo mesta využívanie auta v sólo podobe.

3.6 PARKOVACIA POLITIKA

3.6.1 PARKOVANIE MOTOROVÝCH VOZIDIEL

Zo zrealizovaného on-line dotazníkového prieskumu vyplýva, že až 64 % zamestnancov MsÚ BB niekedy dochádza do práce automobilom. V týždni pred vyplnením prieskumu prichádzalo 24 %

zamestnancov do práce automobilom ako vodič (sám vodič- obsadenosť vozidla 1) a ďalších 21 % ako spolujazdci (obsadenosť 2 alebo viac).

K pomerne vysokej atraktivite IAD medzi zamestnancami MsÚ BB prispieva možnosť požiadať správcu miestnych komunikácií o vydanie zamestnaneckej parkovacej karty, ktorá ich oprávňuje k bezplatnému parkovaniu na 6 parkoviskách (verejných priestranstvách) v blízkom okolí budovy MsÚ s celkovou kapacitou 65 parkovacích miest. Tieto parkovacie miesta môžu využívať v pracovnom čase od 7:00 do 16:00 hod.

Ďalšou možnosťou na parkovanie je využitie spoplatnených parkovacích miest v blízkosti MsÚ a to na Hornej ulici, Partizánskej ceste alebo na Námestí slobody. Všetky tieto parkoviská sú vo vzdialenosti do 0,3 km od budovy MsÚ. Parkovisko na Námestí slobody za domom kultúry a na Partizánskej ceste je v 3. zóne spoplatnenia so sadzbou parkovného 1,00 € za deň. Ostatné dostupné platené parkovacie miesta majú hodinovú sadzbu parkovného 0,50 €, pričom max. úhrada za celodenné parkovanie je 3,00 €. Vzhľadom k tomu, že tieto parkovacie miesta sa nachádzajú v CMZ, sa tieto poplatky javia ako pomerne nízke.

Parkovisko vo vnútrobloku mestského úradu je spevnené, s asfaltobetónovým alebo dláždeným povrchom. Jednotlivé parkovacie miesta sú vyznačené VDZ, rovnako ako smer jazdy na komunikáciách. Vstup do areálu je zabezpečený vstupnou bránou ovládanou vrátnikom, pričom v dobe spracovania tohto dokumentu sa zvažuje zavedenie ovládania vstupnej brány kartami s technológiou RFID. V areály je nainštalovaný kamerový systém.



Obr. 3-2 Parkovisko v areály MsÚ BB

3.6.2 PARKOVANIE BICYKLOV

V areáli MsÚ BB, priamo vo vnútornom dvore zabezpečenom vstupnou bránou ovládanou vrátnikom a kamerovým systémom, majú zamestnanci možnosť odkladania bicyklov v prístrešku pre bicykle vybavenom stojanmi pre 12 bicyklov. Prístrešok je z oceľovej konštrukcie s polykarbonátovým priehľadným zastrešením, umiestnený vhodne, neďaleko služobného vchodu do budovy. Samotné stojany sú typu U s možnosťou uzamknutia oboch

kolies a sedla. Prístrešok je tiež vybavený lavičkou, vodovodným kohútikom s umývadlom. Pod prístreškom sa však nachádza aj stojanový popolník, ktorý môže znižovať atraktivitu tohto priestoru pre cyklistov. V blízkosti prístrešku sa tiež nachádzajú sprchy popísané v 3.6.3 Doplnková infraštruktúra.



Obr. 3-3 Prístrešok a stojany pre bicykle v areály MsÚ BB

Z kapacitného hľadiska už v súčasnosti pri priaznivom počasí dochádza k naplneniu kapacity existujúcich stojanov v areály MsÚ BB. Ďalšou, zatiaľ málo využívanou možnosťou je odkladanie bicyklov do priestoru uzatvorených garáží alebo do stojanov na bicykle pred samotnou budovou. Tieto možnosti sú však pre zamestnancov menej atraktívne z dôvodu zložitejšieho prístupu, resp. nižšieho zabezpečenia pred krádežou alebo poškodením. Stojany pred budovou, tzv. lámače kolies, nie sú vhodné pre dlhodobé státie. Ich teoretická kapacita je spolu 12 bicyklov. Vnútorňý areál je tiež lepšie zabezpečený kamerovým systémom a vstupnou bránou ovládanou vrátnikom.



Obr. 3-4 Stojany pre bicykle pred budovou MsÚ BB

3.6.3 DOPLNKOVÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Zdravotechnické zariadenie

Zamestnanci MsÚ BB majú možnosť po príchode resp. príjazde na pracovisko využiť kúpeľne so sprchou umiestnené v suteréne budovy. Ich poloha je navrhnutá vhodne medzi prístreškom pre bicykle a služobným vchodom do budovy. V suteréne sa nachádzajú 3 kúpeľne, pričom každá je vybavená murovaným sprchovacím kútom so sprchovacou hlavickou a priestorom vybaveným vešiakom a poličkou na oblečenie alebo obuv. Sprchovací kút je obložený keramickým obkladačkami a dlaždicami, ktoré sú už čiastočne poškodené rovnako ako okolitá farba a omietka na stenách. Kúpeľne boli v minulosti primárne určené pre zamestnancov využívajúcich posilňovňu a aj v súčasnosti je pre vstup do kúpeľni potrebné vyžiadanie kľúča od miestnosti posilňovne, za ktorou sa nachádzajú kúpeľne, na vrátnici MsÚ BB.



Obr. 3-5 Kúpeľne v budove MsÚ BB

Šatne

Budova MsÚ BB v súčasnosti nie je vybavená priestormi pre odkladanie bežného oblečenia alebo doplnkov zamestnancov. Nenachádzajú sa tu teda ani uzamykateľné skrinky alebo police v spoločných priestoroch. Pre účely odkladania oblečenia zamestnanci zväčša využívajú vlastné kancelárie, čo znižuje atraktivitu dopravných módov vyžadujúcich fyzickú aktivitu. V suteréne budovy sa nachádza miestnosť posilňovne, ktorá susedí s vyššie spomínanými kúpeľňami a nevyužívanou miestnosťou. Zmenou funkcie jednotlivých miestností by bolo možné v nich vytvoriť priestor pre šatne pri zachovaní posilňovne.

3.7 NÁCHYLNOSŤ VEDENIA ÚRADU K PODPORE ZMIEN V PROSPECH UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NA PRACOVISKU

Podľa informácií kompetentných pracovníkov ako aj zamestnancov, mestský úrad ako zamestnávateľ v súčasnosti žiadnym významným praktickým spôsobom nepodporuje svojich zamestnancov k väčšiemu využívaniu udržateľných foriem dopravy pri dochádzaní do/z práce. Odhliadnuc od prítomnosti pomerne atraktívneho a bezpečného prístrešku na parkovanie bicyklov vo dvore MsÚ a nie už tak atraktívne vyzerajúcej šatne so sprchou, o existencii ktorej

niektorí zamestnanci ani len nevedia (nedostatočná informovanosť), úrad nijakým iným spôsobom „nezvýhodňuje“, či nemotivuje svojich zamestnancov na väčšie využívanie verejnej dopravy, bicykla či chôdze namiesto sólového používania auta.

Vrcholový manažment radnice, na čele so svojím súčasným primátorom pánom Jánom Noskom, však vyhlasuje svoj verejný záujem o rozvoj alternatívnych foriem mobility k individuálnemu motorizmu a zjavne silno podporuje myšlienky trvalo udržateľnej mobility nielen v meste, ale aj na mestskom úrade ako na svojom pracovisku. To je sľubná atmosféra nielen pre samotnú tvorbu a implementáciu plánu mobility pre mestský úrad, ale aj pre mesto ako také.

Uvedená náklonnosť vedenia mesta je veľmi dôležitá, keďže politická vôľa je kľúčovým predpokladom pre efektívny rozvoj udržateľnej mobility. Plánovanie a implementáciu samotného plánu mobility by malo uľahčiť aj to, že radnica vymenovala zodpovednú osobu (hoci ešte nie je oficiálnym manažérom mobility), vyčlenila nejaké finančné prostriedky a čo je najdôležitejšie, opatrenia definované v pláne mobility by mali prejsť aj cez pripomienkovanie a schválenie mestským zastupiteľstvom, čo by malo následne uľahčiť aj ich implementáciu v praxi.

Sila súvisiaca najmä s cyklistickou dopravou je aj skutočnosťou, že Banská Bystrica je rodom čoraz viac populárnej celonárodnej súťaže (a kampane) „Do práce na bicykli“, ktorá je organizovaná a riadená práve mestom Banská Bystrica prostredníctvom aktívnej mimovládnej organizácie „Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica“. Súťaž, ktorá sa koná v máji, je populárna, jej dôsledky sú zjavné, stále viac a viac ľudí jazdí na bicykli každú jar a učia sa, že sa môžu bicyklovať. V rámci tohto ročníka sa z mestského úradu Banská Bystrica danej kampane/súťaže zúčastnilo v roku 11 zamestnancov MsÚ v štyroch tímoch. Preto je možné stavať na tomto úspechu v kampaniach udržateľnej mobility a implementácii opatrení.

Súťaž „Do práce na bicykli“ organizuje veľmi aktívna mimovládna organizácia Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica, čo je tiež silnou stránkou nielen mesta, ale aj Mestského úradu pre udržateľnú mobilitu. Veľmi aktívna organizácia združuje cyklistických aktivistov, ktorí sú vodcami a tvrdými pracovníkmi nielen na bicykli, ale aj pre udržateľnú mobilitu ako takú. Nielenže organizujú podujatia, ale pracujú aj na expertnej a riadiacej úrovni, často „tlačiac“ zodpovedné orgány do tých správnych a podstatných rozhodnutí. Je dôležité, že sú mestskou populáciou považované za iniciatívu "pozitívneho prístupu".

3.8 NÁCHYLNOSŤ MESTA K PODPORE UDRŽATEĽNEJ MOBILITY

Záujem mesta o udržateľnú mobilitu je možné deklarovať minimálne formálne na úrovni prijatých strategických či plánovacích dokumentov, ako je Územný plán mesta Banská Bystrica, Územný Generel dopravy mesta Banská Bystrica, Územný generel nemotorovej dopravy, Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta, či Regionálna integrovaná územná stratégia mesta Banská Bystrica.

Všetky vyššie spomenuté dokumenty sa viac či menej venujú aj problematike a potrebe rozvoja udržateľných foriem dopravy a sú v nich stanovené ako konkrétne ciele, tak aj opatrenia na ich dosiahnutie.

Územný generel dopravy mesta Banská Bystrica bol vypracovaný v roku 2011. Hlavnými cieľmi dokumentu sú prognóza rozvoja dopravy v meste do roku 2025 a koncepcia rozvoja dopravy. Dokument sa používa nielen na plánovanie zón, ale aj na stanovenie dopravnej politiky v meste.

Príprava hlavného plánu pozostávala zo štyroch krokov: výskum dopravy, analýza dopravy, vypracovanie konceptu a návrhov a pripomienkovanie a finalizácia hlavného plánu.

Záverečný dokument Územného generelu dopravy navrhuje opatrenia na zlepšenie dopravy v meste. Boli vyriešené viaceré hlavné aspekty: hlavné dopravné koridory medzinárodného a národného významu, regionálne a prímestské spojenia, vnútorné komunikácie v meste, statická doprava (parkovanie), mestská a prímestská autobusová doprava, železničná doprava, letecká doprava, pešia a cyklistická doprava. Konečné odporúčania sú cenné a ***existujú jasné náznaky pre trvalo udržateľnú mobilitu, avšak celý dokument sa výrazne zameriava na prispôsobenie cestnej infraštruktúry zvyšujúcemu sa počtu áut a nerozvíja vo väčšej miere myšlienky spojené so znižovaním počtu áut v meste.***

Územný generel nemotorovej dopravy v Banskej Bystrici je jedným z pilotných dokumentov nemotorovej dopravy dokonca aj na Slovensku. Bol vypracovaný v roku 2012 s cieľom začleniť nemotorizovanú dopravu do územného plánu. Dokument určuje 10 hlavných (kostrových) cyklistických koridorov, ktoré spájajú hlavné obytné štvrte mesta s centrom mesta. Okrem toho boli navrhnuté sekundárne cyklistické koridory na vzájomné prepojenie hlavných koridorov. V dokumente je definovaných celkom **46,6 kilometrov bezpečných cyklistických koridorov**, ktoré boli následne implementované do územného plánu mesta.

Navrhované cyklistické cestičky sú „napojené“ na potenciálne cyklotrasy vedúce do bezprostredného okolia Banskej Bystrice, ako aj na hlavné cykloturistické a rekreačné trasy v okolí mesta.

Všetky navrhované hlavné a sekundárne cyklistické koridory sú začlenené do územného plánu Banskej Bystrice prijatého v roku 2016. V súčasnosti sa pripravuje projektová dokumentácia 5 navrhovaných cyklistických koridorov (30 km) a očakáva sa, že budú financované z EÚ fondov v nadchádzajúcich rokoch.

Plán dopravnej obsluhy Banskej Bystrici je dokument, ktorý určuje dlhodobú stabilizáciu a rozvoj verejnej dopravy. Bolo vypracované v roku 2010. V dokumente sa stanovujú základné princípy optimalizácie verejnej dopravy, postupnosť krokov / procesov na zlepšenie verejnej dopravy, návrh nových autobusových liniek, návrh optimálnych intervalov, prognóza dopravných prác (potrebných pre ekonomické prognózy), hodnotenie vplyvov rozvoja verejnej dopravy na životné prostredie a odporúčania ďalších krokov a procesov. Dokument je silne zameraný na dochádzanie do práce, do škôl a sociálnych a zdravotných zariadení, takže je

významné podporný pre rozvoj udržateľnej mobility v meste. Dotýka sa tiež napojení do prímestských oblastí.

Hoci dokument je starší (2010), je potrebné povedať, že bol a stále je rešpektovaným a realizovaným aj v posledných rokoch, keď sa sieť mestskej hromadnej dopravy výrazne modernizovala a zlepšila.

Plán rekonštrukcie miestnych komunikácií je zameraný na plánovanie rekonštrukcie ulíc a chodníkov v meste. Bol vypracovaný v roku 2015 na obdobie rokov 2016-2020. Postupnosť rekonštrukcie miestnych komunikácií (ulíc a chodníkov) je založená na ich kategorizácii podľa úrovne ich súčasného stavu (5 úrovní od veľmi dobrého tvaru po úplnú dezintegráciu povrchu) a zaťaženia dopravou (5 úrovní od veľmi nízkej až po veľmi vysokú úroveň zaťaženia). Plán je základným dokumentom pre každoročne vypracovaný akčný plán rekonštrukcií financovaných z miestneho rozpočtu.

V súčasnosti v Banskej Bystrici neexistuje plán udržateľnej mestskej mobility (SUMP). Proces prípravy na jeho spracovanie sa však začal už začiatkom roku 2017. Radnica ho považuje za veľmi dôležitý dokument nielen z dôvodu potreby jeho existencie pre čerpanie financií z EÚ fondov, ale aj z dôvodu rastúceho tlaku automobilovej dopravy na mestské spoločenské, životné a fyzické prostredie. Spustenie samotného spracovania Plánu udržateľnej mobility pre mesto Banská Bystrica sa očakáva v priebehu tohto roku.

Doprava a mobilita ako také sú zapracované aj do ďalších strategických plánov - Plánu hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta a Regionálnej integrovanej územnej stratégie Banskobystrického kraja. Tieto sú stručne opísané v nasledujúcej kapitole.

Hlavným strategickým dokumentom platným pre funkčné mestské územie (FUA) Banská Bystrica je **Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja**. Bolo pripravené v roku 2014 v Banskej Bystrici. Hoci hlavnou motiváciou jeho prípravy bol prístup k fondom EÚ, je cenným dokumentom, ktorý starostlivo vypracovali miestni experti na plánovanie s dôrazom na účasť miestnych zainteresovaných strán a občanov. Môžeme teda povedať, že odráža súčasné vízie a ciele mesta veľmi dobre.

Rozvojová vízia Banskej Bystrice prevzatá z dokumentu je: Banská Bystrica bude mestom, kde sa oplatí žiť, prísť a zostať. Táto vízia je podporená strategickým cieľom na rok 2023: Zvýšiť atraktivnosť mesta pre občanov, investorov a návštevníkov.

Spôsob realizácie vízie a strategického cieľa je ďalej špecifikovaný v troch prioritných smeroch rozvoja:

- 1. Prosperujúce mesto: Prosperujúce mesto sa zameriava na programy hospodárskeho rozvoja, vzdelávania, dopravy a technickej infraštruktúry.
- 2. Občianske mesto: Občianske mesto má dva programy - moderná samospráva a kultúra, šport, voľný čas a mládež.

- 3. Zdravé mesto: Zdravé mesto sa zameriava na programy sociálneho rozvoja, bývania a zdravia a životného prostredia.

Každý smer je podrobnejšie opísaný v čiastkových zámeroch, prioritách a ich špecifických a tematických cieľoch.

Najdôležitejší rozvojový program z hľadiska udržateľnej mobility je 3.1. Dopravná infraštruktúra. Spolu s prepojením nadradených dopravných systémov sa priamo zameriava na trvalo udržateľnú mobilitu tým, že sa zameriava na cesty pre chodcov a cyklistov, „park&ride“ zariadenia, ekologickú a nemotorovú dopravu. Tematické ciele sú preto:

T.12 Dobudovanie napojenia mesta na celoštátnu komunikačnú sieť

T.13 Revitalizácia námestí, dobudovanie siete miestnych komunikácií, vytváranie podmienok pre rovnomerný rozvoj všetkých druhov dopravy s preferenciou ekologickej dopravy.

T.14 Vytvoriť podmienky na realizáciu procesov trvalo-udržateľnej mobility v meste.

T.15 Zvýšenie podielu nemotorovej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce.

T.16 Zvýšenie podielu osôb prepravených verejnou dopravou na celkovej deľbe prepravnej práce.

Všetky tieto ciele sa ďalej rozvíjajú na úrovni FUA v dokumente **Regionálna integrovaná územná stratégia Banskobystrického kraja**. Je to veľmi komplexný dokument, vypracovaný pod správou Banskobystrického samosprávneho kraja a mesta Banská Bystrica. Definuje štyri prioritné osi:

1. Bezpečná a ekologická doprava v Banskej Bystrici.
2. Zlepšenie prístupu k efektívnym a kvalitným verejným službám vo FUA Banská Bystrica.
3. Mobilizácia tvorivého potenciálu vo FUA Banská Bystrica.
4. Zlepšovanie kvality života vo FUA Banská Bystrica s dôrazom na životné prostredie.

Najdôležitejšia prioritná os z hľadiska udržateľnej mobility je prvá. Podrobnejšie je spresnená v investičných prioritách a konkrétnych cieľoch:

Investičná priorita 1.1. Zlepšenie regionálnej mobility spojením sekundárnych a terciárnych uzlov a infraštruktúry TEN-T vrátane multimodálnych uzlov.

Špecifický cieľ 1.1. Zlepšenie dostupnosti cestnej infraštruktúry TEN-T a ciest 1. triedy so zameraním na rozvoj multimodálneho dopravného systému.

Investičná priorita 1.2. Vývoj a zlepšovanie ekologicky podporujúcich nízkouhlíkových dopravných systémov s nízkym obsahom hluku.

Špecifický cieľ 1.2.1: Zvýšenie príťažlivosti a konkurencieschopnosti verejnej dopravy.

Špecifický cieľ 1.2.2.: Zvýšenie príťažlivosti a podielu nemotorovej dopravy (najmä prepravy bicyklov).

Dve najdôležitejšie stratégie, ktoré sú uvedené vyššie, dôkladne definujú vízie a ciele. V rozpore so staršími stratégiami, ktoré boli zamerané na "ťažký" priemyselný rozvoj, je dnes zameraná na trvalo udržateľný rozvoj. Veľký dôraz sa kladie na mäkké opatrenia, kvalitu života a životné prostredie, vzdelanie, udržateľnosť, tvorivosť atď. Je dôležité vidieť, aké veľké zameranie sa venuje trvalo udržateľnej mobilite. Jasne sa uvádza, že rozvoj všetkých foriem mobility (nielen individuálnej automobilovej dopravy) by sa mal zabezpečiť vyváženým spôsobom a zjavne by mala byť uprednostňovaná verejná a nemotorizovaná doprava. Tieto ciele veľmi podporujú cieľ samotného projektu MOVECIT ako aj spracovanie Inštitucionálneho plánu mobility pre Mestský úrad v Banskej Bystrici. Na druhej strane je stále jasné, že zmena trvalo udržateľnej mobility prichádza len ťažko. Hoci o tom hovoria viacerí ľudia a úrady, stále je individuálna autodoprava dominantná a - možno aj podvedome - preferovaná.

4. ANALÝZA EXTERNÝCH PODMIENOK MOBILITY ÚRADU

Okrem vnútorných podmienok mestského úradu majú na mobilitu zamestnancov vplyv aj ďalšie faktory. Medzi najzásadnejšie faktory vplývajúce na výber dopravného módu parí stav dopravnéj infraštruktúry, bezpečnosť dopravy a cestovný čas.

Stav dopravnej infraštruktúry a mobility vychádza okrem iného aj z historických súvislostí konkrétneho územia. Hospodárstvo mesta Banská Bystrica a jej okolia sa v minulosti zameriavalo najmä na ťažbu nerastov a dreva v okolitých lesoch. V súčasnosti tu prevláda najmä strojnictvo, ťažba dreva a služby. V meste sídli univerzita a akadémia a tiež je administratívnym centrom samosprávneho kraja. Stav dopravnej siete a mobility v území tiež ovplyvňuje poloha mesta v údolí rieky Hron a okolitý hornatý terén.

4.1 STAV DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Súčasná dopravná sieť je postavená na klasickej hierarchii, kde nadradenú cestnú sieť predstavuje rýchlostná cesta R1, ktorá zabezpečuje pripojenie mesta na diaľnicu D1 pri Trnave a hlavné mesto SR Bratislavu a v návrhu aj smerom severným na Ružomberok a diaľnicu D1. Na severnom okraji Zvolena sa táto cesta spája s navrhovanou variantnou trasou rýchlostnej cesty R2, zabezpečujúcou prepojenie mesta v smere západ - východ.

Vo výhľade sa počíta s dobudovaním radiálno - okružného komunikačného systému na území mesta a s rekonštrukciou existujúcich radiál v trasách ciest I., II. a III. triedy s doplnením

vnútorného mestského okruhu okolo historického centra mesta a vonkajšieho mestského okruhu. Mestské okruhy aj radiály sú riešené vo funkcii zberných komunikácií.

Pre vytvorenie vnútorného mestského okruhu je tak potrebné dobudovať niektoré nové úseky ciest, upraviť šírkové usporiadanie existujúcich komunikácií a zabezpečiť organizáciu dopravy prioritné vedenie dopravy na okruhu. Celkovo má Mesto Banská Bystrica v správe 340 km miestnych komunikácií.

4.1.1 ZÁKLADNÝ KOMUNIKAČNÝ SYSTÉM MESTA

Základná komunikačná sieť je definovaná systémom komunikácií s funkciou rýchlostnou a zbernou a vybraných komunikácií s funkciou obslužnou. V súlade s STN 73 6110: Projektovanie miestnych komunikácií sú do ZÁKOS-u začlenené miestne komunikácie funkčnej triedy:

A - rýchlostné komunikácie

B - zberné komunikácie

C - mestské triedy a obslužné komunikácie

Základný komunikačný systém mesta je riešený ako **radiálno-okružný**, tvorený vonkajším a vnútorným mestským okruhom a doplnený radiálami. Mesta Banská Bystrica je napojené na nadradenú cestnú sieť rýchlostnou cestou R1. Táto zabezpečuje pripojenie mesta Banská Bystrica na diaľnicu D1 a Bratislavu a v budúcnosti aj severným smerom mesta Ružomberok a diaľnicu D1.

Vnútorný a vonkajší mestský okruh však v súčasnosti nie sú dobudované a ich dokončenie si bude vyžadovať výstavbu tunela v južnej časti mesta, pod Urpínom a tunela mestskej časti Rudlová.

Vnútorný mestský okruh je, resp. bude tvorený ulicami 29. augusta, Partizánska, Horná, Kukučínova, Rudlovská po Kollárovej ulici, Tajovského, Švermova, Štúrovo námestie, Štadlerovo nábrehie, Štefánikovo nábrehie, Stavebná.

Vonkajší mestský okruh je, resp. bude tvorený ulicami Švermova, Malachovskú cestu, cesta I/66, ulica Na Hrbe, Ďumbiersku, Karpatskú, Povstaleckú, Zelenú a Internátnu.

Centrálna mestská zóna

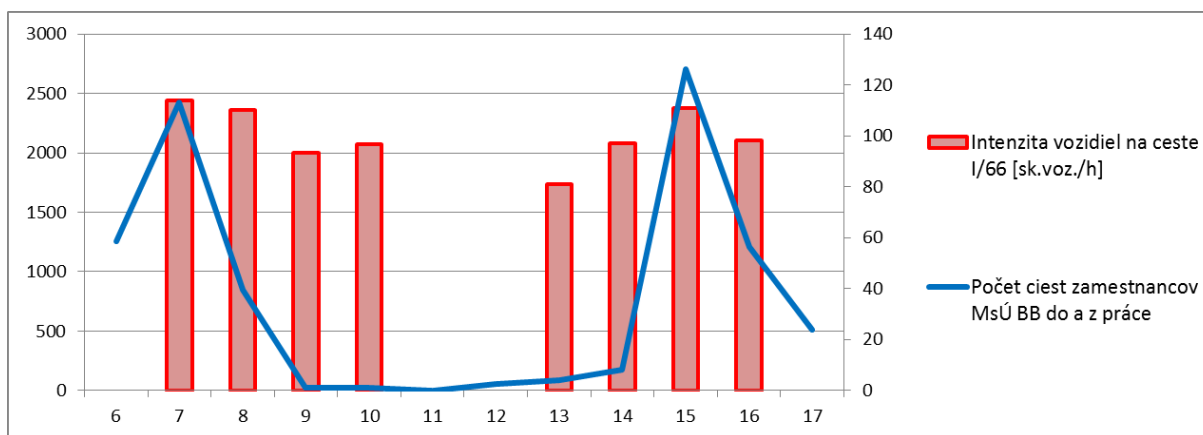
V súčasnosti platný územný plán mesta navrhuje ohraničenie CMZ s nasledovným priebehom: „zo Štúrovho námestia prebieha hranica v severozápadnom smere paralelne s Gorkého ulicou a ulicou Nové Kalištie v trase navrhovanej komunikácie vnútorného mestského okruhu, ďalej pokračuje navrhovaným mestským okruhom ulicami THK, Švermovou, Tajovského a novo navrhovanou komunikáciou mestského okruhu prepájajúcou Tajovského ul. s Lazovnou ul., hranica ďalej pokračuje po obvode priestorov evanjelického a katolíckeho cintorína s napojením na Kollárovu ul., ktorou prebieha až po Rudlovskú cestu, ďalej pokračuje vnútorným mestským

okruhom, Rudlovskou cestou, Kukučínovou ul., Hornou ul., Partizánskou cestou, Ul. 29. augusta a predstaničným priestorom, odkiaľ pokračuje v juhozápadnom smere paralelne so železničnou traťou až do Radvane, kde sa znovu napája na Námestie Ľ.Štúra.“ V tomto území sa teda nachádza aj budova MsÚ BB a miestne komunikácie v jej okolí. V CMZ navrhuje územný plán dobudovanie hlavných peších ťahov vychádzajúcich z centrálnej pešej zóny na Nám. SNP, Hornej, Dolnej a Národnej ulici, elimináciu tranzitnej dopravy a rozšírením pešej zóny južným smerom.

4.1.2 INTENZITY DOPRAVY A TVORBA KONGESCIÍ NA MIESTNYCH KOMUNIKÁCIÁCH

Ako je zrejmé z usporiadania ZÁKOS-u a z nedobudovania mestských okruhov, kongescie na miestnych komunikáciách v čase rannej a poobednej špičky vznikajú najmä na mestských radiálach a komunikáciách v trase uvažovaných mestských okruhov, ktoré ich prepájajú.

Z porovnania priebehu hodinových intenzít dopravy na ceste I/66 na Štefánikovom nábreží a počtu ciest zamestnancov MsÚ je zrejmé, že ranná a poobedná špičková hodina intenzít dopravy je zhodná s špičkovými hodinami príchodu a odchodu zamestnancov z pracoviska. Zamestnanci tak negatívne ovplyvňujú dopravu v okolí mestského úradu a na dochádzkových trasách a naopak zvýšená intenzita dopravy v čase dopravnej špičky negatívne ovplyvňuje ich jazdný čas.



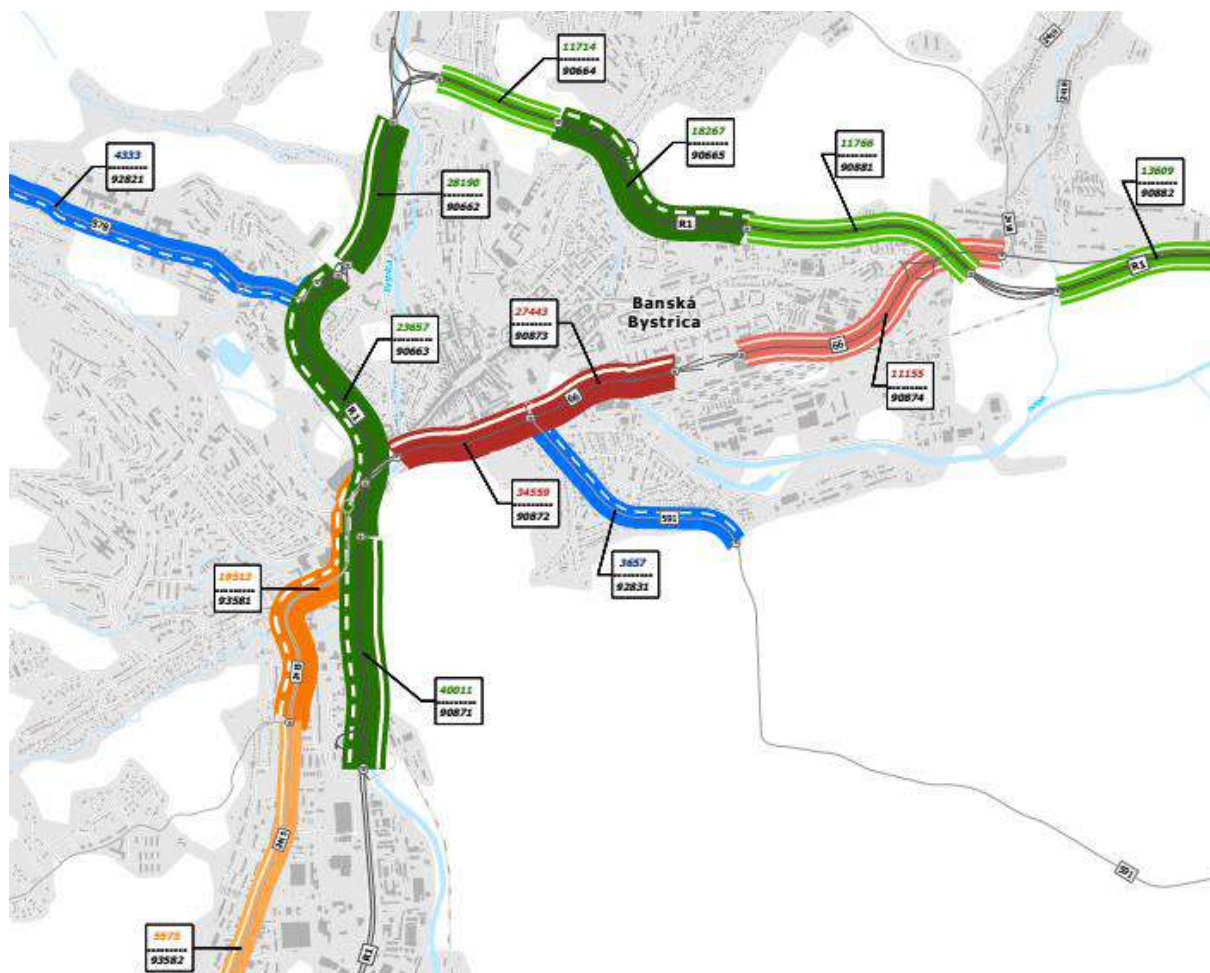
Obr. 4-1 Porovnanie priebehu hodinových intenzít dopravy na ceste I/66 a počtu ciest zamestnancov MsÚ

Ďalším negatívnym efektom tvorby kongescií je ich vplyv na zdržania VOD, ktorá je považovaná za jeden z udržateľných dopravných módov. V meste pritom nie je zavedená preferencia vozidiel MHD, či už formou vyhradených jazdných pruhov alebo preferenciou v svetelne radených križovatkách.

Do istej miery je možné považovať tvorbu kongescií v meste za pozitívnu z pohľadu zníženia atraktivity IAD. Na zvýšenie atraktivity udržateľných spôsobov dopravy je však potrebné ich ešte väčšie zvýhodnenie v porovnaní s IAD.

4.1.2.1 INTENZITY DOPRAVY ZAZNAMENANÉ POČAS CELOŠTÁTNEHO SČÍTANIA DOPRAVY

Celoštátne sčítanie dopravy sa na území Slovenskej republiky uskutočnilo **v roku 2015** ako súčasť celoeurópskeho sčítania cestnej dopravy (E-Road Traffic Census) organizovaného Európskou hospodárskou komisiou pri Organizácii spojených národov v Ženeve a medzinárodnou organizáciou EUROSTAT v Bruseli. Celoštátne sčítanie dopravy sa uskutočňuje na území Slovenskej republiky od roku 1963, od roku 1980 pravidelne každých 5 rokov na všetkých úsekoch diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. a II. triedy a vybraných úsekoch ciest III. triedy. Na území mesta Banská Bystrica bolo sčítanie realizované **na 7 sčítacích úsekoch** na rýchlostnej ceste R1, na 3 sčítacích úsekoch na ceste I. triedy I/66, na 2 sčítacích úsekoch ciest II. triedy a na dvoch úsekoch cesty III. triedy III/2415. Hodnoty ročného priemeru denných intenzít dopravy v týchto sčítacích úsekoch sú zobrazené na nasledujúcom obrázku. Súčasťou CSD je aj sčítanie cyklistov na všetkých sčítacích úsekoch, chodci však sčítaní nie sú.

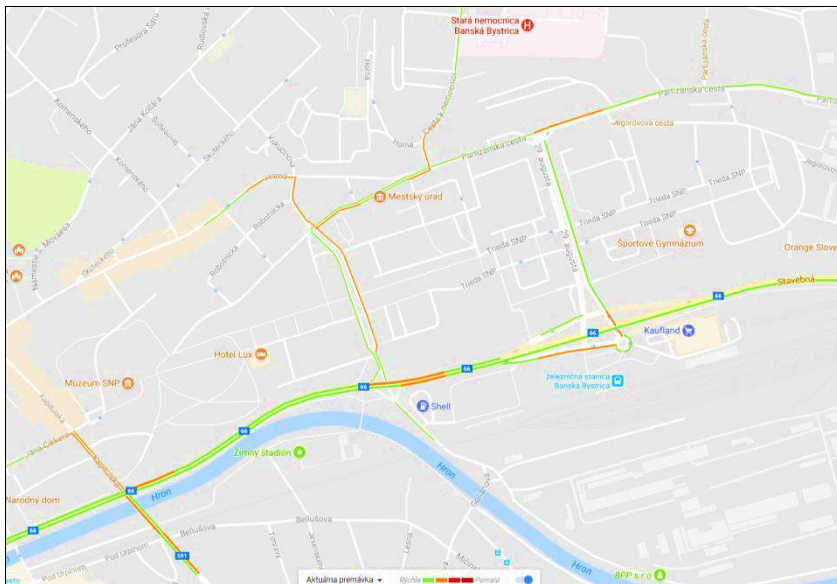


Obr. 4-2 Kartogram RPDÍ celoštátneho sčítania dopravy v roku 2015

Zdroj: Slovenská správa ciest

Podľa dostupných údajov sa najzaťaženejšími úsekmi stali rýchlostná komunikácia R1 (severný úsek 18 267 voz., južná časť smer Zvolen 40 011 vozidiel, cesta I/66 na úseku Štadlerovo námestie s 27 443 RPDÍ vozidiel, cesta II. triedy II/2415 s 19 513 vozidlami.

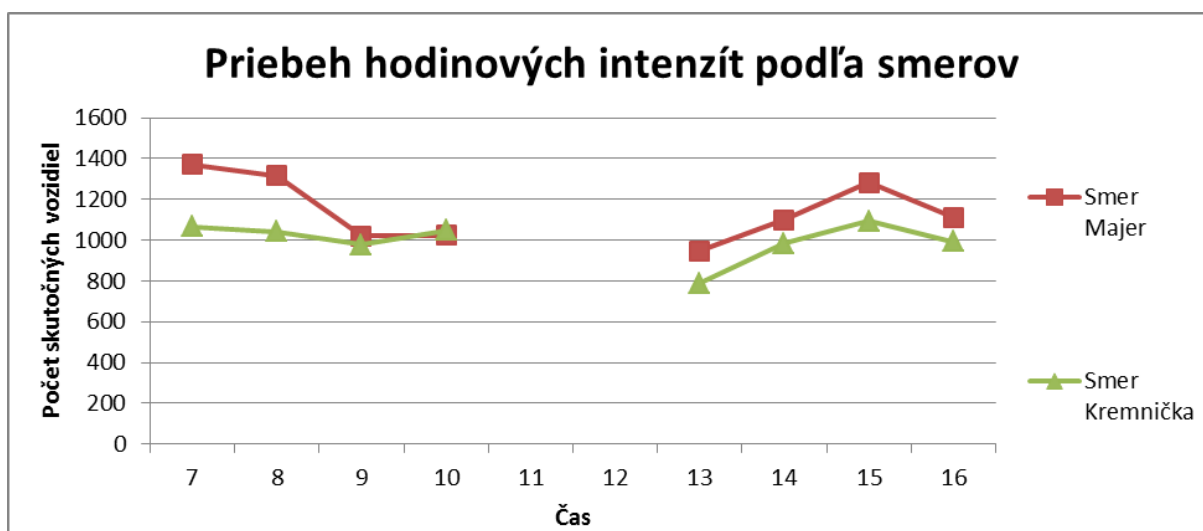
V prípade intenzity miestnych komunikácií v okolí mestského úradu ide o zaťaženie ulíc: Cesta k smrečina, Horná, Kukučínová, 29.augusta, Štadlerovo nábrežie, Partizánska cesta, Stavebná cesta. V prípade rannej špičky sú to aj všetky hlavné prístupové komunikácie do centra mesta.



Obr. 4-3 Zníženie kvality dopravného prúdu v okolí MÚ

Sčítací úsek na Štefánikovom nábreží

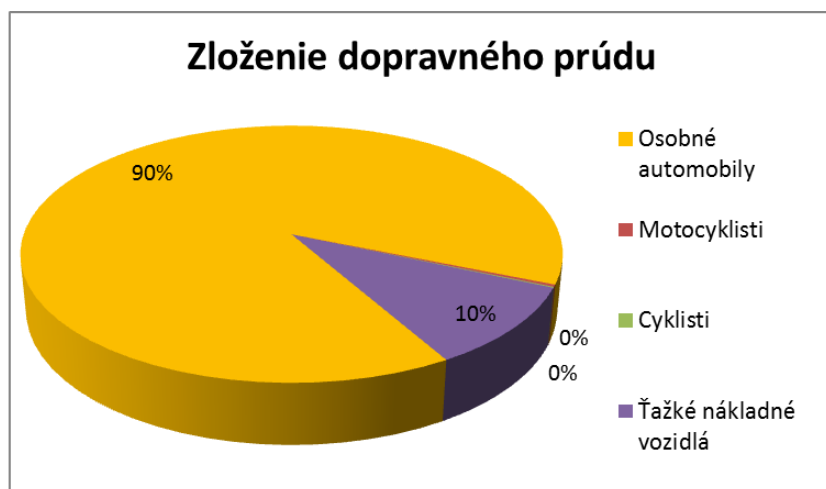
Sčítací úsek sa nachádza v zastavenej časti mesta na Štefánikovom nábreží medzi križovatkami s ulicami Kapitulska a Námestí slobody. Úsek je súčasťou prieťahu cesty I/66 mestom. Cesta je v úseku vybudovaná ako 4-pruhová, bez smerového rozdelenia alebo pruhov pre cyklistov. Križovatky na začiatku a konci úseku sú úrovňové, svetelne riadené.



Obr. 4-4 Priebeh hodinových intenzít podľa smerov na Štefánikovom nábreží

Špičková hodina v tomto sčítacom úseku bola počas prieskumu zaznamenaná v čase od 7:00 do 8:00, kedy profilom prešlo spolu 2 439 voz/h, z toho 266 ťažkých vozidiel, 99 autobusov

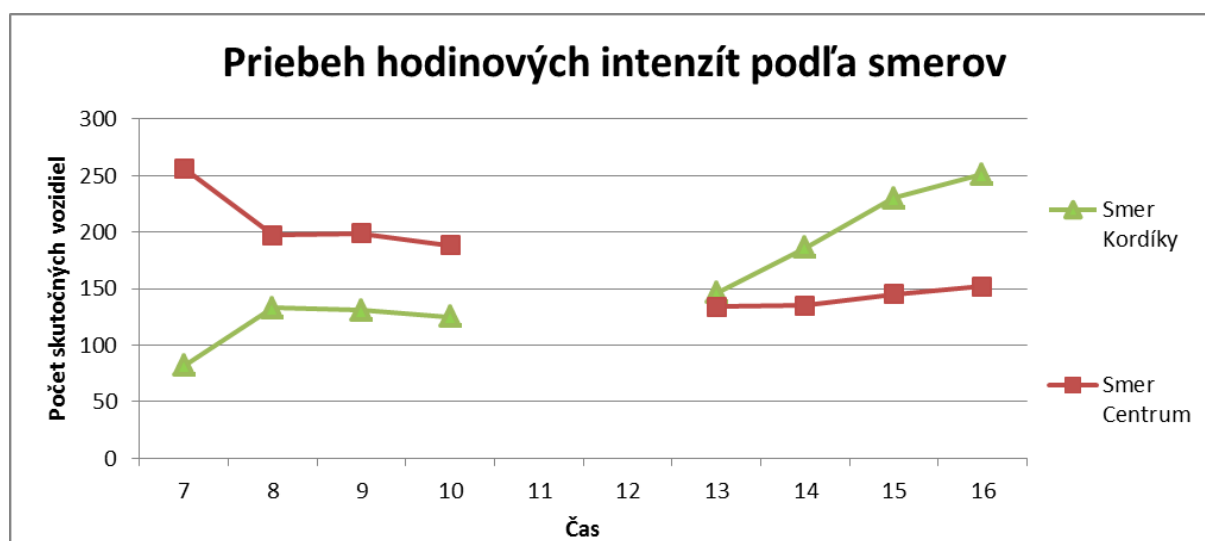
a 8 cyklistov. Podiely jednotlivých dopravných módov v dopravnom prúde v dobe prieskumu sa nachádzajú v nasledujúcom grafe.



Obr. 4-5 Zloženie dopravného prúdu v dobe prieskumu

Sčítací úsek na Podlavickej ceste

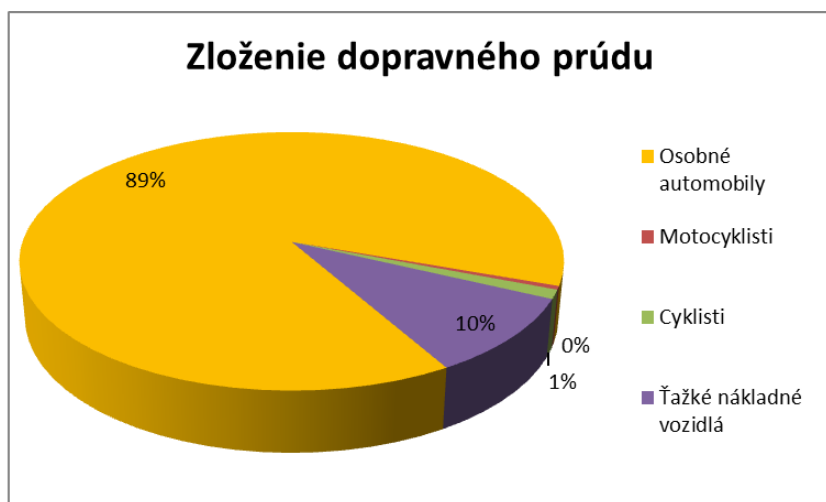
Sčítací úsek sa nachádza v zastavenej časti mesta na Podlavickej ceste medzi križovatkami s ulicami Priehrada a Gaštanová. Úsek je súčasťou prieťahu cesty II/578 mestom, pričom tvorí mestskú radiálu. Cesta je v úseku vybudovaná ako 2-pruhová, bez pruhov pre cyklistov. Križovatky na začiatku a konci úseku sú úrovňové. V sčítacom úseku nevznikajú pravidelne kongescie, kapacita komunikácie postačuje nameraným intenzitám, no v pokračovaní komunikácie pri Roosveltovej nemocnici pravidelne v ranných hodinách vznikajú kongescie. V okolí úseku prevláda individuálna bytová výstavba.



Obr. 4-6 Priebeh hodinových intenzít podľa smerov na Podlavickej ceste

Špičková hodina v tomto sčítacom úseku bola počas prieskumu zaznamenaná v čase od 16:00 do 17:00, kedy profilom prešlo spolu 403 voz/h, z toho 21 ťažkých vozidiel, 2 autobusy a 3 cyklisti. Z rozdelenia intenzít pre jednotlivé smery je zrejmé, že v čase rannej špičky prevládala

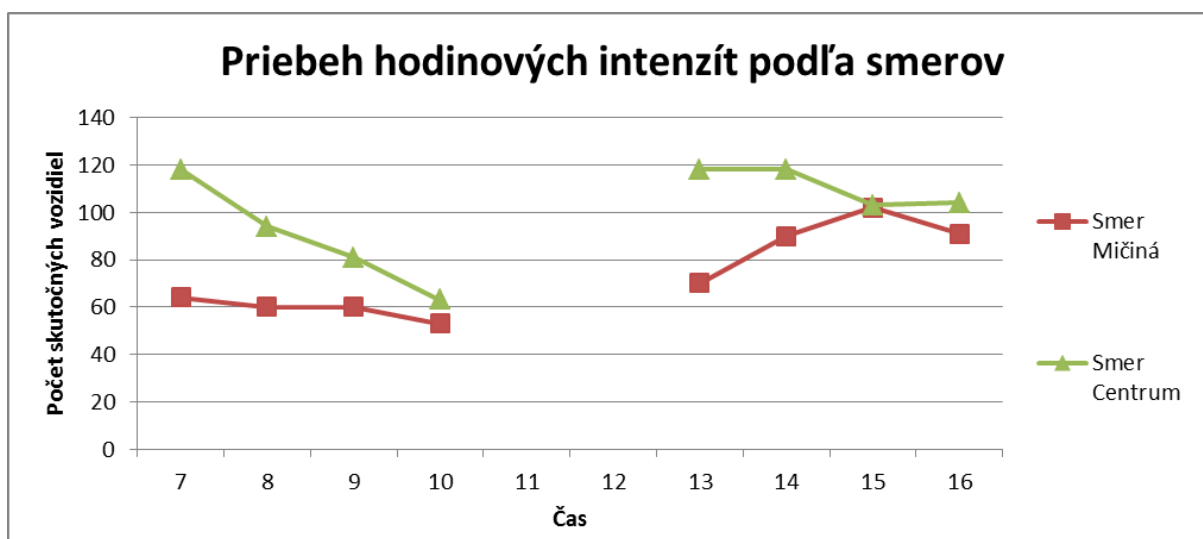
v úseku doprava smerujúca do centra mesta, za prácou, prípadne do školy. Podiely jednotlivých dopravných módov v dopravnom prúde v dobe prieskumu sa nachádzajú v nasledujúcom grafe.



Obr. 4-7 Zloženie dopravného prúdu v dobe prieskumu

Sčítací úsek na ulici 9. mája

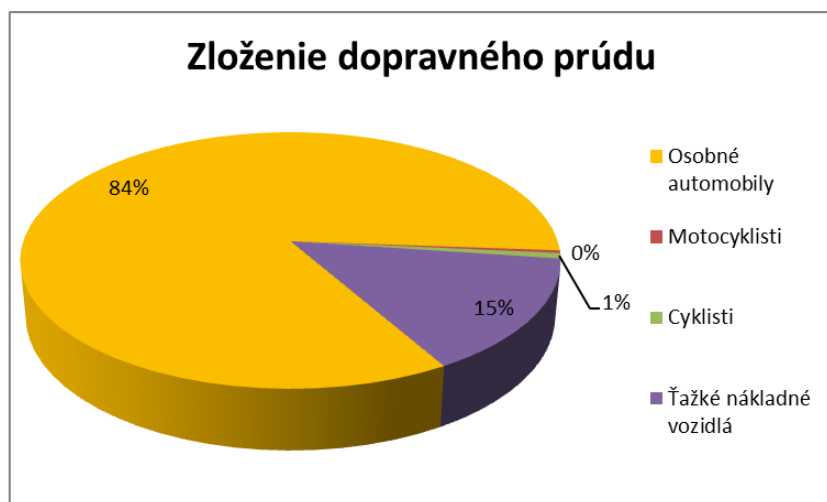
Sčítací úsek sa nachádza v zastavenej časti mesta na ulici 9. mája medzi križovatkami s ulicami Pod rybou a Mičinská. Úsek je súčasťou cesty II/578, ktorá tvorí mestskú radiálu. Cesta je v úseku vybudovaná ako 2-pruhová, bez pruhov pre cyklistov. Križovatky na začiatku a konci úseku sú úrovňové, riedené dopravným značením. V sčítacom úseku nevznikajú pravidelne kongescie, kapacita komunikácie postačuje zisteným intenzitám, no v pokračovaní komunikácie pri Štefánikovom nábřeží pravidelne v ranných a poobedných hodinách vznikajú kongescie. V okolí úseku prevláda individuálna bytová výstavba.



Obr. 4-8 Priebeh hodinových intenzít podľa smerov na ulici 9. mája

Špičková hodina v tomto sčítacom úseku bola počas prieskumu zaznamenaná v čase od 15:00 do 16:00, kedy profilom prešlo spolu 403 voz/h, z toho 27 ťažkých vozidiel, žiaden autobus ani

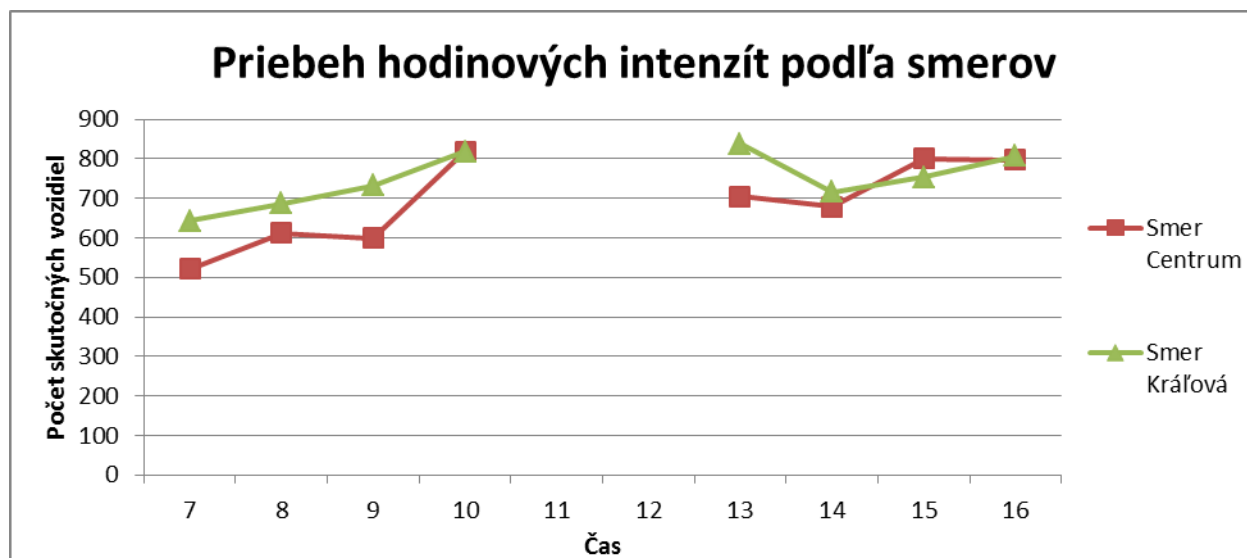
cyklista. Podiely jednotlivých dopravných módov v dopravnom prúde v dobe prieskumu sa nachádzajú v nasledujúcom grafe.



Obr. 4-9 Zloženie dopravného prúdu v dobe prieskumu

Sčítací úsek na Sládkovičovej ulici

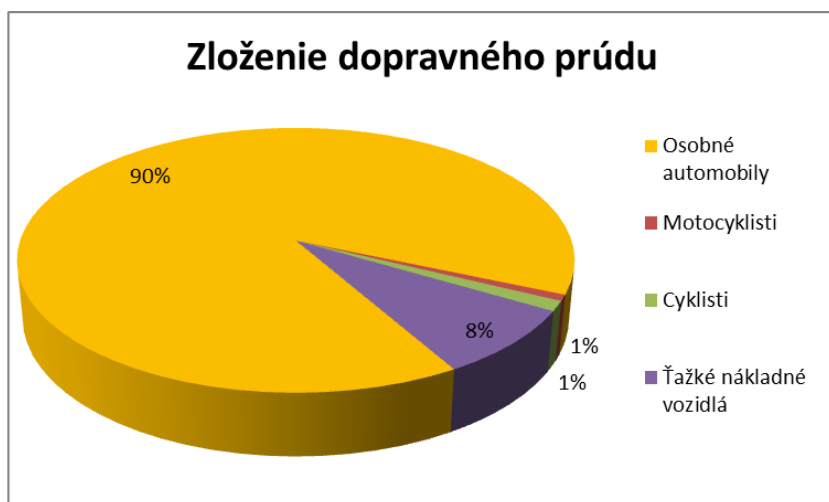
Sčítací úsek sa nachádza v zastavenej časti mesta na Sládkovičovej ulici medzi križovatkami s Kalinčiakovou ulicou a Pršianskou cestou. Úsek je súčasťou cesty III/2415, ktorá tvorí mestskú radiálu. Cesta je v úseku vybudovaná ako 4-pruhová, smerovo rozdelená, bez pruhov pre cyklistov. Na oboch stranách komunikácie sa nachádzajú chodníky so šírkou viac ako 2 metre oddelené pásom zelene. Križovatky na začiatku a konci úseku sú úrovňové, riadené dopravným značením, svetelne riadené sú až križovatky vo väčšej vzdialenosti.



Obr. 4-10 Priebeh hodinových intenzít podľa smerov na Sládkovičovej ulici

Špičková hodina v tomto sčítacom úseku bola počas prieskumu zaznamenaná v čase od 10:00 do 11:00, kedy profilom prešlo spolu 1 638 voz/h, z toho 106 ťažkých vozidiel, 20 autobusov

a 12 cyklistov. Podiely jednotlivých dopravných módov v dopravnom prúde v dobe prieskumu sa nachádzajú v nasledujúcom grafe.



Obr. 4-11 Zloženie dopravného prúdu v dobe prieskumu

4.1.2.2 SČÍTANIE DOPRAVY NA TAJOVSKÉHO ULICI

Tento úsek bol vybratý pre realizáciu ručného sčítania dopravy **na základe** hodnotenia stavu dopravy zamestnancami MsÚ BB počas **osobných interview**. Podľa respondentov mal byť problematický najmä z pohľadu vodičov motorových vozidiel a tvorby kongescií v ranej špičke. Ako problematický však označili tento úsek aj chodci z dôvodu zhoršenej možnosti priečneho pohybu po komunikácií, hlavne cez priechody. Z tohto dôvodu bol na komunikácií vykonaný krátkodobý dopravný prieskum- ručné sčítanie dopravy v čase **od 7:00 do 9:00 v stredu 31.5.2017**.



Obr. 4-12 Pohľad na komunikáciu zo sčítacieho stanoviska

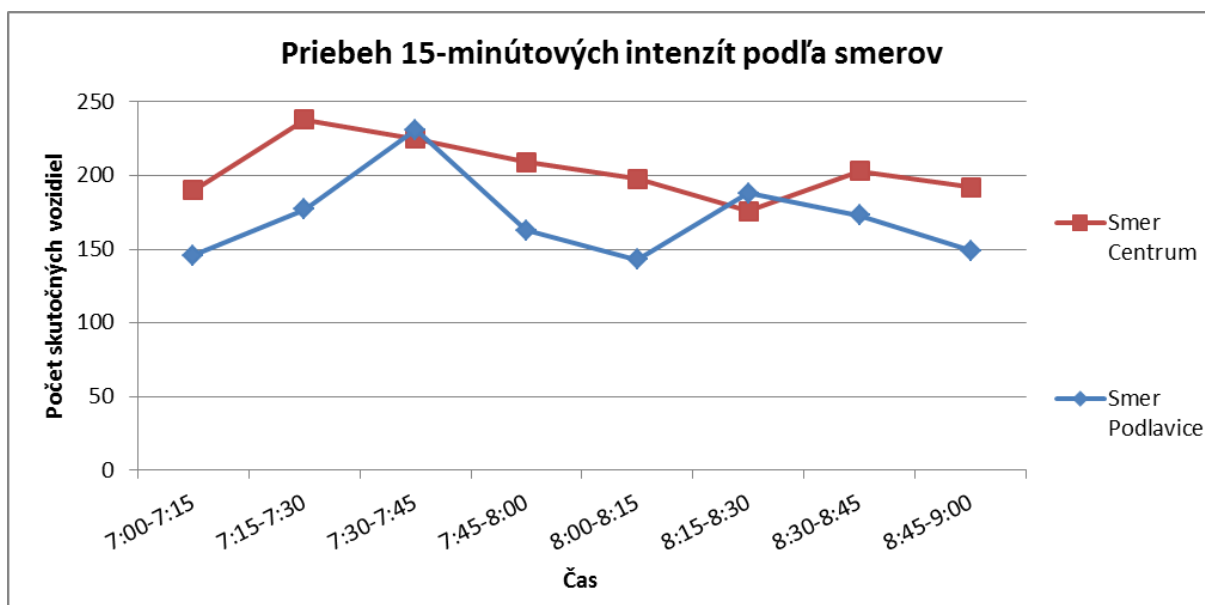
Dopravné vzťahy

Sčítacie stanovisko sa nachádzalo na Tajovského ulici v medzikrižovatkovom úseku Švermova – R1. Križovatka so Švermovou ulicou je vybudovaná ako okružná, križovatka s R1 ako

modifikovaná deltovitá mimoúrovňová križovatka. Komunikácia je v územnom pláne vedená ako zberná kategórie MZ 9/40. Z hľadiska dopravnej funkcie ide o mestskú radiálu spájajúcu CMZ s rýchlostnou cestou R1, Roosveltovou nemocnicou a ďalej mestskou časťou Podlavice. V okolí sa tiež nachádzajú stredne školy, univerzita a obchodný dom.

Vyhodnotenie dopravného prieskumu

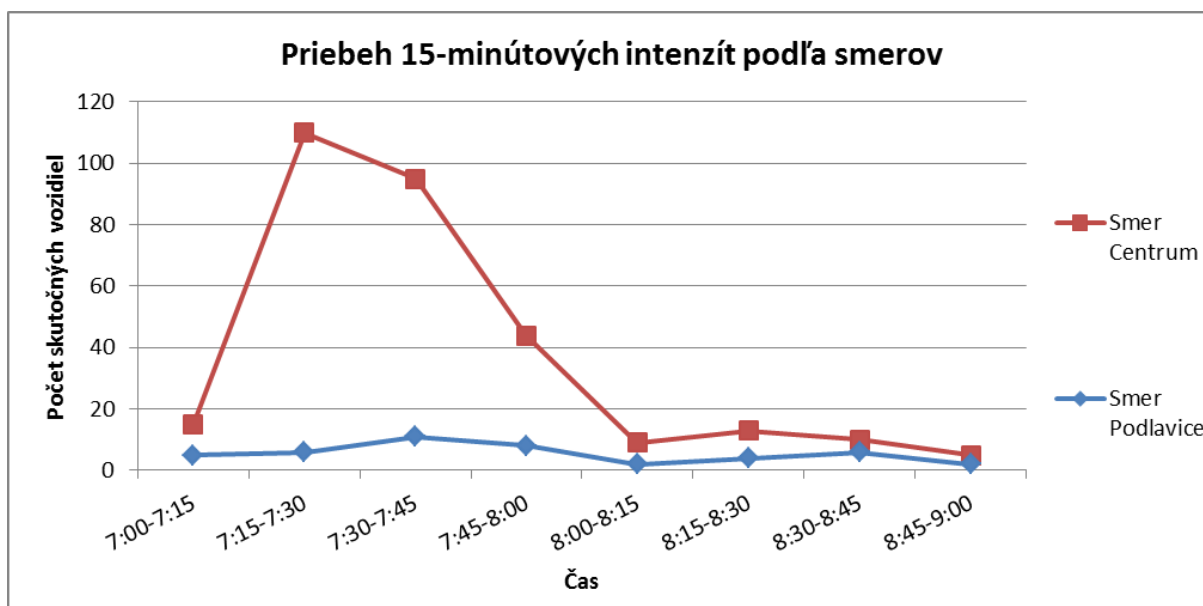
Z výsledkov dopravného prieskumu vyplýva, že špičková 15 minútová intenzita vozidiel (mimo chodcov) v počte 456 skutočných vozidiel bola zaznamenaná v čase od 7:30 do 7:44 a bola tiež súčasťou rannej **špičkovej hodinovej intenzity**. Táto bola zaznamenaná od 7:00 do 8:00 a predstavovala **1579 skutočných vozidiel za hodinu**.



Obr. 4-13 Priebeh 15-minútových intenzít skutočných vozidiel podľa smerov

Z hľadiska smerového rozdelenia dopravného zaťaženia komunikácie bol v čase prieskumu viac zaťažený smer do centra, ktorým prešlo 54,3 % zaznamenaných vozidiel.

Najvyššia **15-minútová intenzita** chodcov bola zaznamenaná v čase od 7:15 do 7:30 kedy sledovaným profilom prešlo **116 chodcov**. Tento čas bol tiež súčasťou rannej **špičkovej hodinovej intenzity**. Táto bola zaznamenaná od 7:00 do 8:00 a predstavovala **294 chodcov**.



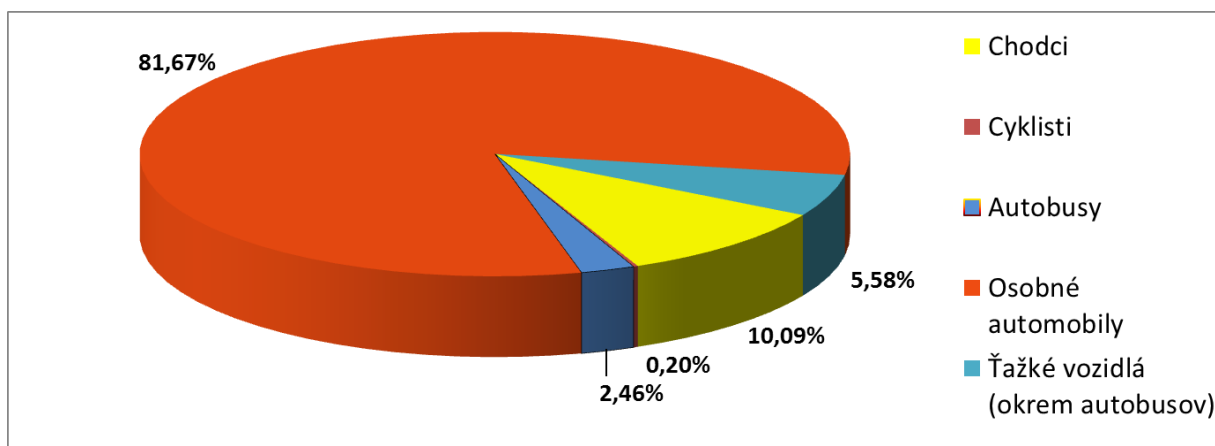
Obr. 4-14 Priebeh 15-minútových intenzít chodcov podľa smerov

Z grafu na obrázku 4-12 je zrejmé, že komunikácia je v čase rannej špičky využívaná najmä v smere do centra na dochádzanie do okolitých škôl, ktorých vyučovanie začína o 8:00.

Zloženie dopravného prúdu

Z hľadiska zloženia dopravného prúdu prevládajú osobné automobily, ktoré tvoria 81,67 % podiel. Nákladné vozidlá predstavujú okolo 5,58 % a autobusy 2,46 % z celkového počtu zaznamenaných vozidiel a chodcov. Napriek zistenému pomeru IAD:MHD približne 97:3 by v úseku bol dosiahnutý rovnaký počet vyšší počet MHD už pri obsadenosti autobusov 20 cestujúcimi.

Počas prieskumu bola v úseku zaznamenaná tvorba kongescií v smere do centra v dĺžke približne 900 metrov. Zápchy však v úseku vznikali aj v dôsledku zníženia jazdnej rýchlosti v miestach priechodov, čo malo však negatívny dopad najmä na motorové vozidlá. Nižšia rýchlosť vozidiel v úseku naopak umožňovala niektorým chodcom križovanie vozovky aj mimo priechodov pre chodcov. Negatívne však môže byť chodcami vnímaná zvýšená hlučnosť a emisie vznikajúce v dôsledku vysokých intenzít a kongescií. Pre ich odstránenie by však bolo vhodné všeobecne preferovať hlavne udržateľné formy dopravy a v tomto úseku chodcov a VOD. V zmysle TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry by bolo vhodné pre zvýšenie atraktivity cyklistickej dopravy v úseku vyznačiť pruhy pre cyklistov alebo znížiť maximálnu povolenú rýchlosť na 40 km/h tak, aby mohli byť cyklisti vedení v jazdných pruhoch spoločne s motorovými vozidlami.



Obr. 4-15 Zloženie dopravného prúdu

4.1.3 SIEŤ MESTSKÝCH CYKLOTRÁS

Územný generel nemotorovej dopravy mesta Banská Bystrica predpokladá na území mesta vybudovanie 10 hlavných mestských cyklistických trás ako radiál spájajúcich jednotlivé mestské časti s centrom mesta a ďalších doplnkových mestských cyklistických trás, ktoré by mali byť realizované najmä formou organizačných opatrení na vybraných miestnych a účelových komunikáciách. V miestach intenzívnej automobilovej dopravy, kde je z hľadiska bezpečnosti nevhodné viesť cyklistickú dopravu v jednom koridore s automobilovou dopravou, je potrebné riešiť pohyb cyklistov mimo komunikačnej siete na samostatných cestičkách pre cyklistov, resp. spoločných cestičkách pre cyklistov a chodcov.

Táto koncepcia uvažuje s pomerne rozsiahlou sieťou cyklistických trás, v synergii s ostatnými druhmi dopravy, s vytvorením prepojeného systému motorovej a nemotorovej dopravy. Návrh Systému mestských účelových cyklistických trás tvorí 10 hlavných mestských cyklistických radiál. Mestské cyklistické radiály sú navrhnuté v celkovej dĺžke 46 266 m.

V súčasnosti však nie je vybudovaná kompletne žiadna z navrhovaných cyklistických trás, pričom prebieha projektová príprava piatich z nich. Na území mesta sú v súčasnosti vyznačené kratšie úseky spoločných cestičiek pre cyklistov a chodcov alebo iné opatrenia upravujúce pohyb cyklistov. Ich prehľad sa nachádza v nasledujúcom texte.

4.1.3.1 EXISTUJÚCI ÚSEK MESTSKEJ CYKLOTRASY R6 ESC – SKUBÍN

Na ulici Cesta na Štadión je v súčasnosti vyznačená časť hlavnej mestskej cyklotrasy R6 ESC – Skubín. Prvý úsek cyklotrasy je vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením ako jednosmerný pruh pre cyklistov s povolením jazdy cyklistov do jednosmernej komunikácie, tzv. cykloobojsměrka.



Obr. 4-16 Začiatok a koniec pruhu pre cyklistov na ulici Cesta na Štadión

Na konci jednosmernej komunikácie pri Štadióne SNP pokračuje pruh pre cyklistov paralelne s pásom pre chodcov vyznačeným vodorovným dopravným značením v hlavnom dopravnom priestore bez fyzického oddelenia.



Obr. 4-17 Začiatok a koniec spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov na ulici Cesta na Štadión

4.1.3.2 EXISTUJÚCI ÚSEK MESTSKEJ CYKLOTRASY R2 HUŠTÁK – KRÁLOVÁ

Na Námestí Ľudovíta Štúra je v súčasnosti vyznačená časť hlavnej mestskej cyklotrasy R2 Hušták – Kráľová. Prvý úsek cyklotrasy je vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením ako priechod pre cyklistov cez 4 pruhovú miestnu komunikáciu a pripájací pruh. Priechod je riadený svetelným signalizačným zariadením so signálmi pre cyklistov.



Obr. 4-18 Začiatok a koniec priechodu pre cyklistov cez Námestie Ľudovíta Štúra

Za priechodom pokračuje cyklotrasa po spoločnej cestičke pre chodcov a cyklistov, pričom pás pre cyklistov je oddelený špeciálnym varovným pásom. Cestička končí pri parkovisku pri obchodnom dome Kaufland.



Obr. 4-19 Začiatok a koniec spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov na Námestí Ľudovíta Štúra

4.1.3.3 CYKLOOBOJSMERKA NA JESENSKÉHO ULICI

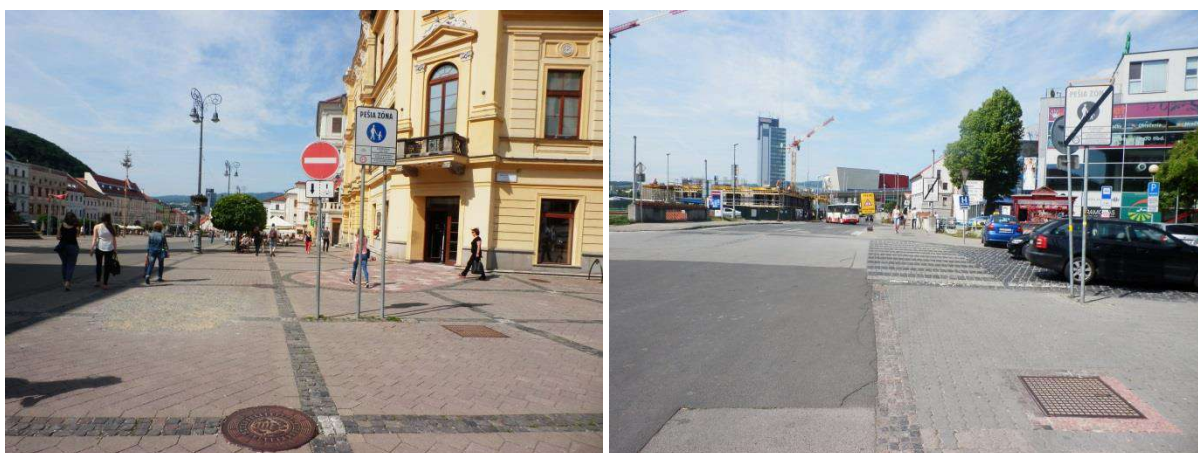
Na Jesenského ulici je zvislým dopravným značením vyznačené povolenie jazdy cyklistov v protismere do inak jednosmernej komunikácie, tzv. cykloobojšmerka. Úsek začína v križovatke Jesenského a Golianovej ulice neďaleko základnej školy a končí v križovatke s ulicou Na uhľisku.



Obr. 4-20 Dopravné značenie na začiatku a konci úseku

4.1.3.4 PEŠIA ZÓNA

Do pešej zóny v centrálnej mestskej zóne na Dolnej ulici a Námestí SNP je od roku 2013 povolený vjazd cyklistov. ZDZ povoľuje jazdu cyklistov v oboch smeroch. Toto opatrenie umožňuje prepojenie centra mesta a mestského úradu najmä z mestskými časťami ležiacimi východne a severne od CMZ, keďže Kuzmányho ulica je jednosmerná, zatiaľ bez realizovaných organizačných opatrení pre cyklistov.



Obr. 4-21 Začiatok a koniec pešej zóny v CMZ

4.1.3.5 ĎALŠIE KOMUNIKÁCIE VHODNÉ PRE POHYB CYKLISTOV

Pre pohyb cyklistov sú vhodné aj ďalšie nemotoristické, či účelové komunikácie. Pozitívnym príkladom takejto komunikácie je nedávno vybudovaná komunikácia vedúca paralelne s korčuliarskym okruhom na Námestí slobody. Komunikácia je označená zákazom vjazdu všetkých motorových vozidiel.



Obr. 4-22 Komunikácie so zákazom vjazdu motorových vozidiel na Námestí slobody

V meste sú tiež vyznačené „zóny 30“ a komunikácie s relatívne širokou spevnenou krajnicou. Pri týchto je však nutné podotknúť, že práve časť krajnice býva na miestnych komunikáciách často v zlom technickom stave s množstvom porúch a s nevhodnými či poklesnutými poklopmi kanalizačných vpustí otočenými v nesprávnom smere.



Obr. 4-23 Poklesnutá kanalizačná vpusť a poruchy vozovky v jazdnej stope cyklistov

4.1.4 SIEŤ KOMUNIKÁCIÍ PRE CHODCOV

Sieť mestských komunikácií pre peších pozostáva z dĺžky 170,3 km chodníkov a celkovej ploche 44 4483 m², pričom ako priemerná šírka sa udáva 2,6 m, čo však neplatí pre všetky chodníky. Najväčšmi sú chodníky zastúpené v centre mesta a popri významných mestských komunikáciách v mestských častiach.

Základnú kostru pešej dopravy predstavuje pešia zóna v historickom jadre tvorená Námestím SNP a Dolnou ulicou s priečnymi prepojeniami v trase Lazovná, Horná Strieborná a Národná ulica. Z Námestia SNP potom vedú hlavné smery pešej dopravy na Námestie Slobody a ďalej na autobusovú a železničnú stanicu.

Vo výhlade sa očakáva dotvorenie pešej zóny v trase Europa Shopping Center – Námestie Slobody systémom prepojenia týchto dvoch priestorov hlavnou pešou osou v trase: Vajanského námestie – Dolná ulica – Námestie SNP – Horná ulica – Námestie Slobody s priečnymi koridormi uličného systému Pamiatkovej rezervácie Banská Bystrica a sekundárnou pešou osou v trase Vajanského námestie – Kuzmányho ulica – ul. J. Cikkera – Pamätník SNP – ul. ČSA – Námestie Slobody a tiež v trase Horná Strieborná – Strieborné námestie – Mestský park – školský areál. Doplňujúcim smerom pešej dopravy je obchodná vybavenosť (BILLA, Kaufland) pozdĺž Štefánikovho nábrežia a Stavebnej ulice.

Koncepcia riešenia pešej dopravy v Územnom pláne predpokladá vedenie chodníkov pozdĺž komunikácií aj riešenie samostatných trás. Pre križovanie peších trás s najviac zaťaženými komunikáciami sa uvažuje s mimoúrovňovým križovaním.

Z hľadiska prepojenia centra mesta s jednotlivými mestskými časťami alebo prepojenia vzájomných mestských častí je možné konštatovať vhodné prepojenie v centre a jeho okolí, avšak ako negatíva dopravnej infraštruktúry pre pešiu dopravu možno konštatovať, že existuje:

- absencia súvislého prepojenia medzi všetkými mestskými časťami a s centrom mesta ako aj medzi susednými mestskými časťami (napr., Jaseňová cesta, sčasti Skubínska cesta, Zelená ulica, Malachovská cesta, Pršianska cesta, Medená ul., Hronská ulica apod.)



Obr. 4-24

Chýbajúci chodník do MČ Senica a vyznačenie parkovacích miest v neprospech chodcov

- nekvalitný povrch niektorých existujúcich chodníkov (napr. popraskaný povrch, jamy a pod.),



Obr. 4-25 Nerovnosti a trhliny na chodníkoch

- nedostatočne bezbariérové obrubníky chodníkov.

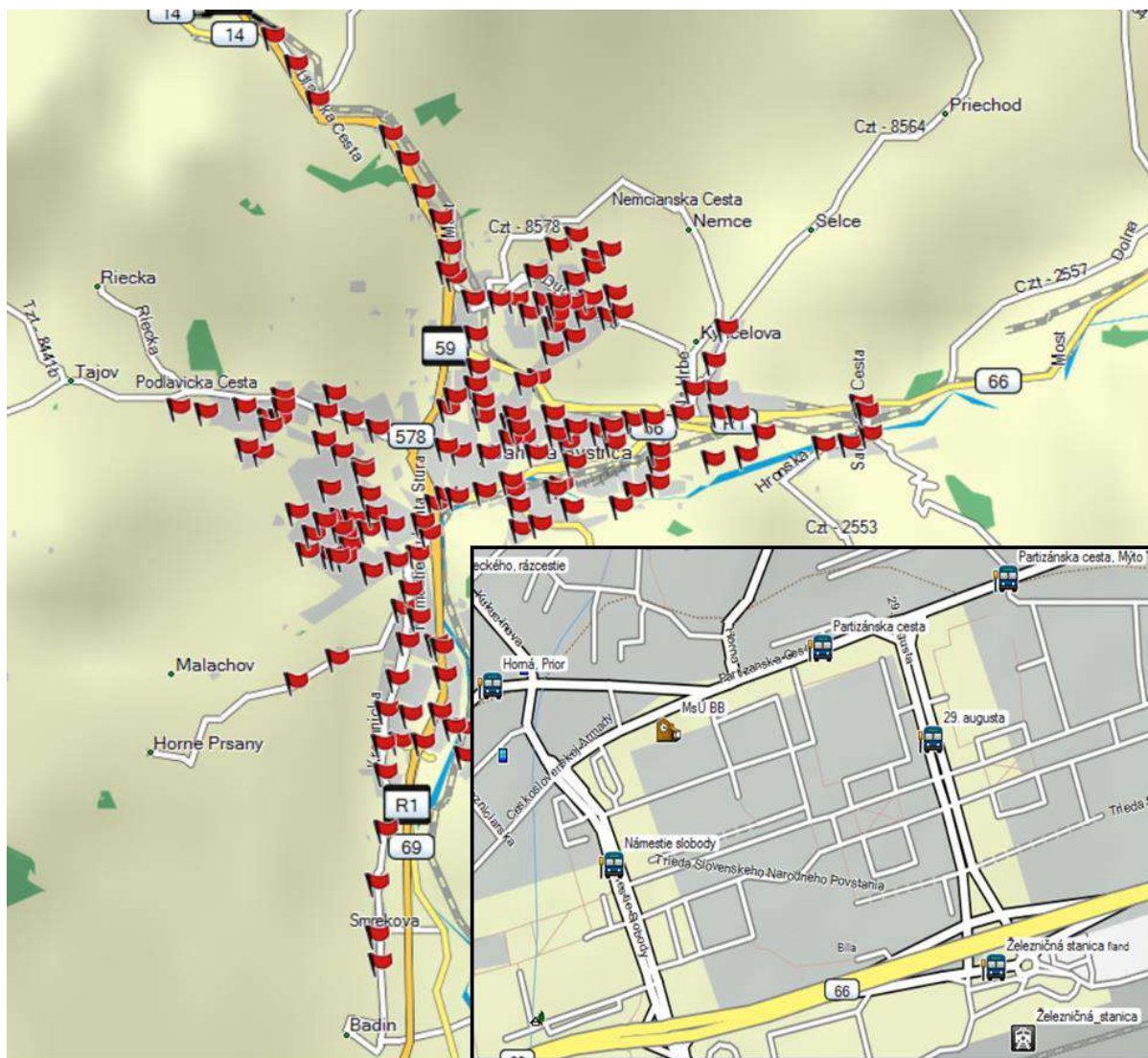


Obr. 4-26 Nedostatočne debarierizované priechody pre chodcov

4.1.5 ZASTÁVKY A STANICE VOD

V tejto kapitole je zhodnotený stavebnotechnický stav, dostupnosť a atraktivita autobusových zastávok a staníc verejne osobnej dopravy v pešej dostupnosti mestského úradu.

Rozmiestnenie zastávok mestskej hromadnej dopravy na území mesta je navrhnuté tak, aby bola dostupnosť pre obyvateľov k zastávkam 300 m, čím sú vytvorené predpoklady na intenzívnejšie využívanie hromadnej prepravy oproti IAD.



Obr. 4-27 Geografická lokalizácia zastávok MHD v Banskej Bystrici a v okolí MsÚ BB

Zdroj dát: DPMBB.eu, mapový podklad: openstreetmap

Medzi najvýznamnejšie zastávky, ktoré súčasne tvoria prestupové uzly sú zastávky Železničná stanica, Námestie Slobody, Hušták, Strieborné námestie, Nemocnica FDR.



Obr. 4-28 Krytá zastávka Senica, otočka

V prípade samotných zastávok a ich fyzickému stavu, je v niektorých prípadoch nutné, aby sa zrekonštruovali na kryté a atraktívne zastávky.



Obr. 4-29 Nekrytá zastávka Na Karlove

4.1.5.1 ZASTÁVKA MHD NÁMESTIE SLOBODY



Vo vzdialenosti približne 200 metrov (pešou chôdzou) od hlavného vchodu mestského úradu sa nachádza zastávka MHD Námestie slobody. Zastávka je pre oba smery vybudovaná v zastávkovom zálive bez fyzického oddelenia od jazdných pruhov. Vozovka oboch zástaviek je asfaltobetónová, pričom vykazuje poruchy, najmä priečne nerovnosti. Poruchy tiež vykazujú obrubníky nástupných hrán a dláždený povrch nástupíšť. Priechod medzi protiľahlými zastávkami sa nachádza pred zastávkou v smere k nábrežiu, no leží priamo v pešom koridore z Námestia slobody na Triedu SNP. Obe zastávky sú vybavené označníkmi a prístreškami. Na zastávke zastavujú autobusy a trolejbusy na linkách MHD číslo 1, 2, 4, 6, 7, 8, 20, 21, 22, 23, 26, 28, 29, 33, 34, 35, 36, 41, 42, 43, 97, 601451 a 601456.



Obr. 4-30 Zastávky MHD Námestie slobody

4.1.5.2 ZASTÁVKA MHD PARTIZÁNSKA CESTA



Vo vzdialenosti približne 260 metrov od hlavného vchodu mestského úradu sa nachádza zastávka MHD Partizánska cesta. Zastávka je pre oba smery vyznačená v pravom jazdnom pruhu štvorpruhovej miestnej komunikácie. V smere k MsÚ je vozovka v mieste zastávky cementobetónová, v smere z MsÚ je však vozovka v mieste priechodu asfaltobetónová a vykazuje viacero porúch od trhlín až po výtlky. V čase odovzdania tohto dokumentu mala byť v okolí zastávky realizovaná rekonštrukcia vozovky. V smere k MsÚ je zastávka vybavená okrem označníka aj prístreškom. V smere z MsÚ je zastávka vybavená iba označníkom, ako ochrana pre poveternosťou majú slúžiť okolité zastrešené výklady. Priechod pre chodcov medzi zastávkami je umiestnený vhodne, za zastávkami, a obrubníky na oboch jeho stranách sú znížené ale bez umelej vodiacej línie. Na tejto zastávke zastavujú autobusy a trolejbusy na linkách MHD číslo 1, 2, 4, 6, 7, 8, 26, 28, 34, 41, 42, 80, 97, 100 a 601456.



Obr. 4-31 Zastávky MHD Partizánska cesta

4.1.5.3 ZASTÁVKA MHD 29. AUGUSTA



Vo vzdialenosti približne 450 metrov od hlavného vchodu mestského úradu sa nachádza zastávka MHD 29. augusta. Zastávka je pre oba smery vyznačená v pravom jazdnom pruhu štvorpruhovej smerovo rozdelenej miestnej komunikácie. Vozovka oboch zástaviek je asfaltobetónová, pričom vykazuje poruchy, najmä priečne nerovnosti. Poruchy tiež vykazujú obrubníky nástupných hrán a povrch nástupišťa zastávky v smere ku žel. stanici. Priebeh medzi protifahľmi zastávkami sa nachádza pred zastávkou v smere ku žel. stanici, no leží priamo v pešom koridore Triedy SNP, takže jeho presun by nebol vhodný. Obe zastávky sú vybavené označníkmi, zastávka v smere ku mestskému úradu aj prístreškom. Na tejto zastávke zastavujú autobusy a trolejbusy na linkách MHD číslo 1, 2, 4, 6, 7, 8, 33, 41, 80, 97 a 100.



Obr. 4-32 Zastávky MHD 29. augusta

4.1.5.4 DOČASNÁ AUTOBUSOVÁ STANICA BANSKÁ BYSTRICA



Vo vzdialenosti približne 800 metrov pešou chôdzou od MsÚ BB sa nachádza autobusová stanica, ktorá prešla rekonštrukciou nazýva sa Terminal Vlak Bus Shopping. Zamestnanci mohli do 21.9.2017, teda aj v čase realizácie prieskumov, využívať dočasnú autobusovú stanicu vzdialenú cca. 900 metrov, zriadenú v roku 2015 z dôvodu

výstavby novej autobusovej stanice v lokalite pri železničnej stanici. Najkratšia trasa pre peších spájajúca stanicu s MsÚ viedla popri rieke Hron, následne mimoúrovňovo prekonávala cestu I/66 a za priechodom pre chodcov cez Cestu ku Smrečine pokračovala po Námestí slobody. Povrch chodníkov v tejto trase bol väčšinou dláždený, nerovnosti sa vyskytovali najmä v podchode pod cestou I/66 a pri zastávke na Námestí slobody. Podchod nie je osvetlený. Obrubníky v miestach priechodov sú znížené, no bez umelej vodiacej línie.



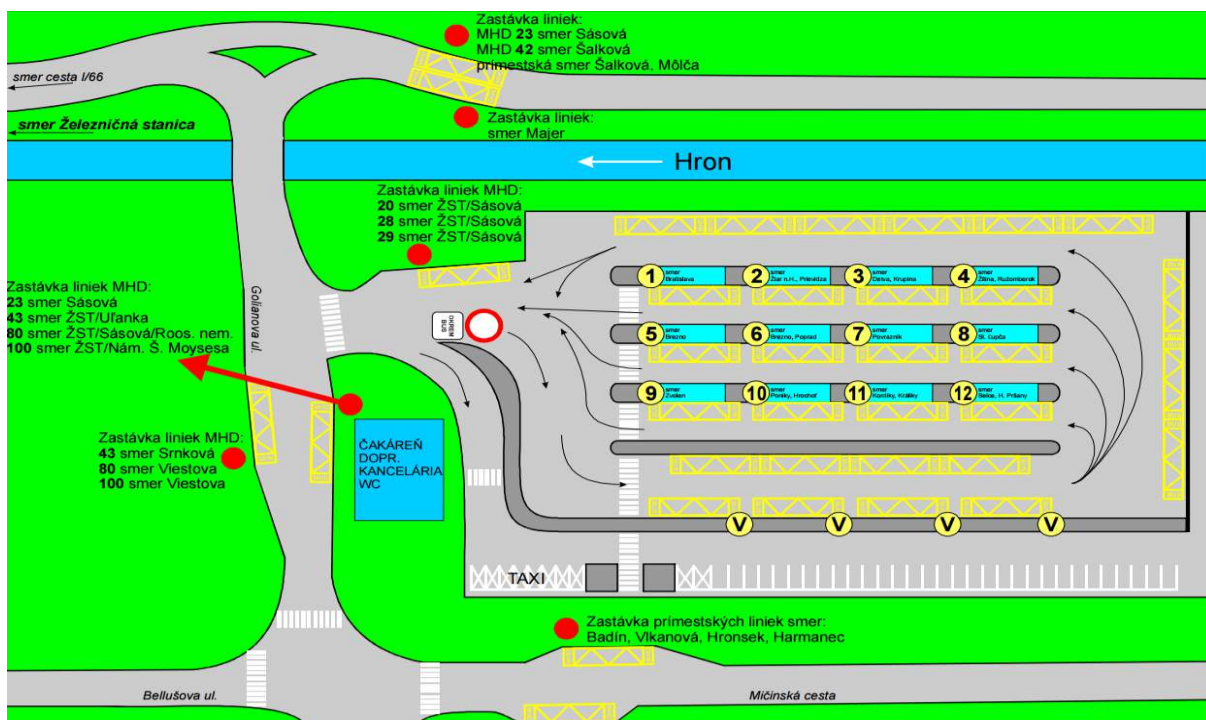
Obr. 4-33 Priechod a podchod v pešej trase zo stanice

Pre dochádzanie do práce medzi dočasnou autobusovou stanicou a budovou MsÚ BB bolo možné využiť aj spoje MHD na linkách 23 a 43 medzi zastávkami Mičinská, Kazačok a Námestie slobody a linkách 20, 28 a 29 medzi zastávkami Parkovisko Mičinská a Námestie slobody. Cestovný čas medzi zastávkami sa pohyboval od 3 do 6 minút. Na presun medzi ŽST a dočasnou autobusovou stanicou bolo možné využiť linky MHD č. 20, 28, 29, 43, 80 a 100.



Obr. 4-34 Dočasná autobusová stanica Banská Bystrica

V dočasnej autobusovej stanici sa nachádzali dve príjazdové nástupištia a 12 odjazdových nástupíšť označených označníkom, VDZ a s čiastočne vybudovanou nástupnou hranou. Priestor nástupíšť nebol zastrešený. Zastrešená čakáreň sa nachádzala pri budove dopravnej kancelárie.



Obr. 4-35 Situácia dočasnej autobusovej stanice
Zdroj: DPMBB.eu

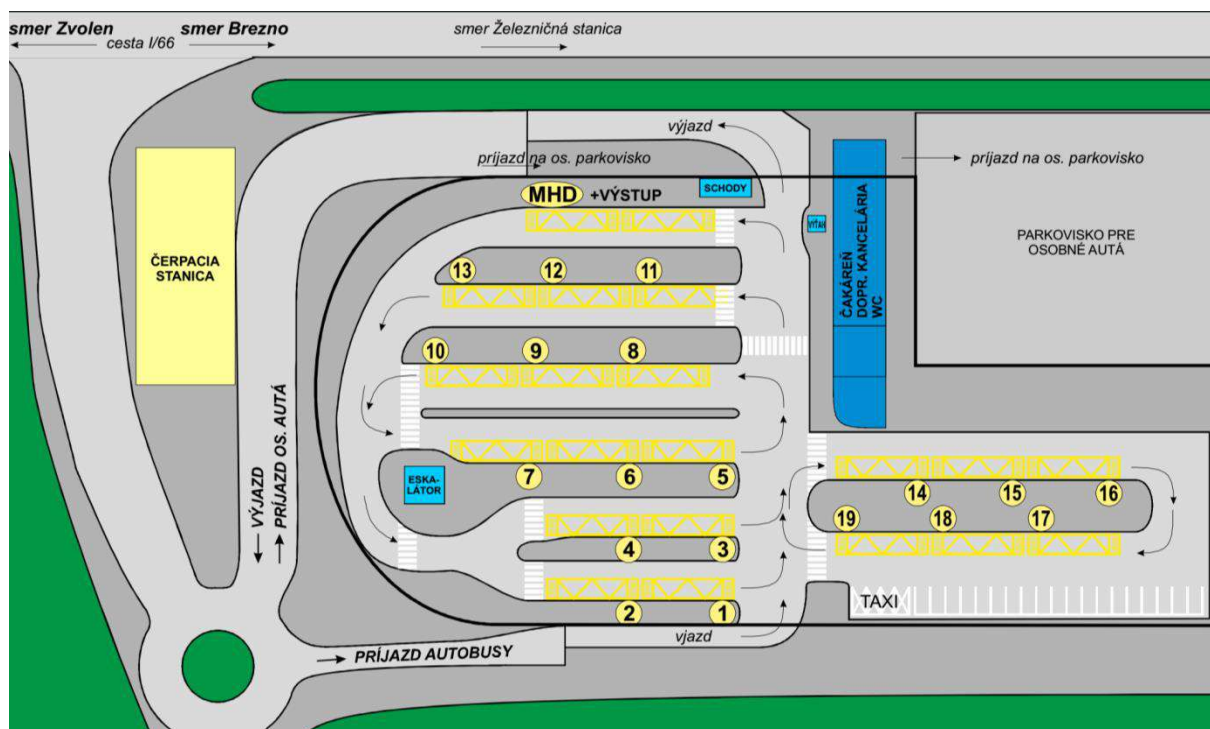
4.1.5.5 NOVÁ AUTOBUSOVÁ STANICA

Nová autobusová stanica s oficiálnym názvom Terminal Shopping Center bola oficiálne otvorená štvrtok 21. septembra 2017, teda po realizácii on-line prieskumu a interview so zamestnancami MsÚ BB. Okrem dopravnej funkcie má stanica aj funkciu nového nákupného centra, ktoré sa nachádza v priestore medzi samotnou autobusovou stanicou a železničnou stanicou. Autobusová stanica je vybavená 19 farebne odlišenými nástupišťami pre diaľkové a prímestské linky, 20 lavičkami s integrovanou elektrickou zásuvkou, 8 LCD panelmi na autobusových zastávkach, 20 informačnými obojstrannými LED panelmi.



Obr. 4-36 Nástupišťia v novej autobusovej stanici

Do konca roka 2017 zabezpečí skúšobnú prevádzku novej autobusovej stanice Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, a. s. Následne bude verejným obstarávaním vysúťažaný nový prevádzkovateľ stanice. Z hľadiska doplňujúcich podmienok pre cyklistov by mali byť na autobusovej stanici vybudované aj cyklostojaňy a cykloprístrešky.



Obr. 4-37 Situácia novej autobusovej stanice
Zdroj: DPMBB.eu

Z pohľadu časovej dostupnosti pešou alebo MHD má nová autobusová stanica rovnaké parametre ako železničná stanica.

4.1.5.6 ŽELEZNIČNÁ STANICA BANSKÁ BYSTRICA

Železničná stanica Banská Bystrica sa nachádza približne 900 metrov juhovýchodne od mestského úradu, teda v jeho pešej dostupnosti. Stanica je priebežnou stanicou 2. kategórie a leží v km 21,383 jednokoľajnej trate ŽSR 170: Vrútky - Zvolen a v km 21,341 trate ŽSR 172: Banská Bystrica - Červená Skala. Súčasná výpravná budova bola odovzdaná do užívania 1.5.1951.

Súčasťou Železničnej stanice Banská Bystrica sú tri nástupištia. Nástupište číslo 1 je určené pre nastupovanie a vystupovanie cestujúcich pri osobných vlakoch zastavujúcich na koľaji číslo 9. Je dlhé 280 metrov, čiastočne kryté. Nástupište číslo 2 je ostrovného typu, vybudované medzi koľajami 1 a 5, je dlhé 280 metrov, čiastočne kryté, elektricky osvetlené, príchod na nástupište je podchodom z prvého nástupištia. Nástupište číslo 3 je tiež ostrovného typu, vybudované medzi koľajami 2 a 6, dlhé 280 metrov, čiastočne kryté, elektricky osvetlené, príchod na

nástupište je podchodom z prvého nástupišťa. Schodištia vedúce k podchodu nie sú vybavené rampou pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu ani cyklistickým žliabkom.



Obr. 4-38 Budova železničnej stanice a nástupište

V budove ani pred ňou sa nenachádzajú stojany pre bicykle a priamo pred budovou sa nachádza parkovisko pre motorové vozidlá v miesta pôvodného chodníka pre chodcov. Priestor pre chodcov nie je oddelený obrubníkom ani vodorovným dopravným značením. V budúcnosti by mal pred staničnou budovou pribudnúť prístrešok pre bicykle a stanica verejných bicyklov.

Komunikácie pre chodcov smerujúce zo žel. stanice k mestskému úradu majú dostatočnú šírku, no ich povrch vykazuje množstvo porúch a priechody pre chodcov väčšinou neboli debarierizované. Železničnú stanicu a mestský úrad v súčasnosti nespája žiadna cyklotrasa a v danom koridore sa nenachádza ani žiadny úsek cestičky, pruhu, či koridoru pre cyklistov. Komunikácie v danom koridore však majú dostatočne širokú krajinu, prípadne jazdný pruh využívaný čiastočne pre parkovanie, ktoré je možné použiť pre dochádzanie bicyklom do práce. Vozovka na uliciach 29. augusta a Partizánskej ceste je však na viacerých miestach porušená.

4.1.6 STATICKÁ DOPRAVA –PARKOVANIE

Z hľadiska využívania IAD je najdôležitejším faktorom riešenie statickej dopravy, teda parkovania. So stúpajúcou automobilizáciou ako aj motorizáciou logicky narastá aj využívanie IAD v Banskej Bystrici.

Najväčším problémom je stav na sídliskách ako aj v centre mesta, pričom centrum mesta nie je až tak kritické ako samotné sídliská najmä: Rudlová-Sásová, Podlavice, Fončorda, Radvaň, Podháj. Z pohľadu regulácie bude potrebné riešiť systematicky parkovanie na sídliskách, pričom je nutnosť vybudovať nové parkovacie plochy, ktoré tam chýbajú. Na niektorých sídliskách si občania vo veľkom rezervovali vyhradené parkovacie miesta pre obytnými domami. Minulý rok sa zaviedla regulácia parkovania nákladných automobilov a dodávok na sídliskách Sásová, Fončorda, Podlavice, Radvaň a Uhlisko s cieľom uvoľniť parkovacie miesta pre osobné automobily.



Obr. 4-39 Riešenia parkovacích miest v CMZ

Mesto plánuje vybudovať nové parkoviská napr. na Tatranskej, Rudohorskej a Povstaleckej ulici a na Kalinčiakovej ulici postaviť parkovací dom.

Z hľadiska podmienok pre IAD je nutné povedať, že parkovacie miesta nie je možné donekonečna zväčšovať a je nutné pristúpiť aj k samoregulácii parkovania, teda požadovať od občanov, ak si plánujú kúpiť osobný automobil, aby mali preň zabezpečené parkovacie miesto a nie riešiť tento problém, keď už majú automobil kúpený.

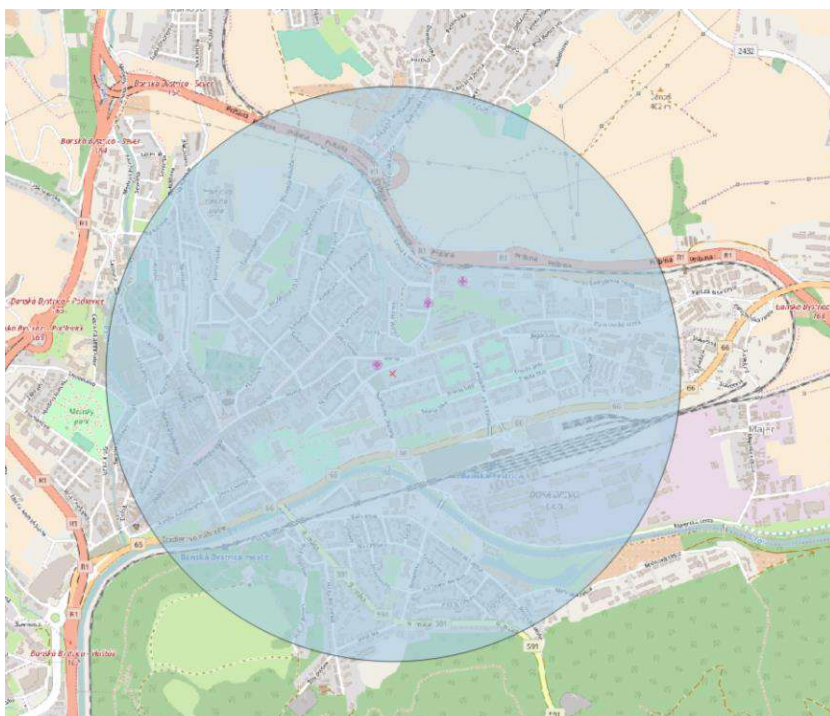
V prípade parkovania zamestnancov v okolí MsÚ sú vytvorené relatívne vhodné podmienky.

4.2 ČASOVÁ A PRIESTOROVÁ DOSTUPNOSŤ MESTSKÉHO ÚRADU

4.2.1 DOSTUPNOSŤ MESTSKÉHO ÚRADU PEŠOU DOPRAVOU

Časová dostupnosť mestského úradu z mestských častí závisí aj od samotnej dopravnej infraštruktúry, v tomto prípade chodníkov. V prípade centra a nadväzujúcich mestských častí je dostupnosť znižuje s úmernou vzdialenosťou.

Hraničnú teoretickú dochádzkovú vzdialenosť do 15 minút znázorňuje izochrona dostupnosti od mestského úradu, ktorá je vyznačená polomerom 1 km.

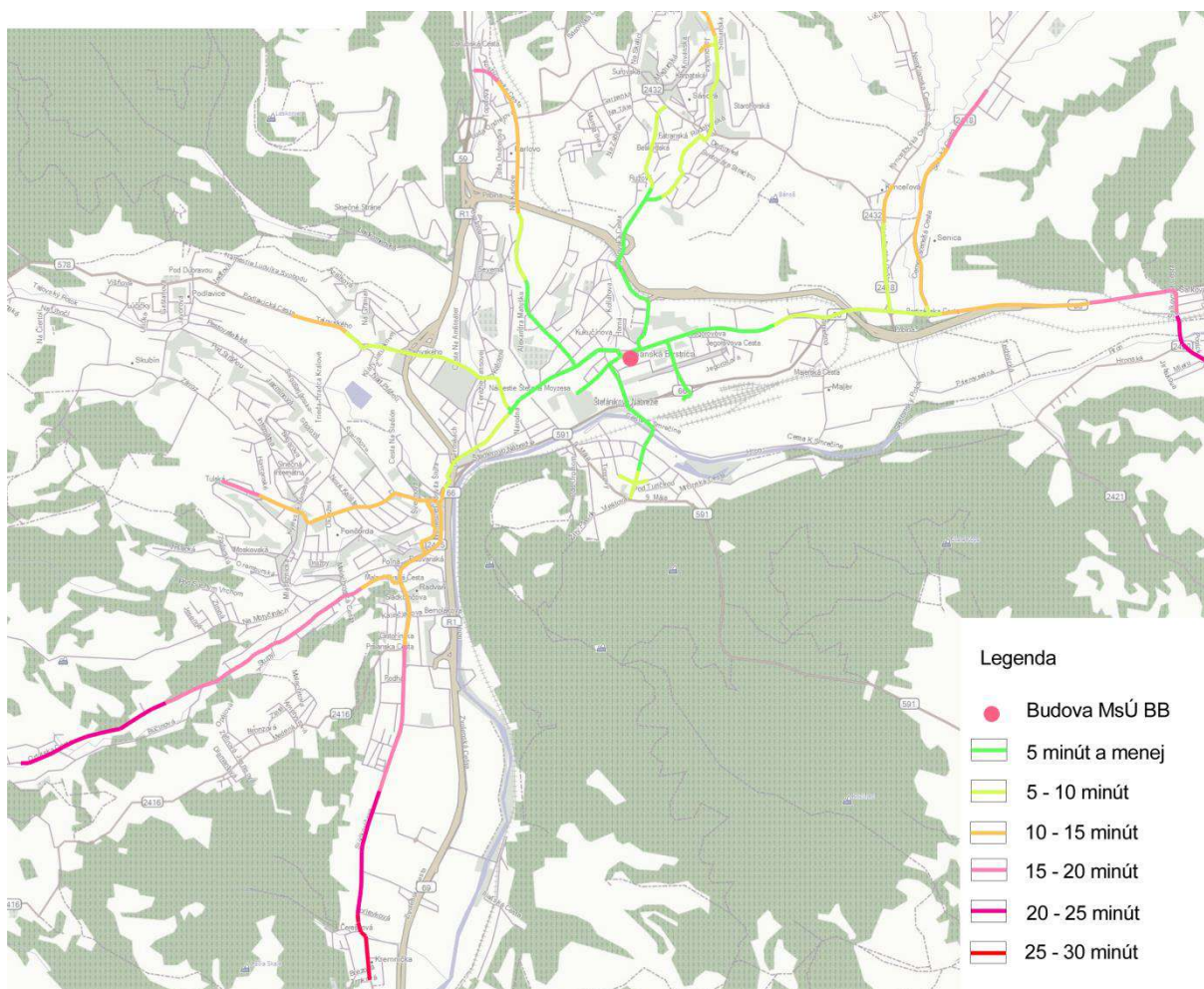


Obr. 4-40 Teoretická izochrona dostupnosti 30 min.

Avšak reálne z pohľadu využitia existujúcej dopravnej infraštruktúry pre peších zodpovedá 1,5 km, čo predstavuje 20 minút pešej chôdze. V prípade využívania napríklad MHD, predstavuje dostatočné pokrytie na najbližšie zastávky MHD.

4.2.2 DOSTUPNOSŤ MESTSKÉHO ÚRADU BICYKLOM

Pre prepočet dostupnosti mestského úradu z mestských častí bol zvolený odlišný postup ako v 4.2.1 Dostupnosť mestského úradu pešou vzhľadom na závislosť jazdnej rýchlosti cyklistov od pozdĺžneho sklonu, stavu povrchu a dopravných obmedzení. Takýmto obmedzením je napríklad maximálna dovolená rýchlosť v pešej zóne alebo v zóne s dopravným obmedzením na ulici Pod hôrkou. Prepočet vychádza z predpokladu **využívania existujúcich miestnych komunikácií** pri jazde **na bicykli do práce**. V tomto smere sú zobrazené aj pozdĺžne profily jednotlivých trás a ich prevýšenia. Pri jazde v opačnom smere je teda možné vo väčšine prípadov možné uvažovať s počtom nastúpených metrov totožným s počtom metrov klesania pri jazde do práce. Zobrazené profily a prepočty času sú uvedené pre okrajové mestské časti alebo MČ najčastejšie uvádzané respondentmi v on-line dotazníku. Tieto trasy však prechádzajú aj MČ položenými bližšie pri MsÚ BB a teda majú lepšiu dostupnosť. Trasy spolu s časovou dostupnosťou mestského úradu sú znázornené na nasledujúcom obrázku.



Obr. 4-41 Časová dostupnosť MsÚ BB z jednotlivých mestských častí na bicykli

Princípom výpočtu časovej dostupnosti bolo rozdelenie jednotlivých trás do kvázihomogénnych segmentov, teda úsekov s približne rovnakým pozdĺžnym sklonom bez zmeny z negatívneho sklonu na pozitívny a naopak alebo segmentov so sklonmi od -2% do 2%, ktoré boli uvažované ako „rovina“. Pre úseky s negatívnym sklonom vyšším ako 2% bola uvažovaná priemerná rýchlosť 25 km/h, pre úseky so sklonom od -2% do +2% bola uvažovaná priemerná rýchlosť 14 km/h a pre úseky s vyšším pozdĺžnym sklonom bola uvažovaná priemerná rýchlosť 6-10 km/h v závislosti od dĺžky úseku a sklonu predchádzajúceho úseku.

V uvedenom obrázku sú farebne rozlíšené úseky v 5 minútovom intervale jazdy smerom k mestskému úradu. Obrázok nezobrazuje hodnoty ako izochróny, keďže terén a teda aj priemerné rýchlosti jazdy cyklistov v oblasti sú značne nerovnomerné.

Kremnička

Trasa: Kremnička – Sládkovičova – Nám. Ľ. Štúra – Nám. Vajanského – Dolná – Nám. SNP – Horná – Československej armády



Obr. 4-42 Pozdĺžny profil trasy z MČ Kremnička na MsÚ BB

Vzdialenosť: 5,5 km

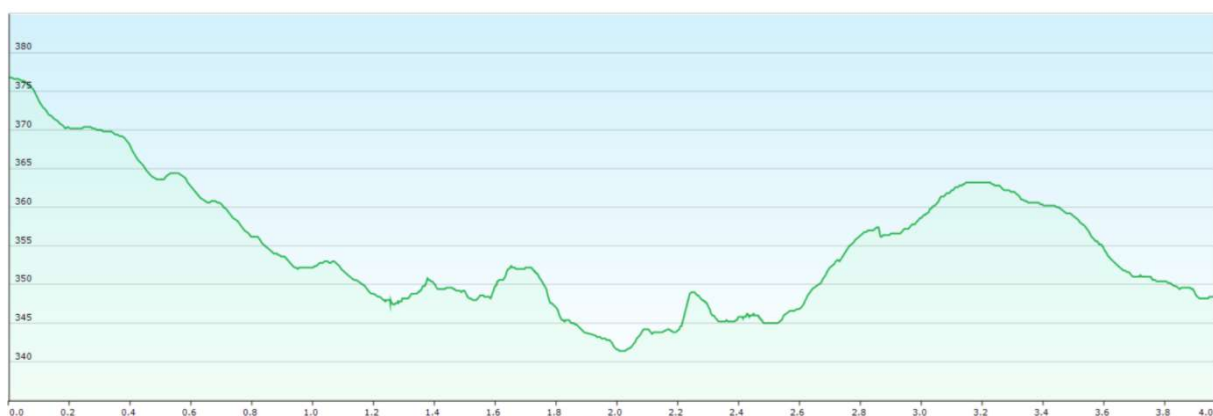
Stúpanie: 47 m

Klesanie: 43 m

Z hodnotených trás a profilov pre dochádzania na MsÚ BB pri tejto trase ako jedinej prevláda stúpanie nad klesaním, teda nadmorská výška cieľa je o 4 metre vyššia ako nadmorská výška zdroja cesty. Celkovo je však na tejto 5,5 km dlhej trase potrebné nastúpať iba 47 výškových metrov a predpokladaná doba jazdy pri priemerných rýchlostiach je približne **24 minút 49 sekúnd**.

Radvaň

Trasa: Malachovská cesta – Nám. Ľ. Štúra – Nám. Vajanského – Dolná – Nám. SNP – Horná – Československej armády



Obr. 4-43 Pozdĺžny profil trasy z MČ Radvaň na MsÚ BB

Vzdialenosť: 4,0 km

Stúpanie: 36 m

Klesanie: 65 m

Trasa bola rozdelená do 14 segmentov s prevažne negatívnym pozdĺžnym sklonom. Na Námestí Ľ. Štúra majú cyklisti možnosť využiť priechod pre cyklistov a krátky úsek spoločnej cestičky pre cyklistov a chodcov a pokračovanie cez parkovisko ako alternatívu k jazde po štvorpruhovej komunikácii.

V pešej zóne nebolo potrebné uvažovanú priemernú rýchlosť obmedzovať, keďže cyklisti v smere k MsÚ v úseku stúpajú a teda sme uvažovali s priemernou rýchlosťou 7 km/h. Celková doba jazdy na tejto trase v smere na MsÚ je približne **16 minút 32 sekúnd**.

Fončorda

Trasa: Tulsá – Internátna – Okružná – Kpt. Nálepku – Švermova – Nám. Vajanského – Dolná – Nám. SNP – Horná – Československej armády



Obr. 4-44 Pozdĺžny profil trasy z MČ Fončorda na MsÚ BB

Vzdialenosť: 3,3 km

Stúpanie: 29 m

Klesanie: 62 m

Začiatok trasy sa nachádza na Tulskej ulici, ktorú viacerí zamestnanci uvideli ako zdroj svojich ciest do práce. Ďalej trasa pokračuje po uliciach Internátna, Okružná, Kpt. Nálepku a Švermova po okružnú križovatku s cestou I/66. Dĺžka trasy a čas jazdy predpokladá prejazd bicyklom križovatkou. Alternatívne je možné využiť priechod cez Švermovu ulicu pred križovatkou a v okolí ESC prejsť po chodníku. Táto alternatíva je vhodnejšia pre menej skúsených cyklistov, no z jej použitia vyplývajú časové straty. Celková doba jazdy na tejto trase v smere na MsÚ je približne **13 minút 35 sekúnd**.

Podlavice

Trasa: Tajovského – Strieborné námestie – Horná strieborná - - Nám. SNP – Horná – Československej armády



Obr. 4-45 Pozdĺžny profil trasy z MČ Podlavice na MsÚ BB

Vzdialenosť: 4,1 km

Stúpanie: 18 m

Klesanie: 65 m

Spomedzi šetrených trás sa javí trasa z Podlavíc na mestský úrad ako najjednoduchšia, keďže na nej prevažuje klesania a stúpanie má spolu iba 18 výškových metrov s pomerne nízkym sklonom, do 5 %. Celková doba jazdy na tejto trase v smere na MsÚ je približne **15 minút 7 sekúnd**.

Kostiviarska

Trasa: Na Karlove – Komenského – Horná – Československej armády



Obr. 4-46 Pozdĺžny profil trasy z MČ Kostiviarska na MsÚ BB

Vzdialenosť: 2,8 km

Stúpanie: 25 m

Klesanie: 61 m

Táto trasa spomedzi hodnotených trás dosahuje najvyššie hodnoty pozdĺžnych sklonov pri klesaní. Na ulici Komenského pozdĺžny sklon presahuje 10 %. Pri prepočte cestovného času sme však v úseku uvažovali iba s priemernou rýchlosťou 25 km/h, keďže sa v úseku nachádzajú

križovatky a pre niektorých cyklistov by bola vyššia rýchlosť nepríjemná. Celková doba jazdy na tejto trase v smere na MsÚ je približne **13 minút 50 sekúnd**.

Sásová

Trasa: Rudohorská – Dedinská – Pod Hôrkou – Kpt. Otakara Jaroša – Rudlovská cesta – Cesta k nemocnici – Československej armády



Obr. 4-47 Pozdĺžny profil trasy z MČ Sásová na MsÚ BB

Vzdialenosť: 3,1 km

Stúpanie: 15 m

Klesanie: 90 m

Na zvolenej trase je v úseku od ulice Dedinská po ulicu Kpt. Otakara Jaroša ZDZ vyznačená zóna s maximálnou dovolenou rýchlosťou 30 km/h. Vzhľadom k tejto skutočnosti a existencií križovatiek v úseku bola napriek pomerne vysokému pozdĺžnemu sklonu v úseku zvolená priemerná rýchlosť 25 km/h. Celková doba jazdy na tejto trase v smere na MsÚ je približne **9 minút 34 sekúnd**.

Senica

Trasa: Senická cesta – Partizánska cesta – Československej armády



Obr. 4-48 Pozdĺžny profil trasy z MČ Senica na MsÚ BB

Vzdialenosť: 3,5 km

Stúpanie: 22 m

Klesanie: 46 m

Trasa vedie čiastočne po ceste I/66, ktorá aj napriek pomerne širokej spevnenej krajnici a svetelne riadenej križovatke najmä v čase dopravnej špičky nie je vhodná pre menej skúsených cyklistov. Pozitívom trasy však je že v smere do centra je prejazd križovatkami priamy ale s odbočením vpravo. Celková doba jazdy na tejto trase v smere na MsÚ je približne **12 minút 47 sekúnd**.

Šalková

Trasa: Šalkovská cesta – Partizánska cesta – Československej armády



Obr. 4-49 Pozdĺžny profil trasy z MČ Šalková na MsÚ BB

Vzdialenosť: 4,6 km

Stúpanie: 32 m

Klesanie: 52 m

Túto trasu je v súčasnosti možné využívať iba v smere do centra, nakoľko v opačnom smere si vyžaduje prejazd po rýchlostnej ceste R1. Alternatívou je iba použitie Technickej ulice a nespevnenej komunikácie popri Hrone. Celková doba jazdy na tejto trase v smere na MsÚ je približne **19 minút 37 sekúnd**.

4.2.3 VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA

Verejná osobná doprava predstavuje alternatívny druh dopravy voči individuálnej automobilovej doprave, pričom z hľadiska teritoriálneho rozdelenia sa zameriame na mestskú hromadnú dopravu (MHD) a prímestskú regionálnu dopravu.

4.2.3.1 MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Mestská hromadná doprava je v Banskej Bystrici prevádzkovaná trolejbusovou a autobusovou dopravou. Prevádzkovateľom 8 trolejbusových liniek MHD je Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, a.s., ktorý vlastní 29 trolejbusov. Prevádzku autobusových liniek vykonáva Slovenská autobusová doprava Zvolen, a.s. na 30 linkách v rámci MHD. MHD sa zameriava na preferenciu nosnej a ekologickej trolejbusovej dopravy s doplnkovou autobusovou dopravou, ktorá obsluhuje oblasti bez trolejového vedenia.

Z hľadiska priestorovej dostupnosti má tak MHD vytvorené dobré podmienky. Problémom je však časová dostupnosť spojov, teda prepravná ponuka, ktorá je najmä v mestských častiach obmedzená. Aby mohla VOD konkurovať IAD musí sa vytvoriť kvalitný a hlavne dostatočne intervalový cestovný poriadok, ktorý bude pre obyvateľov a zamestnancov atraktívny.

Problémom môže byť aj časová nadväznosť spojov, jednak na spoje ďalších liniek MHD alebo na spoje prímestskej a diaľkovej VOD, či už autobusovej alebo železničnej.

Zastávku Partizánska cesta obsluhujú linky:

- Linka 1 > Železničná stanica - Rooseveltova nemocnica
- Linka 2 > Vozovňa - Železničná stanica
- Linka 4 > TESCO hypermarket - Železničná stanica
- Linka 6 > Železničná stanica - Úsvit - Tulská
- Linka 7 > Železničná stanica - Internátna
- Linka 8 > Železničná stanica - Poľná - Tulská
- Linka 26 > Internátna - Námestie slobody - Tatranská

- Linka 28 > Parkovisko Mičinská - Tatranská
- Linka 34 > Železničná stanica - Tajovského - Podlavice, Gaštanová
- Linka 41 > Senica - Námestie slobody - Sládkovičova - Iliaš
- Linka 42 > Majer, otočka - Námestie slobody - Šalková
- Linka 80 > Viestova - Ďumbierska - Rooseveltova nemocnica
- Linka 97 > Železničná stanica - Úsvit - Pršianska terasa
- Linka 100 > Bellušova - Železničná stanica - Námestie Š. Moyses (- Stará Sásová - Rudlová)
- Linka 601456 > Majer - Námestie slobody - Môlča

Zo zastávky :Partizánska cesta,Mýto:

- Linka 26 > Internátna - Námestie slobody - Tatranská
- Linka 28 > Parkovisko Mičinská - Tatranská
- Linka 33 > THK - Námestie slobody - Senica
- Linka 41 > Senica - Námestie slobody - Sládkovičova - Iliaš
- Linka 42 > Majer, otočka - Námestie slobody - Šalková
- Linka 601451 > Malachov - Námestie slobody - Nemce
- Linka 601456 > Majer - Námestie slobody - Môlča

Zastávka 29.augusta:

- Linka 1 > Železničná stanica - Rooseveltova nemocnica
- Linka 2 > Vozovňa - Železničná stanica
- Linka 4 > TESCO hypermarket - Železničná stanica
- Linka 6 > Železničná stanica - Úsvit - Tuská
- Linka 7 > Železničná stanica - Internátna

- Linka 8 > Železničná stanica - Poľná - Tulská
- Linka 33 > THK - Námestie slobody - Senica
- Linka 34 > Železničná stanica - Tajovského - Podlavice, Gaštanová
- Linka 41 > Senica - Námestie slobody - Sládkovičova - Iliaš
- Linka 80 > Viestova - Ďumbierska - Rooseveltova nemocnica
- Linka 97 > Železničná stanica - Úsvit - Pršianska terasa
- Linka 100 > Bellušova - Železničná stanica - Námestie Š. Moyses (- Stará Sásová - Rudlová)

Zo zastávky: Námestie Slobody

- Linka 1 > Železničná stanica - Rooseveltova nemocnica
- Linka 2 > Vozovňa - Železničná stanica
- Linka 4 > TESCO hypermarket - Železničná stanica
- Linka 6 > Železničná stanica - Úsvit - Tulská
- Linka 7 > Železničná stanica - Internátna
- Linka 8 > Železničná stanica - Poľná - Tulská
- Linka 20 > Parkovisko Mičinská - Karpatská
- Linka 21 > Pieninská - Námestie slobody - Sládkovičova - Rakytovce
- Linka 22 > Pieninská - Námestie slobody - Zvolenská cesta - Radvaň Park
- Linka 23 > Pieninská - Majerská cesta
- Linka 26 > Internátna - Námestie slobody - Tatranská
- Linka 28 > Parkovisko Mičinská - Tatranská
- Linka 29 > Parkovisko Mičinská - Stará Sásová - Karpatská
- Linka 33 > THK - Námestie slobody - Senica

- Linka 34 > Železničná stanica - Tajovského - Podlavice, Gaštanová
- Linka 35 > Železničná stanica - Jesenský vršok - Strieborné námestie - Skubín
- Linka 36 > Železničná stanica - Jesenský vršok - Strieborné námestie - Mlynská
- Linka 41 > Senica - Námestie slobody - Sládkovičova - Iliaš
- Linka 42 > Majer, otočka - Námestie slobody - Šalková
- Linka 43 > Srnková - Jesenský vršok - Kostiviarska - Uľanka
- Linka 97 > Železničná stanica - Úsvit - Pršianska terasa
- Linka 601451 > Malachov - Námestie slobody - Nemce
- Linka 601456 > Majer - Námestie slobody – Môlča

Zo zastávky: Železničná stanica

- Linka 1 > Železničná stanica - Rooseveltova nemocnica
- Linka 2 > Železničná stanica - Vozovňa
- Linka 4 > Železničná stanica - TESCO hypermarket
- Linka 6 > Železničná stanica - Úsvit - Tuská
- Linka 7 > Železničná stanica - Internátna
- Linka 8 > Železničná stanica - Poľná - Tuská
- Linka 20 > Parkovisko Mičinská - Karpatská
- Linka 28 > Parkovisko Mičinská - Tatranská
- Linka 29 > Parkovisko Mičinská - Stará Sásová - Karpatská
- Linka 33 > THK - Námestie slobody - Senica
- Linka 34 > Železničná stanica - Tajovského - Podlavice, Gaštanová
- Linka 35 > Železničná stanica - Jesenský vršok - Strieborné námestie - Skubín
- Linka 36 > Železničná stanica - Jesenský vršok - Strieborné námestie - Mlynská

- Linka 41 > Senica - Námestie slobody - Sládkovičova - Iliaš
- Linka 43 > Srnková - Jesenský vršok - Kostiviarska - Uľanka
- Linka 80 > Viestova - Ďumbierska - Rooseveltova nemocnica
- Linka 97 > Železničná stanica - Úsvit - Pršianska terasa
- Linka 100 > Bellušova - Železničná stanica - Námestie Š. Moyses (- Stará Sásová - Rudlová)

Pre potreby analýzy boli realizované porovnania cestovných časov uvedených podľa cestovných poriadkov. Podľa nich všetky mestské časti spadajú do intervalu 30 minút, v prípade napojenia na blízke zastávky pri mestskom úrade. Samozrejme nezohľadňujú zdržania spôsobené kongesciami na dopravnej sieti.

V prípade časovej dostupnosti:

- Úľanská cesta – Námestie Slobody – 20 min.
- Mlynská Otočka – Námestie slobody – 20 min.
- Povstalecká cesta (Podlavice) – Námestie slobody - 16 min.
- Poľná (Radvaň- Námestie slobody - 9 min.
- Pršianska cesta I- Partizánska cesta – 19 min.
- Kremnička – Námestie slobody - 18 min.
- Viestova – Partizánska cesta – 8 min.
- Šáľková , jednota – Partizánska cesta – 9 min.
- Senica, jednota – Partizánska cesta – 7 min.
- Tatranská – Partizánska cesta – 14 min.

Zdroj: cp.sk

Z uvedeného možno zhodnotiť podľa cestovného poriadku, že najmä trolejbusové linky (okrem linky 7) ponúkajú obsluhu územia v pravidelných intervaloch. Ostatné, najmä autobusové linky majú nízke počty spojov.

Ďalším negatívom je absencia podpory kombinácie individuálnej dopravy a MHD, či už v prípade chýbajúcich bodov Bike and Ride, Park and Ride ako aj umožnenia prepravy bicyklov vo vozidlách MHD, čo okrem sezónnych cyklobusoch, ktoré však slúžia hlavne na turistické účely nie je možné.

4.2.3.2 PRÍMESTSKÁ REGIONÁLNA VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA

Prímestská regionálna doprava ako aj diaľková doprava, či už autobusová alebo železničná je prevádzkovaná prevažne hlavnými dopravcami v tomto regióne ako je SAD Zvolen a Železničná spoločnosť Slovensko. V malej miere je prevádzkujú aj ostatní dopravcovia, ktorí sa podieľajú na zabezpečovaní najmä diaľkových a medzinárodných liniek.

V prípade dochádzania do zamestnania na MÚ Banská Bystrica sú možnosti pre zamestnancov obmedzené najmä z hľadiska prepravnej ponuky.

Ponuku počtu spojov z vybraných miest a obcí medzi 7:00 – 8:00 uvádza tabuľka 4-1.

	autobus	vlak
Dolný Harmanec	1	
Kordíky, Tajov	1	
Brezno, Podbrezová, Nemecká, Slovenská Lupča	5	
Zvolen, Sliač, Badín	9	2
Poniky	1	
Krupina	1	
Ružomberok	1	
Čerín	2	
Sliač	2	2
Selce	2	
Hronec	zle	
Hrochoť	1	
Vlkanová	1	3
Zvolenská Slatina	2	
Malachov	2	
Horná Mičiná	3	
Donovaly	3	

Tab. 4-1 Počet spojov VOD z vybraných obcí do Banskej Bystrice

Zdroj: CP.SK

4.2.4 INDIVIDUÁLNA AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA – STATICKÁ DOPRAVA

Celkové porovnanie časovej dostupnosti znázorňuje tabuľka 4-2. Z nej je zrejmé, že najkratšiu časovú dostupnosť má teoreticky IAD, potom cyklistická a pešia doprava. Najmä porovnaním s MHD môže cyklistická doprava vhodnou alternatívou, keďže vozidlá MHD zdieľajú dopravný priestor s ostatnou motorovou dopravou a nemajú vytvorenú preferenciu.

Z hľadiska celkového zhodnotenia časovej dostupnosti majú najhoršiu dostupnosť mestské časti, ktoré sú logicky najvzdialenejšie. Ide o mestskú časť Badín, Iliaš, Malachov, Rakytovce alebo Uľanka.

Samozrejme dostupnosť sa líši od druhu dopravy, ktorý sa zvolí. V prípade mestských častí ako je stred alebo Rudlová, jednoznačne vychádza dobrá dostupnosť pešou alebo cyklistickou dopravou.

Mestské časti	MHD	Autom	Pešo	Bicyklom
Badín	32	16	140	50
Fončorda	18	10	47	14
Iliaš	16	11	75	30
Jakub	11	8	50	21
Kráľová	15	8	55	17
Kremnička	18	9	71	25
Kostiviarska	14	7	42	14
Malachov	18	15	80	25
Majer	5	5	25	13
Nemce	13	9	70	33
Podháj	11	9	50	17
Podlavice	16	15	70	15
Radvaň	13	8	54	17
Rakytovce	20	13	100	38
Rudlová	2	2	7	4
Sásová	12	6	43	10
Senica	10	7	40	13
Skubín	20	15	70	25
Šáľková	11	7	70	20
Uľanka	18	13	88	28
Uhlisko	12	4	15	5

Tab. 4-2 Časová dostupnosť mestského úradu rôznymi druhmi dopravy v minútach

5. NAVRHOVANÉ OPATRENIA A AKČNÝ PLÁN INŠTITUCIONÁLNEHO PLÁNU MOBILITY PRE MESTSKÝ ÚRAD V BANSKEJ BYSTRICI

Na základe spracovanej analýzy súčasného stavu mobility Mestského úradu v Banskej Bystrici (tak externých ako aj interných podmienok) a vykonaných prieskumov mobility medzi zamestnancami, boli po konzultácii s vedúcimi pracovníkmi úradu vybraté nasledovné opatrenia pre realizáciu v rámci navrhovaného akčného plánu.

Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Termín splnenia opatrenia	Zodpovedný odbor alebo oddelenie	Vážený bodový zisk v multi-kritériálnom hodnotení
Mäkké opatrenia				
M1	Realizácia kampaní na podporu udržateľnej mobility	Každoročne do 30.09.	KM	1,72
M2	Vytvorenie pozície koordinátora mobility	29.03.2018	ORLZ	1,69
M3	Vytvorenie dokumentu (internej smernice) pre možnosť použitia bicykla na služobné cesty	29.03.2018	ORLZ, OO	1,44
M4	Odmeňovanie ekologicky dochádzajúcich zamestnancov	Zahájenie do 29.03.2018	ORLZ	1,31
M5	Vytvorenie koordinačnej a komunikačnej platformy pre zamestnancov, ktorí dochádzajú ekologicky	Zahájenie do 29.03.2018	OI	1,23
M6	Servisné prehliadky bicyklov v areáli MsÚ BB a školy jazdy na bicykli	Každoročne do 30.04.	KM	1,18
M7	Vytvorenie aplikácie pre záznam ciest udržateľnými dopravnými módmi	29.03.2018	OI	1,18
M8	Zvýšenie priority obnovy povrchov chodníkov v systéme hospodárenia s vozovkami	28.02.2018	OÚMK	1,17
M9	Pravidelný monitoring, vyhodnocovanie a aktualizácia IPUM BB	Každoročne do 31.1.	KM	1,16
M10	Umožnenie prevozu bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy, najmä na linkách smerujúcich do kopcovitých mestských častí	30.04.2019	KM	1,16
M11	Zavedenie zliav na cestovnom pre zamestnancov MsÚ BB pri využívaní VOD	29.03.2018	ORLZ, EO	1,14

M12	Úprava Územného plánu mesta BB v súlade s Generelom nemotorovej dopravy	29.03.2018	OÚP	1,13
M13	Prijatie parkovacej politiky MsÚ BB	31.12.2019	OÚMK, OO	1,13
M14	Rozšírenie školení BOZP o pravidlá cestnej premávky pre zamestnancov, ktorí nemajú vodičské oprávnenie a o obsahu vyhlášky 464/2009 Z. z.	29.03.2018	RKR	1,11
M15	Optimalizácia spojov MHD v smeroch a časoch potrebných pre dochádzanie z okrajových častí a obcí do centra	31.12.2019	OÚMK	0,87
M16	Podpora zavedenia integrovaného cestovného lístka medzi MHD, prímestskou dopravou a železnicou	31.12.2021	OÚMK	0,75
Tvrdé opatrenia				
T1	Odstránenie vyhradených parkovacích miest na ul. Trieda SNP za budovou MsÚ BB	30.06.2020	OÚMK	1,32
T2	Zakúpenie bicyklov a e-bicyklov pre pracovné cesty zamestnancov	30.04.2018	OPT	1,26
T3	Zvýšenie počtu stojanov pre bicykle v garážach a v areáli MsÚ BB	Každoročne do 31.12.	OPT	1,24
T4	Vyhradenie parkovacích miest pre zamestnancov využívajúcich carpooling vo dvore MsÚ	29.03.2018	OPT	1,20
T5	Rekonštrukcia kúpeľní a zriadenie šatní v priestoroch MsÚ BB	29.03.2018	OPT	1,11
T6	Inštalácia servisného stojanu pre bicykle v areáli MsÚ	30.04.2018	OPT	1,02
T7	Zabezpečenie dobíjania súkromných e-bicyklov zamestnancov	30.04.2018	OPT	1,01
T8	Zmena zvislého dopravného značenia na dochádzkových trasách zamestnancov	03.06.2019	ODS	0,75
T9	Zmena geometrického tvaru alebo vodorovného dopravného značenia vo vybraných križovatkách	03.06.2019	OÚMK	0,67

Tab. 5-1 Navrhované opatrenia IPUMBB zoradené podľa priority na základe ich významnosti pre stanovené ciele

Vysvetlivky:

KM – koordinátor mobility

ORĽZ - Oddelenie riadenia ľudských zdrojov

OO - Organizačné oddelenie

OI - Oddelenie informatiky

OÚMK - Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí

EO - Ekonomický odbor

OÚP - Odbor územného plánovania a architekta mesta

RKR - Referát krízového riadenia

OTP - Oddelenie technicko – prevádzkové

ODS - Oddelenie dopravných stavieb

5.1 HODNOTENIE PRIORITY NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ IPUMBB

Zoznam opatrení uvedený v tab. 5-1 uvádza ich súpis v poradí, ktoré je výsledkom viackriteriálneho hodnotenia ich priority v zmysle hodnotiacich kritérií ďalej popísaných v 5.1.1 Hodnotiace kritériá.

5.1.1 HODNOTIACE KRITÉRIÁ

Pre účely multikriteriálnej analýzy boli použité kritériá, ktoré zohľadňujú ciele udržateľnosti dopravy a finančnú nákladovosť realizácie a prevádzky jednotlivých opatrení. Stručný popis cieľov IPUMBB, ktoré boli použité ako hodnotiacich kritériá multikriteriálnej analýzy:

1. zvýšenie podielu udržateľných dopravných módov na dochádzaní do/z práce
2. zlepšenie zdravotného stavu zamestnancov a zvýšenie ich produktivity
3. zvýšenie podielu udržateľných dopravných módov na pracovných cestách
4. zlepšenie imidžu MsÚ pred zahájením zostavovania PUMM a pri získavaní zdrojov
5. zvýšenie povedomia a znalostí zamestnancov o udržateľnej mobilite
6. zníženie nákladov MsÚ na pracovné cesty
7. zníženie nákladov MsÚ na parkovanie zamestnancov

Okrem týchto cieľov boli ďalšími hodnotiacimi kritériami:

8. prevádzkové náklady
9. investičné náklady

5.1.2 POUŽITÉ METÓDA HODNOTENIA

Váha jednotlivým kritériám bola priradená použitím Saatyho matice. Použitý postup je označovaný ako Saatyho analytický hierarchický proces, ktorý sa bežne používa v ekonomike, priemysle, doprave a ďalších oblastiach, kde je potrebné objektívnym spôsobom získať kvalifikované podklady pri rozhodovacích procesoch. Ako hierarchická je táto metóda nazvaná preto, že poskytuje komplexnú logickú koncepciu pre štruktúrované, postupné riešenie rozhodovacieho problému.

Metóda párového porovnania Saatyho maticami je založená na porovnávaní stupňa významnosti kritérií a úrovne toho, ako spĺňajú zadané predpoklady. Párové expertné hodnotenie sa vykonalo na základe kvalitatívnej stupnice rovnaký – slabý – stredný – silný – veľmi silný, pričom tomuto verbálnemu vyjadreniu zodpovedali kvantitatívne hodnoty {1, 3, 5, 7, 9}. Detailný popis jednotlivých stupňov podľa preferencií je vyjadrený v nasledujúcej tabuľke.

Intenzita dôležitosti	Definícia	Slovné vysvetlenie
1	rovnaká dôležitosť	Dva prvky majú rovnaký podiel na intervencii cieľa.
3	menšia dôležitosť jedného prvku vzhľadom k druhému	Názory a skúsenosti naznačujú preferencie jedného atribútu pred druhým.
5	podstatná alebo silná dôležitosť	Názory a skúsenosti silne preferujú jeden atribút pred druhým.
7	preukázateľná dôležitosť	Jeden atribút je veľmi preferovaný pred druhým a jeho dominancia je demonštrovateľná v praxi.
9	absolútna dôležitosť	Favorizovanie jedného atribútu pred druhým je na najvyššom stupni vyjadrenia.
2, 4, 6, 8	stredné hodnoty medzi susednými posúdeniami	Použijú sa, ak sa vzhľadom k nejednoznačnosti priradenia preferencie vyžaduje kompromis.

Tab. 5-2 Stupne hodnotenia pre párové porovnanie prostredníctvom Saatyho matice

Princíp určovania hodnôt polí Saatyho matice vychádza z pravidla, že pokiaľ je kritérium v riadku významnejšie, ako kritérium v stĺpci, do príslušného poľa ij sa zapíše hodnota veľkosti príslušnej preferencie kritéria v riadku ku kritériu/cieľu v stĺpci. V prípade opačnej významnosti, t.j. ak prvok v stĺpci je významnejší, ako prvok v riadku, zapíše sa do poľa prevrátená hodnota zvolenej preferencie. Zároveň pre polia prvkov pod hlavnou diagonálou ji platí prevrátená hodnota polí ij . Príklad takto vyplnenej matice je na nasledujúcom obrázku.

reprezentovalo opatrenie s najnižšími investičnými alebo prevádzkovými nákladmi a hodnotu 0 naopak opatrenie s najvyššími nákladmi. Zvyšné hodnoty boli určené pomerne v danom intervale.

5.2 NAVRHOVANÉ OPATRENIA

Navrhnuté opatrenia sú rozdelené na tzv. „mäkké opatrenia“ a „tvrdé opatrenia“. Mäkké opatrenia sú zväčša finančné menej náročné a teda jednoduchšie a rýchlejšie zrealizovateľné. Majú skôr informačný, organizačný a koordinačný charakter. Naproti tomu „tvrdé opatrenia“ sú zvyčajne finančne náročnejšie, vyžadujúce si často infraštruktúrne zmeny a s tým aj súvisiaci plánovací a schvaľovací proces.

Jednotlivé opatrenia sú spracované vo forme prehľadných tabuliek, v ktorých je uvedený názov opatrenia a jeho stručný opis (zdôvodnenie), oddelenie/odbor a osoba zodpovedná za realizáciu opatrenia, obdobie realizácie a termín splnenia opatrenia, ako aj predpokladané investičné a prevádzkové náklady s potenciálnym zdrojom financovania.

Uvedené opatrenia sú usporiadané v rámci skupiny mäkkých alebo tvrdých opatrení na základe priority určenej postupom popísaným v 5.1 Hodnotenie priority navrhovaných opatrení IPUMBB.

Obsahom tabuliek opatrení sú okrem ich názvov a popisu aj referencie cieľov opatrení, zodpovedné oddelenia a osoby atď. **Referencia cieľa** pri každom opatrení špecifikuje ciele podľa 5.1.1 Hodnotiace kritériá, na ktoré má opatrenie priamy dopad. **Doba realizácie opatrenia** určuje predpokladanú dobu, za ktorú je možné opatrenie realizovať. Táto doba nevyžaduje súvislé nasadenie zamestnanca zodpovedného za realizáciu cieľa, ale zohľadňuje aj predpokladanú dobu potrebnú pre odkomunikovanie opatrenia medzi zainteresovanými stranami.

Predpokladané investičné náklady reprezentujú náklady, ktoré bude potrebné vynaložiť na realizáciu opatrenia do jeho uvedenia do prevádzky. Do tejto ceny nie sú zahrnuté náklady na organizáciu pracovných stretnutí alebo propagáciu opatrení, s výnimkou opatrení zameraných priamo na propagáciu udržateľných foriem dopravy. Pri výraznej väčšine opatrení pritom hodnota obstarávaných predmetov nepresahuje limit pre investičný majetok.

Ako **prevádzkové náklady** boli uvažované náklady, ktoré sa vzťahujú na pravidelné, opakujúce sa a bežné aktivity alebo činnosti spojené s prevádzkou opatrenia. Ide najmä o finančné náklady, ktoré je potrebné vynaložiť na zabezpečenie riadneho chodu alebo užívania predmetov alebo služieb navrhovaných v danom opatrení.

5.2.1 MÄKKÉ OPATRENIA

Číslo opatrenia		M1
Opatrenie		Realizácia kampaní na podporu udržateľnej mobility
Opis		Kampane budú slúžiť pre zvýšenie povedomia zamestnancov o udržateľnej mobilite, o napĺňaní navrhovaných opatrení a cieľov IPUMBB. Súčasťou kampane bude tiež vyhodnotenie mobilitného správania zamestnancov na základe monitoringu na stránke/v aplikácií alebo doplňujúceho prieskumu.
Referencia cieľa		1, 3, 4, 5, 7
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie, v rámci ktorého bude pracovať koordinátor mobility alebo osoba/y poverené jeho náplňou práce
	Zamestnanec	Koordinátor mobility
Indikátor splnenia opatrenia		Realizácia min. 1 kampane na podporu udržateľnej mobility za rok
Doba realizácie		Minimálne 1 deň ročne počas realizácie kampane Do práce na bicykli alebo Európskeho týždňa mobility
Termín splnenia opatrenia		Každoročne do 30.09. od 01.03.2018
Predpokladané náklady	Investičné	0,00 €
	Prevádzkové	40 h pracovného času koordinátora mobility ročne 300 € ročne na propagačné predmety a nefinančné odmeny
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica/fond pracovného času zodpovedného zamestnanca, grantové/nadačné schémy

Číslo opatrenia		M2
Opatrenie		Vytvorenie pozície koordinátora mobility
Opis		Úlohou koordinátora mobility bude v prvom rade monitoring a pravidelné vyhodnocovanie realizácie opatrení IPUMBB. Ďalej sa bude venovať propagovaniu a informovaniu zamestnancov o udržateľnej mobilite, ako aj bude nápomocný pri plánovaní, presadzovaní a realizácii akýchkoľvek investičných opatrení v prospech udržateľných módov dopravy v meste BB.
Referencia cieľa		2, 3, 4, 5, 6
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Vytvorenie novej pozície alebo doplnenie danej agendy do náplne práce súčasného zamestnanca a organizačného poriadku MsÚ BB
Doba realizácie		1 mesiac - zverejnenie ponuky práce a výberové konanie
Termín splnenia opatrenia		29.03.2018
Predpokladané náklady	Investičné	Zariadenie kancelárie – 500,00 € (približne 50% nákladov)
	Prevádzkové	50 % celkovej ceny práce zamestnanca = 880 € x 0,5 = 440 €/mesiac x 12 mesiacov = 5280 € ročne
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica

Číslo opatrenia		M3
Opatrenie		Vytvorenie dokumentu (internej smernice) pre možnosť použitia bicykla na služobné cesty
Opis		Vypracovanie zásad využívania služobného alebo súkromného bicykla na pracovné cesty a ich zapracovanie do relevantnej pracovno-právnej dokumentácie úradu.
Referencia cieľa		3, 5, 6, 8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov a organizačné oddelenie
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Schválenie internej smernice alebo jej aktualizácia upravujúca použite bicykla pre pracovné cesty primátorom mesta
Doba realizácie		1 mesiac
Termín splnenia opatrenia		29.03.2018
Predpokladané náklady	Investičné	5 pracovných dní zodpovedného zamestnanca
	Prevádzkové	Realizácia opatrenia predpokladá zníženie prevádzkových nákladov na pracovné cesty zamestnancov
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica/fond pracovného času zodpovedného zamestnanca

Číslo opatrenia		M4
Opatrenie		Odmeňovanie ekologicky dochádzajúcich zamestnancov
Opis		Cieľom opatrenia je motivovať zamestnancov k dochádzaniu do práce inak ako autom, t.j. peši, verejnou osobnou dopravou alebo bicyklom.
Referencia cieľa		1, 7
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		2krát ročne pridelená nefinančná odmena zamestnancom dochádzajúcim ekologicky
Doba realizácie		priebežne
Termín splnenia opatrenia		Zahájenie do 29.03.2018
Predpokladané náklady	Investičné	0,00 €
	Prevádzkové	100 – 200 ks funkčných predmetov ročne, cena za kus do 10 € 200 – 300 ks vstupeniek do športových zariadení, cena za kus do 4€ Celkovo 2500€/ročne
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica

Číslo opatrenia		M5
Opatrenie		Vytvorenie koordinačnej a komunikačnej platformy pre zamestnancov, ktorí dochádzajú ekologicky
Opis		Opatrenie spočíva vo vytvorení interného fóra alebo četu pre zdieľanie skúseností zamestnancov s používaním udržateľných foriem dopravy a tiež pre vyhľadávanie spolujazdcov pre cesty do/z práce. Koordinátorovi mobility umožní efektívnejšiu komunikáciu so zamestnancami a informovanie o realizovaných aktivitách.
Referencia cieľa		5, 8, 9
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie informatiky
	Zamestnanec	Vedúca/i odboru alebo príslušný referent
Indikátor splnenia opatrenia		Funkčná platforma s možnosťami organizovania a plánovania druhu dopravy
Doba realizácie		4 mesiace
Termín splnenia opatrenia		29.03.2018
Predpokladané náklady	Investičné	10 pracovných dní zodpovedného zamestnanca
	Prevádzkové	Administrácia vykonávaná v rámci činností koordinátora mobility
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica/fond pracovného času zodpovedného zamestnanca

Číslo opatrenia		M6
Opatrenie		Servisné prehliadky bicyklov v areáli MsÚ BB a školy jazdy na bicykli
Opis		Realizácia servisnej prehliadky bicyklov min. 1x ročne súčasne so školou jazdy na bicykli prispeje k zvýšeniu bezpečnosti zamestnancov používajúcich bicykel na cesty do práce aj v rámci pracovných ciest.
Referencia cieľa		5, 7, 8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie, v rámci ktorého bude pracovať koordinátor mobility alebo osoba/y poverené jeho náplňou práce v spolupráci s Mestskou políciou Banská Bystrica
	Zamestnanec	Koordinátor mobility
Indikátor splnenia opatrenia		Minimálne 1 realizovaná akcia ročne
Doba realizácie		Minimálne 1 deň každoročne v mesiaci apríl
Termín splnenia opatrenia		Každoročne do 30.04.
Predpokladané náklady	Investičné	0,00 €
	Prevádzkové	300 €/rok v prípade externej dodávky služieb
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica, grantové/nadačné schémy

Číslo opatrenia		M7
Opatrenie		Vytvorenie aplikácie pre záznam ciest udržiateľnými dopravnými módmi
Opis		Aplikácia alebo stránka bude slúžiť pre jednoduchý záznam dopravných módov použitých zamestnancami MsÚ pre dochádzanie do a z práce. Výstupy budú slúžiť o.i. pre vyhodnocovanie IPUMBB a dopadov realizovaných kampaní, či benefitov (opatrenia M1, M4, M12...)
Referencia cieľa		5, 8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie informatiky
	Zamestnanec	Vedúca/i odboru alebo príslušný referent
Indikátor splnenia opatrenia		Aplikácie alebo stránka pre PC a/alebo mobilné telefóny
Doba realizácie		4 mesiace
Termín splnenia opatrenia		29.03.2018
Predpokladané náklady	Investičné	10-20 pracovných dní zodpovedného zamestnanca
	Prevádzkové	Administrácia 12h ročne
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica/fond pracovného času zodpovedného zamestnanca, IROP v rámci špecifického cieľa 1.2.2.

Číslo opatrenia		M8
Opatrenie		Zvýšenie priority obnovy povrchov chodníkov v systéme hospodárenia s vozovkami
Opis		Opatrenie povedie k zvýšeniu frekvencie bežnej údržby povrchu chodníkov v koridoroch peších trás určených územným generelom dopravy minimálne na úroveň komunikácií funkčnej triedy C1, teda zberných komunikácií. Do dobudovania siete cyklotrás je tiež potrebné zvýšiť prioritu opráv krajníc a kanalizačných vpustov komunikácií v koridoroch plánovaných hlavných mestských cyklistických radiál.
Referencia cieľa		4, 8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Zmena systému hospodárenia s vozovkami v prospech chodníkov a olámaných krajníc, poklesnutých kanalizačných vpustov a výtlkov v oblasti krajníc
Doba realizácie		1 mesiac
Termín splnenia opatrenia		28.02.2018
Predpokladané náklady	Investičné	2 pracovné dni zodpovedného zamestnanca
	Prevádzkové	0,00 €
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica/fond pracovného času zodpovedného zamestnanca

Číslo opatrenia		M9
Opatrenie		Pravidelný monitoring, vyhodnocovanie a aktualizácia IPUM BB
Opis		Súčasťou napĺňania cieľov IPUM BB je aj pravidelná evaluácia realizovaných opatrení z hľadiska času, nákladov, dopadov na mobilitné správanie zamestnancov a vplyvu na samotné ciele plánu a návrhy aktualizácie plánu.
Referencia cieľa		4, 5, 7, 8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie, v rámci ktorého bude pracovať mobilitný koordinátor alebo osoba/y poverené jeho náplňou práce
	Zamestnanec	Koordinátor mobility
Indikátor splnenia opatrenia		Predloženie správy o napĺňaní opatrení IPUM BB prednostovi mestského úradu
Doba realizácie		Od r. 2018 (vrátane) - do naplnenia cieľov IPUM BB
Termín splnenia opatrenia		Každoročne do 31.1.
Predpokladané náklady	Investičné	0,00 €
	Prevádzkové	5 pracovných dní koordinátora mobility ročne
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica/fond pracovného času zodpovedného zamestnanca

Číslo opatrenia		M10
Opatrenie		Umožnenie prevozu bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy, najmä na linkách smerujúcich do kopcovitých mestských častí
Opis		Opatrenie uľahčí využívanie bicykla na dochádzanie do/z práce tým, že sa umožní prepravu bicykla vo vozidlách MHD v prípade nepriaznivého počasia, resp. na linkách vedúcich do kopcovitých častí mesta.
Referencia cieľa		4, 8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia alebo referent zodpovedný za riadenie úseku MHD
Indikátor splnenia opatrenia		Umožnenie prevozu bicyklov minimálne v dvoch linkách MHD, prioritne na linkách č.8 a č.21 alebo č.22
Doba realizácie		3 mesiace
Termín splnenia opatrenia		Zavedenie do 30.04.2019
Predpokladané náklady	Investičné	200 - 3200 € (v prípade nosičov mimo vozidla 1600 €/nosič, ak budú min. 2 ks = 3200 €)
	Prevádzkové	0,00€
Zdroj financií		Rozpočty Mesta Banská Bystrica, DPMBB, SAD Zvolen

Číslo opatrenia		M11
Opatrenie		Zavedenie zliav na cestovnom pre zamestnancov MsÚ BB pri využívaní VOD
Opis		Zavedenie zliav umožní potenciál atraktívneho cestovného za účelom vyššieho využívania MHD zamestnancami. Cieľom je motivovať zamestnancov využívať viac MHD.
Referencia cieľa		3, 6
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Ekonomický odbor a Oddelenie riadenia ľudských zdrojov
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia alebo referent
Indikátor splnenia opatrenia		Zľavnené cestovné pre zamestnancov MsÚ BB
Doba realizácie		3 mesiace
Termín splnenia opatrenia		29.03.2018
Predpokladané náklady	Investičné	5 pracovných dní zodpovedných zamestnancov
	Prevádzkové	10% zľava na PCL (cena PCL 20€ /mesiac, t.j. 20*12=240 €/rok, 10%=24 € x 240 zamestnancov= 5760 €/rok).
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica

Číslo opatrenia		M12
Opatrenie		Úprava Územného plánu mesta BB v súlade s Generelom nemotorovej dopravy
Opis		Úprava ÚPN-M BB povedie k zrýchleniu projektovej prípravy cyklotrás a trás pre pešiu dopravu navrhovaných v Generely nemotorovej dopravy.
Referencia cieľa		4, 8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Odbor územného plánovania a architekta mesta
	Zamestnanec	Vedúca/i odboru
Indikátor splnenia opatrenia		Zmena ÚPN-M v prospech rozvoja mestských cyklotrás
Doba realizácie		6 mesiacov
Termín splnenia opatrenia		29.03.2018
Predpokladané náklady	Investičné	15 pracovných dní zodpovedného zamestnanca
	Prevádzkové	0,00€
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica/fond pracovného času zodpovedného zamestnanca, IROP v rámci špecifického cieľa 1.2.1.

Číslo opatrenia		M13
Opatrenie		Prijatie parkovacej politiky MsÚ BB
Opis		Prijatie parkovacej politiky mestského úradu stanoví jasné kritéria pridelovania vyhradených parkovacích miest zamestnancom v areáli MsÚ, pričom preferovaní by mali byť najmä zamestnanci s obmedzenou schopnosťou pohybu a zamestnanci s obmedzenými možnosťami dochádzania udržateľnými formami dopravy (bývajúci vo väčšej vzdialenosti, so zlou obsluhou VOD, prípadne s povinnosťou starania sa o malé deti/chorých príbuzných a pod).
Referencia cieľa		5, 8, 9
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí a organizačné oddelenie
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Schválenie interného dokumentu primátorom mesta
Doba realizácie		4 mesiace
Termín splnenia opatrenia		31.12.2019
Predpokladané náklady	Investičné	20 pracovných dní zodpovedného zamestnanca
	Prevádzkové	0,00 €
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica/fond pracovného času zodpovedného zamestnanca

Číslo opatrenia		M14
Opatrenie		Rozšírenie školení BOZP o pravidlá cestnej premávky pre zamestnancov, ktorí nemajú vodičské oprávnenie a o obsahu vyhlášky 464/2009 Z. z.
Opis		Cieľom opatrenia je informovanie/školenie zamestnancov o pravidlách cestnej premávky a podrobnostiach o prevádzke vozidiel v premávke s cieľom zvýšiť počet zamestnancov, ktorí budú môcť bicykel používať aj na pracovné účely.
Referencia cieľa		3, 6, 8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Referát krízového riadenia
	Zamestnanec	Vedúci referátu
Indikátor splnenia opatrenia		Zaradenie opatrenia do Programu oboznamovania zamestnancov s pravidlami o bezpečnej práci na pracovisku
Doba realizácie		Od termínu najbližšie realizovaného preškolenia do 31.12.2018, následne každoročne alebo 1krát za 2 roky
Termín splnenia opatrenia		29.03.2018
Predpokladané náklady	Investičné	10 h pracovného času zamestnanca zodpovedného za preškolenie BOZP
	Prevádzkové	0,00 €
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica/fond pracovného času zodpovedného zamestnanca

Číslo opatrenia		M15
Opatrenie		Optimalizácia spojov MHD v smeroch a časoch potrebných pre dochádzanie z okrajových častí a obcí do centra
Opis		Opatrenie povedie k zosúladeniu cestovného poriadku a zvýšeniu počtu spojov MHD na umožnenie prestupu pri dochádzaní z okrajových častí a obcí do centra
Referencia cieľa		1, 7
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia alebo referent zodpovedný za riadenie úseku MHD
Indikátor splnenia opatrenia		Zvýšenie počtu spojov na min. 3 spoje počas špičky / max. interval 20 minút
Doba realizácie		2 roky
Termín splnenia opatrenia		31.12.2019
Predpokladané náklady	Investičné	0,00€
	Prevádzkové	1,30€ na 1 km
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica

Číslo opatrenia		M16
Opatrenie		Podpora zavedenia integrovaného cestovného lístka medzi MHD, prímestskou dopravou a železnicou
Opis		Cieľom opatrenia je zjednodušenie dochádzania do práce kombinovanou verejnou hromadnou dopravou (bus+bus, bus+vlak) zavedením jedného integrovaného (spoločného) cestovného lístka pre MHD, prímestskou dopravou a železnicou.
Referencia cieľa		8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia alebo referent zodpovedný za riadenie úseku MHD
Indikátor splnenia opatrenia		Jednotný integrovaný CL
Doba realizácie		1 rok
Termín splnenia opatrenia		31.12.2021
Predpokladané náklady	Investičné	5 pracovných dní zodpovedného pracovníka MsÚ (prípravná fáza pred zavedením IDS)
	Prevádzkové	0,00€
Zdroj financií		Rozpočty Mesta Banská Bystrica, DPMBB, SAD Zvolen, ZSSK, VÚC BB, IROP v rámci špecifického cieľa 1.2.1.

5.2.2 TVRDÉ OPATRENIA

Číslo opatrenia		T1
Opatrenie		Odstránenie vyhradených parkovacích miest na ul. Trieda SNP za budovou MsÚ BB
Opis		Odstránením parkovacích miest medzi protismernými jazdnými pruhmi dôjde k rozšíreniu priechodného prierezu komunikácie a predchádzaniu možných kolízií. Opatrenie bude mať tiež synergický účinok s realizáciou ďalších opatrení IPUMBB na podpore udržateľnej mobility.
Referencia cieľa		1, 4, 7, 8, 9
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Odstránenie parkovacích miest medzi protismernými jazdnými pruhmi
Doba realizácie		10 dní (mimo projektovej prípravy)
Termín splnenia opatrenia		30.06.2020
Predpokladané náklady	Investičné	800 € (odstránenie PVC obrubníka a zmena dopravného značenia)
	Prevádzkové	V súvislosti s realizáciou opatrenia dôjde k zníženiu nákladov na údržbu komunikácie
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica

Číslo opatrenia		T2
Opatrenie		Zakúpenie bicyklov a e-bicyklov pre pracovné cesty zamestnancov
Opis		Opatrenie spočíva v zakúpení 4 kusov bicyklov a 2 bicyklov s pomocným motorčekom (pedelec) a 1 kolobežky pre potreby pracovných ciest zamestnancov. Dva bicykle by mali byť dámske. Opatrenie prispeje k zvýšeniu mobility zamestnancov a tiež zníženiu nákladov na pracovné cesty.
Referencia cieľa		3, 4, 6
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie technicko – prevádzkové
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Zakúpenie 4ks bicyklov, 2ks bicykla s pomocným motorčekom (pedelec) a 1ks kolobežky
Doba realizácie		1 deň
Termín splnenia opatrenia		30.04.2018
Predpokladané náklady	Investičné	1600 € / 1 e-bicykel x 2 bicykle (rôzne veľkosti) = 3200 € 400 € / 1 bicykel x 4 bicykle (rôzne veľkosti vrátane dámskych) = 1600 € 90 € / kolobežka
	Prevádzkové	Pedelec: 170 € ročne (vrátane výmeny batérie 1x za 5 rokov, mimo el. energie) 2 bicykle = 340 € ročne Bicykel: 70 € ročne / 1 bicykel x 4 bicykle = 280 € ročne
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica

Číslo opatrenia		T3
Opatrenie		Zvýšenie počtu stojanov pre bicykle v garážach a v areáli MsÚ BB
Opis		Opatrenie slúži na zvýšenie kapacity parkovania bicyklov v garážach a neskôr v areáli MsÚ BB. Jestvujúce kapacity, v podobe krytého prístrešku sú už v súčasnosti v letnom období naplnené. K zvýšeniu dopytu po parkovaní bicyklov môže dôjsť aj po rekonštrukcii kúpeľní a zariadení šatne. Opatrenie zároveň poslúži na kompenzáciu zrušených vyhradených parkovacích miest pre automobily zamestnancov.
Referencia cieľa		1, 2
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie technicko – prevádzkové
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Osadenie 5 stojanov pre bicykle tvaru U ročne v areáli MsÚ
Doba realizácie		Od r.2018 (vrátane) do osadenia dostatočného počtu stojanov pre minimálne 50% zamestnancov
Termín splnenia opatrenia		5ks stojanov do 31.12. každoročne
Predpokladané náklady	Investičné	350 € ročne pri inštalácii na spevnenej ploche
	Prevádzkové	350 € (5ks stojanov ročne)
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica, IROP v rámci špecifického cieľa 1.2.2.

Číslo opatrenia		T4
Opatrenie		Vyhradenie parkovacích miest pre zamestnancov využívajúcich carpooling vo dvore MsÚ
Opis		Cieľom opatrenia je znížiť počet parkujúcich automobilov (ako v areáli MsÚ, tak na verejných parkoviskách v okolí budovy) a zároveň odmeniť zamestnancov-carpoolerov, preferenciou vozidiel s vyššou obsadenosťou (dvaja a viac zamestnancov v jednom aute). Vyhradenie miest je možné realizovať vodorovným značením alebo infotabuľami.
Referencia cieľa		4, 7, 8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie technicko – prevádzkové
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Vyhradenie 5 parkovacích miest čo najbližšie k vchodu do budovy (mimo miest pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu)
Doba realizácie		2 dni
Termín splnenia opatrenia		29.03.2018
Predpokladané náklady	Investičné	Vyznačenie vyhradených miest (infotabuľou) – 70,00 € 3 pracovné hodiny zodpovedného zamestnanca (umožnenie rezervácie parkovacieho miesta prostredníctvom komunikačnej platformy navrhovanej v opatrení M5)
	Prevádzkové	0,00 €
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica/fond pracovného času zodpovedného zamestnanca

Číslo opatrenia		T5
Opatrenie		Rekonštrukcia kúpeľní a zriadenie šatní v priestoroch MsÚ BB
Opis		V rámci opatrenia sa navrhuje rekonštrukcia existujúcich 3 spŕch a doplnenie uzamykateľných skriniek v priestore súčasnej posilňovne, ktorú je možné premiestniť do susednej nevyužívanej miestnosti. V záujme zvýšenia atraktivity týchto priestorov by bolo vhodné umožniť vstup do nich s použitím RFID kariet (rovnakých ako pre vstup na parkovisko) a odstrániť tak zdržania súvisiace so zapožičiavaním kľúča.
Referencia cieľa		1, 8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie technicko – prevádzkové
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Rekonštruované kúpeľne s tromi sprchami a vybudované šatne s uzamykateľnými skrinkami. Otváranie dverí zabezpečené terminálom na zamestnaneckú kartu.
Doba realizácie		3 mesiace
Termín splnenia opatrenia		29.03.2018
Predpokladané náklady	Investičné	Rekonštrukcia kúpeľní ... 2900€ Inštalácia RFID otvárania dverí ... 700€ Uzamykateľné skrinky ... 1600€
	Prevádzkové	Rekonštrukciou priestorov by malo dôjsť k zníženiu prevádzkových nákladov.
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica

Číslo opatrenia		T6
Opatrenie		Inštalácia servisného stojanu pre bicykle v areáli MsÚ
Opis		V rámci opatrenia bude v areáli MsÚ nainštalovaný servisný stojan pre bicykle s uchytením za sedlovku a sedlo vybavený základným náradím na opravu bicykla. Inštaláciou stojana by sa mal zabezpečiť základný servis tak pre súkromné bicykle zamestnancov, ako aj služobné bicykle.
Referencia cieľa		7
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie technicko – prevádzkové
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Nainštalovaný servisný stojan s náradím
Doba realizácie		1 deň
Termín splnenia opatrenia		30.04.2018
Predpokladané náklady	Investičné	700 – 1000 € v závislosti od prevedenia
	Prevádzkové	20 € ročne (výmena opotrebovaného náradia)
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica, IROP v rámci špecifického cieľa 1.2.2.

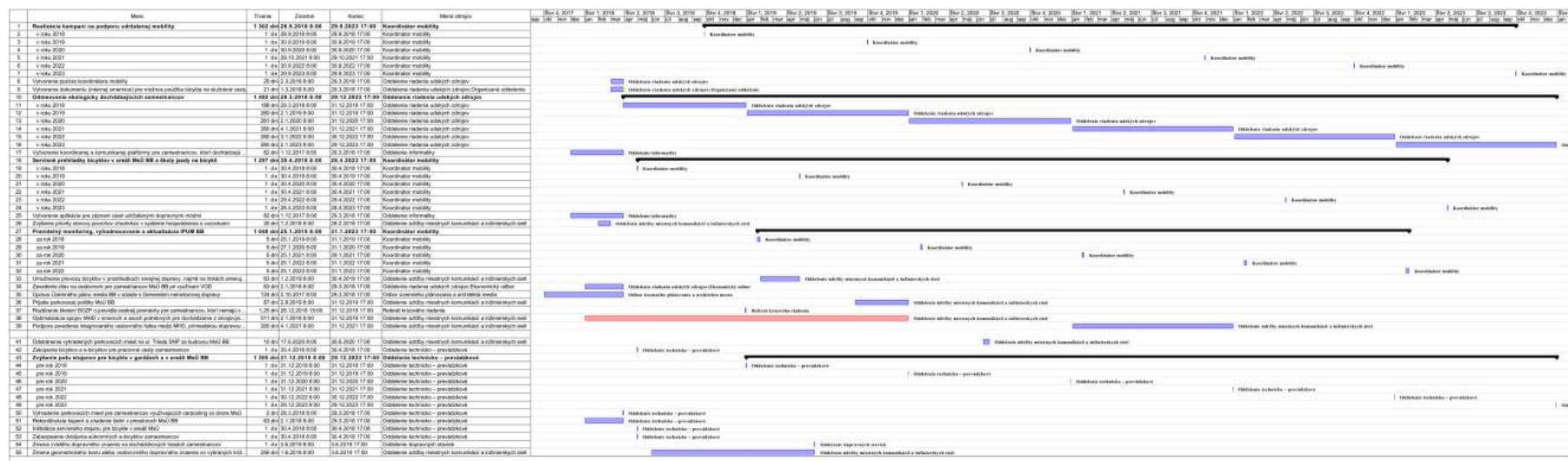
Číslo opatrenia		T7
Opatrenie		Zabezpečenie dobíjania súkromných e-bicyklov zamestnancov
Opis		Opatrenie spočíva v inštalácii nabíjacej stanice alebo zakúpaní prenosnej nabíjačky elektrobicyklov, ktorú bude možné využívať pre dobíjanie súkromných elektrobicyklov zamestnancov ale aj na dobíjanie mestských elektrobicyklov.
Referencia cieľa		
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie technicko – prevádzkové
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Zakúpený 1ks nabíjačky pre účely nabíjania súkromných bicyklov zamestnancov
Doba realizácie		1 deň
Termín splnenia opatrenia		30.04.2018
Predpokladané náklady	Investičné	170 € (nabíjačka ebicyklov pre 230V)
	Prevádzkové	40 € ročne (el. energia)
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica

Číslo opatrenia		T8
Opatrenie		Zmena zvislého dopravného značenia na dochádzkových trasách zamestnancov
Opis		Opatrenia spočíva vo výmene značky číslo B1 za B3- Zákaz vjazdu všetkých motorových vozidiel na Rudlovskej ceste v úseku pod žel. podchodom, čím sa umožní prejazd cyklistom dochádzajúcim na MsÚ zo Sásovej. V rámci realizácie tohto opatrenia budú tiež doplnené 2 dodatkové tabuľky E16b pod značku č. B2 na Skuteckeho ulici pred Hornou ulicou a na Nam. Š Moysesu.
Referencia cieľa		7, 8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie dopravných stavieb
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Realizácia zmien dopravného značenia v dvoch uvedených lokalitách
Doba realizácie		1 deň (samotné osadenie ZDZ)
Termín splnenia opatrenia		03.06.2019
Predpokladané náklady	Investičné	160 € (osadenie 2ks dodatkovej tabuľky a zákazovej značky)
	Prevádzkové	0,00 €
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica

Číslo opatrenia		T9
Opatrenie		Zmena geometrického tvaru alebo vodorovného dopravného značenia vo vybraných križovatkách
Opis		V rámci najbližšej obnovy vodorovného dopravného značenia sa odporúča vyznačenie dopravných tieňov a stopčiar v križovatke ulíc Tulsá a Internátna pre optické zmenšenie plochy križovatky-skrátenie doby prejazdu najmä cyklistov. V križovatke ulíc Horná a Kukučínova bude potrebné realizovať rozsiahlejšie úpravy tvaru križovatky pre zlepšenie rozhľadových pomerov.
Referencia cieľa		8
Zodpovednosť	Odbor alebo oddelenie	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí
	Zamestnanec	Vedúca/i oddelenia
Indikátor splnenia opatrenia		Realizácia zmien v dvoch uvedených križovatkách
Doba realizácie		1 rok (vrátane prípravy dokumentácie)
Termín splnenia opatrenia		03.06.2019
Predpokladané náklady	Investičné	Projektová dokumentácia - 800€ Realizácia - 500 – 5000 € (v závislosti o navrhnutých úprav)
	Prevádzkové	0,00 € (v rámci obnovy dopravného značenia)
Zdroj financií		Rozpočet Mesta Banská Bystrica, IROP v rámci špecifického cieľa 1.2.2.

5.3 ČASOVÝ HARMONOGRAM REALIZÁCIE NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ

Záverečnou časťou spracovaného inštitucionálneho plánu mobility pre mestský úrad v Banskej Bystrici je samotný harmonogram. Harmonogram je zostavený v podobe Ganttovho diagramu, ktorý prehľadnou grafickou formou zobrazuje jednotlivé navrhnuté opatrenia plánu mobility (zoradené podľa priority) a oddelenia/odbory zodpovedné za ich implementáciu, ako aj termíny začiatku a ukončenia (splnenia) realizácie jednotlivých opatrení a teda obdobie (trvanie) realizácie jednotlivých opatrení. Z časového hľadiska majú opatrenia charakter krátkodobý (horizont realizácie do 1 roka), strednodobý (horizont realizácie do 2 rokov) a dlhodobý (horizont realizácie do 4 rokov). Dokument sa nachádza vo väčšom rozlíšení aj v prílohe č.3.



Obr. 5-3 Časový harmonogram realizácie navrhovaných opatrení

PRÍLOHA 1

Rozšírený sumár odpovedí respondentov z osobných interview

		Podľa pôvodne používaného dopravného módu			
		IAD	VOD	Bicykel	Pešo
Priority / Motivatory:	Aký je hlavný (najdôležitejší) dôvod, ktorý rozhoduje o voľbe Vášho dopravného prostriedku pri dochádzaní do práce?	Cestovný čas Vzdialenosť Rozvážanie detí do školy Bezpečnosť Zdravotné dôvody Pohodlie Kombinácia cesty do a z práce s inými cestami Zaveziem deti do škôlky a odtiaľ idem do práce pešo Pri neskorých odchodoch z práce	Príliš veľká vzdialenosť a absencia auta Nie som šofér, s deťmi do školy, ak je zlé počasie	Cestovný čas- kratší ako pri aute Blízkosť pracoviska Radosť z jazdy V lete na bicykli, ak je na to počasie, predvídateľný čas, ak neprší, rýchlejšie do centra	Páči sa mi to Bývam v centre- krátka vzdialenosť Vyvetrám hlavu bez tlačenia v MHD Relax Chce sa mi Zdravie Nemám auto
Bariéry / problémy:	Prečo využívate zvyčajne tento (Vami preferovaný) dopravný prostriedok / spôsob dopravy?	Veziem cestou deti Vzdialenosť Cestovný čas Nemusím sa nikomu prispôsobovať Bezpečnosť Veziem cestou kolegov Flexibilita Zlé cyklotrasy		V lete pri peknom počasí využívam bicykel	
	Pri ceste do práce idete zvyčajne sám/sama, alebo s niekým (napr. vozenie detí do školy...)?	Vozí ma žena cestou do práce Buď rozvážam deti, alebo idem sama, alebo aj ako spolujazdec Väčšinou sám- príliš skoro			

· Vyskúšali ste niekedy iný spôsob dochádzania do práce, ako je ten Váš najbežnejšie využívaný?	Všetky okrem pešej chôdze Auto používam iba od septembra do marca- inak všetky módy		Bicykel- prekážali mi kopce	
o Nie → Prečo ste to nikdy nevyskúšali?	Vzdialenosť 43 km Obavy o bezpečnosť			
o Áno → Ak to bolo OK, prečo tak necestovať pravidelne / častejšie?	Kolega sa presťahoval a pri pešej chôdzi sa už nemám s kým rozprávať Vyskusal som všetky ale momentálne mi zdravie umožňuje využívať iba auto Pri VOD- dlhý interval, zlá nadväznosť, nedá sa ísť všade 1 linkou, dlhý čas čakania na prestup Nutnosť odvieť deti (2 sedačky) Rozvoz detí na krúžky-MHD to trvá dlhší čas a je to komplikovanejšie, autom rýchlejšie	Volím spôsob dopravy podľa aktuálnej vhodnosti- počasie, dostupnosť Kopcovitý terén pre bicykel	Bicykel využívam iba v lete Bicykel využívam iba keď nevezím deti do škôlky Zlá informovanosť o možnosti osprchovania pre cyklistov!	
o Áno → Ak to nebolo OK, prečo?	Pri prímestskej VOD časová strata 40 minút. Bicykel- chýbajúca infraštruktúra Bicykel- chýbajúca infraštruktúra- nalmä	MHD – zlé intervaly, chodia naraz, zlé prestupy Kyncelova – požiadavky na DPMB, mesačníky uplatniť aj na druhé pásmo	Bicykel- chýbajúca infraštruktúra	

		podchod pri Europe Bicykel-nebezpečie, (viac auto využíva)-rozbité krajnice, viac od kraja (1m)-to je nebezpečne vnímané vodičmi Pešo chýbajúci chodník na trase SAD-nepraktické, strata času (prísť na zastávku) cca 30-40 min.			
	o Akým druhom dopravy by ste mohli / boli ochotný(á) cestovať do práce?	VOD, pešo, bicyklom pri zlepšení infraštruktúry Nevidí iný druh (len auto, ale zdieľané) bicykel,MHD,VOD Bicykel (v zime bežky) Bicykel (lepšie podmienky, nové cyklotrasy) Kolobežka (e-kolo)-prenosnosť, neni strach nechať vonku bez dozoru MHD, pešo (cca 4 km)		Elektrická kolobežka	bicykel, možno ebike po dostavbe cykloinfraštruktúry
	o Aký druh dopravy si Vy želáte, aby využívali Vaši kolegovia a prečo?	Ťažko, je flexibilný pracovný čas, každý má rôzne spôsoby dochádzky... Možno by sa dali menšie skupiny zladiť, napr. zdieľať auto Pešo Carpooling			

<u>Iné (Povedomie)</u>	Akémuto športu sa venujete vo svojom voľnom čase?	Turistika, lyže, volejbal, splavovanie, joga, cykloturistika, plávanie, korčule, skialpinizmus, horská cyklistika, Futbal, bicykel, korčule, lyže, bežky, turistika, volejbal, pingpong, plávanie	Turistika, lyže, korčule,	korčule, skialpinizmus, horská cyklistika,	Turistika, futbal, bicykel
	Využili ste už niekedy pre záznam svojich voľnočasových aktivít trackovacie zariadenie (mobil, Garmin, Polar...)?	strava			Moves, Runtastic, roadbike, locusGIS
<u>Zmena:</u>	Čo Vám spôsobuje problémy pri každodennom dochádzaní do práce?	Parkovanie Nemocnica-veľké zápchy v špičke Kongescie, ranná špička, snažíme sa predísť zápche, odparkujem auto pred škôlkou, hľadanie parkovacieho miesta, kolegovia dávajú papuče	Grafikon Neexistujúca preferencia Autobusy v ranných hodinách stoja v zápche Prímestské časti-zlá obslužnosť, nenadväznosť spojov MHD-niektoré smery majú dlhé intervaly, zlá nadväznosť pri prestupe MHD – hlavne v smere z Podlavíc zlé intervaly, zlá nadväznosť	Zlá infraštruktúra (katastrof.údržba chodníka /cesty) Hrboľaté cesty Nemožnosť prechádzať cez priechod (pri jazde po chodníku) Nebezpečenstvo na cestách Netolerancia vodičov aut Chýbajúce cyklotrasy, kryté stojany do každej školy a škôlky, zo strany SEVER – nedobudovaný 300 m, úsek, skracovanie autami celej Sásovej cez Jakub, Uľanka, chodia tadiaľ aj bicykle, - nebezpečné, nie sú tam chodníky, chodia aj kamióny Veľa ľudí odráža používanie bicyklov, to že ich nemajú ,kde odložiť bezpečne	Zlá infraštruktúra - údržba chodníkov Ošpliechanie autami, zlý povrch chodníkov, niekde chýbajú, nie sú súvislé medzi centrom a mestskou časťou

o Ako je možné vyriešiť tieto problémy?	Vyhradené miesta pre carpooling (rozpačité návrhy) - Systém pre plánovanie carpoolingu (SW) Využitie služobných áut (e-groupware) aj pre súkromné účely Školské autobusy THK– chýba stredová čiara, zlá kvalita ciest, zlepšiť údržbu ciest a chodníkov	Zmena grafikonu, skrátiť interval medzi spojmi Znevýhodniť motoristov, vyhradiť pruh pre BUS , taxi a cyklistov V prípade MHD – zlepšiť intervaly po sebe, nie zhlukovanie, lepšie pravidelný interval napr. každých 15 min.	Zmeniť šikmé parkovanie na pozdĺžne na Kuzmányho ulici a Cikerke Dobudovať cyklotrasy (zmysluplné), chodníky MHD+ cykloprívesy+cyklonosiče Vyriešiť prepojenie Fončordy s centrom	Chýbajú chodníky Dobudovať chodníky Zdieľané chodníky pre peších aj cyklistov
· Za akých podmienok by ste dochádzali do práce udržateľným spôsobom dopravy?	Opraviť chodníky, najmä okolo Hrona Vybudovať cyklochodník na hrádzi		Vyhradiť pruhy pre MHD/cyklo Vybudovanie zázemia pre cyklistov Atraktívnejšie prostredie Zlepšiť hygienu v sprchách	Opraviť chodníky Skvalitnenie sprch
o Je niečo, čo by mohol urobiť / zmeniť Váš zamestnávateľ (mesto), aby Vám pomohol?	Vybudovať šatňu Väčší rozpočet na údržbu komunikácii Každý zamestnávateľ by mal prispieť Vybudovať nové komunikácie (aj cyklo) Príspevok pre dochádzanie ekologicky Zmanažovať spoločné jazdy autom z rovnakých smeroch	Zľavy/príspevok na MHD alebo plaváreň Možnosť použitia mesačníka v prímestskej doprave Doplatiť mesačník napr. polovicu dá zamestnávateľ-Ekonomicky benefit pre tých, čo chodia MHD (napr. vstupy na plaváreň, nejaký komplexný balíček..),	Skvalitniť sprchy, vybudovať šatňu, ideálne s práčkou Zriadenie elektronických cykloprístreškov- elektronický zamykací systém Zázemie pre cyklistov (osveta) Cyklista 120 euro na dochádzanie na bicykli Aplikácia pre dochádzanie na bicykli Skrinky pre prilby, odev, prezuvky Zvýšiť počet cyklostanov, možnosť uzamykania	Darček pre zamestnancov v podobe dáždnika, pláštenky alebo reflexných pásov Príspevok pre peších napr. na topánky Zrovnoprávnenie všetkých

	o Čo osobne preto môžete urobiť Vy?	Carpooling Homeoffice – 1-2 dni v týždni(skúsiť)			
	· Ak by ste mali možnosť zmeniť čokoľvek v súvislosti s Vaším cestovaním do práce, čo by to bolo (mali by ste čarovný prútik)?	Odchody vlaku v intervale MHD Integrovaná doprava Bikesharing Školské autobusy Zaviesť parkovaciu politiku – platenie	Optimalizácia intervalov Nadväznosť spojov Zavedenie mestskej kartyVOD vlak v krátkych intervaloch (ako MHD) Celková integrovaná doprava Zriadiť nosiče na MHD	Verejné bicykle Rozšíriť cesty pre bicykle, vytvoriť cykloinfraštruktúru Bikesharing –z hornatých mestských častí do centra, potom vyvážať Zriaďovanie uzamykateľných bicyklov – automatizovaný, bezpečný	Výstavba chodníka- skratka cez Medokýš Možnosť zapožičania elektorbicyklov

PRÍLOHA 2

Formulár on-line dotazníka

DOPRAVNÉ NÁVYKY ZAMESTNANCOV MŮ BB

Online dotazník Vám predkladáme v rámci projektu MOVECIT, do ktorého sa zapojil aj banskobystricky Mestský úrad (viac info: http://www.banskobystrica.sk/?id_kat_for_menu=26911).

Vyplnením formulára získame informácie o súčasných dopravných návykoch zamestnancov, na základe ktorých bude možné pripraviť čo najlepší plán udržateľnej mobility úradu. Cieľom plánu udržateľnej mobility je vytvoriť lepšie podmienky pre tých zamestnancov, ktorí chcú vo väčšej miere dochádzať do práce inak ako individuálnou automobilovou dopravou.

Na otázky, prosím, odpovedzte pravdivo. Len správne informácie nám pomôžu pripraviť plán mobility tak, aby Vám vyhovoval čo najlepšie, a to aj v prípade, že preferujete dochádzanie do práce autom či iným spôsobom.

Odpovedaním na otázky Vám nevznikajú žiadne povinnosti, ani záväzky.

Ak máte akékoľvek otázky, môžete si ich kedykoľvek vyjasniť u spracovateľov prieskumu - Nadáciou Ekopolis. Vaše odpovede po odoslaní formulára nie je možné zmeniť online. Môžete ich zmeniť len prostredníctvom spracovateľov prieskumu.

Dotazník je online. Ak však uprednostňujete jeho vyplnenie formulárom alebo osobným rozhovorom, kontaktujte spracovateľov prieskumu.

Nadácia Ekopolis uvíta akékoľvek Vaše nápady a námety.

Ďakujeme a tešíme sa na spoluprácu.

Zásťupca spracovateľov prieskumu:

Ján Roháč, Nadácia Ekopolis, 0905 240137, rohac@ekopolis.sk, kedykoľvek :-)

Výsveľivky:

NEXT - potvrdíte odpovede a prejdete na ďalšiu stránku dotazníka

BACK - vráťte sa na predchádzajúcu stránku dotazníka

* - odpoveď je povinná (pretože slúži pre ďalšie smerovanie v dotazníku)

OTHER - využite na inú odpoveď, než z akých je možnosť výberu

* Povinné

Úvod

1. 1. Kedy začína a končí vaša pracovná doba?

V prípade flexibilnej pracovnej doby uveďte kedy zvyčajne/najčastejšie prichádzate a odchádzate. V každom riadku označte iba jednu elipsu.

	06:00- 06:59	07:00- 07:59	08:00- 08:59	09:00- 09:59	10:00- 10:59	11:00- 11:59	12:00- 12:59	13:00- 13:59	14:00- 14:59	15:00- 15:59	16:00- 16:59	17:00- 17:59	18:00- 18:59	19:00- 19:59	20:00- 05:59
Začiatok	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Koniec	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2. 2. Dochádzate niekedy do práce autom? *

Či už ako vodič alebo ako spolujazdec. Označte iba jednu elipsu.

- ☐ Áno Preskočte na otázku 3.
☐ Nie Preskočte na otázku 7.

Preskočte na otázku 3.

Parkovanie

3. 3. Kde zvyčajne parkujete?

Označte iba jednu elipsu.

- ☐ na parkovisku vyhradenom pre zamestnancov
☐ na verejnom parkovisku alebo voľne na ulici
☐ na súkromnom parkovisku
☐ Iné: _____

4. 4. Ako často platíte za parkovanie?

Označte iba jednu elipsu.

- ☐ Vždy
☐ Veľmi často
☐ Niekedy
☐ Zriedka
☐ Nikdy

5. 5. Koľko vám zvyčajne trvá, kým nájdete miesto na parkovanie?

Označte iba jednu elipsu.

- ☐ menej ako 1 minútu
☐ 1-5 minút
☐ 6-10 minút
☐ viac ako 10 minút

6. 6. Ako ďaleko je z vášho zvyčajného parkovacieho miesta na pracovisko?

Označte iba jednu elipsu.

- ☐ menej ako 1 minúta chôdze
☐ 1 -3 minúty chôdze
☐ 4-7 minút chôdze
☐ 8-15 minút chôdze
☐ viac ako 15 minút chôdze

Preskočte na otázku 7.

Ako dochádzate do práce?

7. 7. Aké druhy dopravy ste použili na dochádzanie do práce v jednotlivých dňoch minulého týždňa?

Označte IBA JEDEN druh dopravy. Ak ste v danom dni využili viac ako jeden druh dopravy, označte len, ktorý ste v ten deň využívali NAJDLHŠIE. Označte, prosím, za všetkých 7 posledných dní, teda aj vrátane víkendu. Voľbu "nepracoval/a som" použite iba pre sobotu a nedeľu. Ak ste nepracovali v niektorý deň od pondelka do piatku, teda ak ste neboli v práci, pretože ste mali dovolenku, PN, bol prave Vaľkonočný pondelok alebo piatok a pod., tak prosím vyplňte posledný dňový deň, keď ste boli v práci.

V každom riadku označte iba jednu elipsu.

	auto - sám	auto - viac pasažierov	verejná doprava	bicykel, kolobežka	chôdza, in-line korčule	motocykel	práca doma/služobná cesta	Nepracoval/a som (Použite iba pre sobotu a nedeľu.)
Pondelok	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Utorok	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Streda	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Štvrtok	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Piatok	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sobota	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Nedeľa	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

8. 8. Ako často využívate uvedené druhy dopravy na dochádzanie do práce

Prosím vyplňte pre každý riadok (druh dopravy).

V každom riadku označte iba jednu elipsu.

	nikdy	niekoľkokrát za rok	niekoľkokrát za mesiac	1-2 razy za týždeň	3 a viac ráz za týždeň
auto - sám	☐	☐	☐	☐	☐
auto - viac pasažierov	☐	☐	☐	☐	☐
verejná doprava	☐	☐	☐	☐	☐
bicykel, kolobežka	☐	☐	☐	☐	☐
chôdza, in-line korčule	☐	☐	☐	☐	☐
motocykel	☐	☐	☐	☐	☐
kombinujem viac druhov dopravy	☐	☐	☐	☐	☐

9. Predstavte si, prosím, vašu zvyčajnú cestu DO práce. Ako dlho trvajú jednotlivé časti vašej cesty?

Uvedte sumárny počet minút všetkých využitých spôsobov dopravy do práce (teda napríklad aj cestu k autu / od auta, na zastávku / od zastávky MHD a pod.). Příklad : chůdza: 3 minúty, jazda autom: 10 minút
Pri dochádzaní autom či MHD započítajte skutočný a nie ideálny čas jazdy (t.j. započítajte aj čakanie na krížovkách a pod.).
V prípade jazdy autom prosím započítajte aj čas na zaparkovanie.

9. Chůdza

10. Bicykel, elektrický bicykel

11. Motocykel, skúter, moped

12. Auto (sám alebo viac osôb)

13. Verejná doprava

14. Iný spôsob dopravy (prosím, špecifikujte)

15. 10. Sú súčasťou vašej práce služobné cesty (v rámci mesta aj mimo mesta)? *
Označte iba jednu elipsu.

Áno Preskočte na otázku 16.
Nie Preskočte na otázku 19.

Služobné cesty

Týka sa pochádzok v rámci mesta aj služobných ciest mimo mesta.

16. 11. Ako často chodíte na služobné cesty
V každom riadku označte iba jednu elipsu.

	denne	niekoľkokrát za týždeň	niekoľkokrát za mesiac	niekoľkokrát za rok
v rámci mesta	☐	☐	☐	☐
mimo mesta	☐	☐	☐	☐

17. 12. Aký druh dopravy zvyčajne využívate na služobné cesty V RÁMCI MESTA?

Označte prosím všetky používané druhy dopravy. Ak zvyčajne kombinujete viac druhov dopravy, označte AJ tú možnosť.
Začiarknite všetky vyhovujúce možnosti.

☐ auto - sám
☐ auto - viac pasažierov
☐ verejná doprava
☐ bicykel
☐ chůdza
☐ motocykel
☐ viac druhov dopravy

18. 13. Aký druh dopravy zvyčajne využívate na služobné cesty MIMO MESTA?

Označte prosím všetky používané druhy dopravy. Ak zvyčajne kombinujete viac druhov dopravy, označte AJ tú možnosť.
Začiarknite všetky vyhovujúce možnosti.

☐ auto - sám
☐ auto - viac pasažierov
☐ verejná doprava
☐ bicykel
☐ chůdza
☐ motocykel
☐ lietadlo
☐ viac druhov dopravy

Preskočte na otázku 19.

Používanie elektrických vozidiel

19. 14. Využili ste niekedy na dopravu do/z práce elektrické vozidlo (elektromobil, elektro-bicykel a pod.)?

Označte iba jednu elipsu.

☐ Áno Preskočte na otázku 20.
☐ Nie Preskočte na otázku 22.

Osobné elektrické vozidlá

20. 15. Aký druh osobného elektrického vozidla ste využili na dochádzanie do/z práce počas posledného roka?

Označte prosím všetky druhy použitých vozidiel
Začiarknite všetky vyhovujúce možnosti.

☐ elektromobil (iba elektromotor, bez spaľovacieho motora)
☐ hybridné auto (aj elektromotor, aj spaľovací motor)
☐ elektrický bicykel (e-bike, pedelec ...)
☐ elektrická kolobežka
☐ elektrický motocykel
☐ segway, hoverboard a pod.
☐ Iné:

21. 16. Ako často využívate elektrické osobné vozidlá na dochádzanie do/z práce?

Označte iba jednu elipsu.

☐ Denne
☐ Niekoľkokrát za týždeň
☐ Niekoľkokrát za mesiac
☐ Niekoľkokrát za rok
☐ Nevýžívam

Dostupnosť verejnej dopravy a cyklistická infraštruktúra

22. 17. Aký druh cestovného lístka vlastíte?

Označte iba jednu elipsu.

☐ žiadny, kupujem si pre každú jazdu
☐ týždenný lístok
☐ mesačný lístok
☐ štvrtročný lístok
☐ ročný lístok
☐ predplatený lístok (jazdy sa odpočítavajú z kreditu)
☐ Iné:

23. 18. Ako ďaleko od vášho pracoviska je zastávka verejnej dopravy, ktorú využívate pri dochádzaní (resp. ktorú by ste využívali, keby ste dochádzali verejnou dopravou)?

Označte iba jednu elipsu.

☐ menej ako 1 minúta chůdze
☐ 1 - 3 minúty chůdze
☐ 4 - 7 minút chůdze
☐ 8 - 15 minút chůdze
☐ viac ako 15 minút chůdze
☐ neviem

24. 19. Máte na dochádzanie do/z práce k dispozícii bicykel?

Označte iba jednu elipsu.

☐ Áno
☐ Nie

25. 20. Ktoré z uvedených zariadení máte na pracovisku k dispozícii?

Označte všetky dostupné zariadenia, ktoré máte k dispozícii.

Začiarknite všetky vyhovujúce možnosti.

- ☐ šatňa, prezlečiareň
- ☐ sprcha
- ☐ vyhradené parkovisko pre bicykle
- ☐ kryté odkladacie miesto pre bicykle
- ☐ žiadne z uvedených

Preskočte na otázku 26.

Motivácia

26. 21. Aké sú vaše kritériá pre výber spôsobu dopravy?

V každom riadku označte iba jednu elipsu.

	Nie je dôležité	Trochu dôležité	Stredne dôležité	Veľmi dôležité	Extrémne dôležité
celkový čas	☐	☐	☐	☐	☐
pohodlie	☐	☐	☐	☐	☐
bezpečnosť	☐	☐	☐	☐	☐
náklady, cena	☐	☐	☐	☐	☐
potešenie z daného spôsobu dopravy	☐	☐	☐	☐	☐
možnosť kombinácie dopravy s inými aktivitami (napr., nakupovanie)	☐	☐	☐	☐	☐
možnosť dopravy mých osôb (napr., deti, doložko školy)	☐	☐	☐	☐	☐
počasie	☐	☐	☐	☐	☐
doprava na životné prostredie	☐	☐	☐	☐	☐
doprava na zdravie	☐	☐	☐	☐	☐

27. 22. Ste ochotný/a zmeniť spôsob dopravy do/z práce (aj iba príležitostne)?

V každom riadku označte iba jednu elipsu.

	Áno, ale iba ak by sa zlepšili podmienky pre tento druh dopravy	Áno, uvažujem o tom dokonca za súčasných podmienok	Božne využívam tento druh dopravy už dnes	Nie, vôbec neplánujem využívať tento druh dopravy
využíla by som častejšie bicykel	☐	☐	☐	☐
využíla by som častejšie verejnú dopravu	☐	☐	☐	☐
využíla by som častejšie spoliuazdu	☐	☐	☐	☐
autom	☐	☐	☐	☐
častejšie by som chodila peši	☐	☐	☐	☐

28. 23. Čo by vás motivovalo k (častejšiemu) využívaniu VEREJNEJ DOPRAVY na dochádzanie do/z práce

Začiarknite všetky vyhovujúce možnosti.

- ☐ lepšia prepojenosť jednotlivých liniek
- ☐ zvýšenie komfortu (napr. keby vždy bolo voľné miesto na sedenie)
- ☐ kratšia doba cestovania
- ☐ finančná podpora od zamestnávateľa
- ☐ lepšia dostupnosť zastávok
- ☐ dochádzam verejnou dopravou často už dnes
- ☐ nie, vôbec neplánujem dochádzať verejnou dopravou
- ☐ Iné: _____

29. 24. Čo by vás motivovalo k (častejšiemu) využívaniu SPOLUJAZDY do/z práce (či už ako vodič alebo ako pasažier)?

Spolu jazda je spoločné cestovanie autom osobami, ktoré majú podobnú alebo totožnú trasu cesty do/z práce (napríklad osoby, ktoré bývajú blízko seba alebo bývajú pozdĺž trasy do/z práce)

Začiarknite všetky vyhovujúce možnosti.

- ☐ na pracovisku vyhradené parkovacie miesto pre autá, využívané pre spolu jazdu
- ☐ rezerválny systém pre vyhľadanie spolu jazdcov
- ☐ finančná podpora spolu jazdy
- ☐ využívam spolu jazdu dosť často už teraz
- ☐ nie, vôbec neplánujem využívať spolu jazdu
- ☐ Iné: _____

30. 25. Čo by vás motivovalo k (častejšiemu) chodeniu do/z práce PEŠI?

Spolu jazda je spoločné cestovanie autom osobami, ktoré majú podobnú alebo totožnú trasu cesty do/z práce (napríklad osoby, ktoré bývajú blízko seba alebo bývajú pozdĺž trasy do/z práce)

Začiarknite všetky vyhovujúce možnosti.

- ☐ dostupnosť/vylepšenie sociálnych zariadení (sprchy, šatne, skrinky ...)
- ☐ zlepšenie infraštruktúry pre peších na mojej trase do/z práce (kvalitnejšie chodníky, bezpečné prechody, pekné trasy mimo motorovej dopravy a pod.)
- ☐ dobudovanie a skvalitnenie mestského mobiliára na trase (lavičky, fontány na pitie atď.)
- ☐ možnosť doručenia nákupov domov (obmedzenie potreby použitia auta pri nákupe pri ceste z práce)
- ☐ predĺženie otváracích hodín materských a základných škôl (ktoré navštevujú deti zamestnancov)
- ☐ chodím peši do/z práce často už teraz
- ☐ nie, vôbec neplánujem chodiť do/z práce peši
- ☐ Iné: _____

31. 26. Čo by vás motivovalo (častejšie) dochádzať do/z práce NA BICYKLI?

Začiarknite všetky vyhovujúce možnosti.

- ☐ dostupnosť/vylepšenie sociálnych zariadení (sprchy, šatne, skrinky ...)
- ☐ primerané parkovanie bicyklov
- ☐ zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na mojej trase do/z práce (cyklotrasy, cyklokrižovatky a pod.)
- ☐ zamestnanecká požičovňa bicyklov
- ☐ požičiavanie elektrických bicyklov zamestnancom zdarma
- ☐ dochádzam na bicykli dosť často už dnes
- ☐ nie, vôbec neplánujem využívať bicykel na dochádzanie
- ☐ Iné: _____

Preskočte na otázku 32.

Záverečné otázky

32. 27. Odkiaľ dochádzate do práce

Prosím uveďte štvrť a mesto/obec (uvítame aj uvedenie ulice)

28. Aká je vzdialenosť JEDNEJ CESTY do práce? (kilometre)

Uveďte iba vzdialenosť cesty IBA V JEDNOM SMERE, teda neužívajte vzdialenosť cesty TAM A SPÁT.

Ak pracujete doma, aj tak uveďte vzdialenosť bydliska od mestského úradu.

Vzdialenosť zaokrúhlite na celé kilometry. Vzdialenosť môžete odmerať pri ceste autom, na bicykli.

Pripadne ju určiť z mapových serverov www.mapy.google.sk (pravý klik - Meranie vzdialenosti) alebo

www.mapy.cz (Nástroje - Měření vzdálenosti) a pod.

33. Počet kilometrov

34, 29. Máte akékoľvek iné poznámky ohľadom vášho dochádzania do/z práce? Prosím, uveďte hocíčo vám v tejto veci napadne:

35, 30. Ste muž alebo žena?

Označte iba jednu elipsu.

- ☐ Muž
☐ Žena

36, 31. Koľko máte rokov?

37, 32. Koľko členov má vaša domácnosť (vrátane detí, starých rodičov a pod.)

Označte iba jednu elipsu.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	and more

38, 33. Uveďte svoju pracovnú emailovú adresu

(@banskobystrica.sk)

39, 34. V ďalšej fáze prieskumu budeme robiť skupinové rozhovory. Máte záujem o účasť?

Skupinové rozhovory sa uskutočnia v pracovnom čase a budete na ne oficiálne uvoľnení.

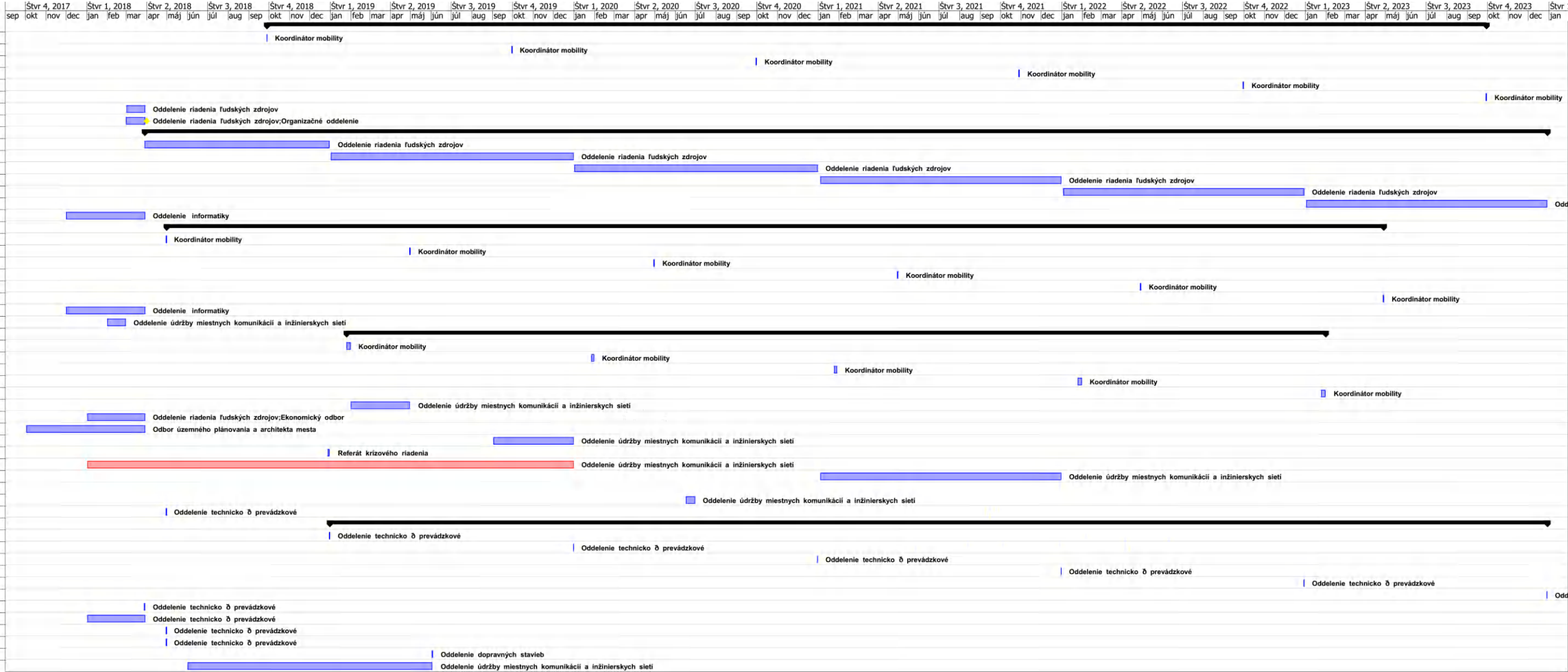
Označte iba jednu elipsu.

- ☐ Áno
☐ Nie

PRÍLOHA 3

Časový harmonogram realizácie navrhovaných opatrení

	Meno	Trvanie	Začiatok	Koniec	Mená zdrojov
1	Realizácia kampaní na podporu udržateľnej mobility	1 302 dni	28.9.2018 8:00	29.9.2023 17:00	Koordinátor mobility
2	v roku 2018	1 deň	28.9.2018 8:00	28.9.2018 17:00	Koordinátor mobility
3	v roku 2019	1 deň	30.9.2019 8:00	30.9.2019 17:00	Koordinátor mobility
4	v roku 2020	1 deň	30.9.2020 8:00	30.9.2020 17:00	Koordinátor mobility
5	v roku 2021	1 deň	29.10.2021 8:00	29.10.2021 17:00	Koordinátor mobility
6	v roku 2022	1 deň	30.9.2022 8:00	30.9.2022 17:00	Koordinátor mobility
7	v roku 2023	1 deň	29.9.2023 8:00	29.9.2023 17:00	Koordinátor mobility
8	Vytvorenie pozície koordinátora mobility	20 dní	2.3.2018 8:00	29.3.2018 17:00	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov
9	Vytvorenie dokumentu (internej smernice) pre možnosť použitia bicykla na služobné cesty	21 dní	1.3.2018 8:00	29.3.2018 17:00	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov;Organizačné oddelenie
10	Odmeňovanie ekologicky dochádzajúcich zamestnancov	1 492 dni	29.3.2018 8:00	29.12.2023 17:00	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov
11	v roku 2018	188 dní	29.3.2018 8:00	31.12.2018 17:00	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov
12	v roku 2019	260 dní	2.1.2019 8:00	31.12.2019 17:00	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov
13	v roku 2020	261 dní	2.1.2020 8:00	31.12.2020 17:00	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov
14	v roku 2021	260 dní	4.1.2021 8:00	31.12.2021 17:00	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov
15	v roku 2022	260 dní	3.1.2022 8:00	30.12.2022 17:00	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov
16	v roku 2023	260 dní	2.1.2023 8:00	29.12.2023 17:00	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov
17	Vytvorenie koordinačnej a komunikačnej platformy pre zamestnancov, ktorí dochádzajú ...	82 dní	1.12.2017 8:00	29.3.2018 17:00	Oddelenie informatiky
18	Servísne prehliadky bicyklov v areáli MsÚ BB a školy jazdy na bicykli	1 297 dní	30.4.2018 8:00	28.4.2023 17:00	Koordinátor mobility
19	v roku 2018	1 deň	30.4.2018 8:00	30.4.2018 17:00	Koordinátor mobility
20	v roku 2019	1 deň	30.4.2019 8:00	30.4.2019 17:00	Koordinátor mobility
21	v roku 2020	1 deň	30.4.2020 8:00	30.4.2020 17:00	Koordinátor mobility
22	v roku 2021	1 deň	30.4.2021 8:00	30.4.2021 17:00	Koordinátor mobility
23	v roku 2022	1 deň	29.4.2022 8:00	29.4.2022 17:00	Koordinátor mobility
24	v roku 2023	1 deň	28.4.2023 8:00	28.4.2023 17:00	Koordinátor mobility
25	Vytvorenie aplikácie pre záznam ciest udržateľnými dopravnými módmí	82 dní	1.12.2017 8:00	29.3.2018 17:00	Oddelenie informatiky
26	Zvýšenie priority obnovy povrchov chodníkov v systéme hospodárenia s vozovkami	20 dní	1.2.2018 8:00	28.2.2018 17:00	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí
27	Pravidelný monitoring, vyhodnocovanie a aktualizácia IPUM BB	1 048 dní	25.1.2019 8:00	31.1.2023 17:00	Koordinátor mobility
28	za rok 2018	5 dní	25.1.2019 8:00	31.1.2019 17:00	Koordinátor mobility
29	za rok 2019	5 dní	27.1.2020 8:00	31.1.2020 17:00	Koordinátor mobility
30	za rok 2020	5 dní	25.1.2021 8:00	29.1.2021 17:00	Koordinátor mobility
31	za rok 2021	5 dní	25.1.2022 8:00	31.1.2022 17:00	Koordinátor mobility
32	za rok 2022	5 dní	25.1.2023 8:00	31.1.2023 17:00	Koordinátor mobility
33	Umožnenie prevozu bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy, najmä na linkách smeruj...	63 dní	1.2.2019 8:00	30.4.2019 17:00	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí
34	Zavedenie zliav na cestovnom pre zamestnancov MsÚ BB pri využívaní VOD	63 dní	2.1.2018 8:00	29.3.2018 17:00	Oddelenie riadenia ľudských zdrojov;Ekonomický odbor
35	Úprava Územného plánu mesta BB v súlade s Generelom nemotorovej dopravy	124 dní	2.10.2017 8:00	29.3.2018 17:00	Odbor územného plánovania a architekta mesta
36	Prijatie parkovacej politiky MsÚ BB	87 dní	2.9.2019 8:00	31.12.2019 17:00	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí
37	Rozšírenie školení BOZP o pravidiel cestnej premávky pre zamestnancov, ktorí nemajú v...	1,25 dní	28.12.2018 15:00	31.12.2018 17:00	Referát krízového riadenia
38	Optimalizácia spojov MHD v smeroch a časoch potrebných pre dochádzanie z okrajový...	511 dní	2.1.2018 8:00	31.12.2019 17:00	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí
39	Podpora zavedenia integrovaného cestovného lístka medzi MHD, prímestskou dopravou ...	260 dní	4.1.2021 8:00	31.12.2021 17:00	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí
41	Odstránenie vyhradených parkovacích miest na ul. Trieda SNP za budovu MsÚ BB	10 dní	17.6.2020 8:00	30.6.2020 17:00	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí
42	Zakúpenie bicyklov a e-bicyklov pre pracovné cesty zamestnancov	1 deň	30.4.2018 8:00	30.4.2018 17:00	Oddelenie technicko – prevádzkové
43	Zvýšenie počtu stojanov pre bicykle v garážach a v areáli MsÚ BB	1 305 dní	31.12.2018 8:00	29.12.2023 17:00	Oddelenie technicko – prevádzkové
44	pre rok 2018	1 deň	31.12.2018 8:00	31.12.2018 17:00	Oddelenie technicko – prevádzkové
45	pre rok 2019	1 deň	31.12.2019 8:00	31.12.2019 17:00	Oddelenie technicko – prevádzkové
46	pre rok 2020	1 deň	31.12.2020 8:00	31.12.2020 17:00	Oddelenie technicko – prevádzkové
47	pre rok 2021	1 deň	31.12.2021 8:00	31.12.2021 17:00	Oddelenie technicko – prevádzkové
48	pre rok 2022	1 deň	30.12.2022 8:00	30.12.2022 17:00	Oddelenie technicko – prevádzkové
49	pre rok 2023	1 deň	29.12.2023 8:00	29.12.2023 17:00	Oddelenie technicko – prevádzkové
50	Vyhradenie parkovacích miest pre zamestnancov využívajúcich carpooling vo dvore MsÚ	2 dni	28.3.2018 8:00	29.3.2018 17:00	Oddelenie technicko – prevádzkové
51	Rekonštrukcia kúpeľní a zriadenie šatní v priestoroch MsÚ BB	63 dní	2.1.2018 8:00	29.3.2018 17:00	Oddelenie technicko – prevádzkové
52	Inštalácia servisného stojanu pre bicykle v areáli MsÚ	1 deň	30.4.2018 8:00	30.4.2018 17:00	Oddelenie technicko – prevádzkové
53	Zabezpečenie dobíjania súkromných e-bicyklov zamestnancov	1 deň	30.4.2018 8:00	30.4.2018 17:00	Oddelenie technicko – prevádzkové
54	Zmena zvislého dopravného značenia na dochádzkových trasách zamestnancov	1 deň	3.6.2019 8:00	3.6.2019 17:00	Oddelenie dopravných stavieb
55	Zmena geometrického tvaru alebo vodorovného dopravného značenia vo vybraných križ...	256 dní	1.6.2018 8:00	3.6.2019 17:00	Oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí



PRÍLOHA 4

**Vyhodnotenie pripomienok zamestnancov MsÚ a poslancov mestského zastupiteľstva
k navrhovanému materiálu**

Pripomienka*	Vyhodnotenie	Vysvetlenie
Prehodnotiť a následne realizovať na vybraných (vhodných) úsekoch komunikácií pre peších ich zdieľanie s cyklistami, za zachovania pravidla slabší účastník má prednosť, silnejší musí prispôbiť rýchlosť, predvídať a pod. (zrejme to rieši vyhláška k cestnému zákonu). Pred vyčlenením takýchto úsekov navrhujem urobiť počas jarných-letných dní bez dažďa 1-3 dňový prieskum frekvencie využívania daného úseku motorovými vozidlami, cyklistami a chodcami. Navrhujem prehodnotiť najmä dlhé dopravné koridory spájajúce jednotlivé časti mesta, kde nie sú priestorové podmienky pre vybudovanie cyklopruhu na/pri cestnej komunikácii a na danom úseku je vysoká frekvencia motorovej dopravy. Napr. prepojenie Centrum - Sásová na Rudlovskej ceste od žel. mosta po Ružovú ul., kde by podľa mňa mohol byť chodník využívaný cyklistami obojsmerne (zároveň v danom úseku navrhujem umožniť vjazd cyklistom v smere od Sásovej do centra do jednosmerky popod starý tunel, kde je umožnený prejazd len dopravnej obsluhy, taktiež i v iných častiach mesta kde je umožnený vjazd len dopravnej obsluhy navrhujem umožniť vjazd bicyklov) Takýmto úsekom, kde z hľadiska bezpečnosti je pre cyklistu lepšie ísť po chodníku ako po ceste a nechodí tam až tak veľa chodcov je Štadlerove nábrežie, tam by sa to mohlo zohľadniť i pri najbližšej rekonštrukcii povrchov chodníka a zároveň to riešiť i v projekte protipovodňovej ochrany mesta. Ak to už je vyriešené v dokumentoch tak potom som len rád.	Čiastočne akceptovaná so zapracovaním do IPUM BB	Prejazd Rudlovskou pod železnicou- do navrhovaných opatrení sme doplnili výmenu značky číslo B1 za B3- Zákaz vjazdu všetkých motorových vozidiel. Tiež navrhujeme doplniť značku č. B2 na Skuteckeho ulici pred Hornou ulicou a na Nam. Š Moysesova dodatkovou tabuľkou E16b - tu má z hľadiska počtu zamestnancov zrejme ešte väčší význam. Doplnené opatrenie sa nachádza na strane 115. Rudlovská medzi Slovaftom a Jaroša- šírka chodníka bohužiaľ neumožňuje obojsmerný pohyb chodcov a cyklistov. V úseku je pripravovaná Mestská cyklistická trasa Námestie slobody - Sásová, ktorej schválenie je okrem iného podmienené realizáciou navrhovaného opatrenia M12. Spracovaná dokumentácia cyklotrasy uvažuje v smere do Sásovej v tomto úseku s vedením cyklistov v pruhu pre cyklistov oddelenom od jazdného pruhu obrubníkom, v tzv. Dánskom pruhu, a v smere do centra s vedením cyklistov v jazdnom pruhu spoločne s motorovými vozidlami. Štadlerovo nábrežie- v uvažovanom koridore sa nachádzajú autobusové zastávky, pričom cyklisti by museli prechádzať po nástupnej hrane, v oblasti zastávok má komunikácia nedostatočnú šírku. Generel nemotorovej dopravy uvažuje s vedením cyklistov po Štadlerovom nábreží iba po križovatku s Národnou ulicou, kde bude cyklotrasa prechádzať na opačný breh Hrona. Prieskumy intenzít cyklistov boli realizované pred spracovaním GND a samotný generel uvádza intenzity cyklistov počas krátkodobého prieskumu aj prepočítané 24h intenzity cyklistov. V rámci spracovania IPUM dol realizovaný doplnujúci prieskum na Tajovského ulici, kde bolo počas 2h prieskumu v rannej špičke zaznamenaných

		pre oba smery v hlavnom aj pridruženom dopravnom priestore 7 cyklistov, 345 chodcov a 3068 motorových vozidiel. Výsledky prieskumu sú súčasťou analytickej časti IPUMBB. V tejto časti sú tiež uvedené intenzity cyklistov a ostatných dopravných módov zaznamenané v celoštátnom sčítaní dopravy v roku 2015.
Ked nie je vyhradený pruh pre cyklistov na cestach/vozovkách, nezabudnúť pri udrzbe na kvalitu čistenia krajnic na ceste. Ako cyklista v dnešných časoch nemôžete ísť úplne na kraj, lebo by ste ďaleko nedosli ☹, je tam množstvo drobného skla, klinčov, kamienky..atd. Potom sa vodiči zlostia a vytrubujú, aby sa cyklista stiahol viac na kraj vozovky a netlačil sa k stredu do jazdného pruhu vozovky. Je to asi ťažké zabezpečiť, keďže údržbu robí niekto iný, ale myslieť pri spolupráci s týmito spoločnosťami aj na takúto vec.	Akceptovaná so zapracovaním do IPUM BB	V rámci opatrenia M8 Zvýšenie priority obnovy povrchov chodníkov v systéme hospodárenia s vozovkami navrhujeme tiež <i>“Do vybudovania ucelenej siete cyklotrás je tiež potrebné zvýšiť prioritu opráv krajnic a kanalizačných vpustov komunikácií v koridoroch plánovaných hlavných mestských cyklistických radiál.”</i>
... tí, čo jazdia veľa a robia si aj sami údržbu biku a nemajú zrovna ten najlacnejší bike určite mi dajú za pravdu..... Uprednostňovať odkladacie priestory pre bike skor garazovo alebo zastresené priestory tak, aby slnko nesvietilo priamo na bike. V lete pri teplotách (nehovoriac keď sú 30C) nie je úplne najlepšie, keď Vám slnko 8h.,ci len 3h. vypeka na bike. Väčšina cyklistov aj na výletoch keď sú dlhšie prestávky, bicykle si schovávajú do tieni a nenechávajú ho na slnku. Slnko vám vie narobiť aj šarapatu na bicykli.	Akceptovaná so zapracovaním do IPUM BB	S ohľadom na pripomienky zamestnancov v opatrení T3 Zvýšenie počtu stojanov pre bicykle v garážach a v areáli MsÚ BB uvažujeme prioritne s osadením nových stojanov v priestore existujúcich uzamykateľných garáží. Formulácia <i>“zvýšenie kapacity parkovania bicyklov v garážach a neskôr v areáli MsÚ BB”</i> predpokladá v prvom rade využitie kapacít garáží a až následné osádzanie nových stojanov napríklad v okolí existujúceho prístrešku.
Opraviť chodník pod Jopou, cyklisti zo smeru od Radvane tam prechádzajú na chodník, aby sa vyhli veľkému kruháču, bohužiaľ ten chodník je v katastrofálnom stave.	Zamietnutá	V súčasnosti sa v uvedenom koridore nenachádza cestička pre cyklistov a teda tu majú cyklisti v zmysle zákona č. 8/2009 Z. z. Zákon o cestnej premávke jazdiť pri pravom

		okraji vozovky. Nie je teda možné v rámci IPUM BB odporúčať jazdu cyklistom po chodníku. Na potrebu zvýšenia priority opráv chodníkov všeobecne upozorňuje opatrenie <i>Zvýšenie priority obnovy povrchov chodníkov v systéme hospodárenia s vozovkami</i>. Problematikou mestských cyklotrás sa zaoberá Generel nemotorovej dopravy, ktorý v tomto koridore navrhuje vedenie cestičky pre cyklistov mimo hlavný dopravný priestor.
Zlepšiť možnosti parkovania bicyklov pred inštitúciami, úradmi, reštauráciami, obchodmi a pod., aby sme nemuseli nezmyselne pripútať bicykle k zábradliam a dopravným značkám.	Čiastočne akceptovaná	Súčasťou IPUM BB je opatrenie T3 Zvýšenie počtu stojanov pre bicykle v garážach a v areáli MsÚ BB. Parkovanie bicyklov mimo pozemkov vo vlastníctve mesta by však mali riešiť súkromní investori v zmysle zákona č. 311/2001 Z. z. zákonník práce v znení neskorších predpisov a technických podmienok TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.

*V čase určenom pre zasielanie pripomienok, nám neboli doručené žiadne pripomienky poslancov mestského zastupiteľstva a teda sú všetky uvedené pripomienky pripomienkami zamestnancov.

PRÍLOHA 5

Sumarizácia kľúčových zistení z analytickej časti IPUMBB v anglickom jazyku

1. EXECUTIVE SUMMARY

In April 2017, an online survey about the mobility behaviour was conducted at the Municipal Office of Banská Bystrica. The survey was promoted for the whole municipal office staff. The method of dissemination was circular email to all employees. Data was collected via online questionnaire form by using Google Forms. The time frame of the data collection was 3 weeks. The number of the municipal office staff is 261, from which the 137 respondents (52%) can be considered suitably representative for the evaluation of the survey.

Population size (How many people are in the group which the sample represents?)	261
Number of respondents (The actual number of respondents that answered the survey.)	137
Confidence level (This tells you how sure you can be of the error of margin.)	95%
Margin of error	5.78 %

The main outcomes and findings of the questionnaires are in accordance with the main features of the city, municipal office and the office staff itself, i.e.

- Modal split of the city hall employees is dominated by public transport and private car usage, however with significant share of carpooling. Share of bicycle usage is very poor, almost none, because of lacking cycle infrastructure in the whole city.
- The most relevant reasons / motivators for current transport mode choice are safety, travel time and healthy reasons. There is no striking difference among the criteria for choosing a given transport mode.
- Private car usage (either in form of single car occupancy or carpooling) is deeply influenced by the fact that for the city hall employees the reserved or free parking inside or near by the city hall is provided.

2. WORKPLACE DESCRIPTION

2.1 THE NAME AND LOCATION OF THE INSTITUTION

The name of the institution involved in the survey is the City Hall of Banská Bystrica.

The municipal office is located in the wider city centre, on the street of the Czechoslovak Army 26, in one office building. From the city centre, represented by the Námestie SNP Square, the city office is within walking distance in about 13 minutes, the train station is within walking distance of 17 minutes and the main bus station is remote 10 minutes walk.

The nearest public transport stop is located 200 m away and features a wide range of service lines (6 trolleybus lines, 15 urban bus lines and 2 lines of suburban buses).

The capacity of 2 car parks in the courtyard of the City Hall (inside entrance gate and CCTV) has a capacity around 60 parking spaces (usually reserved for the department head officers, municipal politicians, VIP vehicles, office business cars and city police vehicles).

The city office currently has 261 employees (as of 31 March 2017), which use flexi-working hours, with the basic working time between 9:00-15:00 and flexible working time in the morning between 7:00-9:00 and in the afternoon between 15:00-17:00.

2.2 NUMBER OF THE EMPLOYEES

Number of employees at the City Hall of Banská Bystrica is given by the table below.

Year	Number of employees
2017	261

3. METHODOLOGY

Number of respondents	137
Response rate (respondents/total number of employees)	52%

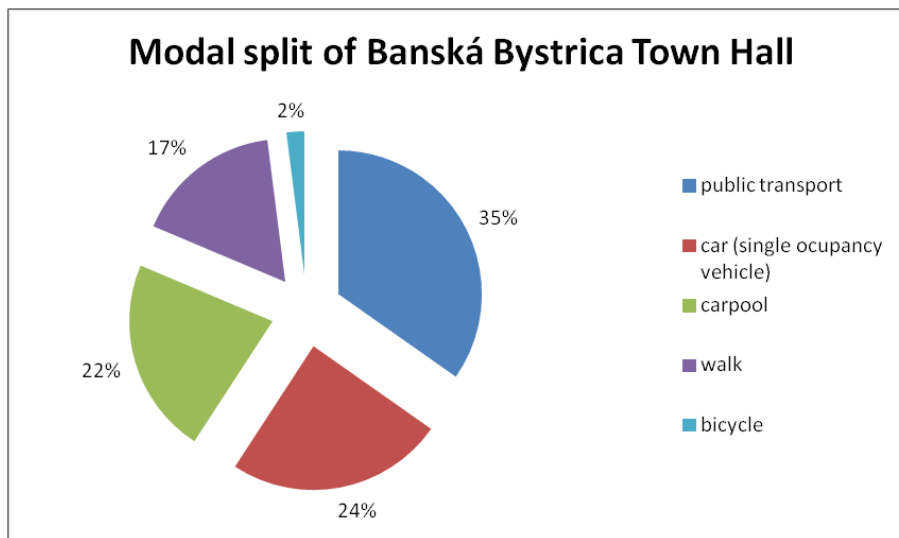
Data was collected via online questionnaire form by using Google Forms.

The method of dissemination was circular email to all employees (at first from the head of municipal office and afterwards from the mayor of Banská Bystrica).

The time frame of the data collection was 3 weeks in all.

4. ANALYTIC REPORT

4.1 BASIC TRAVEL PATTERNS – MODAL SPLIT REPORT

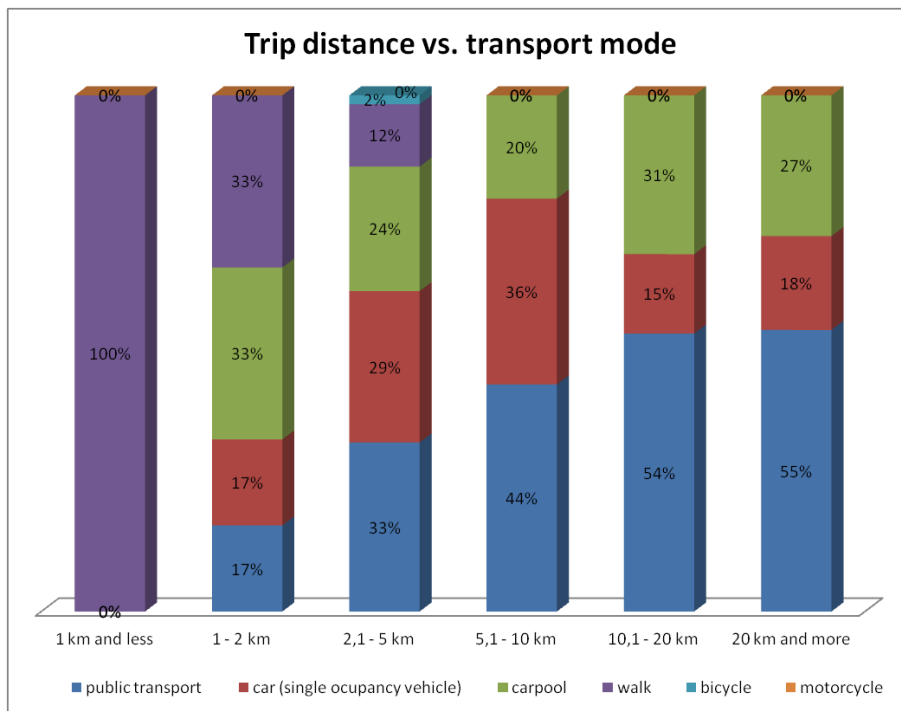


Modal split of the city hall employees is dominated by public transport (35%).

Single car usage is quite popular among city hall employees as well (24%), however, substantial part of commuting by car represent also car-pooling (22%). Though, more car-poolers are probably driving their relatives (wife/husband, children) on their way to/from work than other colleagues (found from personal interviews).

A significant ratio of walking (17%) is also present, due to the downtown location of the city hall, even though the quality of sidewalks is very bad, as stated by employees.

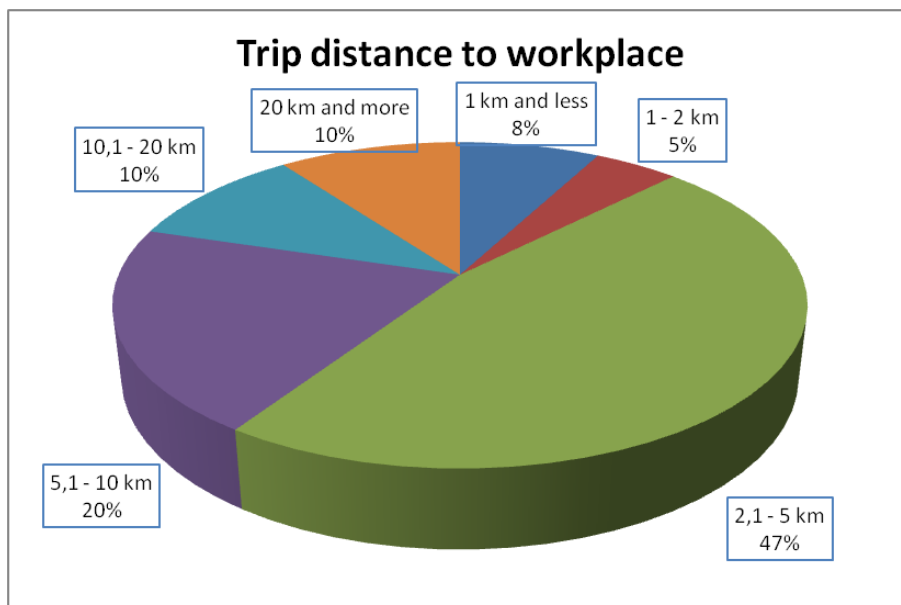
Very poor ratio of bicycle use (2%) only reflects almost not-existing cycling infrastructure (no roads and lanes dedicated for cyclists) in the city and the feeling of danger when riding in the traffic (high intensity of cars, intolerant car drivers).



The relationship between car travel mode and trip distance is relatively independent, i.e. except the 1 km distance the car usage (either in single use or as carpool) is very popular and rather high on all distance scales.

Public transport, what is favourable, seems to be also quite popular, with growing ratio by increasing distance, what confirms its rather good quality (with some exceptions, e.g. low frequency or bad connectivity of some public transport links mainly in peripheral town quarters).

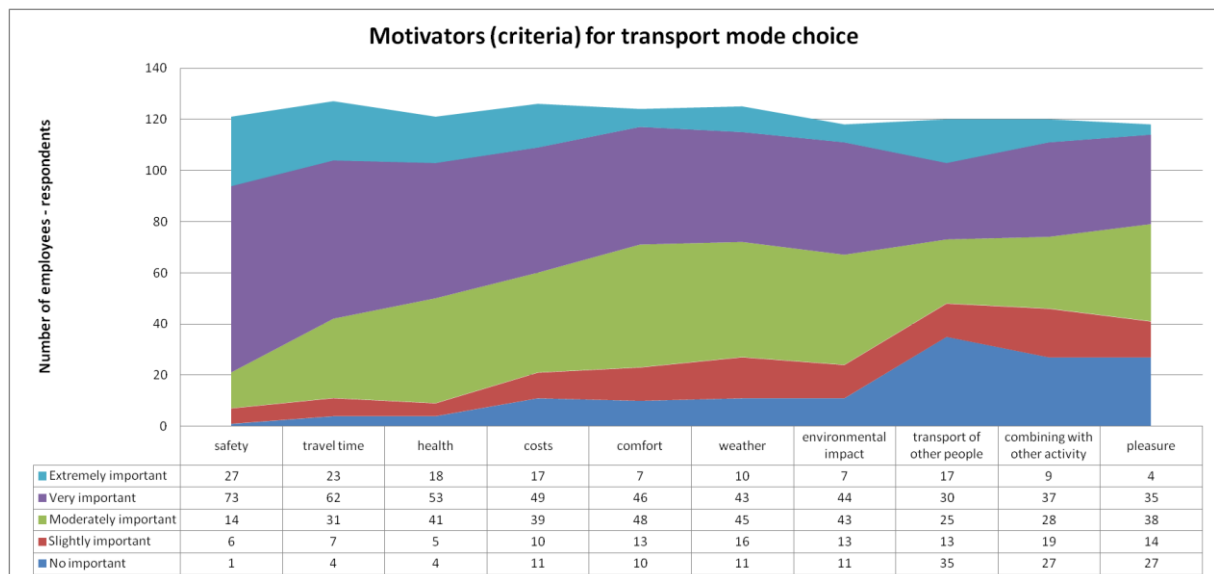
Walking is very significant on short distance.



The trip distances is not homogenous, with the highest proportion (47%) of trips with the distance range 2,1 – 5 km (what is distance highly suitable e.g. for bicycle use), followed by the distance range of 5,1 – 10 km (20%).

Rather high proportion falls to distance over 10 km (20%), what can be already counted as sub-urban or regional transport

4.2 REASONS FOR TRAVEL MODE CHOICE

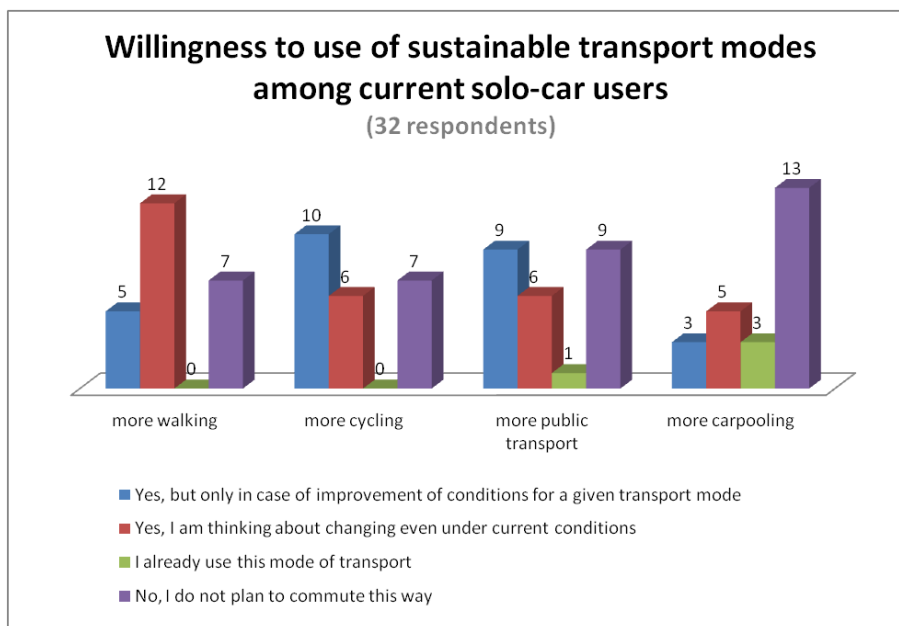


The highest score among the selected criteria / motivators has definitely achieved safety (100 from 137 respondents marked this criteria as very or extremely important for transport mode choice).

On the second place in importance was placed travel time, which was marked by 85 of respondents for a very or extremely important one.

A very important factor that currently "motivates" people to choose a specific transport mode and therefore potentially could "listen" to this string in the future is the health and impacts of transport on health (this criterion marked 53 employees as very important and another 18 to be extremely important).

4.3 WILLINGNESS TO CHANGE FOR SUSTAINABLE MODES



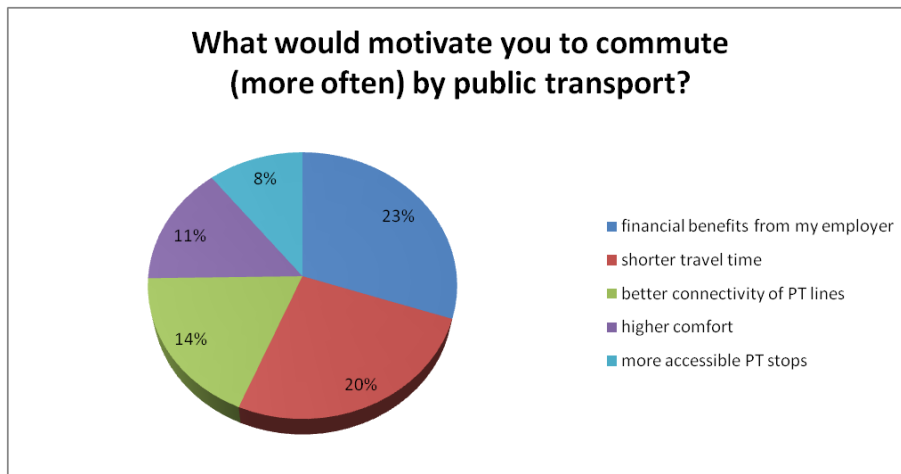
The willingness to try sustainable modes is clearly in accordance with the trip distance to workplace. There is rather homogenous (similar) interest for all sustainable alternatives to single car use, except of the carpooling, which is surprisingly highly rejected.

Surprisingly, the most of current solo-car users is thinking to change car for walking even under the present conditions. This partially confirms the finding that some of the solo car users do not live very far away from the workplace, so the solo-car-using is not necessity (see section 4.1.).

In case of improved conditions, among current car users (single occupancy vehicle), would be rather big interest for bicycle or public transport use. So there is big potential to increase the share of bicycle use in case of building-up the planned cycling infrastructure in Banská Bystrica (however this measure is not to be very easy to adopt or implement).

Strange is rather high rejection of carpooling among current solo-car users. According to findings from the personal interviews this is caused partially by the flexi-working hours (as the employees are commuting to work at various times), partially by the fact they are already carpool their relatives (children, wife/husband) and the car is full, and partially by their unwillingness to adjust themselves to needs of other employees (i.e. to potential carpooler, guest-passengers).

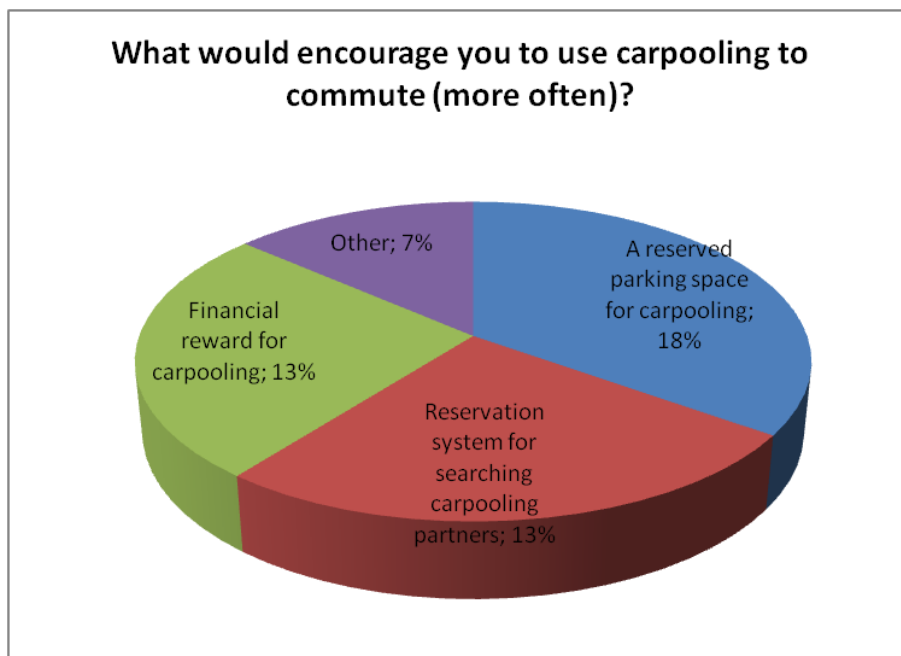
4.4 DEMANDED MEASURES



The most significant motivator for more often public transport use would be some financial benefits from the employer's side, as currently there is no such or similar support to employees.

The important disadvantage of public transport is always the travel time, which is still not competitive with that of the private car in general (except in the central city area).

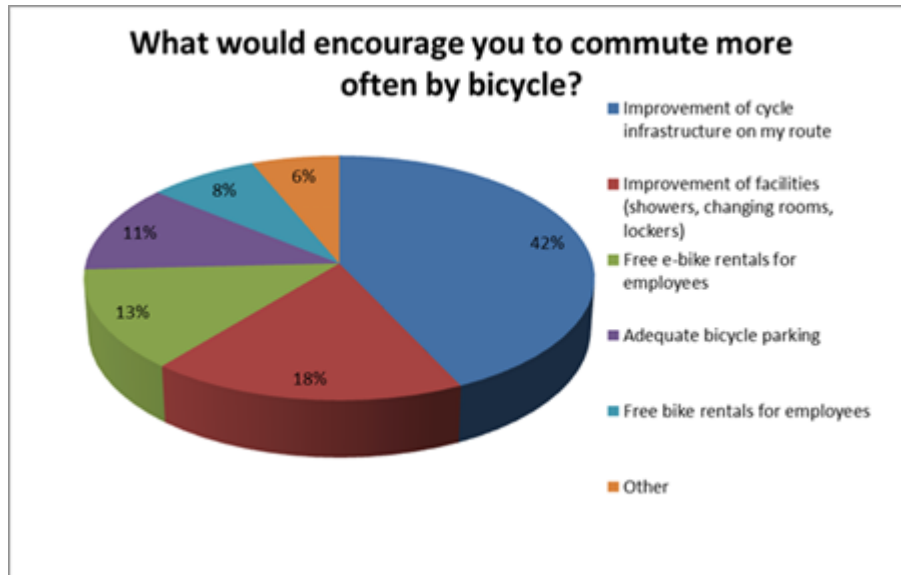
Another very often mentioned issue, is connectivity and frequency of some PT lines, especially those in peripheral town quarters, so the measures implemented in these areas would be definitely efficient incentives for shifting to PT mode.



For carpooling, the most motivating factor would be the possibility of preferential parking in the area of the Municipal Office, i.e. reserved parking places for cars with multiple-passengers.

In the second place the factors, the functional carpooling reservation system or the financial reward for carpooling, were placed together.

In any case, the attitude of employees of Municipal Office in Banská Bystrica towards carpooling is relatively reserved, whether due to the car filling up by family members or due to the unwillingness to adapt to someone else.



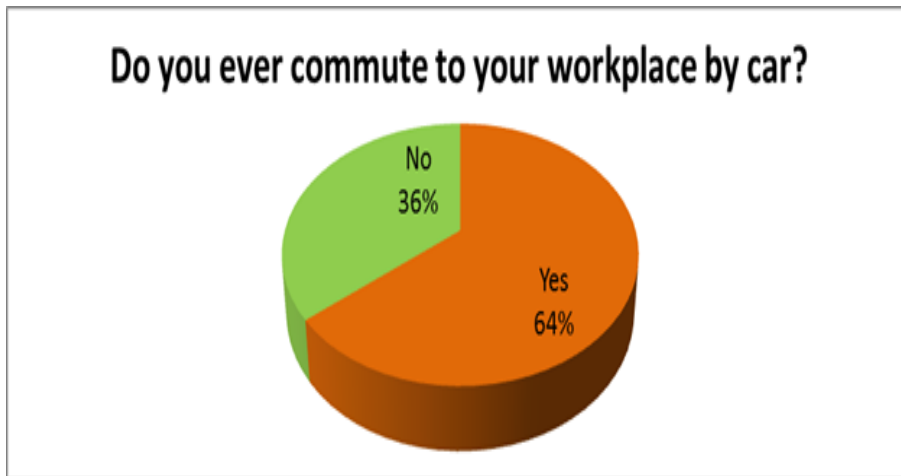
For a more frequent use of the bicycle as a mean of getting to the office, staff would in the first place need proper cycling infrastructure that is clearly lacking in the BB.

The second most often cited motivation factor would be improved social background in the form of nice showers, a large dressing room with cubicles for storing cycling clothing and accessories, or the possibility of using a company washing machine with dryer.

Around 13% of employees-respondents would like the idea of buying the corporate e-bicycles which would be lend to employees not only for business purposes, but also for home-work trips.

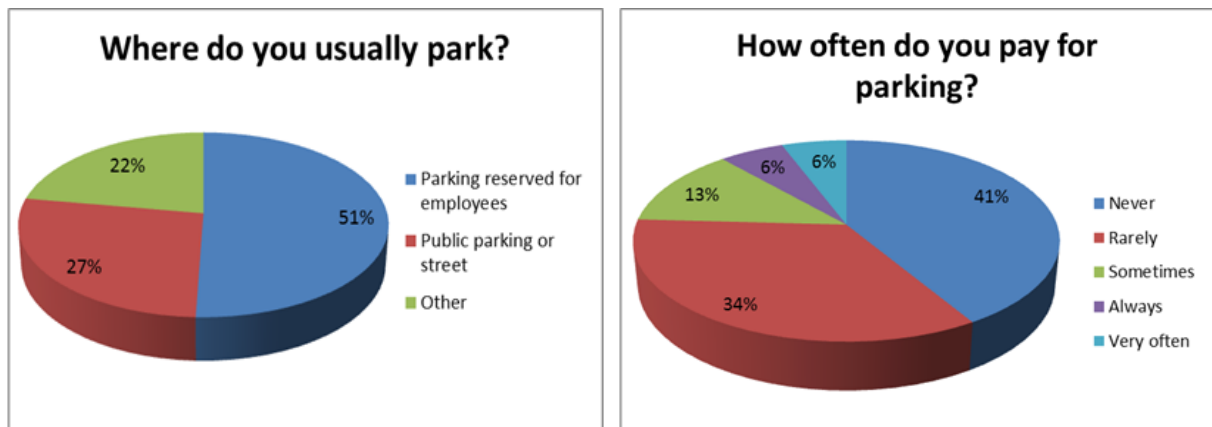
4.5 CURRENT CONDITIONS FOR SUSTAINABLE TRAVEL

4.5.1 PARKING



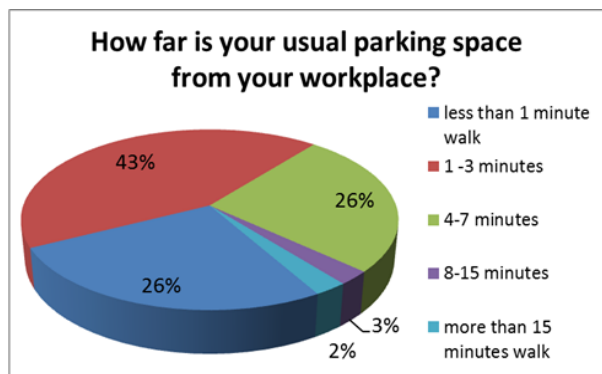
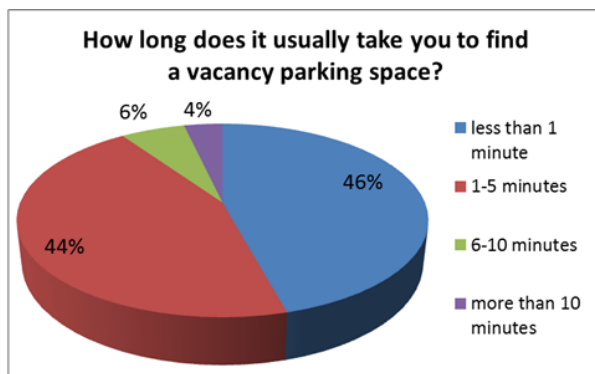
Of the employees-respondents, 64% sometimes goes to work by car and only 36% never use the car to work.

The city hall makes commuting by car extremely attractive as reserved and free parking spots are for the employees.



Most of employees-motorists usually park in the inside parking lot reserved for employees or in public parking spaces (six public parking lots or streets nearby the office), which are available at the time of 7.00-16.00 for BB municipal staff for free.

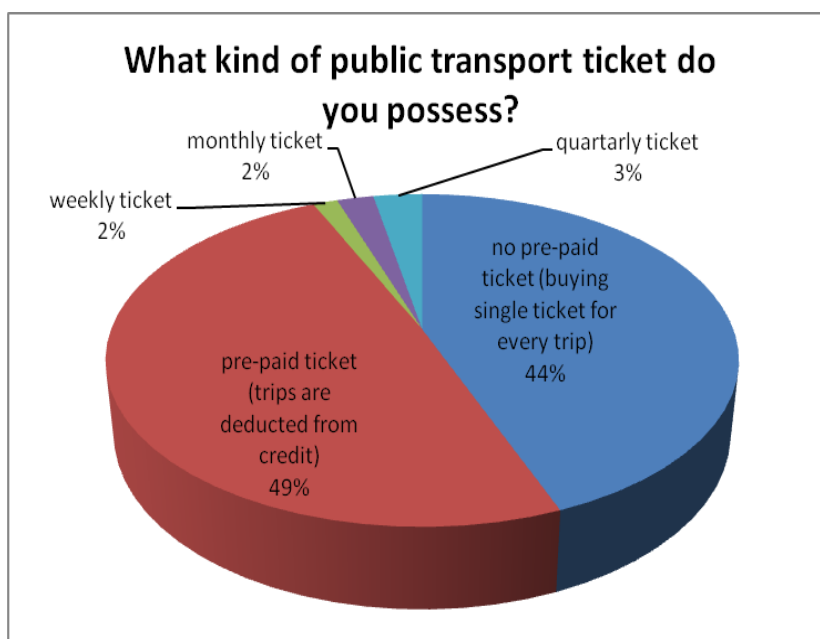
This is also confirmed by fact that up to 75% of respondents do not have to pay for parking (or pay only rarely). All these facts considerably increase attractiveness of car for commuting to work.



Finding a vacant parking place is usually not a problem, as inside reserved parking is provided and also free parking spaces are available near by the city hall.

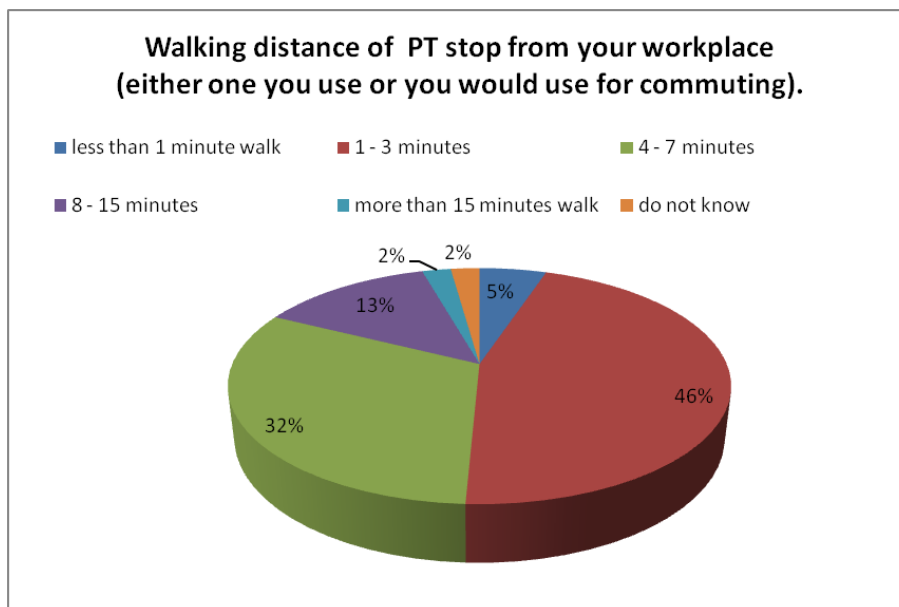
Walking distance from parking is quite short to the offices (generally 1 to 3 minutes), as parking lot is provided for the staff either inside or near by the city hall.

4.5.2 TRANSIT AND CYCLING



The above chart show clearly connection concerning the modal share results in Section 4.1., i.e. forasmuch as 35% of the staff commute regularly by PT, most of them possess pre-paid tickets (either pre-paid credit travel card, or weekly/monthly/quarterly travel card). Additionally, some of irregular commuters by PT own the pre-paid tickets as well.

It is clear that possession of pre-paid PT ticket in Banská Bystrica is both more favourable and comfortable than buying ticket for every single trip.

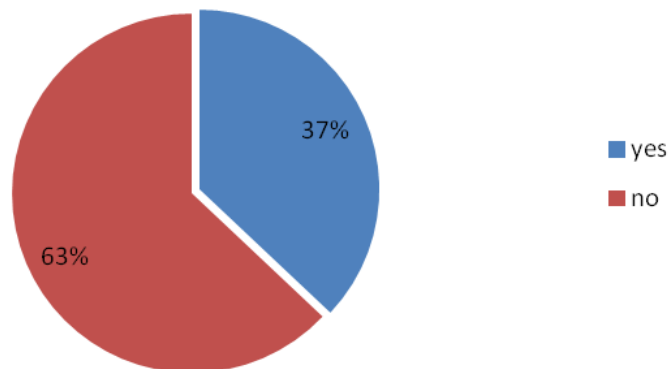


The availability of public transport stops (whether urban or suburban transport) is relatively good near by the Banská Bystrica Municipal Office.

More than half of its employees have PT stop within walking distance up to 3 minutes and within the walking distance up to 7 minutes has a PT stop 83% of all employees-respondents.

For employees coming from the hinterland is the Municipal Office in walking distance of 17 minutes from the railway station and 10 minutes from the main bus station. Except of this two lines of suburban bus transport have their stops directly in the vicinity of the Municipal Office buildings.

Do you have a bicycle at your disposal?



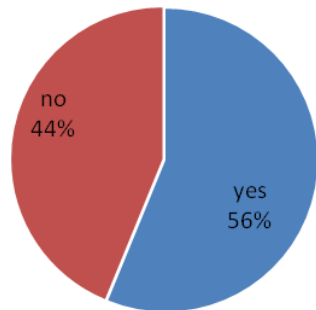
Within the municipal office building there is outside bicycle shelter with the capacity of 12 bikes, which is secured by the camera system.

Three showers with small changing space (according to the employees, not-very-pleasant-looking) are at disposal. No separate changing room with the safe locking-boxes is available.

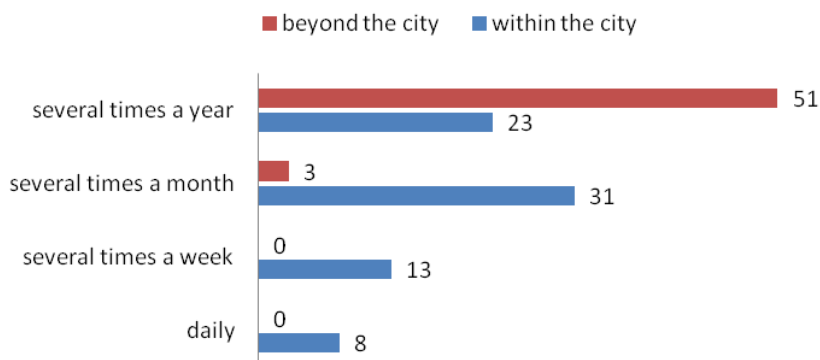


4.6 BUSINESS TRIPS

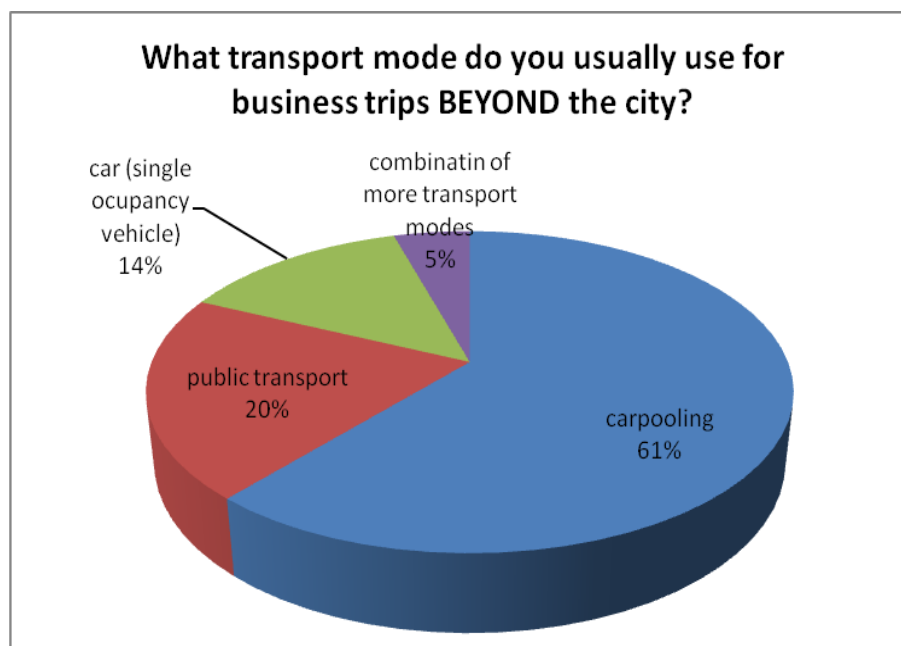
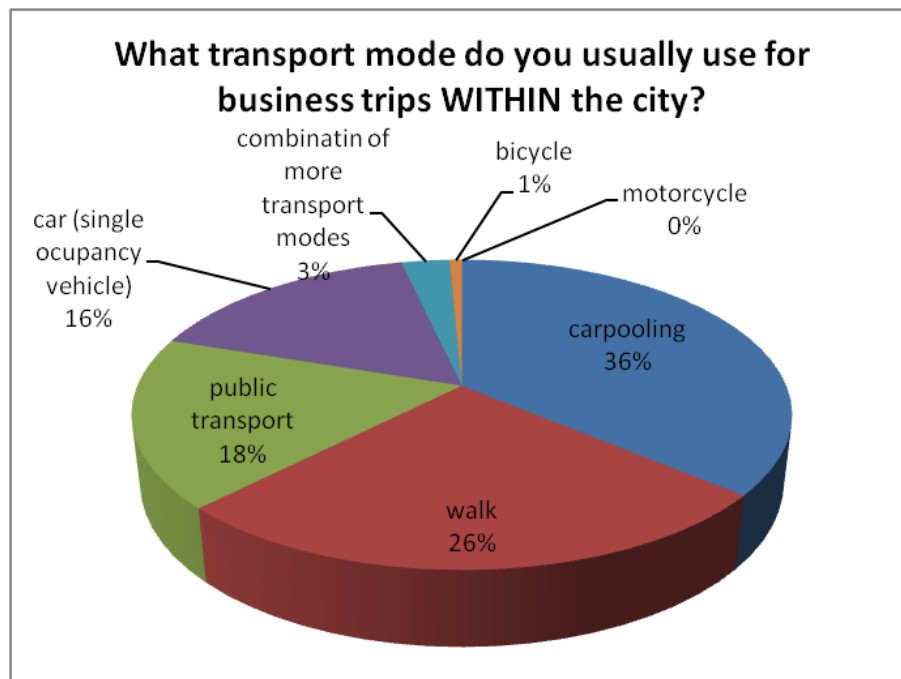
Are business trips a part of your work?



How often do you make business trips (within / beyond the city)?



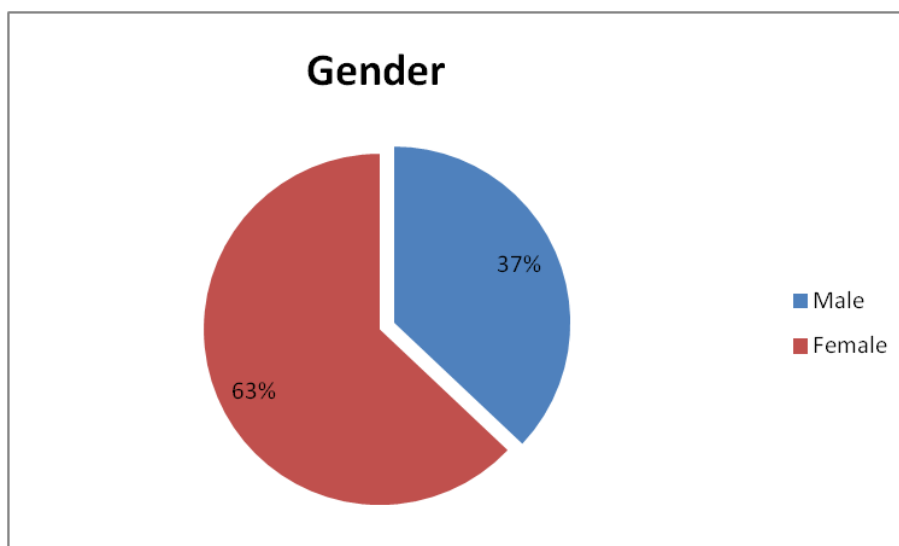
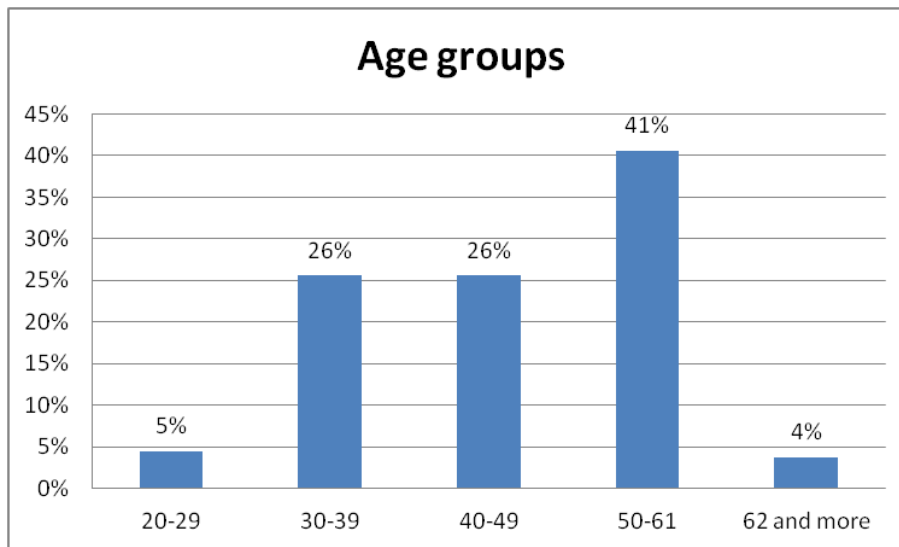
Slightly more of BB municipality employees make business trips within the city than beyond, the frequency of business trips within the city is also higher than outside the city.



Carpooling is already nowadays very popular and commonly used among municipality staff in Banská Bystrica by business trips (either within or beyond the city), what probably reflects the rule of the municipality calling for higher efficiency.

Within the city walking is the second mostly used transport mode.

4.7 RESPONDENTS CHARACTERISTICS



5. REASONS OF CURRENT SITUATION

Current situation is explainable by the following main characteristics:

Almost not-existing cycling infrastructure (no roads and lanes dedicated for cyclists) in the city and the feeling of danger when riding a bike in the traffic (high intensity of cars, intolerant car drivers etc.) clearly reflects very poor ratio of bicycle use (2%) for commuting to work.

Modal split of the city hall employees is dominated by public transport (35%), what confirms rather good quality of urban public transport (bus and trolleybus transport) in the city, consisting of quite new vehicle park. Some complaints from respondents were regarding the connectivity and frequency of some PT lines covering peripheral city-quarters.

In general the walkers suffer from missing or bad quality of many sidewalks in the city.

The city hall makes commuting by car extremely attractive as reserved and free parking spots are for the employees directly inside or near by the municipal office.

Carpooling is known among employees (in case of commuting and business trips as well), however prevailing is probably driving own relatives (wife/husband/children) than colleagues.

Some showers are available at workplace, however not in pleasant conditions, as reported the employees. Changing room and the safe storage boxes are missing.

6. THE MOST VISIBLE RESULTS

Among main reasons influencing current employee`s transport mode choice is on the first place the safety, followed by the travel time and healthy reasons.

The willingness to try sustainable modes is clearly in accordance with the trip distance to workplace. There is rather homogenous (similar) interest for all sustainable alternatives to single car use, except of the carpooling, to which the employees have rather reserved attitude.

In case of improved conditions, among current car users (single occupancy vehicle), the rather big interest would be for bicycle or public transport use (what corresponds with all other employees as well as). So there is big potential to increase the share of bicycle use in case of building-up the planned cycling infrastructure in Banská Bystrica (however this measure is not very easy to adopt or implement).

For carpooling, the most motivating factor would be the reserved parking places for cars with multiple-passengers and the functional carpooling reservation system.

For more often public transport use, the most significant motivator would be some financial benefits from the employer`s side, as currently there is no such or similar support to employees and shorten travel time (more competitive to car usage).

For a more frequent use of the bicycle for commuting to work, staff would need proper cycling infrastructure that is clearly lacking in the BB and attractive showers and changing room with safe storage boxes.

PRÍLOHA 6

Stručné zhrnutie navrhovaných opatrení IPUMBB v anglickom jazyku

1. PROPOSED MEASURES AND ACTION PLAN OF THE INSTITUTIONAL MOBILITY PLAN FOR THE MUNICIPAL OFFICE IN BANSKÁ BYSTRICA

Based on the analysis of the current state of mobility in the Municipal Office in Banská Bystrica (both external and internal) and the mobility surveys carried out among the employees, the following measures for implementation within the proposed action plan were selected in consultation with the Office's Leaders.

No. of Measure	Measure	Deadline	Responsible Division / Department	Weighted point earnings in multi-criteria evaluation
Soft Measures				
M1	Realisation of Mobility Campaigns	Yearly, by 30.09.	KM	1,72
M2	Creating the position of the Mobility Coordinator	29.03.2018	ORLZ	1,69
M3	Creation of a document (internal directive) for the use of a bicycle for business trips	29.03.2018	ORLZ, OO	1,44
M4	Rewarding of eco-friendly commuting staff	Start by 29.03.2018	ORLZ	1,31
M5	Creating a co-ordination and communication platform for eco-friendly commuting employees	Start by 29.03.2018	OI	1,23
M6	Bicycle service at the premises of MsÚ BB and bike-riding school (lessons)	Yearly, by 30.04.	KM	1,18
M7	Creation of mobile/internet application for recording journeys done by sustainable transport modes	29.03.2018	OI	1,18
M8	Increasing the priority of restoring the footpaths in the road management system	28.02.2018	OÚMK	1,17
M9	Regular monitoring, evaluation and updating of IPUMBB	Yearly, by 31.1.	KM	1,16
M10	Ensure transportation of bicycles in public transport vehicles, in particular on lines leading to hilly urban areas	30.04.2019	KM	1,16

M11	Introduction of discounts on travel fare for municipal staff using public transport	29.03.2018	ORĽZ, EO	1,14
M12	Modification of Banská Bystrica City Plan in accordance with the General Plan for Non-motorised Transportation	29.03.2018	OÚP	1,13
M13	Adopting the Parking Policy of MsÚ BB	31.12.2019	OÚMK, OO	1,13
M14	Extension of „Safety and Health Protection at Work“ training on road traffic regulations for employees who do not have a driving license and on the content of Decree 464/2009 Coll.	29.03.2018	RKR	1,11
M15	Optimization of the public transport lines in the directions and times needed for getting from the peripheral areas and villages to the city centre	31.12.2019	OÚMK	0,87
M16	Supporting introduction of an integrated travel ticket between the urban public transport, suburban transport and railways	31.12.2021	OÚMK	0,75
Hard Measures				
T1	Removal of reserved parking spaces on the Ul. SNP Street, behind the building of MsÚ BB	30.06.2020	OÚMK	1,32
T2	Purchase of company bicycles and e-bicycles for employees' business trips	30.04.2018	OPT	1,26
T3	Increasing number of bicycle stands in garages and yard of MsÚ BB	Yearly, by 31.12.	OPT	1,24
T4	Reservation of parking spaces for carpoolers in yard of MsÚ BB	29.03.2018	OPT	1,20
T5	Reconstruction of bathrooms and installation of wardrobes in the premises of MsÚ BB	29.03.2018	OPT	1,11
T6	Installing a self-service bicycle repair stand in the premises of MsÚ BB	30.04.2018	OPT	1,02

T7	Provide recharging of employees`s private e-bicycles	30.04.2018	OPT	1,01
T8	Changing the vertical road signs on employees` commuting routes	03.06.2019	ODS	0,75
T9	Adjusting the geometric shape or horizontal road signs at selected junctions	03.06.2019	OÚMK	0,67

Tab.1 Proposed IPUMBB measures ranked by priority based on their relevance for the set goals

1.1 ASSESSMENT CRITERIA AND IPUMBB OBJECTIVES

For the purpose of multi-criteria analysis (of which aim was to ranked the proposed measures based on their relevance for the set IPUMBB goals), the criteria have been used that take into account the goals of transport sustainability and the financial costs of implementing and operating individual measures. Brief description of IPUMBB goals that were used as evaluation criteria for multi-criteria analysis are as follows:

1. Increasing the share of sustainable transport modes in commuting to / from work
2. Improvement of employees` health and increase of their productivity
3. Increasing the share of sustainable transport modes on the business trips
4. Improving the image of MsÚ BB prior to start of drawing up the SUMP for Banská Bystrica FUA and acquisition of resources
5. Raise employee`s awareness and knowledge on sustainable mobility
6. Reduction of MsÚ BB`s costs on business trips
7. Reduction of MsÚ BB`s costs for parking of employees

In addition to above mentioned goals / objectives, further evaluation criteria were:

8. Operating costs
9. Investment costs

1.2 PROPOSED MEASURES

Proposed measures are divided into so-called "**soft measures**" and "**hard measures**". Soft measures are generally financially less demanding and therefore simpler and faster to implement. They are rather informative, organizational and coordinating. On the other hand, hard measures are usually financially more demanding, often requiring infrastructure changes and thus the related planning and approval process.

The individual measures are prepared in the form of transparent tables, which contain the name of the measure and its brief description (justification), the department / division and the person responsible for the implementation of the measure, the implementation period and the deadline for

the measure implementation, as well as the estimated investment and operating costs with a potential source of financing.

These measures are ranked within the framework of a soft or hard measure group based on the priority identified by the procedure described in chapter 5.1 Priority Assessment of the proposed measures.

The content of the measure table includes, in addition to its title and description, the reference to the IPUMBB objectives, responsible departments and persons, etc. **Reference to objective(s)** for each measure specifies the objective(s) of IPUMBB (chapter 5.1.1 – The Assessment Criteria) to which the measure has a direct impact. **Implementation period** of the measure determines the estimated time for which the measure can be implemented. This time does not require continuous deployment of the employee responsible for the implementation of the measure, but also takes into account the estimated time needed for the decommissioning of the measure between the parties concerned.

Estimated investment costs represent the costs that will be incurred to implement the measure until it is put into operation. This cost does not include the cost of organizing workshops or promoting measures, with the exception of measures aimed directly at promoting sustainable forms of transport. For a significant majority of the measures, the value of the purchased items does not exceed the limit for investment property.

Operating costs have been considered as costs that relate to regular, repetitive and routine activities or activities associated with the operation of the measure. These are, in particular, the financial costs to be incurred to ensure the proper running or use of the items or services proposed in the measure.

1.2.1 SOFT MEASURES

No. of Measure		M1
Measure		Realisation of Mobility Campaigns
Description		The campaigns will serve to raise employee`s awareness of sustainable mobility, to implement the proposed measures and IPUMBB goals. The campaign will also include an assessment of employee`s mobility on the basis of the web/ mobile app. monitoring or supplementary survey.
Reference to objective		1, 3, 4, 5, 7
Responsibility	Division or department	Department of Mobility Coordinator or the employee in charge of mobility coordination
	Employee	Mobility Coordinator
Indicator		Implementation of campaign to promote sustainable mobility - at least 1 per year
Implementation period		At least 1 day per year, preferably during the Bike2Work Campaign or European Mobility Week campaign
Deadline		Yearly up to the End of September, starting on 01.03.2018
Costs (estimated)	Investment	0,00 €
	Operating	40 hours of Mobility Coordinator`s working time yearly 300 € per year for promotional items and non-financial rewards
Resources		Municipal budget / Labour Fund of the responsible employee, Grant schemes

No. of Measure		M2
Measure		Creating the position of the Mobility Coordinator
Description		The role of the Mobility Coordinator will be, first of all, monitoring and periodic evaluation of IPUMBB implementation. It will also promote and inform employees about sustainable mobility, as well as assist in planning, lobbying and implementing any investment measures in favour of sustainable modes of transport in BB.
Reference to objective		2, 3, 4, 5, 6
Responsibility	Division or department	Human Resources Department
	Employee	Head of Department
Indicator		Creating a new position or adding a given agenda to the job of the current employee and organizational order of MsÚ BB.
Implementation period		1 month - Publication of the job offer and selection procedure
Deadline		29.03.2018
Costs (estimated)	Investment	Office equipment - 500.00 € (approximately 50% of the costs)
	Operating	50% of total employee's labour costs = 880 € x 0.5 = 440 € / month x 12 months = 5280 € per year
Resources		Municipal budget

No. of Measure		M3
Measure		Creation of a document (internal directive) for the use of a bicycle for business trips
Description		Developing the principles for usage of corporate or private bicycle for the business trips and their incorporation into the relevant work-legal documentation of MsÚ BB.
Reference to objective		3, 5, 6, 8
Responsibility	Division or department	Human Resources Department and Management Department
	Employee	Head of Department
Indicator		Approval of an internal directive or its update governing the use of bicycle for business trips by the Mayor
Implementation period		1 month
Deadline		29.03.2018
Costs (estimated)	Investment	5 working days of the responsible employee
	Operating	The implementation of this measure assumes a reduction in the operational costs of the employees' business trips
Resources		Municipal budget / Labour Fund of the responsible employee

No. of Measure		M4
Measure		Rewarding of eco-friendly commuting staff
Description		The aim of the measure is to motivate employees to go to work other than by cars, i.e. by walking, public transport or bicycle.
Reference to objective		1, 7
Responsibility	Division or department	Human Resources Department
	Employee	Head of Department
Indicator		A non-financial reward given twice a year to employees commuting to work eco-friendly way.
Implementation period		continuously
Deadline		Start on 29.03.2018
Costs (estimated)	Investment	0,00 €
	Operating	100 - 200 pieces of functional items per year, price per piece up to 10 € 200 - 300 tickets for sport/leisure time centres, price per piece up to 4 € Total 2500 € / year
Resources		Municipal budget

No. of Measure		M5
Measure		Creating a co-ordination and communication platform for eco-friendly commuting employees
Description		The measure consists in creating an internal forum or chatroom for sharing employee`s experience with the use of sustainable transport means, as well as for finding co-passengers for journeys to and from work. The Mobility Coordinator will allow more effective communication with staff and information on the activities being carried out.
Reference to objective		5, 8, 9
Responsibility	Division or department	Information Technology Department
	Employee	Head of Department or responsible Officer
Indicator		Functional platform with organizational and modal planning options
Implementation period		4 months
Deadline		29.03.2018
Costs (estimated)	Investment	10 working days of the responsible employee
	Operating	Administration carried out as part of the Mobility Coordinator activities
Resources		Municipal budget / Labour Fund of the responsible employee

No. of Measure		M6
Measure		Bicycle service at the premises of MsÚ BB and bike-riding school (lessons)
Description		Providing service of bicycles minimum once a year, along with a bike-riding school, it will help to increase the safety of employees using the bicycle for both, commuting to work and business trips.
Reference to objective		5, 7, 8
Responsibility	Division or department	The Mobility Coordinator Department or the person(s) responsible for its work in close cooperation with the Municipal Police of Banská Bystrica
	Employee	Mobility Coordinator
Indicator		At least one action per year
Implementation period		At least 1 day in April yearly
Deadline		Yearly, up to 30th of April
Costs (estimated)	Investment	0,00 €
	Operating	300 € / year, in case of external service delivery
Resources		Municipal budget, grants

No. of Measure		M7
Measure		Creation of mobile/internet application for recording journeys by sustainable transport modes
Description		The mobile/internet application will serve for simple recording of transport modes used by municipal staff for commuting to / from work. The outputs will be also used for evaluation of Institutional Mobility Plan and impacts of implemented campaigns or benefits (measures M1, M4, M12 ...)
Reference to objective		5, 8
Responsibility	Division or department	Information Technology Department
	Employee	Head of Department or responsible Officer
Indicator		Internet or Mobile Application
Implementation period		4 months
Deadline		29.03.2018
Costs (estimated)	Investment	10-20 working days of the responsible employee
	Operating	Administration – 12 hours per year
Resources		Municipal budget / Labour Fund of the responsible employee, IROP within the Specific Objective 1.2.2.

No. of Measure		M8
Measure		Increasing the priority of restoring the footpaths in the roads management system
Description		The measure will increase the frequency of common footpaths maintenance in corridors of pedestrian paths determined by the General Transport Plan at least to the level of C1 communications, i.e., collector communications. Until completing the cycling routes network, it is also necessary to increase the priority of repairing the road borders and sewerage inlets in the corridors of the planned major city cycle radials.
Reference to objective		4, 8
Responsibility	Division or department	Department of Local Roads Maintenance and Engineering Networks
	Employee	Head of Department
Indicator		Changing the road management system in favour of footpaths and chiselled road borders, dropped drainage inlets and road holes in the road borders
Implementation period		1 month
Deadline		28.02.2018
Costs (estimated)	Investment	2 working days of the responsible employee
	Operating	0,00 €
Resources		Municipal budget / Labour Fund of the responsible employee

No. of Measure		M9
Measure		Regular monitoring, evaluation and updating of IPUM BB
Description		Meeting the IPUM BB objectives also includes a regular evaluation of implemented measures in terms of time, costs, impacts on the mobility of employees and impact on the objectives of the plan itself and proposals for the updating of the plan.
Reference to objective		4, 5, 7, 8
Responsibility	Division or department	The Mobility Coordinator Department or the person(s) responsible for its work
	Employee	Mobility Coordinator
Indicator		Submission of the Report on IPUM BB measures implementation to the Head of the Municipal Office
Implementation period		From the beginning of the year 2018 (including) – till fulfil of the IPUM BB objectives
Deadline		Yearly by 31st of January
Costs (estimated)	Investment	0,00 €
	Operating	5 working days of the Mobility Coordinator annually
Resources		Municipal budget / Labour Fund of the responsible employee

No. of Measure		M10
Measure		Ensure transportation of bicycles in public transport vehicles, in particular on lines leading to hilly urban areas
Description		The measure will facilitate the use of the bicycle for getting into / out of work by allowing bicycle transportation in public transport vehicles in case of adverse weather conditions, or on the lines leading to the hilly parts of the city.
Reference to objective		4, 8
Responsibility	Division or department	Department of Local Roads Maintenance and Engineering Networks
	Employee	Head of Department or Officer responsible for Public Transport
Indicator		Allowing the transport of bicycles at least on two public transport lines, preferably on lines No.8 and No.21 or No.22
Implementation period		3 months
Deadline		Establishment by 30.04.2019
Costs (estimated)	Investment	200 - 3200 € (in the case of outside-vehicle-carriers 1600 € / carrier, if min 2 pcs = 3200 €)
	Operating	0,00€
Resources		Budgets of the Banská Bystrica City, DPMBB (Public Transport Company of BB), SAD Zvolen (Sub-urban Transport Company)

No. of Measure		M11
Measure		Introduction of discounts on travel fare for municipal staff using public transport
Description		Introducing discounts will allow for the potential of attractive travel fare for increased use of public transport by employees. The aim is to motivate employees to use more public transport.
Reference to objective		3, 6
Responsibility	Division or department	Economic Division , Human Resources Department
	Employee	Head(s) of Department(s) or responsible Officer
Indicator		Discounted travel fare for Municipal staff
Implementation period		3 months
Deadline		29.03.2018
Costs (estimated)	Investment	5 working days of responsible employees
	Operating	10% discount on pre-paid ticket/card (pre-paid ticket price 20 € / month, i.e. $20 * 12 = 240$ € / year, 10% = $24 € \times 240$ employees = 5760 € / year).
Resources		Municipal Budget

No. of Measure		M12
Measure		Modification of Banská Bystrica City Plan in accordance with the General Plan for Non-motorised Transportation
Description		Modification of the City Plan of BB will lead to the acceleration of the project preparation of bicycle and walking routes proposed in the General Plan for Non-motorised Transportation.
Reference to objective		4, 8
Responsibility	Division or department	Division of Urban Planning and City Architect
	Employee	Head of Division
Indicator		Modification of the City Plan of BB in favour of cycling routes development
Implementation period		6 months
Deadline		29.03.2018
Costs (estimated)	Investment	15 working days of the responsible employee
	Operating	0,00€
Resources		Municipal Budget / Labour Fund of the responsible employee, IROP within the Specific Objective 1.2.1.

No. of Measure		M13
Measure		Adopting the Parking Policy of MsÚ BB
Description		Adoption of a parking policy by the Municipal Office sets out clear criteria for the allocation of reserved parking spaces to employees in the Municipal Office yard, with preference of employees with limited mobility and employees with limited options for taking up sustainable transport modes (living in a longer distance, with duty to care for small children / sick relatives, etc.).
Reference to objective		5, 8, 9
Responsibility	Division or department	Department of Local Roads Maintenance and Engineering Networks
	Employee	Head of Department
Indicator		Approval of the internal document by the Mayor of the city
Implementation period		4 months
Deadline		31.12.2019
Costs (estimated)	Investment	20 working days of the responsible employee
	Operating	0,00 €
Resources		Municipal Budget / Labour Fund of the responsible employee

No. of Measure		M14
Measure		Extension of „Safety and Health Protection at Work“ training on road traffic regulations for employees who do not have a driving license and on the content of Decree 464/2009 Coll.
Description		The aim is to inform / train the municipal staff on road traffic rules and on details in operation of vehicles in traffic in order to increase the number of employees who can also use the bicycle for business purposes.
Reference to objective		3, 6, 8
Responsibility	Division or department	Emergency Management Department
	Employee	Head of Department
Indicator		Incorporation of the measure into the Employee Recognition Program with rules on safe work at the workplace
Implementation period		From the date of the closest retraining to 31.12.2018, subsequently annually or once in 2 years
Deadline		29.03.2018
Costs (estimated)	Investment	10 hours of working time of the employee responsible for „Safety and Health Protection at Work“ retraining
	Operating	0,00 €
Resources		Municipal Budget / Labour Fund of the responsible employee

No. of Measure		M15
Measure		Optimization of the public transport lines in the directions and times needed for getting from the peripheral areas and villages to the city centre
Description		The measure will lead to the timetables harmonization and to increasing the number of public transport connections to enable the transfer by commuting from the peripheral parts and villages to the city centre
Reference to objective		1, 7
Responsibility	Division or department	Department of Local Roads Maintenance and Engineering Networks
	Employee	Head of Department or the Officer responsible for the Public Transport
Indicator		Increase in number of connections on minimum 3 connections per traffic peak / max. interval 20 minutes
Implementation period		2 years
Deadline		31.12.2019
Costs (estimated)	Investment	0,00€
	Operating	1,30€ per 1 km
Resources		Municipal Budget

No. of Measure		M16
Measure		Supporting introduction of an integrated travel ticket between the urban public transport, suburban transport and railways
Description		The aim of the measure is to simplify the use of combined public transport (bus + bus, bus + train) by introducing one integrated (common) ticket for public urban transport, suburban and rail transport.
Reference to objective		8
Responsibility	Division or department	Department of Local Roads Maintenance and Engineering Networks
	Employee	Head of Department or Officer responsible for the Public Transport
Indicator		Integrated Travel Ticket
Implementation period		1 year
Deadline		31.12.2021
Costs (estimated)	Investment	5 working days of the responsible employee (pre-deployment phase of Integrated Transport System)
	Operating	0,00€
Resources		Budgets of Municipal Office of Banská Bystrica, DPMBB (Public Urban Transport Provider), SAD Zvolen (Sub-urban Transport Provider), ZSSK (Railway Company), VÚC BB (Higher Territorial Unit), IROP within the Specific Objective 1.2.1.

1.2.2 HARD MEASURES

No. of Measure		T1
Measure		Removal of reserved parking spaces on the Ul. SNP Street, behind the building of MsÚ BB
Description		By removing parking spaces between the contra-flow-lanes, the cross-sectional area of the communication will be enlarged and possible collisions will be prevented. The measure will also have a synergy effect with the implementation of other IPUMBB measures to promote sustainable mobility.
Reference to objective		1, 4, 7, 8, 9
Responsibility	Division or department	Department of Local Roads Maintenance and Engineering Networks
	Employee	Head of Department
Indicator		Removed parking spaces between the contra-flow-lanes
Implementation period		10 days (outside the project preparation)
Deadline		30.06.2020
Costs (estimated)	Investment	€ 800 (removal of PVC curb and change of road signs)
	Operating	In connection with the implementation of the measure, the maintenance costs will be reduced
Resources		Municipal Budget

No. of Measure		T2
Measure		Purchase of company bicycles and e-bicycles for employees' business trips
Description		The measure consists of the purchase of 4 bicycles, 2 e-bicycles (pedelecs) and 1 scooter for the employees' business trips (inside the city). Two bikes should be for ladies. The measure will help to increase sustainable mobility of staff and also reduce travel costs.
Reference to objective		3, 4, 6
Responsibility	Division or department	Technical-operational Department
	Employee	Head of Department
Indicator		Purchase of 4 conventional bicycles, 2 electric bicycles (pedelecs) and 1 scooter
Implementation period		1 day
Deadline		30.04.2018
Costs (estimated)	Investment	1600 € / 1 e-bicycle x 2 e-bicycles (various sizes) = 3200 € 400 € / 1 bicycle x 4 bicycles (various sizes including lady`s bikes) = 1600 € 90 € / 1 scooter
	Operating	Pedelec: 170 € per year (including battery replacement 1x for 5 years, excluding electricity), 2 bicycles = 340 € per year Bicycle: 70 € per year / per 1 bicycle x 4 bicycles = 280 € per year
Resources		Municipal Budget

No. of Measure		T3
Measure		Increasing number of bicycle stands in garages and yard of MsÚ BB
Description		The measure shall increase the parking capacity of bicycles in garages and later in the yard of MsÚ BB. The existing capacities, in the form of covered shelter, are already filled in the summer. Increased demand for bicycle parking can also occur after the bathroom is restored and the cloakroom is set up. At the same time, the measure serves as compensation for cancelled reserved parking spaces for employee`s cars.
Reference to objective		1, 2
Responsibility	Division or department	Technical-operational Department
	Employee	Head of Department
Indicator		Installed 5 U-shaped bicycle stands annually in the yard of MsÚ BB
Implementation period		From 2018 (inclusive) up to fit a sufficient number of bicycle stands for at least 50% of employees
Deadline		5 bicycle stands till 31.12. yearly
Costs (estimated)	Investment	350 € per year when installed on a hard surface
	Operating	350 € (5pc of stands per year)
Resources		Municipal Budget, IROP within the specific objective 1.2.2.

No. of Measure		T4
Measure		Reservation of parking spaces for carpoolers in yard of MsÚ BB
Description		The aim of the measure is to reduce the number of parking cars (both in the yard of the Municipal Office and in public parking lots around the building) and at the same time to reward staff-carpoolers, preferring higher occupancy vehicles (two or more employees per car). Reservation of parking places can be done by horizontal traffic signs or info panels.
Reference to objective		4, 7, 8
Responsibility	Division or department	Technical-operationl Department
	Employee	Heda of Department
Indicator		Reservation of 5 parking spaces as close as possible to the entrance to the Municipal Office building (excluding places for people with reduced mobility)
Implementation period		2 days
Deadline		29.03.2018
Costs (estimated)	Investment	Marking the reserved parking places (Info panels) - € 70.00 3 working hours of the responsible employee (ensuring the reservation of the parking space via the communication platform proposed in the M5 measure)
	Operating	0,00 €
Resources		Municipal Budget / Labour Fund of the responsible employee

No. of Measure		T5
Measure		Reconstruction of bathrooms and installation of wardrobes in the premises of MsÚ BB
Description		The measure proposes the reconstruction of existing 3 showers and installation of lockable boxes in the premises of current gym, which can be moved to a neighbouring unused room. In order to increase the attractiveness of these premises, it would be appropriate to allow access by RFID cards (same as those for entry to the car park) to eliminate the delays associated with key lending.
Reference to objective		1, 8
Responsibility	Division or department	Technical-operational Department
	Employee	Head of Department
Indicator		Reconstructed bathrooms with three showers and built wardrobes with lockers. Opening the doors secured by the staff card terminal.
Implementation period		3 months
Deadline		29.03.2018
Costs (estimated)	Investment	Reconstruction of the bathrooms - 2900 € Installing RFID door opener - 700 € Lockable boxes (lockers) - 1600 €
	Operating	Reconstruction of premises should reduce operating costs.
Resources		Municipal Budget

No. of Measure		T6
Measure		Installing a self-service bicycle repair stand in the MsÚ BB premises
Description		As part of the measure, a self-service bicycle repair stand with gripping for a saddle fitted with basic tools for bicycle repair will be installed on the premises of the MsÚ BB. Installing the repair stand should provide a basic service for both private and company bicycles.
Reference to objective		7
Responsibility	Division or department	Technical-operational Department
	Employee	Head of Department
Indicator		Installed self-service bicycle repair stand with the tools
Implementation period		1 day
Deadline		30.04.2018
Costs (estimated)	Investment	700 – 1000 € depending on the version
	Operating	20 € per year (replacement of used tools)
Resources		Municipal Budget, IROP within the specific objective 1.2.2.

No. of Measure		T7
Measure		Provide recharging of employees`s private e-bicycles
Description		The measure presents the installation of a charging station or purchasing a portable charger for electric bicycles, which can be used to recharge private electric bicycles of employees but also to recharge company pedelecs.
Reference to objective		
Responsibility	Division or department	Technical-operational Department
	Employee	Head of Department
Indicator		Purchased 1pc of charger for charging private bicycles of the staff
Implementation period		1 day
Deadline		30.04.2018
Costs (estimated)	Investment	170 € (230V e-bicycle charger)
	Operating	40 € per year (electricity)
Resources		Municipal Budget

No. of Measure		T8
Measure		Changing the vertical traffic signs on employees` commuting routes
Description		The measure consists of the replacement of the B1 traffic sign for B3 (No entry for all motor vehicles) on the Rudlovská cesta Street in the section of underpass, allowing so transit of cyclists commuting to MsÚ BB from the Sásová residential area. As part of this measure implementation, two additional tables E16b will be added under the traffic sign B2 on Skuteckého Street in front of Horná Street and Námestie Š.Moyseša Square.
Reference to objective		7, 8
Responsibility	Division or department	Transport Constructions Department
	Employee	Head of Department
Indicator		Changed road signs on two mentioned locations
Implementation period		1 day (vertical road signs mounting)
Deadline		03.06.2019
Costs (estimated)	Investment	160 € (installation of 2 pcs of additional road signs and no entry sign)
	Operating	0,00 €
Resources		Municipal Budget

No. of Measure		T9
Measure		Changing geometric shape or horizontal road signs at selected junctions
Description		As part of upcoming restoration of horizontal traffic signs, it is recommended to mark traffic shadows and stop lines at the intersection of Tulska and Internatna Streets for optical reduction of the intersection area – especially shortening the time of cyclist's transit. In the intersection of the streets of Horná and Kukučínova, more extensive adjustments of the junction shape will have to be made to improve the view.
Reference to objective		8
Responsibility	Division or department	Department of Local Roads Maintenance and Engineering Networks
	Employee	Head of Department
Indicator		Make changes at the two intersections
Implementation period		1 year (including documentation preparation)
Deadline		03.06.2019
Costs (estimated)	Investment	Project documentation - 800 € Realization - € 500 - € 5000 (depending on proposed modifications)
	Operating	€ 0,00 (as part of the road signs renewal)
Resources		Municipal Budget, IROP within the specific objective 1.2.2.

Abbreviations:

EO	Economic Division
FUA	Functional Urban Area
IPUMBB	Institutional Plan of Sustainable Mobility for the Municipal Office in Banská Bystrica
IROP	Integrated Regional Operational Programme
KM	Mobility coordinator
MsÚ BB	Municipal Office in Banská Bystrica
ODS	Transport Constructions Department
OI	Information Technology Department
OO	Management Department
ORLZ	Human Resources Department
OTP	Technical-operational Department
OÚMK	Department of Local Roads Maintenance and Engineering Networks
OÚP	Division of Urban Planning and City Architect
RKR	Emergency Management Department
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan

