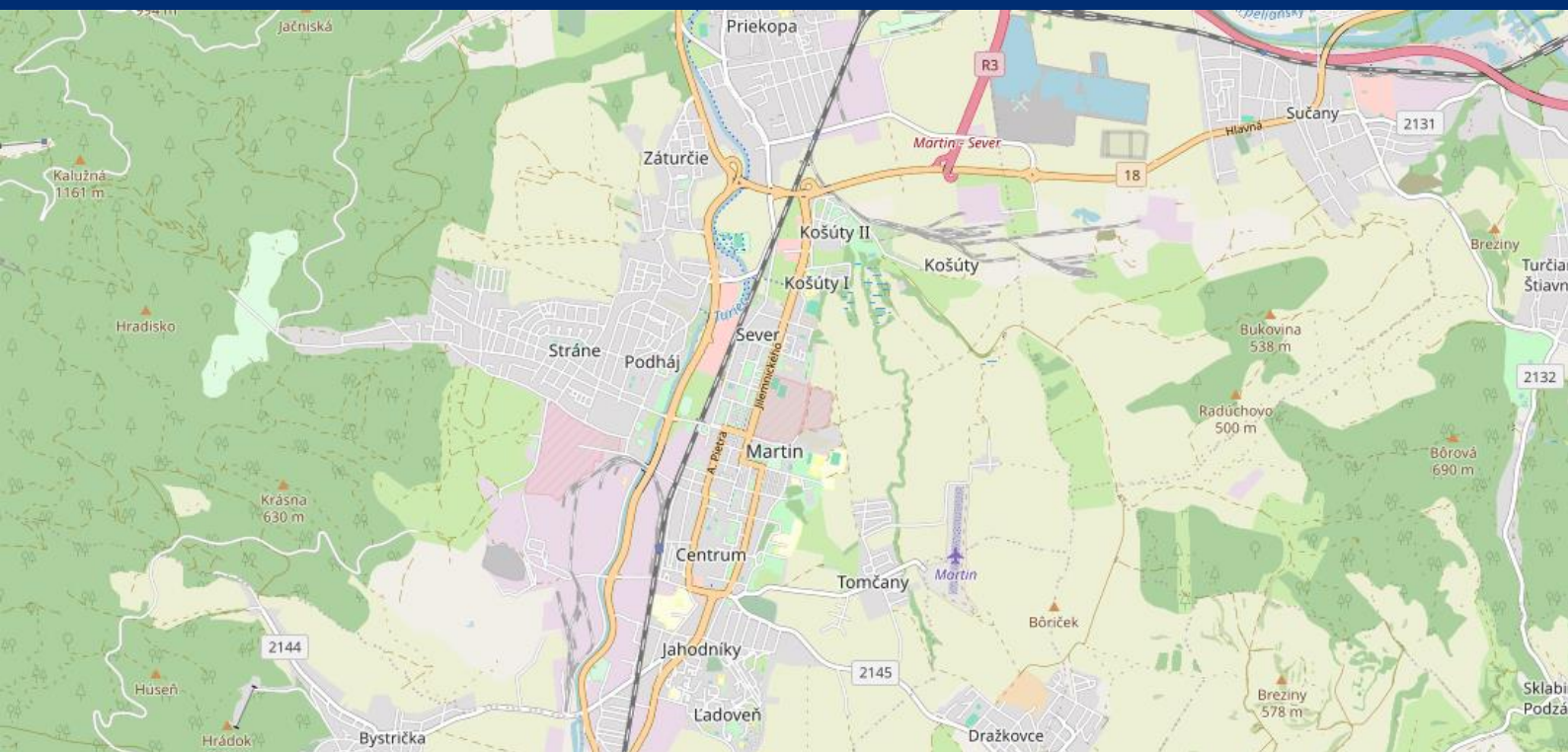




ŽILINSKÁ UNIVERZITA
V ŽILINE

PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY MESTA MARTIN



prof. Ing. Miloš Poliak, PhD. a kol.

január 2024

IDENTIFIKÁCIA ODBORNEJ ŠTUDIE

Mesto Martin

Objednávateľ:



Spracovateľ:

Žilinská univerzita v Žiline

Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov

Katedra cestnej a mestskej dopravy



Zodpovedný riešiteľ:

prof. Ing. Miloš Poliak, PhD.

Zástupca zodpovedného riešiteľa:

doc. Ing. Marian Gogola, PhD.

Riešitelia:

doc. Ing. Vladimír Konečný, PhD.

Ing. Kristián Čulík, PhD.

Ing. Ľubomír Černický, PhD.

doc. Ing. Katarína Valášková, PhD.

Bc. Tomáš Moncman

Bc. Tímea Škrabalová

Bc. Filip Šugár

Bc. Martina Žirková

ZOZNAM SKRATIEK

B+R	– parkovisko typu Bike and Ride,
BD	– bytový dom,
BEV	– elektromobil (Battery Electric Vehicle),
CMO	– centrálna mestská oblasť,
CMPZ	– centrálna mestská parkovacia zóna,
CMZ	– centrálna mestská zóna,
HaZZ	– hasičský záchranný zbor,
HBV	– hromadná bytová výstavba,
HD	– hromadná doprava,
IAD	– individuálna automobilová doprava,
IBV	– individuálna bytová výstavba,
IDS	– integrovaný dopravný systém,
K+R	– parkovisko typu Kiss and Ride,
MČ	– mestská časť,
MHD	– mestská hromadná doprava,
NDS	– Národná diaľničná spoločnosť,
OA	– osobný automobil,
OC	– obchodné centrum,
OD	– obchodný dom,
OV	– občianska vybavenosť,
P+G	– parkovisko typu Park and Go,
P+R	– parkovisko typu Park and Ride,
PHEV	– plug-in hybrid (Plug-in Hybrid Electric Vehicle),
PK	– parkovacia karta,
PM	– parkovacie miesto,
RK	– rezidentská karta,
SSC	– Slovenská správa ciest,
SURDM	– stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility,
TID	– terminál integrovanej dopravy,
ÚGD	– územný generel dopravy,
UMR	– územie udržateľného mestského rozvoja,
ÚPN-SÚ	– územný plán sídlenej útvary,
VMO	– východný mestský okruh,
VOD	– verejná osobná doprava,
VPM	– vyhradené parkovacie miesto,

VPP	– východný priemyselný park,
VZN	– všeobecne záväzné nariadenie,
ZÁKOS	– základná dopravná kostra,
ZÚ	– zimná údržba,
ŽS	– železničná stanica,
ŽSK	– Žilinský samosprávny kraj.

OBSAH

1. Úvod a zhodnotenie súčasných strategických dokumentov na miestnej a regionálnej úrovni	6
1.1 Územný plán mesta Martin	6
1.2 Územný generel dopravy mesta Martin	9
1.3 Integrovaná územná stratégia udržateľného mestského rozvoja Martin na roky 2023-2030	20
1.4 Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja	26
2. Analýza súčasného stavu	28
2.1 Cestná infraštruktúra	33
2.2 Statická doprava	43
2.3 Pešia doprava	53
2.4 Cyklistická doprava	55
2.5 Verejná osobná doprava	59
3. Dopravný model	81
3.1 Cestná infraštruktúra	81
3.2 Verejná osobná doprava	84
4. Návrh	110
4.1 Vízia	110
4.2 Ciele	111
4.3 Statická doprava	115
4.4 Verejná osobná doprava	116
4.5 Návrh na vybudovanie lanovky na Martinské hole	118
5. Zásobník projektov	121
5.1 Opatrenia do roku 2030	122
5.2 Opatrenia do roku 2040	127
5.3 Opatrenia do roku 2050	131
5.4 Mäkké opatrenia	135
5.5 Návrh indikátorov	140
6. Prílohy	146
7. Zoznam použitých zdrojov	205

1. Úvod a zhodnotenie súčasných strategických dokumentov na miestnej a regionálnej úrovni

Táto štúdia predstavuje strategický plán vytvorený s cieľom naplniť potreby mobility ľudí v meste Martin. Plán obsahuje zámery, ktoré je možné zhrnúť do nasledujúcich strategických cieľov:

- a) zabezpečiť a ponúknuť dopravné riešenia, ktoré sú dostupné pre všetkých občanov, predovšetkým s ohľadom na významné zdroje a ciele denného pohybu osôb,
- b) zvýšiť bezpečnosť premávky,
- c) znížiť stupeň znečistenia ovzdušia, hluk, skleníkové plyny a spotrebu energie,
- d) zabezpečiť finančne účinnú a udržateľnú dopravu osôb a tovarov a
- e) prispieť k zvýšeniu atraktivity a kvality mestského prostredia a verejných priestorov v záujme občanov.

Plán udržateľnej mobility mesta Martin vychádza zo súčasných strategických dokumentov na miestnej a regionálnej úrovni, medzi ktoré patrí:

- a) Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja vypracovaná v roku 2021 podľa Metodického pokynu k tvorbe plánov udržateľnej mobility vydaného MDaV SR z roku 2015 – ide o strategický dokument, ktorý slúži ako plán udržateľnej mobility (PUM) a je podkladom pre čerpanie finančných prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov, ako aj podkladom pre spracovanie Územného plánu regiónu ŽSK, štúdií, stratégií, územných plánov obcí, územnoplánovacích podkladov a plánov dopravných obslužností a iných odborných dokumentov.
- b) Územný plán mesta Martin - Územný plán mesta Martin [1] (ďalej len ÚPN) je definovaný Všeobecným záväzným nariadením mesta Martin, č. 38 [2] o záväzných častiach Územného plánu sídelného útvaru Martin v znení Zmien a doplnkov č. 1-7 z roku 2019.
- c) Územný generel dopravy mesta Martin (UGD) – ide o koncepčný dokument dopravy mesta Martin, ktorý bol prezentovaný v roku 2016.
- d) Integrovaná územná stratégia UMR Martin na roky 2023 – 2030 – je strategický dokument, ktorý obsahuje analytickú časť dopravy a udržateľnej mobility v Martine s návrhom opatrení pre túto oblasť.
- e) Plán dopravnej obslužnosti mesta Martin – v roku 2019 bol vypracovaný Plán dopravnej obslužnosti (PDO) mesta Martin podľa zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, ktorý slúži ako podklad pre objednávanie dopravnej obslužnosti z pozície mesta.

1.1 Územný plán mesta Martin

ÚPN definuje nasledovné zásady z hľadiska riešenia dopravy:

Automobilová doprava:

- a) chrániť územie pre trasu diaľnice D1 Martin - Dubná skala - Dubová, diaľničný privádzač a križovatky súvisiace so stavbou D1 a jej privádzača, nerozširovať zastavané územie obce do platného ochranného pásma diaľnice D1 (priemyselné parky, sídelné zóny, rekreačné a oddychové aktivity a pod.); zákaz budovať ČSPH, motorestov a iných zariadení pre motoristov s priamym prístupom na diaľnicu D1.
- b) rešpektovať koridor trasy rýchlostnej cesty R3 vedenej východne od mesta v súlade so schválenými dokumentáciami a jej ochranné pásmo,

- c) rezervovať územie pre privádzač rýchlostnej cesty R3 v trase predĺženia Ul. N. Hejnej po križovatku s R3 pri Dražkovciach vrátane úprav Ul. N. Hejnej po križovatku s Ul. Jesenského – cestou I/65,
- d) rezervovať územie pre prestavbu križovatky ul. N. Hejnej a cesty I. triedy I/65 - Ul. Jesenského z dôvodu napojenia privádzača z mesta na rýchlostnú cestu R3,
- e) usmerňovať výstavbu popri ceste I/18 a vytvárať územnú rezervu pre jej rozšírenie na štvorpruh v úseku od križovatky s diaľničným privádzačom po križovatku s Priekopskou ul. pod cintorínom Francúzskych partizánov
- f) rezervovať územie pre dobudovanie južnej časti trasy západného mestského okruhu na štvorpruh v úseku od križovatky cesty I/65D s Robotníckou ul. po južný okraj mesta a jej napojenie na existujúcu komunikačnú sieť a navrhované komunikácie v zmysle grafickej časti ÚPN-SÚ Martin.
- g) rezervovať územie pre trasu východného mestského okruhu v úseku od napojenia na cestu I/65D na Pltníkoch (pri OC Tulip), cez centrum Košúty s križovatkou na Ul. Jilemnického, po križovatku s cestou I/65 na juhu (vonkajší dopravný okruh),
- h) rezervovať územie pre radiálnu komunikáciu (Tehelná ul.) na prepojenie vnútorného dopravného okruhu (od križovatky pri Martimexe) s východnou obvodovou komunikáciou,
- i) rešpektovať koridor pre navrhované dopravné napojenie lokalít IBV – Nový Martin, Park, Háj
- j) rešpektovať navrhované dopravné napojenie VMO na cestu I/65 a na ul. Kollárova
- k) rezervovať plochu pre križovatky na vonkajšom a vnútornom mestskom okruhu, na hlavných zberných a na ostatných zberných komunikáciách s výhľadom na 30 rokov,
- l) rešpektovať existujúci základný komunikačný systém mesta Martin a rezervovať územia pre navrhované trasy základnej komunikačnej siete v zmysle grafickej časti ÚPN-SÚ Martin.
- m) súčasnú trasu cesty I/65 prechádzajúcu centrálnymi územiami mesta riešiť vo výhľade ako hlavnú zbernú komunikáciu vrátane trasy vnútorného mestského okruhu,
- n) rešpektovať preložku cesty III. triedy (Sučanskej) od okružnej križovatky na ceste I/18 pri Volkswagen-e s mimoúrovňovým križovaním nad diaľničným privádzačom po napojenie na existujúcu Sučanskú ulicu (cca pri Galimexe, nutná pre dopravnú obsluhu VPP),
- o) rezervovať územie pre trasu hlavnej zbernej komunikácie v mestskej časti Priekopa (vedenej v súbehu so železničnou traťou) s prepojením do Vrútok vrátane mimoúrovňovej križovatky s hlavnou zbernou komunikáciou severnej časti VPP,
- p) rezervovať územie pre novú hlavnú zbernú komunikáciu na Kolónii Hviezda s novým vyústením – križovatkou na ceste I/18,
- q) vzhľadom na nárast lôžkových kapacít v RÚ Martinské hole rekonštruovať účelovú komunikáciu z Kolónie Hviezda na Martinské hole v rozsahu zodpovedajúcom plánovanému rozvoju,
- r) pri akejkoľvek zmene dopravného systému mesta použiť ako podklad Územný generel dopravy mesta Martin,
- s) zabezpečiť dostatočné kapacity parkovísk a odstavných plôch v existujúcich a navrhovaných zónach zodpovedajúcich významu a funkcii v rámci mesta,
- t) v maximálnej možnej miere uplatňovať riešenie nárokov statickej dopravy ako súčasť nových objektov a odstavovanie vozidiel v maximálnej možnej miere v suteréne, resp. na prízemí objektu,
- u) pri zmene funkčného využitia celého objektu (prestavba, stavebné úpravy) aktualizovať dopravnú obsluhu objektu z pohľadu zásobovania a nárokov riešenia statickej dopravy na celý objekt,
- v) odstavovanie osobných vozidiel riešiť v prevažnej miere formou hromadných garáží,
- w) nepripustiť zriaďovanie nových lokalít radových garáží, tieto pripustiť iba ako preukázateľnú hlukovú bariéru

- x) pri požiadavke na doplnenie parkovacích plôch preveriť:
 - v rámci obytného územia reálne možnosti parkovania v celej funkčnej ploche zo zreteľom na zachovanie pohody bývania a potrebných plôch zelene,
 - pri hromadných (združených) parkovacích plochách tieto zabezpečiť vzrastlou zeleňou a zelenými ostrovčekmi,
 - pokiaľ parkoviská, odstavné plochy, obslužné komunikácie a plochy zelene obytných domov, polyfunkčných domov, obč. vybavenosti, obch. centier a pod. nie sú súčasťou uzavretých areálov ostávajú verejným priestorom či priestranstvom.

Cyklistická doprava:

- a) rešpektovať existujúce, rozostavané a pripravované stavby cyklistických komunikácií a ich prepojenie na sieť cyklistických komunikácií,
- b) rezervovať územia pre sieť cyklistických komunikácií v meste na zabezpečenie prepojenia obytných území s ostatnými funkčnými zónami mesta,
- c) rešpektovať cykloturistické trasy a ich prepojenie na sieť cyklistických komunikácií,
- d) popri rieke Turiec na križovatkách cyklo ciest vybudovať „oddychové cyklocentrá – lavičky, pície fontány, stánok s občerstvením, atď.

Železničná doprava:

- a) riešiť prestavbu železničnej stanice Martin a jej prepojenie s navrhovanou autobusovou stanicou a ich väzby na systém MHD,
- b) doriešiť parkovanie osobných vozidiel cestujúcich vo väzbe na železničnú stanicu Martin,
- c) riešiť železničnú zastávku v centre Košúty,
- d) situovanie nových plôch pre bývanie navrhovať mimo ochranného pásma dráhy,
- e) stavebná činnosť v ochrannom pásme železničnej dráhy (60 m od osi krajnej koľaje) podlieha dodržiavaniu ustanovení zákona č. 513/2009 Z. z., výstavba v pásme od 30 – 60 metrov od osi krajnej koľaje je prípustná len s osobitným súhlasom ŽSR - v prípade situovania v tomto ochrannom pásme je potrebné zabezpečiť opatrenia na elimináciu nepriaznivých účinkov železničnej dopravy, ktoré musí realizovať stavebník na vlastné náklady,
- f) novo zriaďované križovania železnice s cestnými komunikáciami je potrebné riešiť mimoúrovňovo,
- g) riešiť terminály integrovanej dopravy (železničná stanica v centre mesta a železničná zastávka Košúty),
- h) rešpektovať výhľadové záujmy ŽSR z hľadiska plánovanej modernizácie,
- i) zachovať jestvujúce objekty a zariadenia ŽSR, ako aj zachovať dostupnosť a prepojenie na infraštruktúru mesta.

Letecká doprava:

- a) letisko v Tomčanoch rešpektovať pre nepravidelnú leteckú osobnú dopravu,
- b) rezervovať územie pre výhľadové predĺženie vzletovej a pristávacej dráhy letiska v Tomčanoch.

Dokument takisto v prílohe určuje zoznam verejno-prospešných stavieb.

Mestská hromadná doprava:

- a) prehodnotiť systém dopravnej obsluhy na území mesta a osobitne v územiach jestvujúcich obytných zón,
- b) rešpektovať a chrániť lokalitu navrhovanej autobusovej stanice a jej prepojenie so

- železničnou stanicou Martin,
- c) v rámci centra Košúty riešiť terminál integrovanej dopravy MHD vo väzbe na navrhovanú železničnú zastávku
 - d) riešiť terminál integrovanej dopravy na mieste súčasnej železničnej stanice Martin, ktorý integruje MHD, diaľkovú HD, prímestskú HD a železnicu
 - e) riešiť terminál integrovanej dopravy na ul. Jilemnického v Košútoch pre MHD a prímestskú HD

1.2 Územný generel dopravy mesta Martin

Samotný územný generel mesta Martin (ďalej len ÚGD Martin) definoval nové možnosti rozvoja jednotlivých dopravných systémov, pričom identifikoval najvhodnejšie varianty návrhov.

1.2.1 Cestná infraštruktúra

Základný komunikačný systém mesta zostával pre všetky analyzované varianty rovnaký. Predpokladalo sa okrem súčasnej komunikačnej siete aj vybudovanie prepojenia Podháj – Košúty s napojením na I/65D cez ulicu Pltníky a ukončením variantne križovatkou na sídlisku Košúty, resp. pokračovaním na východný mestský okruh. Rovnako sa predpokladalo nové prepojenie Záturcie – Podstráne. Variantne bola uvažovaná výstavba východného mestského okruhu a rýchlostnej cesty R3. Diaľnica D1 a jej napojenie na I/18 bolo pre všetky varianty uvažovaná v plnom rozsahu.

Všetky analyzované varianty boli podrobne popísané v správe z II. etapy riešenia ÚGD. V správe bolo taktiež podrobne popísané zaťaženie sledovaných komunikácií pre jednotlivé sledované varianty. Na základe analýz spracovateľ odporučil pre ďalšie podrobné riešenie variant V2A, ktorý predpokladá v sledovanom území pre riešenie rok 2030 realizáciu diaľnice D1, privádzača I/18 a rýchlostnej cesty R3 a súčasne realizáciu východného mestského okruhu s jedným napojením na R3 predĺžením ulice N. Hejnej v L'adovni. Objednávateľ výber variantu potvrdil.

Východný mestský okruh

Usporiadaniu cestnej siete ZÁKOSu Martin dominuje cesta I/65 vo svojich dvoch trasách. Pôvodná I/65 je hlavnou severo-južnou trasou cez mesto, prenáša podstatnú časť vnútornej, veľkú časť zdrojovej a cieľovej a menšie množstvo tranzitnej dopravy (ulice Jilemnického, Pietrova, Mudroňova, Kohútova, Hviezdoslavova, Novomestského, Štefánika, Jesenského, Jahodnícka, Kollárova). Nová I/65D tvorí vysokokapacitný západný obchvat mesta, ktorý je zaťažený prevažne tranzitnou dopravou a časťou dopravy zdrojovej a cieľovej. Uvedené usporiadanie je zdrojom vysokého zaťaženia pôvodnej I/65, ktorej súčasťou je aj jednosmerný mestský okruh v centre. Plánovaná výstavba rýchlostnej cesty R3 odľahčí I/65 o tranzitnú dopravu a len o nepodstatnú časť zdrojovej a cieľovej dopravy. Plánovaná výstavba na lokalitách vo východnej časti mesta prinesie nové požiadavky na prepravu, čoho následkom bude nárast dopravy na I/65 a príľahlých komunikáciách.

Na základe uvedených skutočností bol v rámci riešenia ÚGD navrhnutý východný mestský okruh (VMO), ktorý začína na I/65 na vstupe do mesta od Koštian (Kollárova ulica). Pôvodne v ÚPN-SÚ Martin navrhované napojenie na I/65D na pripojovacej vetve na I/65 neodporúčame vzhľadom na navrhovaný obmedzený prístup ťažkej nákladnej dopravy na VMO a tiež vzhľadom na jeho ukončenie v Košútoch po novonavrhovanej MK (súbežnej s Košútskou, ďalej nová Košútska). VMO sa opätovne pripája na I/65 v Košútoch (Jilemnického ulica) s plánovaným pokračovaním na I/65D. Prepojenie VMO s R3 bude realizované predĺžením ulice N. Hejnej, napojenie na I/65 ulicami N. Hejnej, cestou III/2145 (III/065053) - Sklabinská, ulicami Novomestského, Tehelná, Severná.

VMO bol pôvodne v ÚGD uvažovaný ako mestská obslužná komunikácia z dôvodu zabezpečenia prístupu do nových lokalít a požiadavky na obmedzenie ťažkej nákladnej dopravy. Z dôvodu zabezpečenia plynulosti dopravy a obmedzenia prístupu na pozemky bol VMO preklasifikovaný na mestskú zbernú komunikáciu kategórie MZ 8,5/50.

V rámci návrhu VMO bolo riešené aj možné napojenie na I/18 pri VPP. Napojenie bolo zamietnuté z viacerých dôvodov. Hlavným dôvodom zamietnutia bolo trasovanie pozdĺž obytnej zóny Košúty a záhradkárskej osady s rekreačným charakterom využitia územia. Ďalším dôvodom bola problematická križovatka s I/18, ktorá by zasahovala do mostného objektu (resp. násypu) a jej realizácia by bola nevhodná aj z pohľadu bezpečnosti dopravy na I/18. Dôvodom zamietnutia bola tiež definovaná funkčnosť VMO a jeho budúce zaťaženie, z ktorého bude vylúčená ťažká nákladná doprava.

Riešenie mestského okruhu

Špecifickým rysom usporiadania ZÁKOSu v centre mesta je jednosmerný mestský okruh, tvorený ulicami Pietrova – Mudroňova – Hviezdoslavova – Novomestského – Štefánikova. Jednosmernosť je narušená na okrajových západo-východných spojniciach Červenej armády (ale smerovo rozdelená) a Kohútova. Pritom ulica Kohútova, vedená popred kostol Sv. Martina patrí k najviac zaťaženým komunikáciám v meste. Jej analýze je venovaná samostatná kapitola.

Jednosmernosť mestského okruhu vyvoláva rozporné reakcie vzhľadom na nutnosť predlžovania trás vnútornej dopravy v meste. Okruh sprístupňuje centrum mesta a jeho hlavné zachytne body – nemocnicu, divadlo, kostoly, kino, MÚ, OD Prior a pod. Polovica ohraničeného centra je súčasne pešou zónou, preto pohyby vozidiel k hlavným záujmovým objektom centra sú veľmi často spojené s obchádzaním celého centra. Je to spôsobené predovšetkým sústredením záujmových objektov z podstatnej časti na západnej strane okruhu. Uvedená skutočnosť je negatívnym prvkom usporiadania dopravy v centre mesta, navyše kombinovaná so silným zaťažením ulíc Bernolákova a Kohútova a s ním spojené zaťaženie priľahlých križovatiek. Z týchto dôvodov bol súčasťou riešenia ÚGD v koncepte návrhu analýza mestského okruhu. V rámci analýzy bol namodelovaný na okruhu výhľadový stav riešenia v pôvodnom usporiadaní a pri zobojsmernení premávky na celom okruhu. Analýza preukázala výrazný vplyv excentrickej lokalizácie záujmových objektov v centre mesta. Ich sústredenosť na západnej strane bola príčinou 2,5 násobného nárastu dopravy na úsekoch Mudroňova – Pietrova a takmer 2 násobného nárastu na Kohútovej. Na druhej strane na Hviezdoslavovej bol zaznamenaný takmer 60% pokles intenzity dopravy. Zmena jednosmernej premávky by teda znamenala výrazné disproporcie v zaťažení mestského okruhu a významné zhoršenie dopravnej situácie na jeho západnej časti. Uvedený vplyv nepovažuje za pozitívny, navyše pri predpokladaných intenzitách dopravy by mohol viesť k permanentným kongesciám hlavne na Mudroňovej ulici a jej križovatke s Kohútovou. Jedným z mála pozitívnych vplyvov by bolo skrátenie jazd autobusov prímestskej dopravy pri zachádzaní na TID ku železničnej stanici, avšak s následkom zrušenia zastávky na východnej časti okruhu na Hviezdoslavovej.

Jednosmerná premávka na mestskom okruhu má podstatne viac pozitívnych dopadov na dopravu. Okrem vyváženosti zaťaženia okruhu je to hlavne nižšia intenzita dopravy na frekventovanej západnej časti a tiež vytvorenie reálneho predpokladu pre preferenciu hromadnej dopravy, keď po dobudovaní diaľnice D1, cesty R3 a VMO pokles intenzity umožní vyhradiť jazdný pruh po celom mestskom okruhu pre MHD.

Na základe uvedeného konštatujeme, že jednosmerné riešenie mestského okruhu je vyhovujúce a výhľadovo výrazne vhodnejšie riešenie ako jeho zmena na obojsmernú premávku.

Terminál integrovanej dopravy železničná stanica (TID ŽS)

Uvedenej problematike je venovaná kapitola 9.5 Verejná osobná doprava. Terminál je nevyhnutné skvalitniť pre zvýšenie atraktivity kombinovania cestnej a železničnej dopravy. Trasovanie autobusovej HD je nutné viesť týmto terminálom pre severo-južné smerovanie dopravy v oboch smeroch aj za cenu mierneho predĺženia trasy. Toto odporúčanie platí okrem prímestskej dopravy aj pre diaľkové linky.

Riešenie napojenia časti Košúty

V čase prác na ÚGD bola spracovaná štúdia riešenia križovatky Košúty pri obchodných centrách susediacich s I/65 Jilemnického. ÚGD rešpektuje výsledky uvedenej štúdie a uvažuje s novým usporiadaním siete a súčasne aj s existenciou plánovaného prepojenia ulice Pltníky (OC Tulip) s Košútami. Prepojenie bude realizované mimoúrovňovým krížením železničnej trate s križovatkou do novej záujmovej oblasti mesta a s napojením na ulicu Pltníky a Priekopskú a po prekľnutí trate s napojením na križovátku s Jilemnického. Existujúca okružná križovatka bude prebudovaná na križovátku svetelne riadenú s výhľadovým napojením novej Košútskej na VMO mesta za sídliskom Košúty. Dopravné riešenie bolo analyzované v dvoch variantoch prepojenia Jilemnického s I/65D s dôrazom na zdroj minerálnej vody Fatra, na inžinierske siete a na výškové pomery v území.

Súčasťou uvedeného riešenia bude aj vybudovanie prístupovej komunikácie k OC DI CAMPO, pričom uvedené prepojenie bude kombinované s prístupom k železničnej zastávke Košúty pre osobnú dopravu a pre MHD. Komunikácia bude napojená na ulicu Jilemnického (I/65) svetelne riadenou križovatkou pre možnosť koordinácie s križovatkou Jilemnického – nová Košútska. OC DI CAMPO bude do vybudovania uvedenej križovatky napojené dočasnou križovatkou s ulicou Dúbravca, ktorá pre blízkosť križovatky nová Košútska bude realizovaná rovnako ako svetelne riadená.

Pri analýze napojenia časti Košúty na ZÁKOS bola analyzovaná aj možnosť napojenia na R3. Vzdialenosť križovatiek na rýchlostných cestách v zmysle STN 736101 nedovoľuje túto alternatívu. Navyše analýza prepojenia cez Tehelnú ukázala v skladbe dopravného prúdu, že prepojenie cez sídlisko Košúty by nebolo vhodné z pohľadu vysokej intenzity ťažkej dopravy a negatívne by ovplyvnilo životné prostredie obyvateľstva.

Železničná zastávka a terminál integrovanej dopravy Košúty (TID Košúty)

Plánovaná železničná zastávka Košúty bola v zmysle ÚPN-SÚ Martin plánovaná v blízkosti podchodu pre peších popod železničnú trať pri komplexe Fatra. Nové obchodné aktivity v oblasti Košút a s nimi súvisiace zmeny dopravnej infraštruktúry vyvolali potrebu jej presunu ku OC DI CAMPO a do blízkosti novej komunikácie Jilemnického – Pltníky - I/65D. V uvedenej lokalite bude zabezpečená aj dostupnosť MHD pre obyvateľov, pričom príjazd autobusov priamo k zastávke bude realizovaný po obslužných komunikáciách OC, v budúcnosti s napojením na vyššie uvedenú novú komunikáciu. Nové trasovanie ulice Pltníky a napojenie na existujúcu trasu ulice Priekopská umožní aj odporúčané napojenie prímestskej HD od Pltníkov (na druhej strane železničnej trate od OC). Týmto sa vytvorí integrovaný uzol HD, ktorý zvýši jej atraktivitu možnosťou prestupu medzi dopravnými módmi – cestná a železničná doprava.

Riešenie napojenia časti Priekopa a Vrútok

Vyššie uvedené prepojenie pokračovaním ulice Pltníky naruší dopravné spojenie Podháj – Priekopa – Vrútky vzhľadom na mimoúrovňové kríženie železničnej trate. Toto prepojenie je nevyhnutné obnoviť novým napojením z križovatky do nového záujmoveho územia a pripojením na existujúcu Priekopskú ulicu. Uvedené prepojenie bude zároveň plniť úlohu nového napojenia časti Priekopa a mesta Vrútky na centrálny komunikačný systém, nakoľko prepojením s Jilemnického bude vytvorená možnosť pokračovania do centra mesta.

Nová kvalitatívna úroveň ulice Pltníky umožní jej odporúčané využitie pre prímestskú hromadnú dopravu so zastávkou na TID Košúty.

Možnosti napojenia východného priemyselného parku (VPP)

Požiadavkou mesta pre návrh riešenia bolo preverenie možnosti napojenia východného priemyselného parku na ZÁKOS. Požiadavka na nové prepojenie z Jilemnického ulici je v priamom rozpore s požiadavkou na vylúčenie ťažkej dopravy z predmetnej ulice. Priestorové podmienky na prepojenie Jilemnického a VPP sú adekvátne, avšak trasovanie cez sídlisko Košúty II, okolo NKP Attilov pahorok a záhradkárskych osád nepovažujeme za vhodné. Rovnako budúce možné prepojenie s východným okruhom by znamenalo zvýšenie ťažkej dopravy cez sídlisko Košúty (o cca 700 NA/24h) a nové negatívne vplyvy na životné prostredie. Snahou pri riešení výhľadových vzťahov je maximálna segregácia ťažkej a to nielen tranzitnej, ale aj ostatnej vonkajšej dopravy z centra mesta a tiež ulice Jilemnického. Akékoľvek napojenie VPP na mesto okrem napojenia po I/18 by tento predpoklad narušilo.

Analyzované bolo aj napojenie VMO na cestu I/18. Toto prepojenie sa ukázalo ako nerealizovateľné jednak vzhľadom na vzdialenosť križovatiek a tiež vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie. V roku 2030 by toto zaťaženie dosahovalo približne 5000 vozidiel za deň s 15% podielom nákladnej dopravy. Prepojenie by navyše spôsobilo nárast dopravy medzi Košútmi I a II, a zvýšilo by zaťaženie VMO o 100%, čo je vzhľadom na jeho plánovanú funkciu neprijateľné.

Cesta I/18 po dobudovaní D1 a R3 zaznamená výrazné zníženie intenzity dopravy. Bude vytvárať ideálne podmienky pre napojenie VPP, navyše vybudovaná okružná križovatka na I/18 a napojenie Sučianskej ulice s mimoúrovňovým križovaním R3 vytvorí dostatočné predpoklady pre kvalitnú obsluhu územia nielen v oblasti VPP, ale aj priemyselnej časti Priekopy. Alternatívne prepojenia mesta a uvedených priemyselných oblastí by nepriniesli žiadne výrazné zníženie vzdialenosti, ktoré by adekvátnym spôsobom eliminovalo jeho negatívny efekt na obyvateľstvo a cestnú infraštruktúru.

Analyzované bolo aj pripojenie priemyselnej časti Priekopa na I/18 so súčasným napojením VPP. Napojenie bolo situované do úseku klesania I/18 od mimoúrovňovej križovatky s I/65 v smere na Sučany, cca 200 m pred ČSPH Slovnaft. Navrhované pripojenie okrem zásahu do odbočovacieho pruhu ČSPH nevyhovuje hlavne z pohľadu minimálnych vzdialeností križovatiek v zmysle STN 736101. Táto je aj pri uvažovaní $v_n = 60$ km/h a uplatnení korekcie 50% z dôvodu blízkosti sídelného útvaru definovaná hodnotou 500 m (50% z 1,0 km), pričom vzdialenosť navrhovanej križovatky je 350 m.

Z uvedených dôvodov neodporúčame uvažovať s alternatívnym napojením VPP a súčasne odporúčame zrušenie navrhovaného napojenia VPP na I/18 v zmysle ÚPN-SÚ Martin.

Preložka Kohútovej ulice

Poloha Kohútovej ulice pri kostole Sv. Martina a jej predpokladané výhľadové dopravné zaťaženie cca 10 000 vozidiel/24 h vyvolalo požiadavku analýzy možnosti jej preloženia. Možné vytvorenie námestia pred kostolom a jeho ochrana pred negatívnymi vplyvmi dopravy sa ukazuje ako adekvátny dôvod zmeny smerovania dopravy z križovatky Bernolákova – Kohútova po ulici Francisciho, s vybudovaním novej prepojký Francisciho – Jesenského. V mestskom okruhu by súčasná ulica Kohútova bola nahradená ulicami Francisciho – prepojenie na Jesenského – Jesenského – križovatka Sklabinská – Hviezdoslavova.

Analýza preukázala, že z dopravného hľadiska by nové smerovanie malo zásadný vplyv len na zaťaženie Francisciho ulice. Súčasný zaťaženie cca 5 000 vozidiel/24 h by sa zvýšilo takmer na 9 000 voz/24 h, čo z hľadiska susediacej Fakultnej nemocnice nemožno považovať za vhodné riešenie. Predpokladané dopravné zaťaženie je uvedené v Prílohe 5

Územného generelu mesta Martin. Navyše už v súčasnosti je problematickou križovatka Bernoláková – Francisciho – Kohútova – Mudroňova s novom komplikáciou – vytvorením protismerného napojenia rekonštruovaného OD Prior. Tento problém je však riešiteľný. Väčším problémom je kapacita Francisciho ulice, ktorá je pri súčasnom šírkovom usporiadaní nevyhovujúca na predpokladanú intenzitu. Priestorové podmienky však umožňujú jej rozšírenie bez významnejších problémov. Problematickým bodom by sa stala nová križovatka Francisciho – Jesenského. Nachádzala by sa vo vzdialenosti 80 m od križovatky Jesenského - Hviezdoslavova – Sklabinská a možné rozšírenie predĺženej Francisciho ulice by neumožnilo zachovať šírkové usporiadanie súčasnej Kohútovej na vstupe do križovatky. Predpokladané zaťaženie križovatky je uvedené v Prílohe 4.

Z uvedených dôvodov neodporúčame zmenu smerovania Francisciho ulice. Za hlavné negatívom je potrebné považovať výrazné zvýšenie zaťaženia pred fakultnou nemocnicou, zaťaženie novovzniknutej križovatky a nutnosť stavebných úprav na Francisciho ulici. Z uvedeného vyplýva požiadavka na aktualizáciu, resp. zmenu Územného plánu zóny Pred nemocnicou.

Nové dopravné napojenie lokalít IBV – Nový Martin, Park, Háj s prepojením na rekreačnú zónu

Mesto Martin predpokladá výstavbu nových lokalít IBV – Nový Martin, Park, Háj a tiež výrazné rozšírenie rekreačných aktivít v podhorskej oblasti. Z uvedeného dôvodu je v ÚGD navrhované nové prepojenie mesta z oblasti Záturčie po Košariská s napojením na súčasnú komunikáciu Vrútky – Podstráne. Navrhovaná komunikácia začína v Záturčí na križovatke Záturčianska – Stodolu – I/65D a po krátkom úseku po Záturčianskej ulici bolo nutné výhľadovo navrhnuť jej odklonenie sa popod kaštieľ Záturčie po ulicu Hlboká. V návrhovom období bude prvá časť prepojenia popod kaštieľ Záturčie nahradená komunikáciou, spájajúcou ulice Záturčianska a Hlboká popred kaštieľ Záturčie v kategórii MO 8/40.

Ďalej pokračuje po koniec intravilánu ako obslužná komunikácia MO 8/40, po prechodu do extravilánu ako cesta C7,5/40 až po napojenie na existujúcu komunikáciu v Prosniskách.

Zložité priestorové podmienky pri snahe o zachovanie súčasnej výstavby si vyžiadali na začiatku trasy zložitú trasovanie popod kaštieľ Záturčie. Iná trasa nebola na základe analýz priestoru a terénnych podmienok možná. Pri jej výstavbe je nevyhnutné venovať vysokú pozornosť ochrane územia kaštieľa a súčasne zabezpečiť jeho ochranu pred negatívnymi účinkami dopravy aj v procese prevádzky.

1.2.2 Statická automobilová doprava

Súčasná situácia v oblasti statickej dopravy v meste Martin sa vyznačuje intenzívnym využívaním verejných komunikácií na parkovanie. Väčšia časť z nich v CMO je už spoplatnená, nakoľko hustota inštitúcií a obchodov v širšom centre, spôsobuje veľký dopyt po parkovacích miestach. Vysoké požiadavky a obsadenosť parkovacích miest a plôch má za následok:

- predĺženie ciest pri hľadaní voľných miest na parkovanie,
- zvýšenie dopravy v centre mesta,
- využívanie plôch miestnych komunikácií a plôch s inou funkciou ako na parkovanie, tzv. „divoké parkovanie“ všade, kde je to možné, čím vzniká parkovanie na nevyznačených miestach, na miestach v medziblokoch, na chodníkoch a zeleni a neusporiadanosť verejných parkovísk, nakoľko parkovacie státiaria nie sú vyznačené,

- vytváranie bariér pre peších.

Vo všeobecnosti chýbajú parkovacie domy pre verejné účely.

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

Centrum:

- Už v súčasnosti funguje systém spoplatnenia parkovania.
- Najvyššia hustota cieľov IAD bývajúceho obyvateľstva a návštevníkov je v historickom jadre mesta.
- Vysoká hustota vyššej občianskej vybavenosti a obchodov na pešej zóne spôsobuje vyšší dopyt po parkovacích miestach na jej obode.
- V centre je minimum disponibilných plôch pre návrh nových zariadení pre parkovanie.
- Vysoká obsadenosť parkovacích miest má za následok predĺženie ciest pri hľadaní voľných miest a zvýšenie dopravy v CMZ.
- Nedostatok parkovacích miest spôsobuje vznik parkovania na nedovolených miestach.
- Nezabezpečené parkovanie v dostatočnom rozsahu pri firmách a organizáciách.

Ostatne mestské časti:

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

Východiskom pre návrh koncepcie statickej dopravy boli predpoklady demografického a urbanistického rozvoja mesta, výstavba nových centier vybavenosti v súčasnejestskej zástavbe, rozvoj nových obytných súborov (Nový Martin, rozšírenie sídliska Sever, L'adoveň, Jahodníky, Jahodnícky Háj), ako aj zvýšenie počtu pracovných miest a rozšírenie športových aktivít, ktoré budú mať potrebu nových parkovacích a odstavných miest, či už formou parkovacích plôch na teréne alebo parkovacích domov.

Nároky na parkovacie plochy vychádzajú zo vstupných údajov o počte obyvateľov a plánovaných rozvojových aktivitách mesta a mestských častí. Nakoľko tieto údaje neboli podložené podrobnou dokumentáciou (jedná sa o výhľad), nebolo možné stanoviť potrebu parkovacích a odstavných státí komplexným výpočtom v zmysle STN.

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

- Priemerná obložnosť bytov pri predpokladanom poklese počtu obyvateľstva z 56 524 v roku 2013 na predpokladaných 53 571 v roku 2030 a 49 599 obyvateľov v roku 2040 sa uvažovalo v priemere s 2,75 obyv./byt pre rok 2030.
- Uvažovalo sa s potrebou 2,0 odstavné státi pre jednu bytovú jednotku v rámci bytovej výstavby, hoci počet obyvateľov klesá, ale počet osobných vozidiel stále narastá.
- V zástavbe s rodinnými domami (IBV) sa predpokladá zabezpečenie odstavovania vozidiel v rámci vlastného pozemku.

- Vybavenie všetkých novo realizovaných objektov s predpokladom potrebného počtu parkovacích a odstavných státí.
- Vybudovanie parkovacích domov pre verejnosť.
- Nebudovať nové individuálne garáže, nahradiť ich garážami hromadnými.
- Parkovanie na komunikáciách v centre mesta by malo slúžiť len pre krátkodobé parkovanie, pre dlhodobé parkovanie by mali byť v pešej dostupnosti k centru mesta vybudované parkovacie garáže.
- Dôsledkom budovania hromadných garáží sa môže čiastočne uvoľniť parkovanie na komunikáciách v spádovej oblasti hromadných garáží, kde môže dôjsť k revitalizácii tohto priestoru.

Návrh riešenia parkovania v parkovacích domoch vychádza z potreby parkovacích miest a zároveň úspory verejnej zelene.

1.2.3 Pešia doprava

Železničná a aj autobusová stanica sa nachádza v lokalite, kde je priemyselná časť mesta a sú málo využívané. V rámci nového riešenia sa uvažuje s vybudovaním novej autobusovej stanice a zrušením zastávky pre diaľkové spoje na ul. Jesenského. Hlavný peší ťah zo severu na juh je smerovaný po Jilemnického ul. do centra mesta a následne po Jesenského ulici.

Smer východ západ je prezentovaný pešími prúdmi smerom na sídliská, tzn. ulicou Červenej armády a ul. Mládeže na Podháj a ul. Nade Hejnej na sídlisko Jahodníky a Ľadoveň.

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

- Prepojenie novej časti Ľadoveň (resp. Jahodnícky háj) s centrom.
- Prepojenie sídliska Nový Martin a následne rekreačnej zóny s centrom.
- Predĺženie a prepojenie pešej komunikácie na rozvojovú časť priemyslu smerom na Vrútky.

1.2.4 Cyklistická doprava

Potenciál cyklistickej dopravy v meste Martin je značný. Mesto sa rozprestiera na rovine a pomerne malej ploche, dochádzkové vzdialenosti sú malé. Aby sa podporila cyklistická doprava, bolo by vhodné doplnenie infraštruktúry o kryté parkovanie pre bicykle, základné vybavenie a služby pre cyklistov (požičovne bicyklov, servis), informačné služby pre turistov - cyklistov (mapy) s hygienickými zariadeniami pre cyklistov rozmiestnenými v prítlačných uzlových bodoch. Cyklistické uzly v priestore mesta by mali byť navrhované aj v malom rozsahu služieb viazaných na ponuku príľahlej OV: športoviská, kultúrne pamiatky, prevoz bicyklov vo verejnej doprave.

Mesto Martin má dokonca výhodnú polohu a rozlohu na to, aby sa pokúsilo v budúcnosti o zavedenie systému požičiavania bicyklov (bike sharing). Vzdialenosť a rozloženie, resp. umiestnenie autobusovej stanice Martin, železničnej stanica „mesto“, novej železničnej stanice „Košúty“, Slovenského národného múzea, či ďalších pamätihodností alebo mestských častí tomu napomáha.

Systém požičovne mestských bicyklov vytvára alternatívu k verejnej, resp. individuálnej

automobilovej doprave. Skvalitňuje sa ním životné prostredie v meste. Systém zdieľania bicyklov je tiež jedna z možností, ako vyriešiť problém pripojenia používateľov k verejnej dopravnej sieti. Výhodou takéhoto systému je, že pre používateľov odpadajú mnohé problémy spojené s vlastníctvom bicykla, či sa jedná o riziko krádeže, vandalizmus, nedostatok parkovacích miest, skladovanie, alebo požiadavky na jeho údržbu. Systém požičiavania sa navrhuje tak, aby sa dal bicykel požičať bezplatne (napr. prvá pol hodina) alebo za prijateľnú cenu pre jazdy na krátke vzdialenosti v mestskom priestore. Realizované výskumy preukázali, že bicykel v je meste na krátke vzdialenosti (do 5 km) najrýchlejší spôsob dopravy.

Z prieskumu vyplynulo, že cyklisti v meste Martin sú sústredení do 3 hlavných vertikálnych osí, na ktoré sa napájajú 3 hlavné radiály, slúžiace ako priečne prepojenia v rámci plánovanej cyklistickej siete.

Hlavné vertikálne osy:

- V1 – Priekopa – Košúty – Sever – Centrum – Ľadoveň (cez ul. Jilemnického).
- V2 – Priekopa – Sever – Centrum (cez ul. Kozmonautov).
- V3 – Záturčie – Podháj (ul. Stodolu, ul. Gorkého).

Hlavné priečne prepojenia (prekonanie bariér – rieka, obchvat, železničná trať):

- P1 – Záturčie – Sever – Košúty (cez podchod popod železničnú trať).
- P2 – Stráne – Podháj - Centrum (cez okružnú križovatku, ul. Gorkého – Mládeže, kamenný most).
- P3 – Ľadoveň – Centrum – priemyselná zóna (prechod cez obchvat, cez ul. Robotnícka).

Tab. 1 obsahuje prehľad navrhovaných trás cyklistickej dopravy v meste Martin.

Tab. 1 Navrhované trasy cyklistickej dopravy v meste [3]

Mestská časť	Vedenie trasy	Typ trasy
Sever	Kozmonautov	CP v HDP
Sever	Budovateľov	CP v HDP
Sever	Jilemnického - od Kocky po ul. Kozmonautov	CP v HDP
Záturčie	Aurela Stodolu	CP v HDP
Centrum	M.R. Štefánika – námestie L. Štúra	C v SP
Centrum	A. Sokolíka , smer popri Národnom cintoríne	C v HDP
Centrum	Ul. Moskovská – nám. Ľ. Štúra – Škultétyho – ČSL. armády – ul. Mládeže	C v HDP
Centrum	J. Palkoviča	C v HDP
Centrum	Ul. Budovateľov – OC TULIP	C v HDP
Centrum	pravý breh rieky Turiec od Čsl. armády – Robotnícka - Bernolákova	CT, C v HDP
Centrum	Ul. Jesenského – Na Bystričku	C v HDP
Centrum	Ul. Novomeského	C v HDP
Košúty	Dúbravca, Priemyselná	CP v HDP
Košúty	Dúbravca - Hrádok	CP v HDP
Košúty - Ľadoveň	pozdĺž východného mestského okruhu (VMO)	CP v HDP

Priekopa	okolo železničnej trate od ul. Dúbravca po ul. Sučianska	C v PDP
Priekopa	Martin – Priekopa, pravý breh rieky Turiec – Pltníky – ul. Kozmonautov	CT, C v HDP
Podháj	Gorkého	CP v HDP
Podháj	Mládeže, Hollého	CP v HDP
Jahodníky	N.Hejnej	CP v HDP
Jahodníky	Stavbárska	CP v HDP
Ľadoveň	Pod strelnicou	CP v HDP
Ľadoveň	Kollárova	CP v HDP
Ľadoveň	Stavbárska	CP v HDP
Ľadoveň	N.Hejnej - J.Kronera - VMO	CP v HDP
Jahodníky – Jahodnícke háje	Jesenského, Jahodnícke Háje, Múzeum slovenskej dediny	CP v HDP
Jahodníky – PZ	Robotnícka , Bernoláková, priemyselná zóna	CP v HDP
Podháj – Centrum	okolo rieky Turiec (od ul. Mládeže po kamenný most)	CT
Podháj – Centrum	Škultétyho	C v SP
Podháj – Centrum	Čsl. armády pri kamennom moste	CP v HDP

Pozn.:

*CP v PDP – cyklistické pruhy v pridruženom dopravnom priestore,
CP v HDP – cyklistické pruhy v hlavnom dopravnom priestore,
C v SP – cyklisti v spoločnom priestore s chodcami bez oddelenia,
CT – cyklotrasa.*

V tab. 2 je možné vidieť cyklistické koridory v meste Martin, vedenie ich trasy a taktiež dĺžku v kilometroch.

Tab. 2 Cykloturistické trasy v záujmovej oblasti mesta [3]

Koridor	Vedenie trasy	Dĺžka v km
popri Turci	Martin - Košťany	43,3
Popri Turci	Martin – Priekopa – ľavý breh rieky Turiec	7,2
Podstráne - Martinské Hole	Martin - Martinské Hole, lyžiarske stredisko	12,7
Karvaša a Bláhovca - Martinské Hole	Vrútky - Martinské Hole, lyžiarske stredisko	12,6
Podstráne - Martinské Hole	Vrútky – Podstráne cez Osikové	4,7
Sklabinská	Martin - Diaková	2,8
tanková cesta	Martin - Trnovo	15,0
Severovýchodný	Martin Košúty - Diaková	12,1

Cykloturistické trasy v intraviláne mesta Martin

V intraviláne mesta sú navrhnuté aj rekreačné cykloturistické trasy uvedené v tab. 3, ktoré sa napájajú na cykloturistické trasy vedené v okolí mesta. Bicykel sa takto môže stať dostupnou alternatívou ku individuálnej automobilovej doprave.

Tab. 3 Rekreačné cyklistické trasy navrhované v oblasti mesta [3]

Koridor	Vedenie trasy	Dĺžka v km
popri Turci	ľavý breh rieky Turiec, od ul. Na Bystričku – po ul. Mládeže	2,4
Záturčie	Ul. A. Stodolu – smer Dúbrava, Kaluže	2,6
Podháj	Podháj – Vrútky - Priekopa	6,6
Jahodníky	od ul. Stolárskej poza Ľadoveň k múzeu Slovenskej dediny	1,7
Jahodníky	od múzea Slovenskej dediny, ul. J. Kronera po VMO	1,3

1.2.5 Verejná hromadná doprava

Ako je zrejmé z analýzy prepravných tokov, je potrebné zabezpečiť dostatočnú priepustnosť cestných komunikácií, kde je prevádzkovaná MHD a kde je najväčší prepravný

prúd cestujúcich, aby neboli vytvárané kongescie s individuálnou automobilovou dopravou a MHD ostala aj svojou cestovnou rýchlosťou konkurencieschopná a zároveň boli dodržiavané odchody a príchody na zastávky MHD podľa cestovného poriadku.

Veľmi dobrou východiskovou pozíciou pre preferenciu MHD v meste je usporiadanie základného komunikačného systému. Jednosmerný okruh okolo centra mesta je predpokladom pre vyčlenenie jazdného pruhu pre vozidlá MHD po celom obvode centra mesta.

Do budúcnosti je potrebné aj v Martine zvážiť možnosti reálnych krokov pre preferenciu vozidiel MHD. Tiež je možné využiť skúsenosti s aplikáciou dopravného značenia na zrýchlenie výjazdu zo zastávok MHD.

Mestská hromadná doprava

Realizované analýzy poukazujú na veľký počet liniek MHD (až 25) a podkladom na prípadnú zmenu trasovania a počtu liniek MHD.

V MHD Martin sa odporúčajú úpravy, ktoré vychádzajú z číslovania a vedenia liniek v roku 2006 a niektoré návrhy boli už zapracované. Súčasná linka č. 01 a č. 02 sú zmluvné linky pre zamestnávateľov (TRIM LEADER a ECCO) a linka č. 03 je školská linka.

Linka č. 62 je vedená z centra Martina do obce Bystrička. Linka č. 27 vedie z Autobusovej stanice Vrútky do obce Turčianske Kľačany. Tiež až 8 liniek vedie do mesta Vrútky. Tieto linky, resp. ich časti nemusia byť do budúcnosti zaradené do Plánu dopravnej obsluhy Mesta Martin a do Zmluvy o službách vo verejnom záujme, najmä z dôvodov nedosiahnutia dohody o podiele na financovaní medzi mestami Martin a Vrútky, resp. uvedenými mestami.

Pri zastávkach pod 10 cestujúcich za pracovný deň je potrebné navrhnuť zastávku na znamenie, čo urýchli MHD. Takýto systém je pomerne bežný aj v už zavedených integrovaných dopravných systémoch. Pri zastávkach, ktoré vykazujú dlhodobý počet nastúpených nule je potrebné uvažovať o ich zrušení. Najmä ak je zabezpečená dostupnosť pešou chôdzou do 5 minút na príslušné zastávky MHD Martin. Cez víkendové dni na 27 zastávkach MHD Martin z celkového počtu 103 zastávok nenastúpil na základe poskytnutých údajov ani jeden cestujúci. Tu je potrebné ešte preskúmať aj výstup cestujúcich.

Z hľadiska demografického vývoja nepredpokladá sa nárast počtu cestujúcich v MHD Martin a preto je potrebné pre udržanie súčasnej delby práce zrýchliť MHD a zvýšiť prístupnosť pre osoby so zníženou pohyblivosťou a to používaním nízkopodlažných autobusov a budovaním bezbariérových zastávok.

Riešenie zastávok MHD

Pod riešením zastávok rozumieme ich umiestnenie v priečnom reze a pozdĺžnom smere na pozemnej komunikácii, ako aj plošné riešenie čakacích plôch zastávky a ich prístupnosť. Podľa tohto prístupu sme analyzovali súčasný stav niektorých vybraných zastávok na území mesta Martin.

Mesto Martin má nasadzované v MHD nízkopodlažné autobusy (až 87 % z celkového počtu prevádzkovaných autobusov), čo je potrebné veľmi oceniť. Ich výhoda by sa dala ešte zvýšiť prebudovaním obrubníkov na zastávkach, ktoré umožňujú bezproblémový príchod a odjazd bez poškodenia vozidla, pneumatík o zvýšeného obrubníky, bezpečný nástup cestujúcich najmä so zníženou pohyblivosťou resp. detí. Autobusy sú jedným z článkov prepravného reťazca, ktorých zlý stav znevýhodňuje verejnú hromadnú osobnú dopravu voči individuálnej automobilovej doprave.

1.3 Integrovaná územná stratégia udržateľného mestského rozvoja Martin na roky 2023-2030

Samotná stratégia predstavuje zatiaľ najaktuálnejší strategický dokument, ktorý bol vypracovaný v roku 2023.

Táto stratégia stanovila v prioritě č.4 špecifický cieľ : Budovať a udržiavať infraštruktúru podporujúcu udržateľnú mobilitu zlepšujúcu kvalitu života a bezpečnosť. Ten je ďalej detailnejšie uvedený v podcieľoch, pre ktoré sú následne definované opatrenia a aktivity.

1.3.1 Špecifický cieľ 4.1 Zabezpečovať udržateľnú mobilitu v sídlach aj medzi nimi

Proces zmeny má byť nastavený na zvrátenie dlhodobého trendu poklesu prepravných výkonov verejnej prepravy osôb. V cieľovom stave sa očakáva zníženie dopravnej záťaže na cestnej sieti, zníženie objemov produkcie škodlivín dopravou a v konečnom dôsledku zlepšenie kvality životného prostredia.

V uvedenej kategórii zmien regionálna a mestská samospráva dosiahne požadovaný stav nákupom nízkoemisných alebo bezemisných vozidiel vo verejnej hromadnej preprave osôb, podporou lokalizácie servisnej vybavenosti pre elektromobilitu, vytváraním priaznivých podmienok pre vznik a fungovanie nízkoemisných a bezemisných zón v osídlení. Sem patrí aj pokračujúca podpora pre cyklistickú a pešiu dopravu výstavbou cyklistických a cyklistických/peších komunikácií a trás v mestských aglomeráciách a v extraviláne sídiel. Kľúčovým aspektom mobility ako služby je posun spôsobu dopravy od osobného vlastníctva k mobilite poskytovanej ako služba kombináciou dopravných služieb od poskytovateľov verejnej a súkromnej dopravy, za ktorú môžu zákazníci platiť prostredníctvom jedného účtu. Zavedené bude integrované plánovanie cesty, platby na princípe jedného nákupu a inteligentné prvky riadenia a vzájomného previazania dopravy.

Jednotlivé opatrenia špecifického cieľa sú uvedené v tab. 4.

Tab. 4 Opatrenia špecifického cieľa 4.1. Zdroj: [4]

Opatrenia
4.1.1 Priebežne obnovovať, modernizovať a budovať miestne komunikácie a dopravnú infraštruktúru tak, aby podporovala udržateľný rozvoj sídiel
4.1.2 Vytvárať podmienky pre rozvoj parku nízkoemisných dopravných prostriedkov a prostriedkov na alternatívny pohon
4.1.3 Podporovať zriadenie nízkoemisných a bezemisných zón s použitím systémov inteligentnej mobility v mestách, obciach a v rekreačnom území
4.1.4 Podporovať záujem o využívanie verejnej osobnej dopravy zvyšovaním jej kvality a znižovaním CO ₂
4.1.5 Navrhovať, zavádzať a prioritne podporovať systém intermodálnej dopravy medzi sídlami a rekreačnými centrami vrátane parkovacej politiky
4.1.6 Zvyšovať bezpečnosť cestnej premávky a pešej dopravy

Opatrenia a typové aktivity

Opatrenie 4.1.1 Pribežne obnovovať, modernizovať a budovať miestne komunikácie a dopravnú infraštruktúru tak, aby podporovala udržateľný rozvoj sídiel:

- pribežne monitorovať stav a kvalitu cestných komunikácií,
- aktualizovať Generel dopravy mesta Martin v nadväznosti na samosprávy UMR Martin, aby bol v súlade s Plánom udržateľnej mobility Žilinského samosprávneho kraja a príslušnými dopravno-plánovacími dokumentmi,
- podporovať výstavbu diaľnic a rýchlостných ciest v úsekoch uvoľňujúcich miestne komunikácie,
- vypracovať a aktualizovať digitálnu technickú evidenciu miestnych komunikácií a peších chodníkov,
- koordinovane vypracovať akčný plán údržby a rekonštrukcie cestných komunikácií v spolupráci s Regionálnou správou ciest, Slovenskou správou ciest a Národnou diaľničnou spoločnosťou (NDS),
- investične pripraviť a zrealizovať obchvaty miest a obcí podľa projektových dokumentácií,
- pribežne dobudovať, rekonštruovať a opravovať existujúcu cestnú sieť vrátane mostných objektov tak, aby podporovala hospodársky rozvoj miest a zlepšovala priepustnosť cestných komunikácií,
- odstraňovať bodové chyby a kritické nehodové lokality,
- rekonštruovať prietahy ciest cez obce,
- realizovať koordináciu a údržbu križovatiek na cestách I. triedy a realizovať konštrukčno-technické úpravy úrovňových križovatiek,
- dobudovať sieť parkovísk a garáží v mestách,
- dobudovať a rekonštruovať chodníky pre peších v mestách a obciach,
- spracovať revíziu dopravného značenia a podľa potreby ho dopĺňať a obnovovať vodorovné a zvislé dopravné značenie,
- zavádzať zariadenia Inteligentných dopravných systémov na cestnej sieti a križovatkách, na železničnej sieti, na termináloch, prestupných bodoch a zastávkach Intermodálneho dopravného systému (IDS).

Opatrenie 4.1.2 Vytvárať podmienky pre rozvoj parku nízkoemisných dopravných prostriedkov a prostriedkov na alternatívny pohon:

- podporovať rozvoj servisnej infraštruktúry pre elektromobilitu a vodíkovú mobilitu vrátane nákupu a umiestňovania nabíjacích staníc,
- podporovať rozvoj servisnej infraštruktúry pre nákladné vozidlá na vodíkový pohon, vodíkové čerpacie stanice lokalizované prioritne na cestnej TEN-T,
- zabezpečovať rozvoj prímestskej, mestskej hromadnej dopravy a nekonvenčných autobusov na zavolanie realizovať na báze vozidiel s alternatívnym pohonom.

Opatrenie 4.1.3 Podporovať zriadenie nízkoemisných a bezemisných zón s použitím systémov inteligentnej mobility v mestách, obciach a v rekreačnom území:

- podporovať reštrikcie voči osobným automobily so spaľovacím motorom v nízkoemisných zónach,
- podporovať zriadenie obytných zón v mestách a obciach s upraveným dopravným režimom (napr. trendových Zón 30),
- podporovať stavebné úpravy obytných ulíc,
- podporovať dopravnú obsluhu zón nízkoemisnou a bezemisnou dopravou,
- začať využívať dostupné SMART technológie v statickej doprave,
- zavádzať do praxe technologické zariadenia a kompletne inteligentné dopravné systémy na sieti ciest a železníc.

Opatrenie 4.1.4 Podporovať záujem o využívanie verejnej osobnej dopravy zvyšovaním jej kvality a znižovaním CO₂:

- zlepšovať infraštruktúru verejnej osobnej dopravy,
- zavádzať kontroly a monitorovania autobusov verejnej hromadnej dopravy,
- modernizovať vozidlový park verejnej hromadnej dopravy,
- zavádzať autobusy na zavolanie ako súčasť konceptu mobility na zavolanie pre nízkoosídlené lokality,
- podporovať, modernizovať, debarierizovať a dekarbonizovať vozový park verejnej hromadnej dopravy,
- zabezpečiť vyššiu kvalitu dopravy pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu alebo orientácie vrátane debarierizácie,
- dopĺňať a modernizovať zastávky verejnej osobnej dopravy,
- propagáciou a osvetou zvyšovať atraktivitu verejnej osobnej dopravy,
- zavádzať zariadenia Inteligentných dopravných systémov vo vozidlách verejnej osobnej dopravy.

Opatrenie 4.1.5 Navrhovať, zavádzať a prioritne podporovať systém intermodálnej dopravy medzi sídlami a rekreačnými centrami vrátane parkovacej politiky:

- realizovať riadiace centrum Intermodálneho dopravného systému (IDS) vrátane parkovacej politiky a inteligentnej mobilnej aplikácie pre koncových užívateľov;
- rekonštruovať cestné komunikácie a odstavné plochy vrátane parkovísk zabezpečujúce prístup do turisticky atraktívnych zón, rekreačných oblastí a k turistickým bodom záujmu,
- podporovať stavby, modernizácie a elektrifikácie železničných tratí v rámci IDS systému,
- podporovať modernizáciu vozového parku železničnej dopravy,
- podporovať rekonštrukciu a modernizáciu vybavenosti železničných a autobusových staníc a ich bezprostredného okolia,
- podporovať a realizovať výstavbu debarierizovaných terminálov IDS ako

moderných prestupných bodov integrujúcich prevádzku železničných a autobusových staníc a nástupných cyklistických bodov s dostatkom miest na parkovanie,

- podporovať nízkoemisné a bezemisné dopravné riešenia na území národných parkov a lokalít európsky a svetovo významného kultúrneho a prírodného dedičstva,

Kľúčové indikátory úspechu:

- podporovať a realizovať digitalizovanú výstavbu záchytných, odstavných a parkovacích plôch integrovanej autobusovej dopravy, doplnkovej cyklistickej vybavenosti v mestách a obciach v okolí autobusových a železničných staníc, terminálov a prestupných bodov,
- vybudovať, udržiavať a modernizovať systém záchytných parkovísk pre jednodňových návštevníkov v rekreačných zónach a v turistických bodoch záujmu,
- dobudovať a rekonštruovať chodníky pre peších v rekreačných lokalitách a lokalitách s turistickým bodom záujmu,
- využiť odpočinkové a odstavné miesta na diaľniciach a rýchlostných komunikáciách pre komunikáciu s návštevníkmi regiónu,
- osádzať prvky upokojenia dopravy na vstupných komunikáciách do rekreačných oblastí.

Opatrenie 4.1.6 Zvyšovať bezpečnosť cestnej premávky a pešej dopravy:

- osádzať prvky upokojenia dopravy na vstupných komunikáciách do miest a obytných zón,
- osvetľovať priechody pre chodcov,
- zvyšovať bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky (odstránenie úzkych miest v pešej doprave, odstraňovanie bariér pri prestupovaní atď.) a cestnej motorovej dopravy, minimalizovať jej negatívne vplyvy na obyvateľstvo a životné prostredie,
- zabezpečovať bezbariérovosť na miestnych komunikáciách (úpravy priechodov pre chodcov),
- dobudovať a rekonštruovať chodníky pre peších v mestách a obciach.

V nasledujúcej tabuľke (tab. 5) je zoznam povinných a voliteľných indikátorov špecifického cieľa 4.1.

Tab. 5 Povinné a voliteľné indikátory špecifického cieľa 4.1. Zdroj: [4]

Povinné	- Objem prepravy vo verejnej osobnej doprave (VOD) a integrovanej doprave (ID) Žilinského kraja v okrese Martin - Dĺžka nových/modernizovaných úsekov cestnej a železničnej siete v okrese Martin
Voliteľné	- Rozsah Integrovanej dopravy Žilinského kraja na území okresu Martin - Monitoring kvality ovzdušia ovplyvnenej dopravou (lokálne znečistenie ovzdušia merané na monitorovacích staniciach v okrese Martin)

1.3.2 Špecifický cieľ 4.2 Aktívne podporovať cyklomobilitu na území UMR Martin

Kľúčové indikátory úspechu:

- podporovať a realizovať digitalizovanú výstavbu záchytných, odstavných a parkovacích plôch integrovanej autobusovej dopravy, doplnkovej cyklistickej vybavenosti v mestách a obciach v okolí autobusových a železničných staníc, terminálov a prestupných bodov,

Východisková situácia:

Zníženie objemov produkcie škodlivín dopravou a v konečnom dôsledku zlepšenie kvality životného prostredia je možné aj systematickou a koncepčnou podporou cyklomobility medzi jednotlivými sídlami. Podpora pre cyklistickú a pešiu dopravu možno dosiahnuť najmä výstavbou cyklistických a cyklistických/peších komunikácií v mestských aglomeráciách a cykloturistických trás v extraviláne sídiel aj ako súčasť vzájomne zosúladeného a previazaného IDS systému (infraštruktúra a služby autobusovej, železničnej, leteckej, cyklistickej a pešej dopravy).

Cyklomobilita na území UMR Martin sa každoročne zlepšuje, ale je poznačená nedostatkom cyklochodníkov medzi jednotlivými sídlami v požadovanom štandarde a nedostatkom odborných personálnych kapacít na riešenie prepojení obcí s mestom Vrútky a mestom Martin. Agenda cyklomobility je na Mestskom úrade v Martine prierezová. Čiastočnú agendu údržby cykloznačenia a cykloinfraštruktúry rieši samostatné oddelenie, ktoré rieši i miestne komunikácie a parkoviská. Plánovanie, koncepcia cyklotrás a mestskej mobility je v náplni práce ďalšieho zamestnanca. Ako cyklokoordinátor pôsobí vedúci projektového oddelenia a úzko spolupracuje s Útvárom hlavného architekta. Investičná implementačná časť je na oddelení investícií (agenda budovania cyklociest a cyklochodníkov, budovanie doplnkovej infraštruktúry pre cyklistov vrátane cykloturistov a iné).

Jednotlivé opatrenia špecifického cieľa sú uvedené v tab. 6.

Tab. 6 Opatrenia špecifického cieľa 4.2. Zdroj: [4]

Opatrenia
4.2.1 Zvyšovať záujem o nemotorovú cyklistickú dopravu rozširovaním hlavnej a doplnkovej infraštruktúry
4.2.2 Systematicky podporovať budovanie a údržbu cyklociest, cyklochodníkov a cyklotrás

Opatrenie 4.2.1 Zvyšovať záujem o nemotorovú cyklistickú dopravu rozširovaním hlavnej a doplnkovej infraštruktúry:

- aktualizovať existujúce alebo vypracovať nové strategické a koncepčné dokumenty pre oblasť cyklistickej a nemotorovej dopravy na území UMR Martin v súlade s koncepčným dokumentom kostrovej siete Žilinského kraja, každoročne prioritizovať navrhované investičné zámery a vyhľadávať mimorozpočtové zdroje na ich financovanie, na prioritné zámery pripravovať projektové dokumentácie,
- podporovať budovanie kapacít na strategické a operatívne riadenie rozvoja cyklomobility na území UMR Martin,

- zvyšovať bezpečnosť cyklistickej dopravy,
- realizovať zariadenia umožňujúce prepravu bicyklov v železničnej a autobusovej doprave,
- propagáciou a osvetou zvyšovať atraktivitu cyklistickej dopravy.

Opatrenie 4.2.2 Systematicky podporovať budovanie a údržbu cyklociest, cyklochodníkov a cyklotrás:

- podporovať, realizovať a udržiavať cyklistické, cyklistické/pešie komunikácie a ich značenie,
- aktualizovať vypracovanú feasibility study k systému bike sharing na území mesta Martin, získať prehľad aktuálneho záujmu zo strany užívateľov o túto službu a prehodnotiť jej ekonomickú náročnosť,
- zabezpečiť rekonštrukciu, modernizáciu a výstavbu infraštruktúry pre nemotorovú dopravu (cyklistické komunikácie, doplnková cyklistická infraštruktúra a vybavenosť – chránené parkoviská pre bicykle a parkovacie zariadenia typu Park & Ride, odstavné zariadenia, cyklostojany, odpočívadlá, servisné miesta, garáže, systémy automatickej požičovne bicyklov – bike sharing, hygienické zariadenia, nabíjacie stanice pre e-biky, dopravné značenie, informačný systém a i.),
- podporovať budovania cyklodopravných prepojení do priemyselných parkov v rámci dostupnosti 5 km (dochádzanie do práce), vytvárať partnerstvá so zamestnávateľmi a spolupracovať pri výstavbe,
- podporovať budovanie Vážskej cyklomagistrály.

V nasledujúcej tabuľke (tab. 7) je zoznam povinných a voliteľných indikátorov špecifického cieľa 4.2.

Tab. 7 Povinné a voliteľné indikátory špecifického cieľa 4.2. Zdroj: [4]

Povinné	- Dĺžka nových komunikácií kostrovej siete Žilinského kraja vyhradených pre cyklistickú dopravu v okrese Martin
Voliteľné	- Rozsah Integrovanej dopravy Žilinského kraja na území okresu Martin - Monitoring kvality ovzdušia ovplyvnenej dopravou (lokálne znečistenie ovzdušia merané na monitorovacích staniciach v okrese Martin)

1.4 Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja

Samotná stratégia, ďalej len SURDM, definuje základné ciele ako aj opatrenia, ktoré sa týkajú dopravy a mobility v Žilinskom kraji. Mesta Martin sa týkajú najmä investičné a prevádzkové opatrenia, ktoré sú rozdelené podľa časových etáp a scenárov.

1.4.1 Cestná infraštruktúra.

Implementačné projekty 2028:

- Vybudovanie 4 pruhovej komunikácie na ceste R3 Martin - Rakovo
- Cesta I/65, súbežná s rýchlostnou cestou R3, homogenizácia ťahu v trase súčasných ciest II/519, III/065038, III/06545 Príbovce – Moškovec – Turčianske Teplice – západný obchvat Turčianske Teplice – Horná Štubňa križ.

1.4.2 Verejná osobná doprava

Implementačné projekty 2028:

- IDS ŽSK - Modernizácia vybavenosti železničnej stanice Vrútky
- Aj stredný gravitačný variant ako aj BAU variant sa počíta s rekonštrukciou železničnej stanice ŽSR, avšak nespomína sa tam rekonštrukcia autobusovej stanice, ktorá je situovaná vedľa tejto železničnej stanice v Martine.

1.4.3 Cyklistická doprava

Implementačné projekty 2028

Aj pre stredný gravitačný variant ako aj BAU variant sa počíta s:

- Vybudovanie cyklotrasy Pltníky – Vrútky po nábreží rieky Turiec, realizácia: 09/2019 – 01/2021 (mesto Martin)
- Cyklochodník Martin – Tomčany, realizácia: 04/2020 – 10/2020 (mesto Martin)
- Turčianska cyklotrasa v trase cesty III/01892 Vrútky – Lipovec – Turčianske Kľačany
- Vybudovanie cyklotrasy a prepojenie Martin – Žabokreky do roku 2025 (mesto Martin)
- Vybudovanie cyklotrasy do priemyselnej zóny – prepojenie Martin s obcou Sučany do roku 2021 (mesto Martin)
- Vybudovanie cyklotrasy a prepojenie Martin – Košťany do r. 2025 (mesto Martin)

Plánované projekty 2048:

- Absencia vybudovania P+R v Martine, alebo v okolí mesta Martin
- Vybudované dopravné cyklotrasy spájajúce okolité obce do okresných miest vrátane Martina

1.4.3.1 Projekt preferencie dopravy VOD v meste Martin (2022)

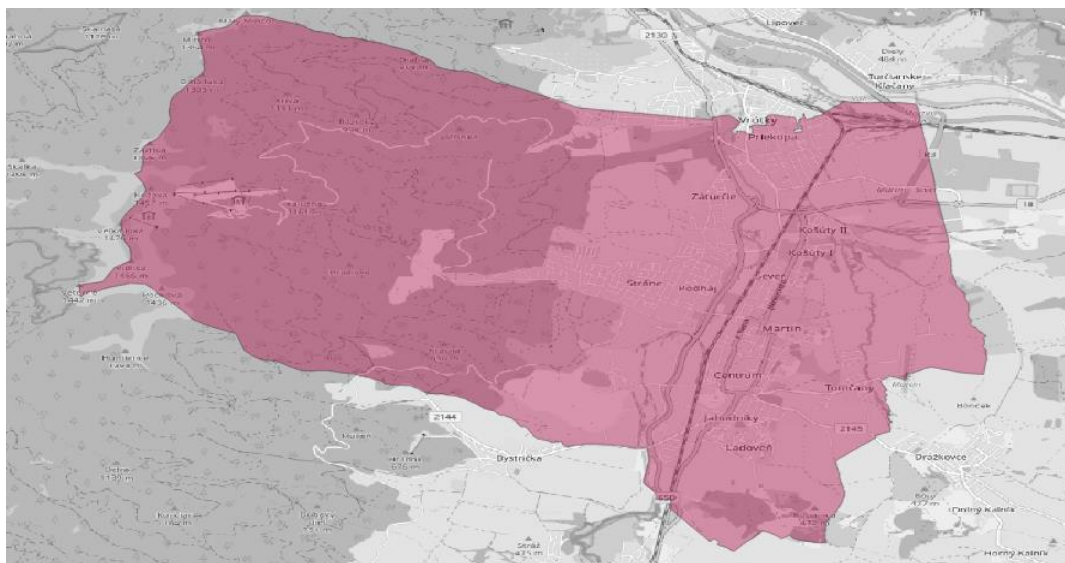
Projekt počíta s využitím 17 križovatiek (tab. 8), pričom na 10 z nich bude aplikovaná preferencia a na 7 z nich iba kamerový dohľad. Projekt počíta aj s vybudovaním riadiacej centrály a technickej infraštruktúry, ktorá umožní v meste Martin preferenciu VOD.

Tab. 8 Križovatky v meste Martin s implementáciou preferencie VOD [5]

Číslo	Názov križovatky
1.	Záturčianska – I/65D
2.	Záturčianska – I/65D – OC Tulip
3.	I/65D – OC Turiec
4.	Mládeže – I/65D – ČSA
5.	Robotnícka – I/65D
6.	A. Kmeťa – Mudroňova
7.	Mudroňova – Daxnerova
8.	Mudroňova – Bernoláková – Kohútova
9.	Kohútova – Jesenského
10.	Nadi Hejnej – Jesenského
11.	Kollárova – Flámska (len kamerový dohľad)
12.	Kohútova - Sklabinská (len kamerový dohľad)
13.	P.O. Hviezdoslava – V.P. Tótha (len kamerový dohľad)
14.	Jilemnického – Červenej armády (len kamerový dohľad)
15.	Jilemnického - Košútska (len kamerový dohľad)
16.	Červenej armády – A. Pietra (len kamerový dohľad)
17.	A. Pietra – P. Mudroňa (len kamerový dohľad)

2. Analýza súčasného stavu

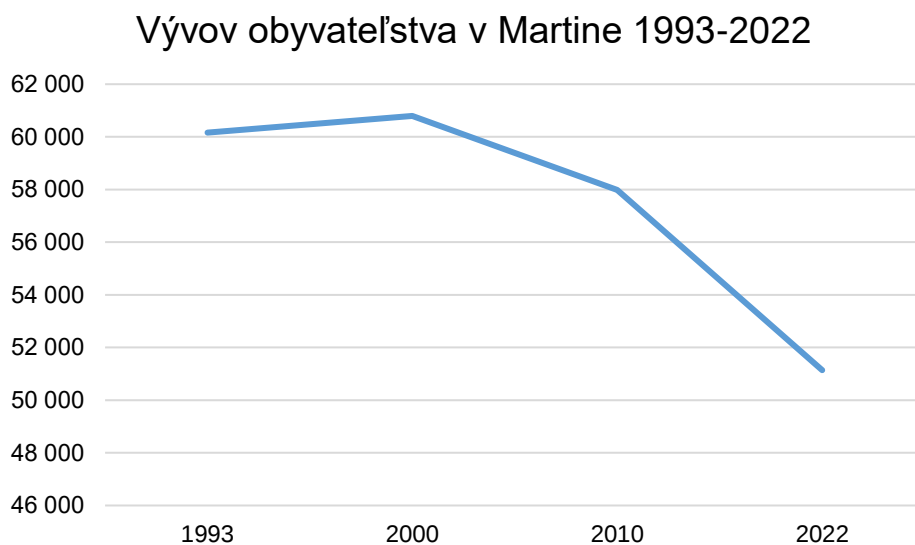
Mesto Martin sa nachádza v Turčianskej kotline. Prevažná časť mesta leží na Turčianskych nivách, západná časť stúpa do Valčianskej pahorkatiny a juhovýchodný okraj sa dotýka Mošovskej pahorkatiny. Obr. 1 zobrazuje katastrálne územie mesta, ktoré má rozlohu 67,74 km².



Obr. 1 Katastrálne územie mesta Martin, vlastné spracovanie v QGIS

Demografia a počet obyvateľov

Vývoj obyvateľstva (obr. 2) v meste Martin má klesajúcu tendenciu.

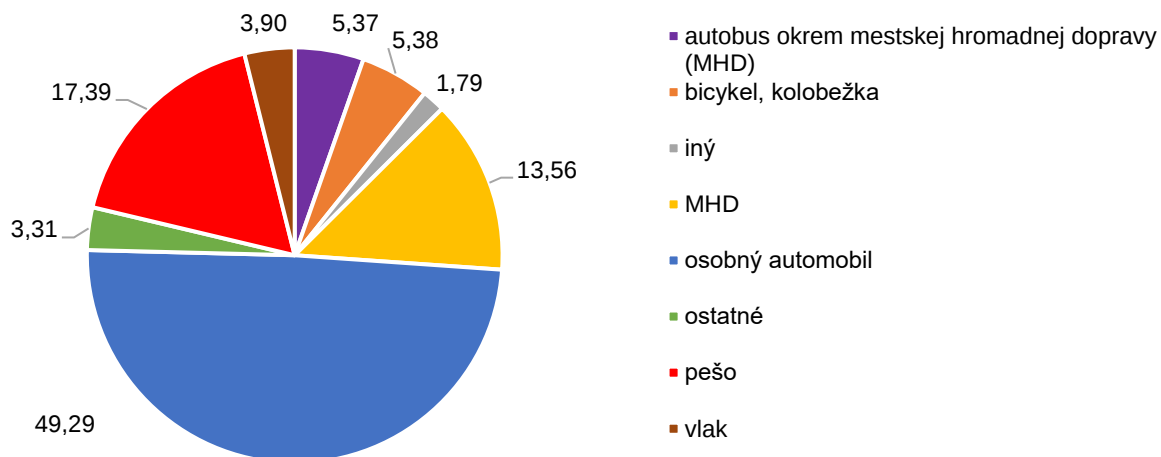


Obr. 2 Vývoj počtu obyvateľov v meste Martin za roky 1993-2022.

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [6]

Pri analýze migračného salda za obdobie rokov 1996 – 2021, ktoré hovorí o rozdieli medzi počtom prisťahovaných oproti počtu vystáhnovaných, je mesto Martin mestom, odkiaľ sa ľudia od roku 1996 kontinuálne vystahovávajú 4-násobne viac ako v okrese Martin.

Z údajov celoštátneho sčítania vyplýva, že obyvatelia mesta Martin používajú jednotlivé druhy dopravy v zmysle obr. 3.

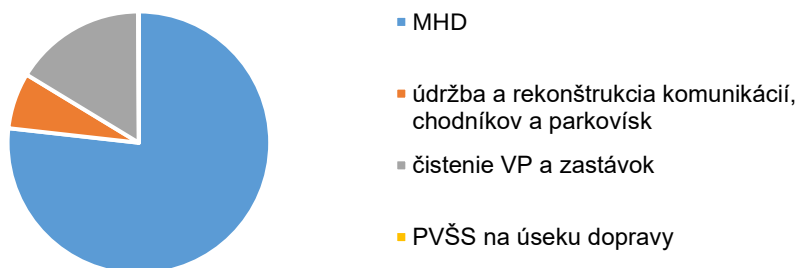


Obr. 3 Podiel jednotlivých druhov dopravy pri pravidelných cestách v rámci pracovného týždňa v meste Martin [7]

Z analýzy vyplýva, že najvyšší podiel má individuálna automobilová doprava (49 %), pešia doprava (17 %), MHD (13,5 %). Celkovo systémy verejnej osobnej dopravy predstavujú 22,83 %.

Financovanie.

Rozpočet mesta schválený pre rok 2023 v položke CESTNÁ DOPRAVA, MIESTNE KOMUNIKÁCIE, VEREJNÉ PRIESTRANSTVO uvažuje s nákladmi vo výške cca. 4,7 mil. eur, čo predstavuje približne 9 % z celkových výdavkov (52,9 mil. eur). Pre rok 2024 je návrh rozpočtu pre dopravu na úrovni 6 mil. eur (tab. 9). Z toho najväčšiu položku predstavujú výdavky na MHD 3,5 mil. eur, zimná údržba, čistenie verejného priestranstva a zastávok 740 tis. eur, údržba a rekonštrukcia komunikácií, chodníkov a parkovísk 315 tis. eur (obr. 4).



Obr. 4 Podiel výdavkov jednotlivých oblastí dopravy v rozpočte mesta Martin

Zdroj: spracované podľa [8]

Tab. 9 Prehľad výdavkov na dopravu z rozpočtu mesta Martin [8]

Ukazovateľ		skutočné čerpanie rozpočtu rok 2021	skutočné čerpanie rozpočtu rok 2022	schválený rozpočet na rok 2023	očakávaná skutočnosť za rok 2023	požiadavky na 2024	rozpočet na rok 2024
CESTNÁ DOPRAVA, MIESTNE KOMUNIKÁCIE, VEREJNÉ PRIESTRANSTVO		4 582 872	5 585 184	4 763 045	4 773 420	8 113 448	6 030 142
Údržba a rekonštrukcie komunikácií, chodníkov, parkovísk		999 479	1 645 912	291 000	315 555	2 349 314	386 008
opravy komunikácií, chodníkov, mostov - výtlky	OD	815 042	415 419	280 000	278 300	2 000 000	303 008
opravy komunikácií, chodníkov, mostov - plošné opravy (každá MČ 200 tis.€)	OD		1 161 179				
stočné parkoviská	OD	6 935	6 742	8 000	8 000	80 000	80 000
opravy a údržba autobusových prístreškov, označníky	OD	2 039	1 621	3 000	15 298	10 000	3 000
opravy komunikácií, chodníkov, mostov z návratnej fin. výpomoci MF SR	OD						
Požiadavky mestských častí:		175 463	60 951		13 957	259 314	
Zimná údržba, čistenie VP a zastávok MHD		828 102	814 101	760 000	740 100	1 000 000	980 000
zimná údržba mestských komunikácií a pešej zóny	OD	585 167	597 493	500 000	500 000	600 000	770 000
čistenie verejných priestranstiev, zastávok	OŽPaKS	239 207	210 400	250 000	220 200	370 000	200 000
nákup a opravy malých smetných košov	OŽPaKS	3 728	6 208	10 000	19 900	30 000	10 000
Dopravné značenie		179 449	279 445	202 000	197 294	252 000	152 000
dopravné značenie, GP, signalizácia	OD	159 222	253 788	200 000	191 793	240 000	150 000
dopravné značenie taxislužba a označovanie taxíkov	OD		724	0			
projekty a geometrické plány k DZ	OD	1 296	2 934	2 000	2 000	12 000	2 000
Požiadavky mestských častí:		18 931	21 999		3 501		
PVŠS na úseku dopravy		3 426	3 564	4 045	3 981	4 045	4 045
mzdové výdavky - špeciálny stavebný úrad	OVS	1 865	1 865	1 865	1 865	1 865	1 865
odvody do fondov - špeciálny stavebný úrad	OVS	680	680	680	680	680	680
prevádzkové výdavky - špeciálny stavebný úrad	OD	881	1 019	1 500	1 436	1 500	1 500
Mestská autobusová verejná doprava		2 572 416	2 842 162	3 506 000	3 516 490	4 508 089	4 508 089
mestská autobusová doprava	OD	2 522 416	2 200 000	3 500 000	3 500 000	4 502 089	4 502 089
mestská autobusová doprava - doplatok SAD Žilina a.s. za rok 2021	OD		600 632				
mestská autobusová doprava z návratnej fin. výpomoci MF SR	OD						
mestská karta	OD	50 000	41 530	6 000	16 490	6 000	6 000

Participácia obyvateľov a návštevníkov mesta Martin

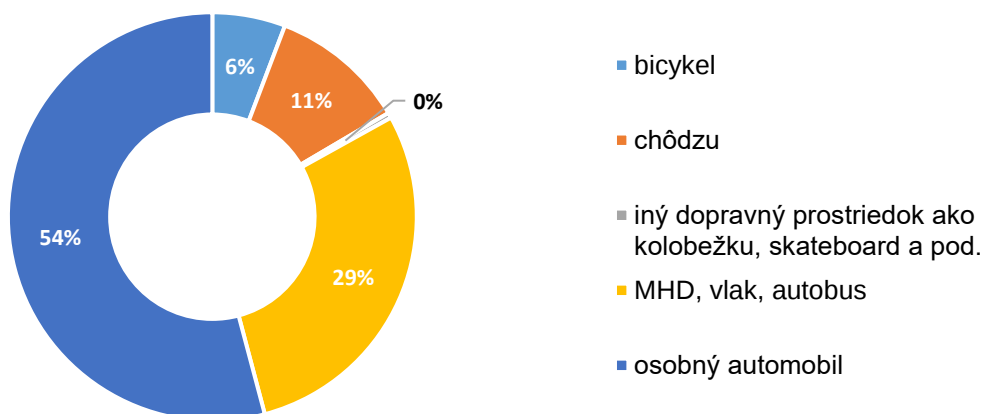
V decembri prebehla v meste Martin online anketa, v ktorej sa obyvatelia mohli vyjadriť k rôznym témam dopravy a mobility. Takisto dňa 13.12.2023 prebehlo v OC Galéria zbieranie pripomienok od obyvateľov mesta Martin formou osobných rozhovorov, kde mohli uviesť, ktoré oblasti dopravy a mobility sú podľa nich problematické a je nutné ich riešiť.

Online dotazník vyplnilo 242 obyvateľov, z toho bolo 82 % obyvateľov mesta Martin, 18 % respondentov v Martine iba študuje alebo pracuje, priamo tu nebýva. Presnejšie určenie bydliska respondentov je uvedené v tab. 10.

Tab. 10 Rozdelenie respondentov podľa bydliska

Počet respondentov	Bydlisko respondentov
50	Priekopa
45	nebývam v Martine, iba tu pracujem/študujem
28	Ľadoveň
27	Záturčie
25	Stred
21	Podháj Stráne
19	Sever
14	Košúty
12	Jahodníky
1	Tomčany

Používanie jednotlivých druhov dopravy znázorňuje kruhový diagram na nasledujúcom obrázku (obr. 5).



Obr. 5 Podiel spôsobu prepravy respondentov zúčastnených na on-line prieskume v meste Martin

Respondenti mali možnosť vybrať zo škály hodnotenia od 1 (najhoršie) po 5 (najlepšie). Taktiež mohli napísať konkrétne problémy ako aj lokality, ktoré je nutné podľa nich riešiť a zlepšiť.

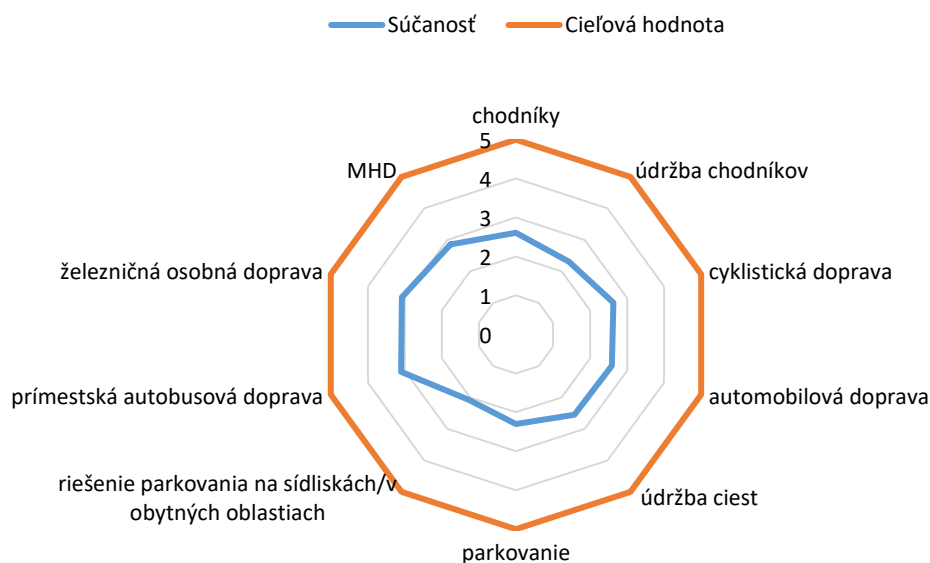
Najviac boli respondenti spokojní s prímestskou autobusovou dopravou, železničnou osobnou dopravou a MHD. Naopak najmenej spokojní boli v priemere s riešením parkovania.

Jednotlivé pripomienky k verejnej osobnej doprave získané fyzickými rozhovormi uvádza príloha x.

V nasledovnom odseku sú uvedené zosumarizované problematické lokality aj ako aj oblasti, ktoré potrebujú riešenie.

- Spokojnosť s chodníkmi: 2,61.
- Spokojnosť s údržbou chodníkov : 2,31.
- Spokojnosť s cyklistickou dopravou: 2,63.
- Spokojnosť s podmienkami pre automobilovú dopravu: 2,59.
- Spokojnosť s MHD: 2,86
- Spokojnosť s údržbou ciest : 2,55.
- Spokojnosť s riešením parkovania: 2,30.
- Spokojnosť s riešením parkovania na sídliskách/v obytných oblastiach: 2,07.
- Spokojnosť s prímestskou autobusovou dopravou: 3,10.
- Spokojnosť so železničnou osobnou dopravou: 3,08.

Grafické znázornenie je možné vidieť na obr. 6. Pričom súčasné hodnoty je možné zlepšovať do takej miery, aby dosiahli maximálne cieľové hodnoty.



Obr. 6 Spokojnosť respondentov z mesta Martin s jednotlivými oblasťami dopravy

Jednotlivé pripomienky sú uvedené ku každému druhu dopravy.

2.1 Cestná infraštruktúra.

Mestom Martin a regiónom Turiec prechádza severná vetva koridoru TEN – T Rýn – Dunaj vedúca cez Štuttgart, Mníchov, Prahu, Ostravu, Žilinu až na slovensko-ukrajinskú hranicu. V rámci žilinsko-martinského ťažiska osídlenia prvej úrovne, v Žiline, tento koridor križuje tiež Baltsko-jadranský koridor smerujúci od poľských prístavov Gdansk a Gdynia a prístavov Štetín a Świnoujście cez Českú republiku, resp. Slovensko, Rakúsko, Slovinsko až k talianskym prístavom Terst, Benátky a Ravenna.

Nadradená cestná sieť v SR pozostáva zo štyroch diaľnic s celkovou plánovanou dĺžkou 705 km a ôsmich rýchlostných ciest s plánovanou dĺžkou vrátane peáží (spoločných úsekov) 1 263 km. Mesto Martin sa nachádza na križovatke diaľnice D1 a plánovanej rýchlostnej cesty R3, čo predurčuje význam mesta Martin ako dôležitého dopravného uzla. Celá diaľnica D1 a tiež úsek R3 od Martina až po štátnu hranicu SR s Maďarskom sú zaradené do základnej siete TEN – T. Kým turčiansky úsek diaľnice D1 vrátane tunela Višňové – Dubná skala je už rozostavaný, výstavba rýchlostnej komunikácie R3 v okrese Martin (14 km dlhý úsek Martin – Rakovo) je v príprave a výstavba je Národnou diaľničnou spoločnosťou plánovaná na rok 2027. V správe mesta Martin je 315,4 km miestnych komunikácií (ciest) z toho cca. 165,2 km chodníkov, do 1500 parkovacích miest (údaj o parkovacích miestach je však za rok 2021).

Prehľad miestnych komunikácií je v tab. 11. Na miestnych komunikáciách je 10 svetelne riadených križovatiek a 1 okružná križovatka.

Tab. 11 Rozdelenie miestnych ciest podľa funkčných skupín [9]

Miestne cesty funkčná skupina	Dĺžka v km
funkčná skupina A	37,6
funkčná skupina B	54
funkčná skupina C	51
funkčná skupina D	172,8
celkom	315,4

Cesty I. triedy:

- I/18 – medzinárodná cesta E50 Žilina - Košice
- I/65 – prietah mestom (ul. Kollárova, Jahodnícka, Jesenského, P. O. Hviezdoslava, L. Novomeského, M. R. Štefánika, Jilemnického až po cestu I/18; Jilemnického, Červenej armády, A. Pietra, P. Mudroňa, Kohútova, Jesenského)
- I/65D – západný obchvat mesta

Vlastníkom ciest I. triedy je:

Slovenská správa ciest.

Správcom ciest I. triedy v meste Martin je:

Investičná výstavba a správa ciest, ul. M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina.

Cestný správny orgán je:

Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, ul. Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina.

Cesty III. triedy prechádzajúce mestom :

- III/2144 (III/065052) – Na Bystričku – od cesty I/65 – Kollárova pokračuje po Ul. Kollárova (pri Smíchove) – križuje cestu I/65D – obchvat
- III/2150 (III/065059) – Pltníky + Priekopská - od križovatky s cestou I/65D až po križovatku s cestou III/2150 (III/018254) Ul. Sučianska
- III/2150 (III/018254) – Sučianska – od cesty I/18 (okružná križovatka) cez Priekopu – žel. priecestie až po križovatku s cestou III/2150 (III/065059) – Pltníky + Priekopská
- III/2150 (III/018254) – Priekopská – od Ul. Sučianska po odbočku pod Partizánsky cintorín
- III/2136 (III/018242) – Priekopská (od Ul. Kratinova do Vrútok) až po žel. stanicu Vrútky
- III/2137 (III/018254) – od Priekopská pod Partizánsky cintorín (popred OC LIDL)
- III/2146 (III/065054) – Tomčany – na Letisko poza Národný cintorín (medzi Amfiteátrom a Národným cintorínom) – od križovatky s cestou III/2145 (III/065053) – Sklabinská (pod Národ. cintorínom)
- III/2145 (III/065053) – Sklabinská – od križovatky I/65 - P. O. Hviezdoslava s Ul. J. Kráľa po hranicu katastra mesta

Vlastníkom ciest III. triedy je:

VÚC Žilina.

Správcom ciest III. triedy je:

Správa ciest ŽSK.

Údržbu ciest III. triedy vykonáva:

Správa ciest ŽSK, závod TURIEC Martin.

Cestný správny orgán je:

Okresný úrad Martin, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií.

Ostatné pozemné komunikácie na území mesta Martin sú:

- miestne a účelové miestne cesty – v správe Mesta Martin (spravuje oddelenie dopravy),
- účelové cesty – vo vlastníctve a správe iných súkromných osôb.

Cestný správny orgán je:

Mesto Martin.

Parkoviská

Parkoviská prislúchajúce k miestnym a účelovým miestnym cestám a k cestám I. a III. triedy sú v správe mesta (s výnimkou označených parkovísk vo vlastníctve iných osôb).

Parkoviská prislúchajúce k účelovým cestám vo vlastníctve iných osôb sú v ich správe.

Cesty I. a II. triedy, najmä tie, ktoré zabezpečujú pripojenie územia na sieť TEN – T, sú z dôvodov chýbajúcich úsekov diaľnice D1 a rýchlostnej komunikácie R3 v okrese Martin nadmerne zaťažené dopravnou obslužnosťou územia, ako aj tranzitnou dopravou, čo vedie k poklesu ich kvality a k vyššej potrebe investícií na zabezpečenie jej požadovaného stavu.

Správu a údržbu ciest I. triedy zabezpečuje Slovenská správa ciest (SSC) a ciest II. a III. triedy regionálna Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja, závod Turiec so sídlom v Martine. Hustota cestnej siete bola v okrese Martin k 1. 1. 2022 na úrovni 2,150 km/tis. obyvateľov, čo je podpriemerná hodnota voči priemeru Žilinského kraja, ktorý je na úrovni 3,00 km na tisíc obyvateľov. Okres Turčianske Teplice je však touto hustotou takmer 3-násobne nad celokrajským priemerom (8,563 km/tis. obyvateľov).

Základné údaje o cestnej infraštruktúre pre okres Martin znázorňuje nasledujúca tabuľka (tab. 12).

Tab. 12 Základné údaje o cestnej sieti [10]

ZÁKLADNÉ ÚDAJE O CESTNEJ SIETI

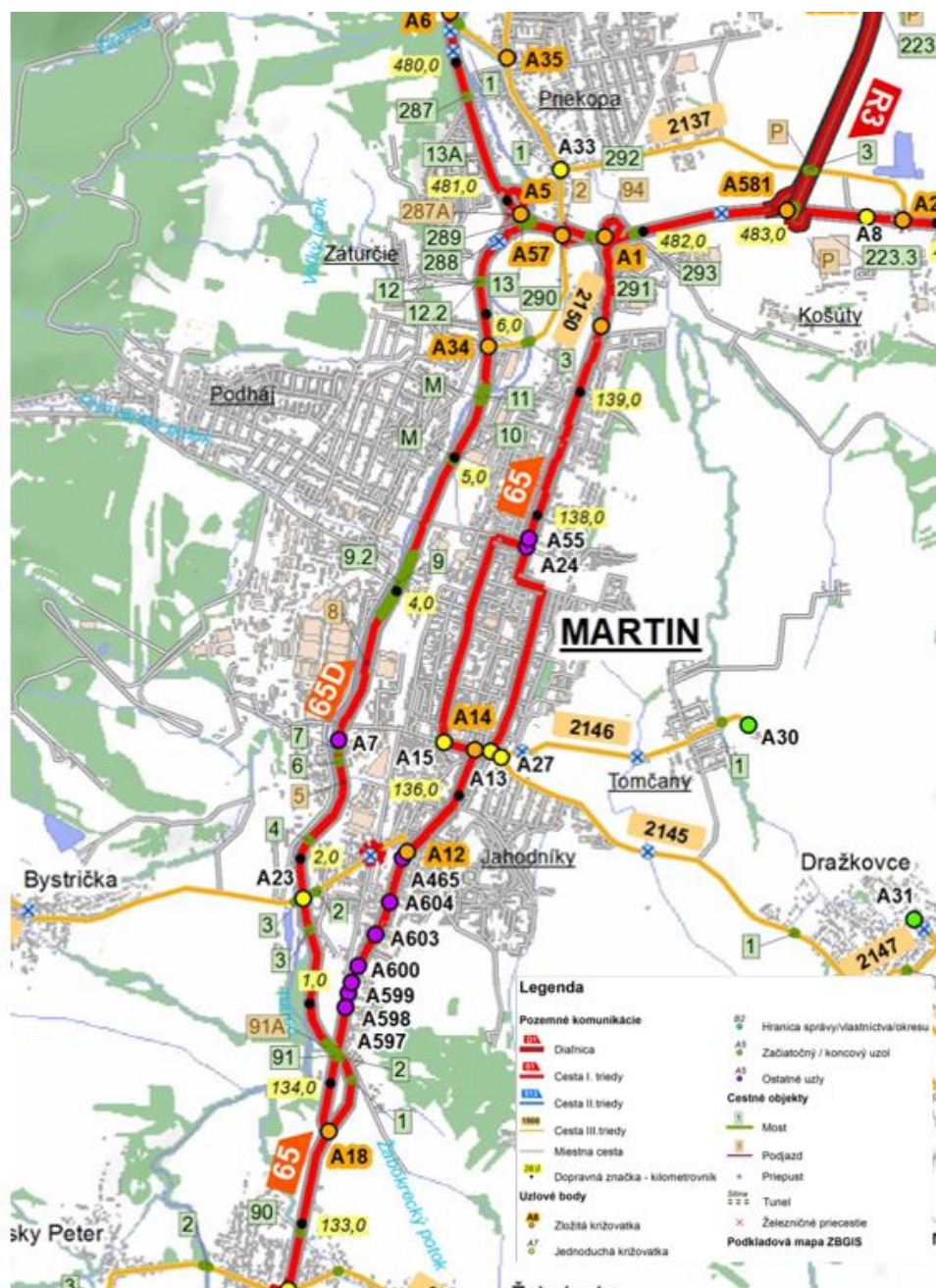


ÚZEMNÉ ČLENENIE: SR/KRAJE - ŽILINSKÝ KRAJ

STAV CESTNEJ SIETE K: 01.01.2023

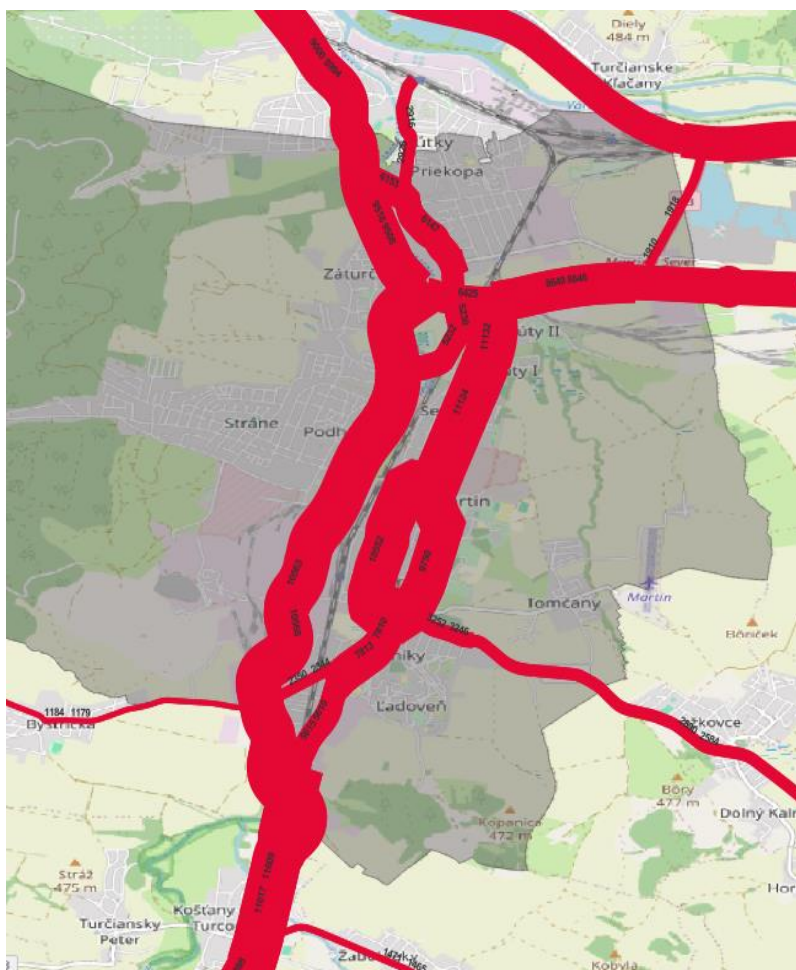
OKRES	DIAĽNICA / D	DIAĽNICA / R	CESTY I. TRIEDY	CESTY II. TRIEDY	CESTY III. TRIEDY	SPOLU	DIAĽNICE A CESTY, KTORÉ SÚ SÚČASŤOU:			ROZLOHA	POČET OBYVATEĽOV	HUSTOTA CESTNEJ SIETE	
							"E" ŤAHOV	TRÁS "TEM"	MULTIMODÁL- NYCH A DOPLNKOVÝCH KORIDOROV "TEN T"			km/km ²	km/1000 obyv.
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	km ²	počet	km/km ²	km/1000 obyv.
Bytča	9,348		25,645	30,070	42,736	107,799	27,206	9,348	9,348	282	31 159	0,383	3,460
Čadca	20,932		53,748	69,025	110,319	254,024	30,906	33,139	32,251	761	88 306	0,334	2,877
Dolný Kubín		5,733	58,532	13,946	88,518	166,729	34,061	5,441	43,565	492	38 982	0,339	4,277
Kysucké Nové Mesto			11,198		55,308	66,506	11,198	11,198	11,198	174	32 677	0,383	2,035
Liptovský Mikuláš	44,925		72,251	64,254	173,099	354,529	44,925	44,925	44,925	1 341	71 810	0,264	4,937
Martin	15,840	1,344	47,815	7,889	133,627	206,515	20,887	20,887	57,051	736	94 096	0,281	2,195
Námestovo			38,774	34,690	87,608	161,072				690	63 382	0,233	2,541
Ružomberok	2,936		59,660		91,563	154,159	59,506	51,378	51,378	647	57 214	0,238	2,694
Turčianske Teplice		4,201	35,307	15,387	80,962	135,857			23,291	393	15 902	0,346	8,543
Tvrdošín		7,780	21,694	42,608	56,381	128,463	22,948		22,991	479	35 829	0,268	3,585
Žilina	25,492		80,464	45,373	177,693	329,022	39,210	36,017	41,065	815	161 215	0,404	2,041
ŽILINSKÝ KRAJ SPOLU:	119,473	19,058	505,088	323,242	1 097,814	2 064,675	290,847	212,333	337,063	6 809	690 569	0,303	2,990

Samotné cestné komunikácie v riešenom území znázorňuje obr. 7.



Obr. 7 Cestná infraštruktúra v meste Martin [10]

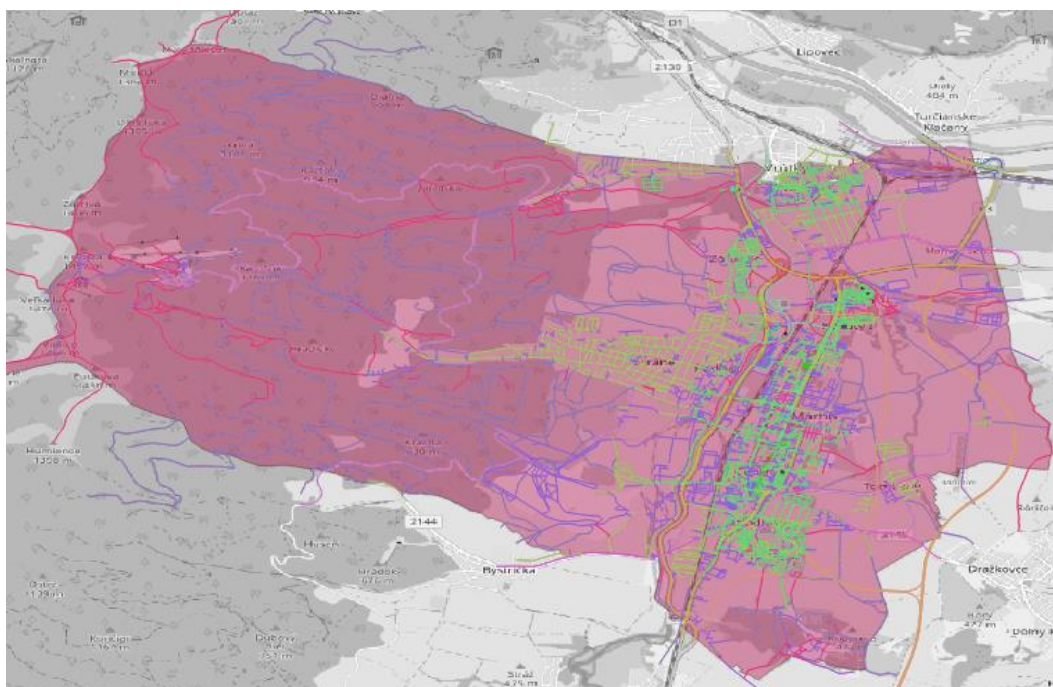
Intenzitu premávky podľa celoštátneho sčítania dopravy 2022-23 znázorňuje obr. 8. Najväčšie intenzity sú na vstupoch do mesta ako na ceste I/65, ako aj ulici Jilemnického.



Obr. 8 Znáozornenie intenzity dopravy z celoštátneho sčítania dopravy na vybraných úsekoch v meste Martin

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [11]

V rámci mesta Martin majú najväčší podiel miestne cesty (predtým miestne komunikácie), pozri obr. 9.



Obr. 9 Vizuálne zobrazenie jednotlivých druhov ciest v Martin

Zdroj: vlastné spracovanie v QGIS

Medzi najkritickejšie lokality patrí vstup mesta z Koštian n. T. Z pohľadu bezpečnosti dopravy sú nehodové lokality identifikované podľa parametrov SSC, zobrazené na obr. 10.



Obr. 10 Znáozornenie nehodových lokalít v riešenom území [12]

Nasledujúca tabuľka (tab. 13) uvádza vyhodnotenú nehodovú lokalitu na cestách I. triedy v správe SSC-IVSC Žilina v okrese Martin podľa kritéria 5DN/km/rok v roku 2022.

Tab. 13 Nehodové lokality pre cestu I. triedy v okrese Martin

Okres	Cesta č.	Nehodová lokalita		Intravilán/ extravilán	Počet DN	Dĺžka NL	Hustota
		Od km	Do km			km	DN/km
Martin	65	128,800	129,690	E	5	0,890	5,617978
Martin	65	138,900	139,900	I	7	1,000	7

Údržba

Údržba cestnej infraštruktúry sa realizuje priebežne počas celého roka, pričom mesto má spracovaný plán údržby a rekonštrukcie, pre zimné obdobie má spracovaný operačný plán zimnej údržby.

Podľa poradia dôležitosti a kritérií s prihliadnutím na potreby dopravy a zásobovania obyvateľstva, zabezpečenie zdravotnej a požiarnej služby, sú mestské komunikácie zaradené do štyroch kategórií a chodníky do troch kategórií.

Rámcovo sú rozdelené nasledovne:

I. kategória: Prejazdné úseky ciest I., II. a III. triedy, tepnové komunikácie, spojovacie komunikácie s hromadnou dopravou, prístupové komunikácie k zdravotníckym zariadeniam, trasy hasičských vozidiel a ďalšie významné komunikácie podľa miestnych podmienok.

II. kategória: Spojovacie komunikácie nezaradené do I. kategórie, prístupové a obslužné komunikácie, ktoré majú význam pre zásobovanie, dopravu z priemyselných závodov a pod., mestské komunikácie a chodníky pri školách a školských zariadeniach.

III. kategória: Prístupové a obslužné komunikácie, ktoré majú význam prevažne len pre dopravu súkromnými dopravnými prostriedkami.

IV. kategória: Komunikácie, ktoré majú charakter vnútroblokov a sú prístupné z príslušných ulíc I., II. a III. kategórie so spevnenými povrchmi vozoviek a príľahlé parkoviská, prístupové cesty k radovým garážam.

Časové limity na zabezpečenie zjazdnosti od vyhlásenia nepriaznivej situácie pre jednotlivé kategórie:

- I. kategória: do 6 hodín od skončenia nepriaznivej situácie,
- II. kategória: do 10 hodín od skončenia nepriaznivej situácie,
- III. kategória: po ukončení ZÚ na komunikáciách I. a II. kategórie,
- IV. kategória: po ukončení ZÚ na komunikáciách I., II. a III. kategórie.

Jedným z čiastkových cieľov verejného pripomienkovania bola identifikácia lokalít, v ktorých by respondenti privítali zriadenie upokojených zón, obytných zón a zón 30. Odpovede respondentov sú uvedené v prílohe D.

Pripomienky k cestnej infraštruktúre v meste Martin, ktoré boli získané dopravno-sociologickým prieskumom, sú uvedené v tab. 14.

Tab. 14 Pripomienky k pešej doprave získané prieskumom

Lokalita	Pripomienky
Martin – Sever (Jilemnického ulica)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie.
Martin (Bernoláková ulica)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie na danej ulici.
Martin (Francisciho ulica)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie.
Martin (ulica Šoltésovej)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie.
Martin (Priekopská ulica)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie na danej ulici (hlavná cesta).

Pokračovanie tab. 14.

Lokalita	Pripomienky
Martin (všeobecne)	Robiť systematickejšie opravy, tzn. opravovať celý úsek naraz.
Martin (Záturčie)	Viac policajtov okolo škôl.
Martin (všeobecne)	Vyvýšené priechody pre chodov pre lepšiu bezpečnosť chodov.
Martin (všeobecne)	Nevyhovujúci stav cestných komunikácií.
Martin – Košťany nad Turcom	Zlepšiť dopravnú situáciu v smere do Koštian nad Turcom (kolóny).
Bystrička	Riešenie križovatky smerom na Bystričku.
Martin (ulica Janka Kráľa)	Zjednosmerniť ulicu Janka Kráľa.
Martin (P. O. Hviezdoslava)	Spíliť stromy popri ceste.
Martin (všeobecne)	Chýba východný obchvat okolo Martina.
Martin (Jánošíková)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie na danej ulici.
Martin (všeobecne)	Menej jednosmerných ulíc v meste.
Martin (Volgogradská)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie na danej ulici.
Martin (všeobecne)	Nevyhovujúci stav cestných komunikácií.
Martin (všeobecne)	Nevhodné riešenie niektorých železničných riešení.
Martin (Ambra Pietra)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie na danej ulici.
Martin – Košťany nad Turcom	Riešiť súvisiacu križovatku, resp. kolóny. Pomohlo by dokončenie diaľnice.
Martin (všeobecne)	Nevyhovujúci stav cestných komunikácií.
Martin (všeobecne)	Menej jednosmerných ulíc v meste.
Martin – Košťany nad Turcom	Riešiť súvisiacu križovatku.
Martin (centrum)	Veľké zápchy na križovatkách od ulice Ambra Pietra po obchodné centrum Galéria.
Martin (Bottova ulica)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie na danej ulici.
Martin (všeobecne)	Nevyhovujúci stav povrchu vedľajších ciest.
Martin (Ľadoveň)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie na danej časti.
Martin (Kuzmányho ulica)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie na danej ulici.
Martin (cesta I/65D)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie.
Martin (ulica M. R. Štefánika)	Nevyhovujúci stav povrchu cestnej komunikácie na danej ulici.

Kompletný zoznam všetkých pripomienok respondentov spolu s menovanými lokalitami súvisiacimi so stavom cestnej infraštruktúry v meste Martin je možné nájsť v prílohách tohto dokumentu. Ide o nasledujúce prílohy:

- Príloha S:
 - Dobudovanie nových ciest – identifikácia lokalít respondentami.
- Príloha T:
 - Požiadavky respondentov na úpravu riadenia križovatiek – konkrétne lokality.
- Príloha U:
 - Identifikácia križovatiek, ktoré sú podľa respondentov nevhodne riešené a vyžadujú úpravu.
- Príloha V:
 - Identifikácia lokalít, v ktorých by respondenti privítali parkoviská typu Park and Ride.
- Príloha W:
 - Ďalšie pripomienky respondentov k doprave a mobilite.

Z pohľadu aktuálneho rozvoja cestnej siete je dôležité vybudovanie primárneho a sekundárneho napojenia do lokality, kde sa má postaviť nová nemocnica v Martine. Takisto je potrebné riešiť ulice, ktoré majú dopad na obsluhu vozidlami MHD a to ulicu Bagarovú, ktorá je nevyhovujúca z dôvodu technického stavu vozovky, zlej viditeľnosti a križovania hlavného dopravného prúdu s odbočujúcimi prúdmi, ulicu Ulica Podhájska, kde je šírka cesty nevyhovujúca. Dôležité je riešenie ulice Potočná z dôvodu zabezpečenia obslužnosti Nového Martina vozidlami MHD, pričom predstavuje jedinú vhodnú komunikáciu. Z hľadiska ucelenej cestnej siete je potreba dobudovania cestného napojenia z mestskej časti Záturčie.

Na základe analýzy súčasného stavu bola vytvorená SWOT analýza pre automobilovú dopravu a cestnú infraštruktúru (tab. 15).

Tab. 15 SWOT analýza automobilovej dopravy v Martine

Silné stránky:	Slabé stránky:
➤ vybudovaný prieťah mestom ➤ relatívne hustá cestná sieť ➤ plánovanie financií na obnovu a rekonštrukciu ➤ strategické dokumenty na rozvoj nadradenej cestnej infraštruktúry	➤ nedobudovaný obchvat mesta ➤ nedobudovaná cesta R3 ➤ chýba prepojenie nadradenou cestnou sieťou smerom na sever a juh ➤ pri vstupe z obchvatu a na niektorých komunikáciách vznikajú kongescie ➤ najviac obývané sídliská a mestské časti majú obmedzené dopravné napojenie s centrom ➤ údržba miestnych ciest ➤ časť tranzitnej dopravy prechádza v blízkosti centra ➤ súčasný stav organizácie nedokáže slúžiť nárastu automobilovej dopravy ➤ existujú úseky, ktoré potrebujú opravu, rekonštrukciu ➤ svetelné signalizácie na križovatkách nie je koordinované ➤ parkovanie nie je riešené systematicky ➤ nákladná doprava prechádza v blízkosti centra ➤ silná intenzita premávky spôsobuje znečistenie ovzdušia
Príležitosti:	Hrozby:
➤ dobudovanie nadradenej cestnej siete a vnútorných komunikácií ➤ obyvatelia chcú systematicky riešiť parkovanie ➤ zavádzanie emisných zón, vjazdu do centra môže znížiť používanie automobilov ➤ podpora obyvateľov, aby nevlastnili auto ➤ podpora carpoolingu, carsharingu, Mobility ako služba (MAAS)	➤ narastá používanie a vlastníctvo automobilov ➤ veľký podiel ciest automobilom na krátke vzdialenosti v meste ➤ nedobudovanie diaľnice smer Žilina - Bratislava ➤ plánované rozvojové lokality majú obmedzené možnosti napojenia na cestnú sieť ➤ nie je riešená multimodalita a city logistika ➤ budovanie parkovacích domov vyžaduje vysoké investície

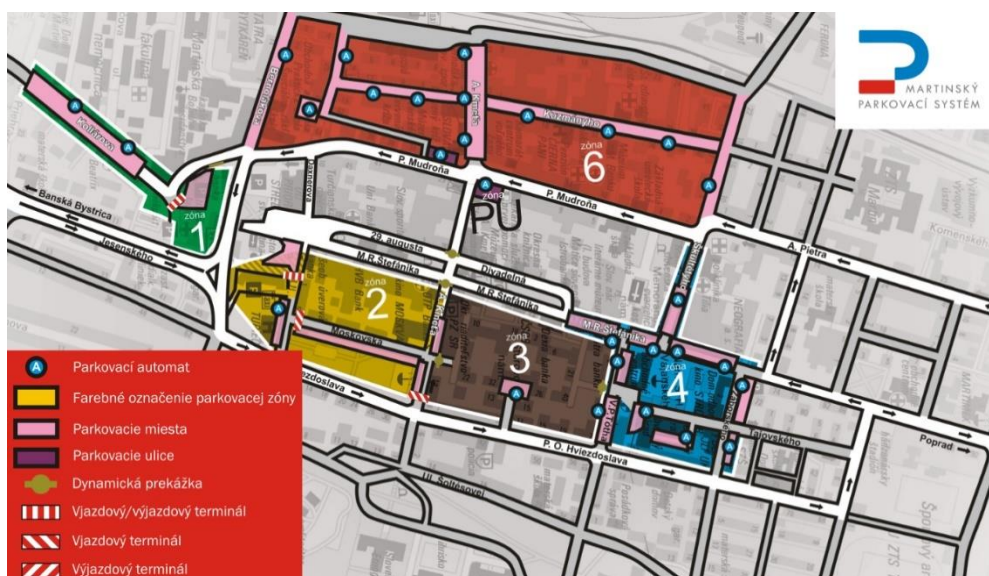
2.2 Statická doprava

2.2.1 Charakteristika organizácie statickej dopravy v meste Martin

V súčasnosti je statická doprava v meste Martin regulovaná, avšak iba vo vybraných lokalitách v centre mesta. Prevádzkovateľom parkovacieho systému je spoločnosť TURIEC, a. s., Nám. S. H. Vajanského 1, 036 01 Martin. Aktuálne mesto využíva tri formy parkovania [13]:

- Krátkodobé a návštevnícke parkovanie – ide o parkovacie miesta určené na krátkodobé a návštevnícke parkovanie, pri ktorých sú platby parkovného realizované parkovacími automatmi (celkový počet parkovacích automatov je 29), úhradou cez SMS alebo internetovú stránku [14].
- Rezidentské parkovanie – rezidentské parkovacie miesta sú určené pre fyzické osoby vlastniace motorové vozidlo s trvalým, alebo prechodným pobytom v príslušnej zóne. Elektronické parkovacie karty sú platné len pre danú zónu.
- Vyhradené parkovacie miesta pred panelákom (VPM) – sú určené pre fyzické osoby vlastniace motorové vozidlo s trvalým, alebo prechodným pobytom v príslušnej mestskej časti. Elektronická parkovacia karta je platná len pre dané VPM.

Ďalšie informácie a prehľadný mapový podklad usporiadania zón v Martine uvádza [15] a obr. 11.



Obr. 11 Usporiadanie parkovacích zón v Martine. Zdroj: [15].

Súčasná prevádzková doba spoplatnenia parkovísk je nasledovná:

- Zóna 2, 3, 4, 6:
 - o pondelok – piatok: 8:00 – 19:00,
 - o sobota, nedeľa, sviatok: bezplatne.
- Zóna 1:

- pondelok – piatok: 00:00 – 24:00,
- sobota, nedeľa, sviatok: bezplatne.

Cenník krátkodobého (návštevníckeho parkovania) je jednoduchý a obsahuje iba dve sadzby – 0,50 €/30 min pri platbe v parkovacom automate alebo cez internetovú stránku, a sadzbu 1,00 €/hod v prípade platby cez SMS.

V meste Martin sa vydávajú aj tieto typy parkovacích kariet viazaných na konkrétnu zónu:

- Rezidentská predplatná parkovacia karta:
 - prvá v poradí pre občana s trvalým pobytom: 0 €/rok
 - ďalšia v poradí pre občana s trvalým pobytom: 0 €/rok
 - ďalšia v poradí pre občana s prechodným pobytom: 35 €/rok
 - ďalšia v poradí pre občana s prechodným pobytom: 70 €/rok
- Predplatná parkovacia karta:
 - pre občana (FO): 55 €/rok
 - pre podnikateľa (FO/PO): 100 €/rok
 - platná v CMZ pre občana (FO): 90 €/rok
 - platná v CMZ pre podnikateľa (FO/PO): 150 €/rok

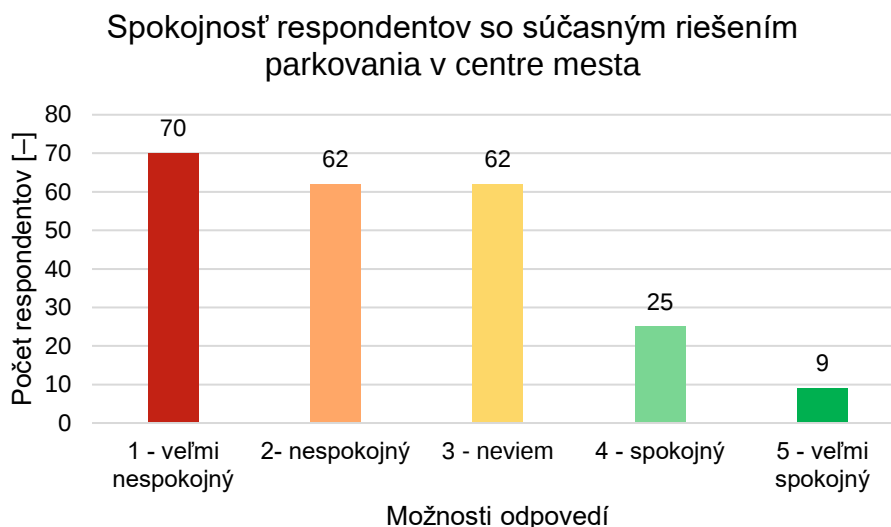
Okrem uvedených možností parkovacích kariet je možnosť vyhradenia vlastného parkovacieho miesta (VPM), ktoré má uvedené poplatky:

- Rezidenti (RPPK) s trvalým alebo prechodným pobytom:
 - VPM: 239 €/rok
 - VPM pre osoby staršie ako 62 rokov: 119,50 €/rok
 - VPM pre osoby s európskym parkovacím preukazom: 0 €/rok
- Nerezidenti (PPK):
 - VPM: 550 €/rok

2.2.2 Prieskum názorov verejnosti

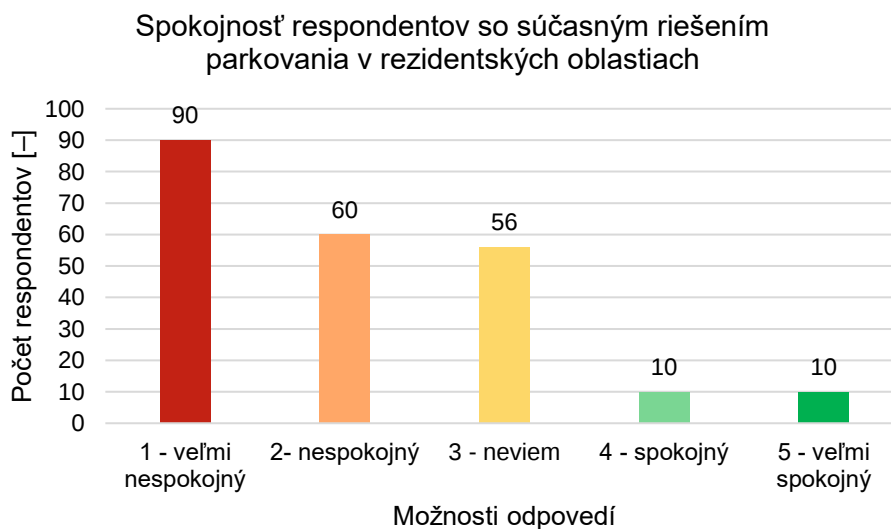
Pre mesto Martin bol vykonaný dopravno-sociologický prieskum s obyvateľmi, ktorý mal dve časti – fyzické rozhovory a internetový dotazník. Fyzické dopytovanie sa uskutočnilo 13.12.2023 priamo v centre mesta Martin. V tejto časti sú však súhrnne vyhodnotené aj výsledky online prieskumu, ktoré sa priamo týkajú statickej dopravy.

Ak ide o otázku spokojnosti respondentov so súčasným nastavením parkovacej politiky v centre mesta, až 31 % opýtaných bolo veľmi nespokojných. Zhodne 27 % respondentov zapísalo „nespokojný“ a neutrálnu odpoveď. Iba 11 % respondentov je so súčasným nastavením organizácie spokojných a 4 % veľmi spokojných. Grafické znázornenie výsledkov prieskumu je na obr. 12.



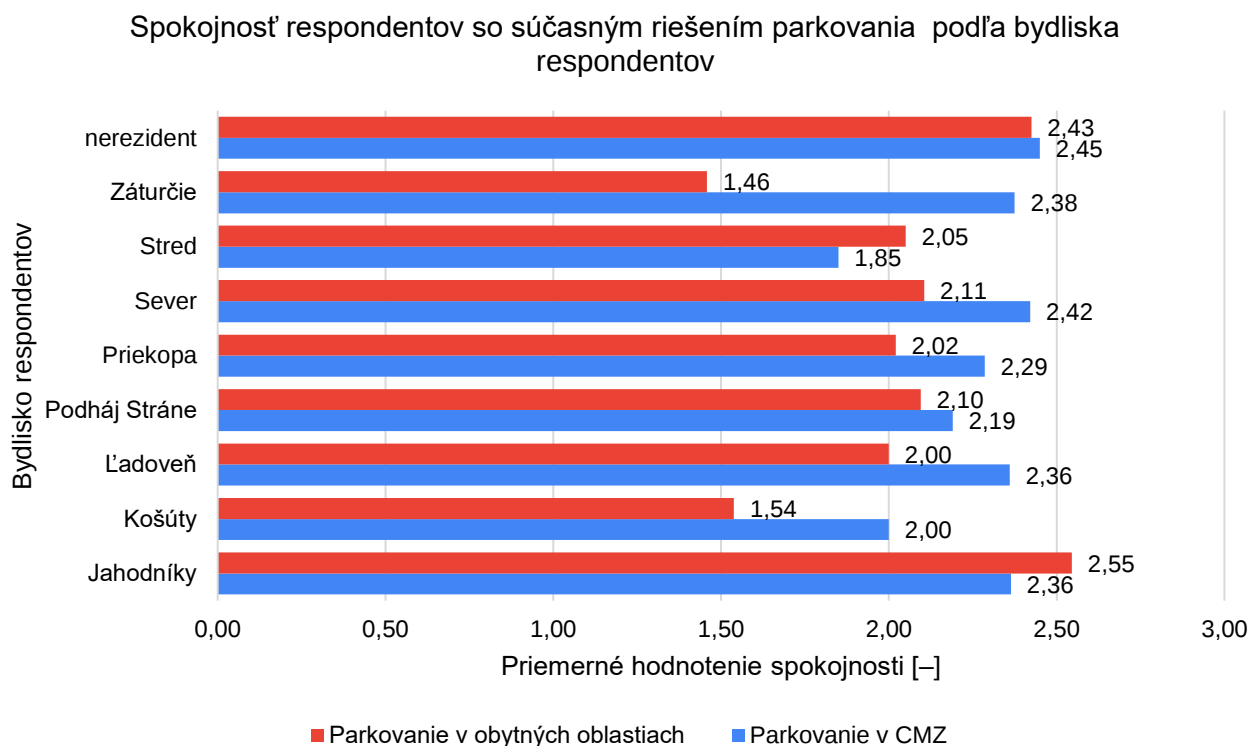
Obr. 12 Výsledky hodnotenia spokojnosti respondentov s parkovaním v centrálnej mestskej zóne

Veľmi podobné výsledky boli dosiahnuté aj pri otázke zameranej na rezidentské oblasti mesta, teda obytné štvrte resp. sídliská. Až 40 % respondentov je veľmi nespokojných so súčasnou organizáciou statickej dopravy v týchto častiach mesta. Nespokojných bolo 27 % opýtaných, neutrálny názor vyjadrilo 25 % respondentov. Iba 8 % opýtaných je spokojných s parkovacou politikou v obytných oblastiach (4% spokojných a 4 % veľmi spokojných). Výsledky tejto otázky dopravnno-sociologického prieskumu sú na obr. 13.



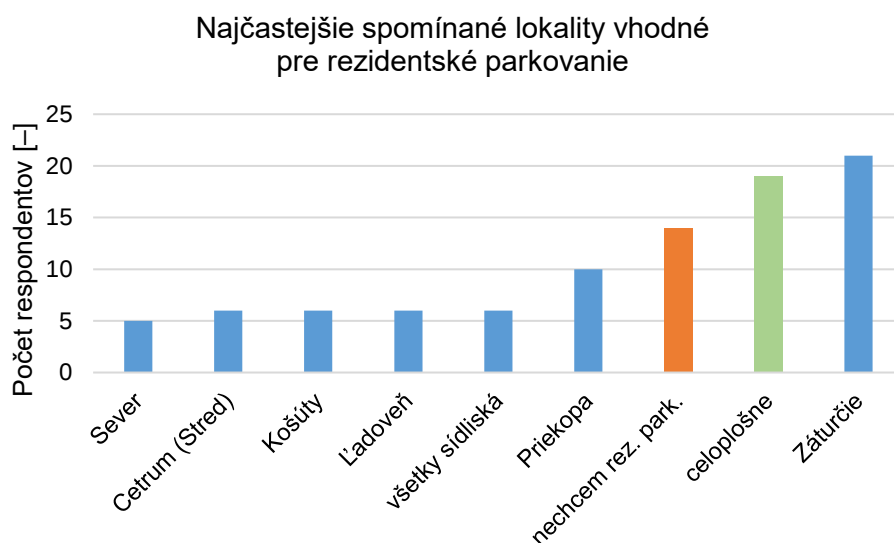
Obr. 13 Výsledky hodnotenia spokojnosti respondentov s parkovaním v rezidentských oblastiach (obytné oblasti, sídliská)

V online dotazníku uvádzali respondenti aj základné demografické údaje. Vzhľadom na to, bolo možné vykonať aj porovnanie spokojnosti s organizáciou parkovania podľa miesta bydliska respondenta. V grafe na obr. 14 sú znázornené priemerné hodnotenia respondentov. Z porovnania boli odstránení respondenti, ktorí neodpovedali na otázky parkovania a taktiež osamotená odpoveď obyvateľa Tomčian (5/5).



Obr. 14 Výsledky hodnotenia spokojnosti respondentov s parkovaním podľa miesta ich bydliska

Respondenti online dotazníka sa mali možnosť vyjadriť aj k regulácii parkovania – vymenovať lokality, ktoré by podľa nich mali byť prioritne zregulované a teda mali mať zavedené rezidentské parkovanie. Početnosť odpovedí je možné vidieť na nasledujúcom obrázku (obr. 15), pričom extrémne odpovede sú zvýraznené (zelená = respondent požadoval celoplošné organizovanie statickej dopravy, červená = respondent globálne odmietol reguláciu statickej dopravy).



Obr. 15 Najčastejšie označované lokality, ktoré by podľa respondentov mali mať rezidentské parkovanie

2.2.3 Identifikácia problémov statickej dopravy

Počas vykonávania dopravno-sociologického prieskumu v meste Martin ako aj v online dotazníku, mali respondenti možnosť uviesť pripomienky k parkovaniu, resp. identifikovať problémy statickej dopravy. Tieto je možné rozčleniť na všeobecné pripomienky, pripomienky týkajúce sa rezidentského parkovania a pripomienky súvisiace s návštevným parkovaním (v centrálnej mestskej zóne). V prípade, ak sa niektoré pripomienky respondentov opakovali alebo boli vecne podobné, nie sú v nasledujúcom zozname uvedené viackrát, ale sú uvedené rámcovo. Kompletný zoznam pripomienok je uvedený v prílohe A (pripomienky získané fyzickým prieskumom) a prílohe B (pripomienky získané online prieskumom).

Všeobecné pripomienky k statickej doprave:

- Nezrozumiteľnosť parkovacej politiky.
- Absencia koncepcie parkovania.
- Problematická komunikácia s verejnosťou o danej problematike.
- Nedostatok parkovacích miest.
- Nedostatok miest pre nabíjanie BEV a PHEV.
- Nespolahlivé parkovacie automaty.
- Nevhodnosť budovania plôch statickej dopravy na úkor zelene.
- Príliš vysoká suma za vyhradené parkovacie miesto.
- Blokovanie ciest po začatí platnosti zákazu parkovania na chodníkoch.
- Zaviesť parkovaciu aplikáciu s GPS lokalizáciou parkovania.
- Zaviesť parkovaciu aplikáciu s platbou parkovného podľa presného času parkovania v minútach.
- Na platené parkovanie by sa mohla používať aplikácia ParkDots, ktorá je na 16 miestach na Slovensku (napr. v Čadci).
- Budovať parkovacie miesta na úkor zeleného pásu a zbytočne širokých chodníkov.
- Budovanie nadzemných a podzemných garáží a parkovacích miest.
- Riešiť parkovanie vozidiel v priestoroch križovatiek, čo znižuje bezpečnosť.
- Riadne označovať, udržiavať a opravovať parkoviská.
- Odťahovať vraky na parkovacích miestach.
- Parkovacia politika v centre zlikvidovala drobných podnikateľov.
- Zlepšiť spoluprácu s mestskou políciou.
- Neriešenie problému obyvateľov po zavedení zákazu parkovania na chodníkoch.
- Pokiaľ bude MHD niekoľkonásobne výhodnejšia ako preprava automobilom, tak nebudú 3 automobily v domácnosti.
- Celá parkovacia politika v meste sa obmedzila na reštrikčnú činnosť prostredníctvom mestskej polície.

Pripomienky k stavu statickej dopravy v centrálnej mestskej zóne:

- Nedostatok parkovacích miest.
- Drahé parkovné pre rezidentov.

- Znížiť ceny parkovania.
- Veľký počet parkovacích zón.
- Vhodná by bola možnosť preparkovania vozidla aj na iné parkovacie miesto v čase, v ktorom má vozidlo zaplatené parkovné.
- Potreba výstavby parkovacích garáží.
- Náročné parkovanie pre podnikateľov.
- Veľa parkovísk prechádza do súkromných rúk.
- Zriadenie parkovacích plôch v okolí centra.
- Nelogicky vyznačené parkovacie miesta.

Pripomienky k stavu statickej dopravy v obytných oblastiach, sídliskách:

- Nedostatok parkovacích miest.
- Budovať nové parkovacie miesta.
- Budovať parkovacie domy na sídliskách.
- Nezrozumiteľnosť parkovacej politiky.
- Zabezpečenie parkovania pre 2 vozidlá na domácnosť.
- Zákaz parkovania vozidiel z rodinných domov v uličnom priestore.
- Vytlačenie parkujúcich dodávok a služobných vozidiel.
- Zaviesť vysoký poplatok za parkovné pre druhé a ďalšie vozidlo, pretože iba prvé vozidlo sa zvyčajne používa pravidelne.
- Obyvatelia s vyhradenými parkovacími miestami by mali používať pre svoje vozidlá výhradne tieto miesta, nakoľko dochádza k záberu iných voľných miest ich vozidlami.
- Zrušiť vyhradené parkovacie miesta po zavedení parkovacej politiky na sídliskách.
- Kontajnery zaberajú parkovacie miesta.
- Zvýšiť kontrolu dodržiavania predpisov mestskou políciou.

Okrem týchto pripomienok mali respondenti možnosť identifikovať konkrétne lokality a určiť príslušný problém parkovania, resp. navrhnúť riešenie z ich pohľadu.

Najčastejším identifikovaným problémom bol nedostatok parkovacích miest. Respondenti identifikovali najmä:

- Časti mesta Martin s nedostatkom parkovacích miest:
 - o Sever,
 - o Záturčie,
 - o Priekopa.
- Konkrétne lokality, ulice alebo inštitúcie, v okolí ktorých respondenti identifikovali s nedostatok parkovacích miest:
 - o Hotel Olymp,
 - o Internáty,

- Eurodent Medima,
- Mestský úrad,
- Nemocnica,
- Pavla Mudroňa,
- Moja Poliklinika Bottova,
- Poliklinika Senium Medica,
- Poliklinika pri ZŤS,
- Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny.

Ďalej tiež opätovne vyjadrovali požiadavku na stavbu parkovacích domov v týchto lokalitách: nemocnica, Záturčie, Košúty, Priekopa (pri kolkárni Priekopa), Podháj (za divadlom) pri mestskom úrade.

Ďalšie pripomienky k stavu statickej dopravy v konkrétnych lokalitách sú uvedené v tab. 16.

Tab. 16 Pripomienky respondentov dopravno-sociologického prieskumu viažuce sa ku konkrétnym lokalitám

Lokalita	Identifikácia problému statickej dopravy
Moyzesova	Nerezidenti parkujú na rezidentských miestach, kontrola zo strany mestskej polície je sporadická.
Sever	Úplné spoplatnenie nie je vhodné, mohli by byť napr. dve parkovacie karty na domácnosť zadarmo.
Tulip, centrum	Veľa zelene zabranej na parkovanie.
Školská 2	Chýbajúce primeraná parkovisko, z pohľadu prejazdnosti vozidiel IZS (najmä HaZZ) je tu veľmi nešťastné riešenie parkovanie vozidiel.
Sever	Vhodné zaviesť rezidentské parkovanie.
žst. Martin	Riešiť parkovanie.
nám. SNP	Zrušiť parkovanie.
Námestie S. H. Vajanského	Vybudovať podzemný parkovací dom.
Nová L'adovňa	Riešiť parkovanie.
Tomčianska cesta, Holubyho, Šoltésovej, atď.	Zvážiť zjednosmernenia a tým možnosť parkovania.
pred Galériou, Sociálnou poisťovňou apod.	Zmenšiť množstvo povrchových parkovísk.

Kompletný výpis pripomienok k stavu statickej dopravy, ktoré boli získané fyzickým zisťovaním v teréne, sú uvedené ako príloha A. Príloha B obsahuje pripomienky z online dotazníka.

2.2.5 Analýza organizácie statickej dopravy v porovnateľných mestách

Po ôsmich krajských mestách SR je Martin najľudnatejším mestom SR. V nasledujúcej tabuľke (tab. 17) je porovnanie počtu obyvateľom jednotlivých miest v roku 2022.

Tab. 17 Počet obyvateľov trinástich najľudnatejších miest v SR [16]

Poradie	Mesto	Počet obyvateľov
1.	Bratislava	476 922
2.	Košice	226 212
3.	Prešov	82 927
4.	Žilina	81 219
5.	Nitra	76 951
6.	Banská Bystrica	74 590
7.	Trnava	62 806
8.	Trenčín	54 107
9.	Martin	51 139
10.	Poprad	49 091
11.	Prievidza	43 645
12.	Zvolen	39 844
13.	Považská Bystrica	37 706

Aby bolo možné vhodným spôsobom navrhnuť parkovacu politiku pre mesto Martin, je potrebné vhodne analyzovať organizáciu statickej dopravy v podobne veľkých mestách. Z toho dôvodu sú v prílohe (príloha C) analyzované mestá Trnava, Trenčín, Poprad a Prievidza. Do porovnania bola zaradená aj Žilina ako príslušné krajské mesto.

Zhrnutie analýzy

Pre vhodné nastavenie parkovacej politiky je nevyhnutné porovnávať vlastné návrhy mesta alebo parkovacej spoločnosti s praxou iných – porovnateľných miest. V nasledujúcej tabuľke (tab. 18) sú komplexne porovnané sadzby návštevníckeho (krátkodobého) parkovania v analyzovaných mestách.

Tab. 18 Porovnanie cenových taríf návštevníckeho parkovania.

Mesto	Min. sadzba [€/hod]	Max. sadzba [€/hod]
Žilina	0,80	1,50
Trnava	0,50	2,00
Trenčín	0,50	2,00
Poprad	0,50	2,20
Prievidza	0,75	0,80

Poznámka: Uvedené rozsahy platia pri parkovaní dĺžky 2 hodiny v ľubovoľnej spoplatnenej zóne mesta.

Z tab. 18 vyplýva, že typická sadzba parkovného v jednotlivých mestách sa pohybuje od 0,50 €/hod do 2,20 €/hod. Na cenu má vplyv nie len atraktivita danej zóny, ale aj nákladovosť spôsobu platby – niektoré mestá majú zvláštnu sadzbu pre platbu cez SMS, kvôli marži mobilných operátorov, prípadne marži prevádzkovateľa parkovacej aplikácie.

Ak ide o parkovacie karty, najdôležitejším a porovnateľným údajom je cena prvej parkovacej karty na domácnosť a jednej parkovacej karty pre podnikateľa (PO). Takéto komplexné porovnanie je uvedené v tab. 19.

Tab. 19 Porovnanie cenových taríf návštevníckeho parkovania.

Mesto	1. PK pre rezidenta [€/rok]	PK pre podnikateľa (PO) [€/rok]
Žilina	50 alebo 100	800 až 1000
Trnava	1 alebo 99	300 až 600
Trenčín	50 až 200	230 až 860
Poprad	0	250 až 600
Prievidza	10	700

2.2.6 Deficit parkovacích miest

Návrh rámcových ale aj konkrétnych opatrení nie je možné vykonať bez ohľadu na dôkladnú analýzu súčasného stavu. Nasledujúca tabuľka (tab. 20) uvádza počet bytov v bytových domoch v jednotlivých častiach mesta Martin. Podľa [5] pripadá v hlavnom meste (v MČ Petržalka) 1,12 vozidla (osobného automobilu, OA) na bytovú jednotku. V prípade mesta Martin sa uvažuje 1,08 vozidla na bytovú jednotku.

Tab. 20 Kalkulácia deficitu parkovacích miest. Zdroj: [9]

Mestská časť	Počet bytov v BD	Kalkulovaný počet OA	Počet garáží	Predpokladaný deficit PM
Záturčie	2 177	2 351	226	-687
Stred	1 499	1 617	438	+118
Košúty	1 790	1 933	248	-345
Ľadoveň - Jahodníky - Tomčany	3 298	3 562	306	-787
Podháj - Stráne	829	895	516	+63
Priekopa	2 001	2 161	272	-494
Sever	2 617	2 826	1 066	-348

Z tab. 20 vyplýva, že súčasný deficit parkovacích miest (suma záporných hodnôt) je na úrovni 2 661 parkovacích miest. Možno predpokladať, že zavedením parkovacej politiky sa čiastočne podarí znížiť počet parkujúcich vozidiel (odhad zníženia 15 % z deficitu PM). Predikcia chýbajúcich parkovacích miest je preto na úrovni 2 262 parkovacích miest.

Súčasťou analýzy statickej dopravy je aj SWOT analýza – nástroj používaný na hodnotenie silných stránok (Strengths), slabých stránok (Weaknesses), príležitostí (Opportunities) a hrozieb (Threats) súvisiacich s parkovaním a jeho organizáciou v Martine. Príprava SWOT analýzy poskytuje ucelený pohľad na situáciu parkovania, umožňuje lepšie porozumenie jeho súčasných síl a slabín a pomáha identifikovať strategické kroky na zlepšenie situácie (tab. 21).

Tab. 21 SWOT analýza statickej dopravy v Martine

Silné stránky:	Slabé stránky:
➤ funkčný systém regulácie statickej dopravy v centre mesta, ➤ viaceré možnosti platby parkovného (parkovacie automaty, SMS, internetová aplikácia), ➤ rozpracované dopravno-organizačné a stavebno-technické riešenia niektorých lokalít, ➤ skúsenosti Turiec a.s. s reguláciou a tvorbou parkovacej politiky v centre mesta. ➤	➤ nedostatok parkovacích miest, ➤ nedostatočne vyznačené parkovacie miesta, ➤ slabý dohľad mestskej polície nad dodržiavaním predpisov v oblasti parkovania, ➤ predĺžené cesty vozidiel pri hľadaní voľných parkovacích miest, ➤ doposiaľ nebudované parkoviská P+R, K+R, P+G či B+R, ➤ neefektívne využívanie parkovacích miest zavedením vyhradených parkovacích miest pre obyvateľov.
Príležitosti:	Hrozby:
➤ relatívne malé územie mesta umožňuje postupom času zaviesť plošnú reguláciu parkovania, ➤ zlepšiť informovanosť obyvateľov o parkovacej politike a jej cieľoch, ➤ možnosť vytvorenia záchytných parkovísk pre vozidlá kategórie N1 (dodávky), ➤ možnosť implementácie aktuálne vypracovaných návrhov parkovacej politiky, ➤ pozitívny vplyv na modal split pri správnom nastavení sadzieb parkovného v kombinácii s vhodnými sadzbami cestovného v MHD, ➤ implementácia inteligentných parkovacích systémov, ➤ zrušenie vyhradených parkovacích miest pre obyvateľov, ➤ vybudovanie parkovísk zabezpečujúcich lepšiu nadväznosť medzi IAD a MHD resp. VOD, ➤ budovanie parkovacích domov (napr. v lokalitách Košúty II a Záturčie)	➤ všeobecný nedostatok parkovacích miest, ➤ v niektorých lokalitách hustej výstavby môže byť legalizácia parkovacích miest a parkovísk problematická (napr. vnútrobloky), ➤ príliš komplikovaná parkovacia politika s nejasným cieľom a zložitými tarifnými podmienkami môže spôsobiť odmietavý postoj verejnosti, ➤ nedostatočná komunikácia s verejnosťou, ➤ nedostatok parkovacích miest na nočné nabíjanie BEV a PHEV, ➤ konkurencia o verejný priestor – budovanie parkovacích miest na úkor zelene. ➤

2.3 Pešia doprava

Chodníky pri miestnych, účelových miestnych cestách a cestách I. a III. triedy na území Mesta Martin sú v správe a údržbe Mesta Martin v celkovej dĺžke 165,2 km.

Chodníky pri účelových cestách vo vlastníctve iných osôb sú v ich správe a údržbe.

Pripomienky k pešej doprave z osobných rozhovorov, ktoré boli uskutočnené v rámci dopravno-sociologického prieskumu, sú uvedené v tab. 22.

Tab. 22 Pripomienky k pešej doprave získané prieskumom

Lokalita	Pripomienky
Martin (všeobecne)	Zlepšiť technický stav chodníkov.
Martin (všeobecne)	Zlepšenie stavu chodníkov.
Martin (všeobecne)	Výskyt vysokých obrubníkov a problematický bezbariérový prístup.
Vrútky (železničná stanica)	Stanica v nepriaznivom stave.
Martin (pešia zóna)	Cyklisti môžu do pešej zóny, čo je nebezpečné pre chodcov.
Martin (pešia zóna)	Zdieľané elektrické kolobežky sa odkladajú nesprávne, mal by existovať lepší systém, ktorý by zabezpečil poriadok.
Martin (centrum)	Zlepšiť stav peších komunikácií, zlepšiť údržbu.
Martin (všeobecne)	Zlepšiť zimnú údržbu – čistiť chodníky od snehu.
Martin (Ľadoveň, B1)	Zlý stav chodníka pred Gymnázium Jozefa Lettricha.
Martin (Sever)	Zničené chodníky.
Martin (Štúrova)	Zabezpečiť lepšie odpratávanie snehu.

Kompletný zoznam všetkých pripomienok respondentov spolu s menovanými lokalitami je možné nájsť v prílohách tohto dokumentu. Ide o nasledujúce prílohy:

- Príloha D:
 - o Zriadenie upokojených zón, obytných zón a zón 30 – konkrétne lokality identifikované respondentami.
- Príloha E:
 - o Zriadenie upokojených zón, obytných zón a zón 30 – ďalšie pripomienky respondentov.
- Príloha F:
 - o Križovatky a iné miesta, ktoré respondenti považovali za nebezpečné z pohľadu chodcov – konkrétne lokality.
- Príloha G:
 - o Križovatky a iné miesta, ktoré respondenti považovali za nebezpečné z pohľadu chodcov – ďalšie pripomienky.

- Príloha H:
 - Chodníky, ktoré respondenti identifikovali ako vhodné na rekonštrukciu – konkrétne lokality.
- Príloha I:
 - Chodníky, ktoré respondenti identifikovali ako vhodné na rekonštrukciu – ďalšie pripomienky.
- Príloha J:
 - Požiadavky respondentov na dobudovanie nových alebo úpravu existujúcich chodníkov – konkrétne lokality.
- Príloha K:
 - Požiadavky respondentov na dobudovanie nových alebo úpravu existujúcich chodníkov – ďalšie pripomienky.
- Príloha L:
 - Konkrétne lokality, v ktorých respondenti identifikovali požiadavku na zlepšenie bezbariérovosti.
- Príloha M:
 - Návrhy respondentov na zriadenie nových alebo úpravu existujúcich priechodov pre chodcov – konkrétne lokality.
- Príloha N:
 - Návrhy respondentov na zriadenie nových alebo úpravu existujúcich priechodov pre chodcov – ďalšie pripomienky.

2.4 Cyklistická doprava

Kostrou mestskej cyklistickej infraštruktúry mesta Martin sú dve paralelné línie vedúce severo–južným smerom:

- cyklocesta z centra mesta cez sídliská Sever a Košúty do priemyselnej zóny (vybudovaný úsek centrum – Košúty I),
- cyklocesta pre chodcov a cyklistov na nábreží rieky Turiec zabezpečujúca dostupnosť z mestských častí Záturčie a Priekopa do centra mesta a prepojenia s mestom Vrútky ako spôsob napojenia mestských cyklotrás na regionálnu sieť cykloturistických trás.

Koncepčné riešenie cyklodopravy a s tým spojených investícií do cyklistických komunikácií miestneho, regionálneho aj nadregionálneho významu je spoločnou prioritou samospráv na území UMR Martin v koordinácii mesta Martin.

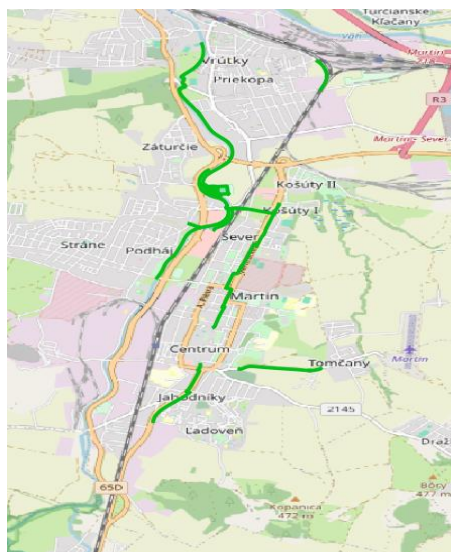
Mesto má veľký potenciál rozvoja cyklistickej dopravy o čom svedčí aj počet zapojených súťažiacich a viacnásobná výhra v súťaži Do práce na bicykli [17].

V nasledujúcej tabuľke (tab. 23) je prehľad druhov cyklistickej infraštruktúry a taktiež jej dĺžka resp. plocha.

Tab. 23 Rozdelenie druhu cykloinfraštruktúry [9]

Druh cykloinfraštruktúry	Dĺžka v km	Plocha v m ²
Cyklistické pruhy	10	
cestičky pre cyklistov (C8)	1,50	3 300
cestičky/chodníky pre chodcov a cyklistov, spoločná prevádzka (C12)	2,00	4 400
cestičky/chodníky pre chodcov a cyklistov, oddelená prevádzka (C13)	3,50	7 700

Súčasná sieť cyklotrás je nedostatočná (len 17 km k 31.12.2023) a nepokrýva územie celého mesta Martin, obr. 16.



Obr. 16 Súčasný stav cyklistickej infraštruktúry v Martine (stav 2023)

Ako vidieť zo súčasného stavu, chýba prepojenie centra mesta s so Strážami, Podhájom, Záturčím, sídliskom Ľadoveň.

Ako ďalšie potenciálne lokality možno spomenúť ulice, kde sú realizované jednosmerné ulice s viacerými jazdnými pruhmi (napr. Jilemnického, P. Mudroňa, N. Hejnej, Jesenského, Hviezdoslavova a pod.).

Pripomienky k cyklistickej doprave z osobných rozhovorov, ktoré boli uskutočnené v rámci dopravno-sociologického prieskumu, sú uvedené v tab. 24.

Tab. 24 Pripomienky k pešej doprave získané prieskumom

Lokalita	Pripomienky
Martin – Vrútky – Žilina (trasa)	Napojenie cyklotrasy v Martine – Vrútkach s cyklotrasou zo Žiliny.
Martin – Košťany nad Turcom (trasa)	Napojenie cyklotrasy Martin – Košťany.
Martin (Jahodníky)	Vyznačenie cyklochodníku na úseku Jahodníky – Stred.
Martin (všeobecne)	Doriešenie plynulosti cyklodopravy a odstránenie nezmyselných ukončení.
Martin (všeobecne)	Cyklisti nevyužívajú pre nich vybudované komunikácie, spomaľujú dopravu motorových vozidiel.
Martin – Vrútky (trasa)	Cyklochodník by mal pokračovať aj do mesta.
Martin (centrum 1)	Zlepšiť cyklodopravu v centre mesta, aby cyklisti neohrozovali chodcov.
Martin (všeobecne)	V budúcnosti by bolo vhodné viac oddeľovať cyklotrasy od chodníkov.
Martin (všeobecne)	Regulovať rýchlosť kolobežiek.
Martin (všeobecne)	Riešiť parkovanie kolobežiek.
Martin (smer juh)	Potiahnuť ďalej cyklotrasu a chodník (centrum – Ľadoveň).
Martin (Tulip)	Prepojenie cyklotrás pri Turci, pri Tulipe – podchod.
Martin (všeobecne)	Cyklisti nevyužívajú pre nich vybudované komunikácie, ohrozujú pešiu zónu.
Martin (všeobecne)	Povolenie cyklistom prechádzať cez centrum mesta (nebezpečné).

Kompletný zoznam všetkých pripomienok respondentov spolu s menovanými lokalitami súvisiacimi so stavom cyklistickej dopravy v meste Martin je možné nájsť v prílohách tohto dokumentu. Ide o nasledujúce prílohy:

- Príloha O:
 - o Lokality na budovanie nových cyklotrás identifikované respondentami.
- Príloha P:
 - o Zlepšenie podmienok pre cyklistov – lokality identifikované respondentami.
- Príloha Q:

- Zlepšenie podmienok pre cyklistov – pripomienky respondentov.
- Príloha R:
 - Nabíjanie elektrobicyklov – lokality identifikované respondentami.

Na základe analýzy súčasného stavu bola vytvorená SWOT analýza pre nemotorovú dopravu (tab. 25).

Tab. 25 SWOT analýza nemotorovej dopravy v Martine

Silné stránky:	Slabé stránky:
➤ relatívne vysoký podiel peších v modal split ➤ jadro mesta a jeho okolie je dostupné pre pešiu a cyklistickú dopravu ➤ sezónna prevádzka cyklobusov do okolia ➤ železničný dopravca umožňuje prepravu bicyklov ➤ zamestnanci a zamestnávateľia sa zapájajú do programu „Do práce na bicykli“ (viackrát prvé miesto), ➤ plánovanie financií na obnovu a rekonštrukciu	➤ chodníky nevedú do všetkých mestských častí, nie sú vo všetkých obciach ➤ nie sú prepojené všetky mestské časti, obce s krajským mestom cyklotrasami ➤ malá dĺžka vybudovaných cyklotrás ➤ existuje stále veľký nepomer medzi bezbariérovými chodníkmi a tými s bariérami ➤ chýbajú cyklotrasy medzi mestskými časťami ➤ nebezpečné lokality pre chodcov ➤ chýbajú bezpečné priechody ➤ chýba technické vybavenie, bezpečné cyklostojany, odstavišťa ➤ autobusový dopravca a MHD neumožňuje prepravu bicyklov ➤ nie sú vybudované parkoviská Bike and Ride ➤ stále sa vyskytujú dopravné nehody s chodcami a cyklistami ➤ na niektorých lokalitách chýbajú bezpečné priechody pre chodcov ➤ absencia bikesharingu
Príležitosti:	Hrozby:
➤ časť územia má veľký geografický potenciál pre používanie bicyklov (centrum a širšie okolie) ➤ dobudovanie kostry cyklotrás podľa strategických dokumentov ➤ zlepšovať podmienky pre cyklistov plošne zmenou organizácie dopravy ➤ cyklodoprava môže zlepšiť dopravu na tzv. poslednú míľu/kilometer ➤ systematická kampaň o výhodách udržateľnej mobility a prínosoch pre mesto	➤ časť riešeného územia má hornatý reliéf ➤ problémy s projektovaním cyklotrás zdržiavajú ich budovanie ➤ nie sú vytvorené schémy na reálnu podporu nemotorovej dopravy ➤ používanie elektrokolobežiek môže prinášať nové riziká ➤ vytvorené upokojené zóny nemajú stavebné úpravy na zníženie rýchlosti ➤ nie všade bude možné vybudovať iba segregované cyklotrasy

Pokračovanie tab. 25.

Príležitosti:	Hrozby:
➤ bicykel a iné formy je možné integrovať v rámci IDS ➤ spustenie bikesharingu môže prispieť k nárastu používania ➤ územie je atraktívne pre turizmus a cykloturistiku ➤ prizvať zástupcov súkromného sektora na riešenie udržateľnej mobility a podpory zamestnancov ➤ centrum krajského mesta je relatívne dostupné pre pešiu aj cyklistickú dopravu ➤ možnosť riešenia city logistiky centra prostredníctvom ekologickej dopravy ➤ používanie cyklokuriérov (zatiaľ hlavne na donášku jedla) ➤ potenciál rozvoja cyklodopravy smerom do regiónu ➤ upraviť aj staršie vybudované chodníky na bezbariérové ➤ schémy na podporu bicyklov, elektrobicyklov ➤ dopyt po atraktívnom a multifunkčnom verejnom priestore	➤ nadradená cestná sieť predstavuje bariéru pre križovanie peších alebo cyklistov ➤ existujú konflikty a rizikové situácie jednak medzi pešími, cyklistami ako aj motorovou dopravou ➤ neatraktívne navrhovanie cyklotrás môže odradiť od používania ➤ chodníky nemajú rovnaké parametre (rôzne šírky, povrch)

2.5 Verejná osobná doprava

Mestskú hromadnú dopravu v mestách Martin a Vrútky a obciach Bystrička, Lipovec a Turčianske Kľačany zabezpečuje od 1. 1. 2022 Dopravný podnik mesta Martin, s.r.o. (DPMM) celkovo na 23 linkách. Z 23 liniek 13 obsluhuje územie UMR Martin, najviac mesto Vrútky. Mestskú MHD v meste Martin plne zastrešuje DPMM. DPMM má k dispozícii nový vozidlový park s 35 nízkoemisnými a nízkopodlažnými autobusmi (typ IVECO Urbanway 12M CNG s rokom výroby 2021). Linky MHD zastavujú na 123 autobusových zastávkach na území mesta Martin a na 27 zastávkach mesta Vrútky, ktoré má DPMM v správe.

Autobusová stanica Martin oproti železničnej stanici Martin, odkiaľ je zabezpečovaná diaľková a prímestská autobusová doprava, má 17 stanovišť a vzhľadom na jej havarijný stav (postavená bola v roku 1975) je v príprave architektonicko-urbanistická kombinovaná súťaž na rekonštrukciu. Od roku 2020 ju mesto Martin prenajíma akciovej spoločnosti Turiec.

Počet cestujúcich v mestskej doprave za obdobie rokov 2015 až 2021 klesol o 43,8% (3 018 070 cestujúcich). Medzi rokmi 2019 a 2020 bol z dôvodu pandemickej situácie pokles cestujúcich na úrovni 34,8% v mestskej MHD. roku 2021 bolo mesto Martin na 55% počtu cestujúcich v MHD oproti stavu pred pandémiou (rok 2019).

Vývoj počtu cestujúcich MHD v meste Martin a okolí v rokoch 2015 – 2021									
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2015	priemerná zmena
počet prepravených cestujúcich	6 886 224	6 905 472	6 874 901	6 948 766	7 039 920	4 587 358	3 868 154		
medziročná zmena		19 248	-30 571	73 865	91 154	-2 452 562	-719 204	-3 018 070	-503 012
medziročná zmena v %		0,3%	-0,4%	1,1%	1,3%	-34,8%	-15,7%	-43,8%	

Zdroj: Interná evidencia SAD Žilina, a. s. a DPMM, s. r. o.

Územný generel dopravy mesta Martin poukazuje, že MHD v meste Martin má v centre mesta veľmi dobrú časovú dostupnosť < 5 minút. Časová dostupnosť > 10 minút je len v časti okrajových oblastí na Podháji. Verejná hromadná osobná doprava zahŕňa mestskú hromadnú dopravu a prímestskú dopravu. Vzhľadom na štruktúru železničnej dopravy je autobusová doprava rozhodujúcim prvkom verejnej prepravy osôb v mestskom i prímestskom meradle. Poloha železničnej stanice Martin, excentrická od hlavného železničného ťahu vyžaduje priame napojenie na žst. Vrútky, čo je realizované aj linkami MHD Martin - Vrútky.

Prímestská doprava má silný prepravný potenciál a vysoký podiel v delbe prepravnej práce. Vzhľadom na uvedené situovanie železničných tratí je v rámci osobnej prepravy významná aj diaľková autobusová doprava, ktorá však naráža na problém situovania autobusovej stanice v meste Martin.

UGD uvádza, že „do budúcnosti je potrebné aj v Martine zvážiť možnosti reálnych krokov pre preferenciu vozidiel MHD. UGD poukazuje, že veľmi dobrou východiskovou pozíciou pre preferenciu MHD v meste je usporiadanie základného komunikačného systému. Jednosmerný okruh okolo centra mesta je predpokladom pre vyčlenenie jazdného pruhu pre vozidlá MHD po celom obvode centra mesta. Tiež je možné využiť skúsenosti s aplikáciou dopravného značenia na zrýchlenie výjazdu zo zastávok MHD.“

UGD poukazuje na nasledujúce skutočnosti:

- Je potrebné využiť výhodu blízkosti autobusovej stanice a železničnej stanice Martin.
- Autobusová stanica má 17 stanovišť sa tiež nachádza v blízkosti centra mesta Martin. Je dostupná z liniek MHD (zastávky Hlavná pošta, resp. hotel Turiec). Tu by sa pre IDS žiadalo iné prepojenie to znamená prestup medzi železničnou dopravou a prímestskou dopravou a MHD tzv. hrana – hrana čas prestupu a jeho náročnosť pre deti a cestujúcich so zníženou pohyblivosťou bola čo najpriateľnejšia.

- ÚGD odporúča tiež zriadiť zástavku železničnej osobnej dopravy Košúty, čo by zvýšilo dostupnosť železničnej osobnej dopravy pre cestujúcich a bolo ďalším príspevkom pre budúci IDS.
- V spolupráci so ŽSK a aplikácie „Stratégie tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému (IDS) ŽSK“ dať vypracovať pilotný projekt IDS aj pre región Turiec.
- V rámci územného plánovania pri najväčšom prestupných bodoch vybudovať aj nadväznosť na cyklistickú alebo individuálnu automobilovú dopravu formou P+R, B+R alebo K+R.

Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja vypracovaná v roku 2021, ktorá slúži ako PUM Žilinského samosprávneho kraja, definuje nasledujúce **nedostatky verejnej osobnej dopravy**:

- Nedostatočná ponuka verejnej dopravy – predovšetkým atraktivita a konkurencieschopnosť voči individuálnej doprave je na nízkej úrovni. Nedostatočná je aj informovanosť verejnosti, hlavne v oblasti MHD absentujú prvky IDS, inteligentné zastávky, informačné systémy, mobilné aplikácie, neatraktívne čakacie plochy.
- Chýbajúce samostatné pruhy pre MHD – priestorové možnosti vo väčšine miest ŽSK nemajú v súčasnej štruktúre infraštruktúry možnosť vytvorenia samostatných pruhov pre HD.
- Chýbajúce kvalitné prestupové terminály – nedostatočná koordinácia železničnej a autobusovej dopravy, VHD a MHD.
- Z pohľadu zlepšenia obsluhy územia vozidlami MHD je potrebná úprava ulíc Potočná, Podhájska, Bagarova ako aj vybudovanie napojenia zo Záturčia.
- Z hľadiska podpory cestovného ruchu a zvýšenia atraktivity mesta chýba prevádzkovanie lanovky na Martinské hole, ktorá by predstavovala nekonvenčný systém VOD.

Medzi **vízie** v oblasti VHD patrí predovšetkým zvýšenie atraktivity VHD so silným environmentálnym aspektom a realizáciou efektívnych prevádzkových opatrení pre zmenu delby prepravnej práce v prospech verejnej dopravy. Väčšie využívanie integrácie VHD prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy, indikátorom ktorej je zníženie počtu dopravných nehôd. Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja definujem pre oblasť mestskej hromadnej dopravy indikátory, ktoré sú uvedené v nasledujúcej tabuľke (tab. 26).

Tab. 26 Indikátormi pre oblasť verejnej hromadnej osobnej dopravy v meste Martin

Charakter indikátora	Názov indikátora	Merná jednotka
Prevádzkové	Počet prepravených osôb	osoby
Prevádzkové	Zníženie meškania spojov VOD	min
Infraštruktúrne	Preferencia VOD na križovatkách	min

Plán dopravnej obslužnosti mesta Martin, v rámci analytickej časti odporúča, aby pri rozhodnutiach o novej výstavbe pre bývanie, ale aj pre oblasť napríklad priemyslu, kde sa vytvárajú nové pracovné miesta je potrebné dôsledne zo strany Mesta Martin aj Mesta Vrútky a obcí Bystrica, Turčianske Kľačany a Lipovec vyžadovať, ako bude riešená dostupnosť MHD resp. VOD. Nesprávne rozhodnutia v tejto oblasti buď znemožňujú sa zamestnať občanom, ktorý nevlastnia osobný automobil alebo tí čo ich vlastnia nebudú využívať MHD resp. VOD.

Železničná doprava.

Územím mesta Martin prechádza elektrifikovaná žel. trať č.170. Elektrifikovaná je iba po žel. stanicu Martin (obr. 17).



Obr. 17 Mapa železničných tratí v okolí mesta Martin – elektrifikované trate (žltá) a neelektrifikované trate (modrá) [18]

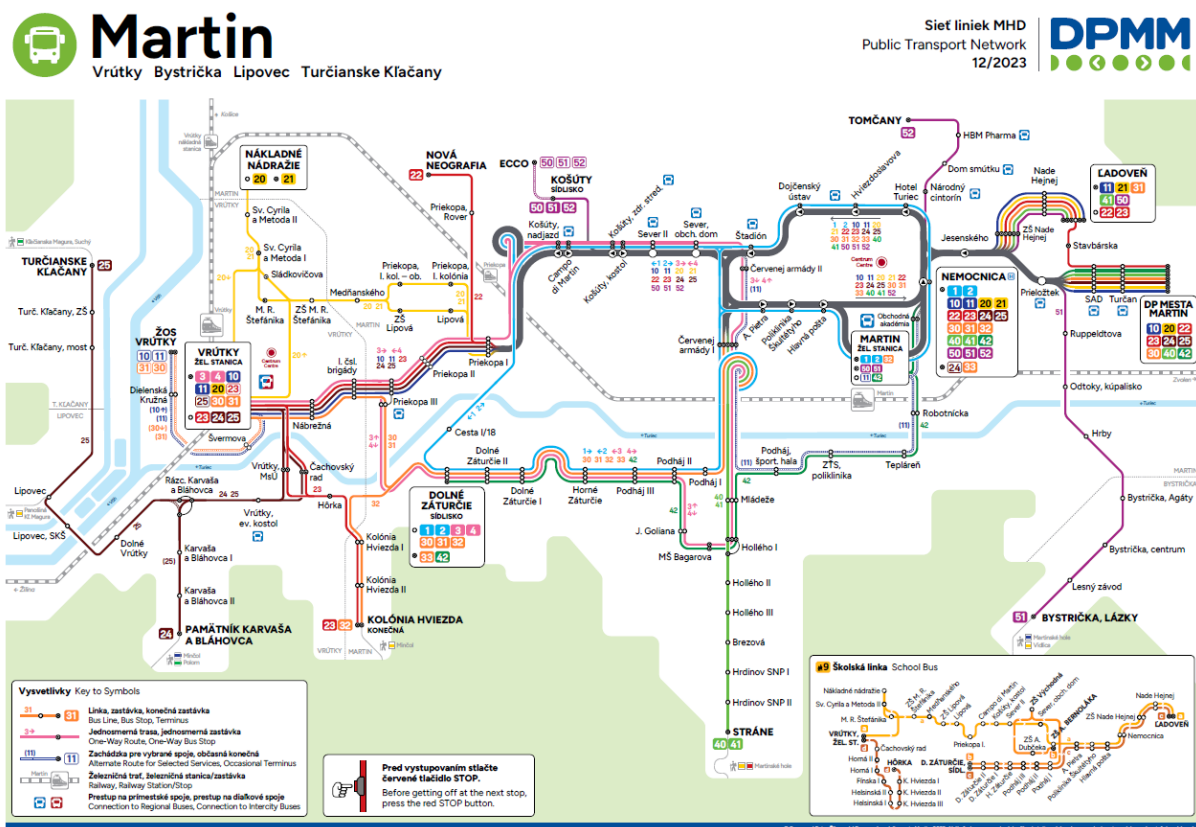
V meste Martin je situovaná železničná stanica Martin a žel. zastávka Priekopa. Celková dĺžka žel. tratí v okrese Martin je 41 km.

Prímestská autobusová doprava.

Prímestská autobusová doprava je zabezpečovaná SAD Žilina, a. s. Z mesta Martin zabezpečuje dopravnú obsluhu prevažne do okolitých obcí okresu Martin ako aj Turčianske Teplice. Vo výhľade sa oblasť Turca má stať súčasťou integrovaného dopravného systému ŽSK.

2.5.1 Aktualizácia analýzy plánu dopravnej obslužnosti

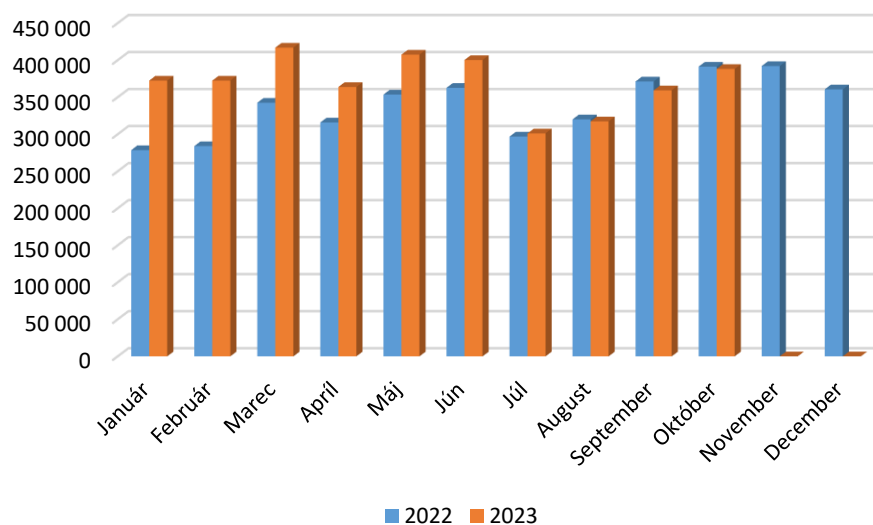
Vzhľadom na to, že od 1. 1. 2022 mestskú hromadnú dopravu v meste Martin zabezpečuje DPMM, zmenil sa systém zabezpečovania trasovania liniek, ktorý z časti vychádzal z PDO. Plán liniek je uvedený na obr. 18.



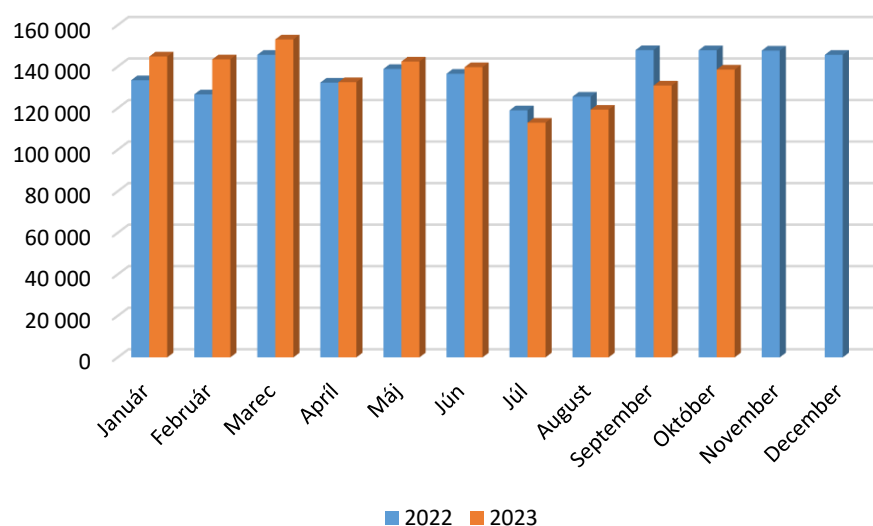
Obr. 18 Schéma liniek MHD Martin

V roku 2022 DMMM v rámci zabezpečovania dopravnej obslužnosti realizoval celkovo 2,4 milióna km 36 autobusmi, ktorými zabezpečoval prepravu na 23 linkách. Za rok 2022 bolo zabezpečených celkovo 219 857 spojov, na ktorých sa prepravilo celkovo 4 577 513 cestujúcich, čo pripadá v priemere 20,82 cestujúceho na spoj. Za obdobie 1-10/2023 sa prepravilo celkovo 4 193 989 cestujúcich, čo predstavuje zvýšenie podielu cestujúcich na spoj na úroveň 23,42 cestujúcich na spoj.

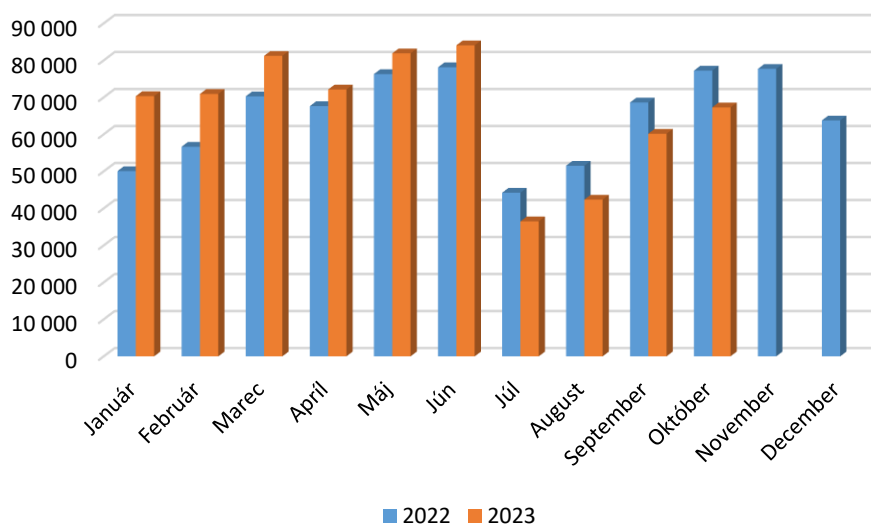
Na obr. 19 je znázornený vývoj počtu cestujúcich po jednotlivých mesiacoch (okrem 11 a 12/2023 – ešte neboli dáta k dispozícii). Z porovnania vyplýva, že v rámci MHD Martin dochádza k nárastu využívania mestskej hromadnej dopravy. K nárastu počtu cestujúcich medzi sledovanými obdobiami rokov 2022 a 2023 došlo vo všetkých podstatných skupinách cestujúcich – v prípade občajného cestovného (obr. 20), zľavneného cestovného (obr. 21) aj v prípade cestovného nad 62. rokov (obr. 22).



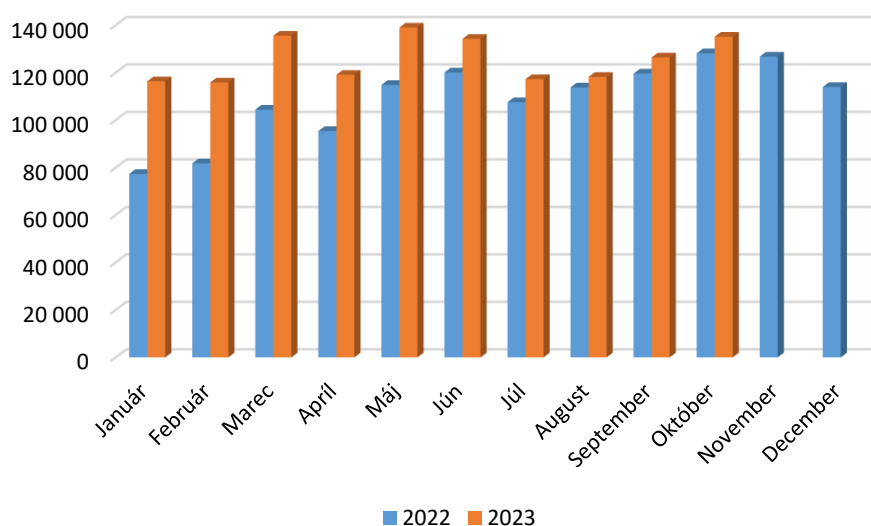
Obr. 19 Počet prepravných osôb v MHD Martin



Obr. 20 Počet prepravených cestujúcich za obyčajné cestovné



Obr. 21 Počet prepravených cestujúcich za zľavnené cestovné



Obr. 22 Počet prepravených cestujúcich nad 62 rokov veku

Zmena nastavenia liniek poukazuje na zlepšenie dopravnej obslužnosti. Medzi rokmi 2022 a 2023 došlo k zvýšeniu počtu prepravených osôb (za porovnateľné obdobie) o 13 %. V tab. 27 je spracované porovnanie po jednotlivých linkách, ktorými sa zabezpečuje dopravná obslužnosť mesta Martin. Celkovo za sledované obdobie január až október 2022 a 2023 došlo k nárastu počtu cestujúcich o 467 012 cestujúcich. Z celkového počtu 23 liniek sa počet cestujúcich medzioročne zvýšil na 20 linkách, iba na 3 linkách došlo k poklesu počtu cestujúcich.

Tab. 27 Počet prepravených osôb na jednotlivých linkách v meste Martin

Číslo linky	Názov linky	Celý rok 2022	január až október 2022	január až október 2023	zmena január až október 2022 a január až október 2023	% zmena január až október 2022 a január až október 2023
1	Martin,žel.st.-Sever-D.Záturčie-Podháj-Martin,žel.st.	133 071	106 173	142 592	36 419	34%
2	Martin,žel.st.-D.Záturčie-Sever-Martin,žel.st.	148 183	117 781	153 059	35 278	30%
3	Vrútky,žel.st.-Sever-Podháj-D.Záturčie-Vrútky,žel.st.	45 604	36 134	48 865	12 731	35%
4	Vrútky,žel.st.-D.Záturčie-Podháj-Sever-Vrútky,žel.st.	46 015	36 962	43 102	6 140	17%
9	Školská linka	20 622	16 453	18 727	2 274	14%
10	DPMM-Sever-Priekopa-Vrútky,žel.st.	428 574	364 886	284 017	-80 869	-22%
11	L'adoveň-Sever-Priekopa-Vrútky,žel.st.	721 712	602 557	538 655	-63 902	-11%
20	DPMM-Sever-Nákl.nádražie-Vrútky,žel.st.	220 793	179 053	212 048	32 995	18%
21	L'adoveň-Sever-Nákl.nádražie	222 604	182 035	189 731	7 696	4%
22	DPMM-L'adoveň-Sever-Priekopa,Nová Neografia	38 414	31 561	32 522	961	3%
23	DPMM-L'adoveň-Vrútky,žel.st.-Kol.Hviezda	320 784	242 298	398 315	156 017	64%
24	DPMM-H.Turiec-Vrútky,žel.st.-Pam.Karvaša a Bláhovca	135 559	112 014	132 354	20 340	18%
25	DPMM-Vrútky,žel.st.-Turč.Kľačany	413 147	329 469	440 166	110 697	34%
30	DPMM-Podháj-D.Záturčie-Vrútky,žel.st.	405 594	328 912	356 884	27 972	9%
31	L'adoveň-D.Záturčie-Vrútky,žel.st.	558 336	452 809	532 849	80 040	18%
32	Martin,žel.st.-D.Záturčie-Kol.Hviezda	23 073	18 431	21 734	3 303	18%
33	Hotel Turiec-D.Záturčie	19 148	15 380	10 443	-4 937	-32%
40	DPMM-Stráne	110 782	90 249	107 154	16 905	19%
41	L'adoveň-Stráne	167 801	138 100	161 102	23 002	17%
42	DPMM-Martin,žel.st.-ZŤS-D.Záturčie	51 252	42 287	44 964	2 677	6%
50	L'adoveň-Košúty,sídlisko	37 558	30 634	35 886	5 252	17%
51	Martin,žel.st.-Bystrička,Lázky-Košúty,sídlisko	252 985	207 795	235 229	27 434	13%
52	Tomčany-Košúty,sídlisko	55 902	45 004	53 591	8 587	19%
Spolu		4 577 513	3 726 977	4 193 989	467 012	13%

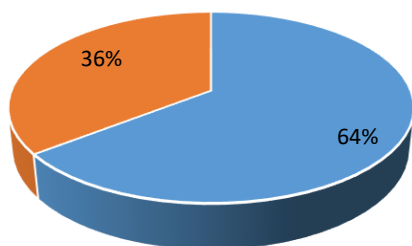
2.5.2 Analýza spokojnosti obyvateľstva mesta Martin s verejnou hromadnou dopravou

V súvislosti s prípravou PUM mesta Martin sa realizovali dva prieskumy. Jeden v priebehu novembra a decembra 2023 na webovom sídle mesta Martin a druhý kontaktný 13. 12. 2024 v centre mesta Martin.

Z výsledkov kontaktného prieskumu boli identifikované nasledujúce pripomienky občanov, týkajúce sa verejnej hromadnej dopravy (všetky odpovede sú uvedené v prílohe X):

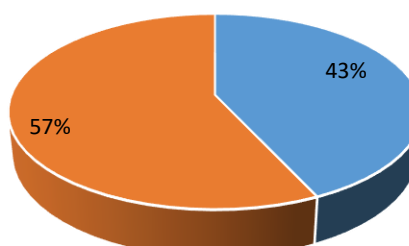
- vysoká výška cestovného (až 19 % všetkých pripomienok týkajúcich sa hromadnej osobnej dopravy),
- potreba viac spojov, meškanie spojov,
- zrekonštruovať autobusovú stanicu,
- zlepšiť systém kontroly platby cestovného (revízorov ľudia poznajú),
- nedostupnosť informačnej linky

Na základe elektronického dotazníka (všetky odpovede sú uvedené v prílohách) bola v súvislosti s verejnou hromadnou dopravou identifikovaná nasledujúca spokojnosť občanov mesta Martin s MHD v Martine. Na obr. 23 je uvedená spokojnosť všetkých obyvateľov mesta Martin s počtom prevádzkovaných spojov. Spokojných je až 64 % obyvateľov. Pri identifikovaní iba obyvateľov, ktorí pravidelne využívajú MHD v meste, je však spokojných s rozsahom dopravnej obsluhy iba 43 % respondentov (obr. 24). Pre zvýšenie spokojnosti s MHD odporúčajú zvýšiť počet spojov.



■ áno ■ nie

Obr. 23 Spokojnosť všetkých obyvateľov mesta s počtom spojov



■ áno ■ nie

Obr. 24 Spokojnosť obyvateľov mesta pravidelne využívajúcich MHD v Martine s počtom spojov

V rámci výskumu boli tiež identifikované požiadavky cestujúcich na zriadenie nových zastávok. Podstatná časť obyvateľstva MHD Martin si myslí, že počet zastávok v meste je dostačujúci. Cestujúci však nie sú spokojní s technickým stavom zastávok. Odporúčajú rekonštrukciu väčšiny zastávok v MHD Martin, osPobitne sa často uvádza nevyhnutnosť rekonštrukcie autobusovej stanice v Martine a železničná stanica vo Vrútkach.

V elektronickom dotazníku v súvislosti s MHD Martin bola aj otvorená otázka,

odpoveďou na ktorú mohli respondenti uviesť odporúčania na zvýšenie kvality MHD. Okrem kvality zastávok sa cestujúci vyjadrovali:

- zlepšenie správania vodičov,
- nastupovanie všetkými dverami.

2.5.3 Porovnanie cien cestovného v MHD v meste Martin a vo vybraných mestách v SR

Porovnanie ceny cestovného a dovozného v MHD je realizované pre vybrané mestá v SR. Relevantné mestá a systémy MHD v nich boli vybrané na základe porovnateľnosti s mestom Martin z hľadiska aktuálneho počtu obyvateľov podľa dostupných informácií Štatistického úradu SR. Mesto Martin malo podľa ŠÚ SR k 31.12.2022 spolu 51 139 obyvateľov. Do skupiny miest s počtom obyvateľov od 40 000 do 60 000 obyvateľov okrem mesta Martin patria mestá: Prievidza, Poprad, Trenčín. V tab. 28 je uvedený počet obyvateľov vo vybraných mestách SR k 31.12.2022.

Tab. 28 Počet obyvateľov vo vybraných mestách v SR, stav k 31.12.2022

Mesto	Počet obyvateľov
Michalovce	35 874
Nové Zámky	36 781
Považská Bystrica	37 706
Zvolen	39 844
Prievidza	43 645
Poprad	49 091
Martin	51 139
Trenčín	54 107
Trnava	62 806

Zdroj: Spracované na základe údajov ŠÚ SR

Porovnanie cien cestovného a dovozného v MHD vo vybraných mestách vychádza z aktuálne platných tarifyných sadzieb a tarifyných podmienok k 17.1.2024.

Porovnanie je realizované podľa druhu cestovného, druhu cestovného lístka a spôsobu úhrady cestovného a dovozného v MHD. V tarifych MHD v jednotlivých mestách okrem rozdielom v úrovni cien cestovného a dovozného existujú aj výrazné disproporcie v uplatňovaných druhoch cestovných lístkov a v tarifyných podmienkach.

Porovnanie cien cestovného a dovozného v MHD pri platbe v hotovosti

Z dôvodu možnosti porovnania cien cestovného v MHD v meste Martin s ďalšími mestami bola kategória „zľavnené cestovné“ v zmysle tarify MHD v Martine detailnejšie rozčlenená na „deti od 6 do 16 rokov“ a „žiaci a študenti do 26 rokov“ v súlade s ustanoveniami tarify,

Pri jednorazovom cestovnom lístku za základné cestovné hrazené v hotovosti je v meste Martin po Poprade druhé najvyššie cestovné na úrovni 1,50 eur. V rámci ďalších skupín cestujúcich ako aj pri dovoznom je pri platbe v hotovosti cena v MHD Martin najvyššia. Porovnanie je uvedené v tab. 29 a v tab. 30.

Tab. 29 Porovnanie cien cestovného a dovozného pri jednorazových cestovných lístkoch a platbe v hotovosti v MHD

Mesto	Základné cestovné	deti od 6 do 16 rokov	Žiaci a študenti do 26 rokov	Držiteľ ŤZP. ŤZP-S	Občan nad 62 rokov	Držiteľ Jánskeho plakety	Dovozné
Martin	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Prievidza	0,80	0,60	0,60	0,60	0,80	0,80	0,60
Poprad – 30 min	1,20	0,80	0,80	0,50	0,50	0,50	0,60
Poprad – 60 min	1,60	1,10	1,10	0,60	0,60	0,60	
Trenčín – JCL, neprest.	0,80	0,50	0,50	0,50	0,50	neuvedené	0,30
Trenčín – JCL 60 min, prest.	1,00	0,60	0,60	0,60	0,60	neuvedené	0,40

Zdroj: spracované na základe cenníkov MHD a cenových výmerov miest, stav k 17.1.2024

Tab. 30 Porovnanie cien cestovného a dovozného pri jednorazových cestovných lístkoch a platbe z dopravnej karty v MHD

Mesto	Základné cestovné	deti od 6 do 16 rokov	Žiaci a študenti do 26 rokov	Držiteľ ŤZP. ŤZP-S	Občan nad 62 rokov	Držiteľ Jánskeho plakety	Dovozné
Martin – T1	0,70	0,45	0,45	0,00	0,00	0,00	0,60
Martin – T2	0,70	0,45	0,45	0,45	0,10	0,10	0,60
Martin – T3	0,80	0,60	0,45	0,60	0,35	0,35	0,60
Prievidza	0,60	0,40	0,40	0,40	0,40	0,00	0,40
Poprad – 30 min	1,00	0,60	0,60	0,60	0,30	0,30	0,50
Poprad – 60 min	1,30	0,80	0,80	0,80	0,40	0,40	
Trenčín – JCL neprest.	0,40	0,25	0,25	0,25	0,25	neuvedené	0,25
Trenčín – JCL 60 min prest.	0,50	0,30	0,30	0,30	0,30	neuvedené	0,30

Zdroj: spracované na základe cenníkov MHD a cenových výmerov miest, stav k 17.1.2024

Pozn.1: v MHD Prievidza sa uplatňuje skupina cestujúcich „Senior od dovŕšenia dôchodkového veku“, nie „Občan nad 62 rokov“. Do porovnania bol zaradený jeden rovnaký pojem „Občan nad 62 rokov“.

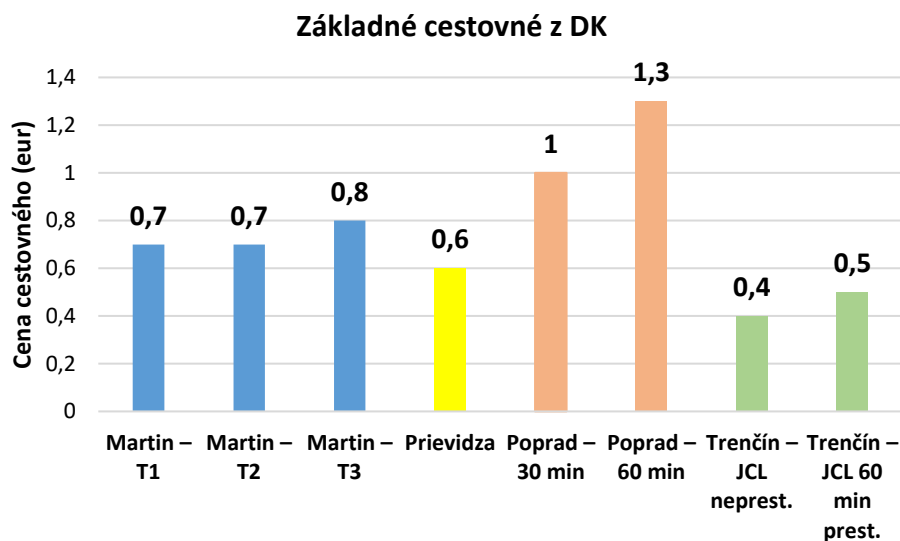
Pozn.2: MHD Poprad pri osobitnom cestovnom (dieťa do 6. rokov s trvalým pobytom v meste Poprad a dôchodca s trvalým pobytom v meste Poprad) pri JCL a použití bezkontaktnéj čipovej karty cestujú bezplatne.

Porovnanie cien cestovného a dovozného v MHD pri platbe z dopravnej karty

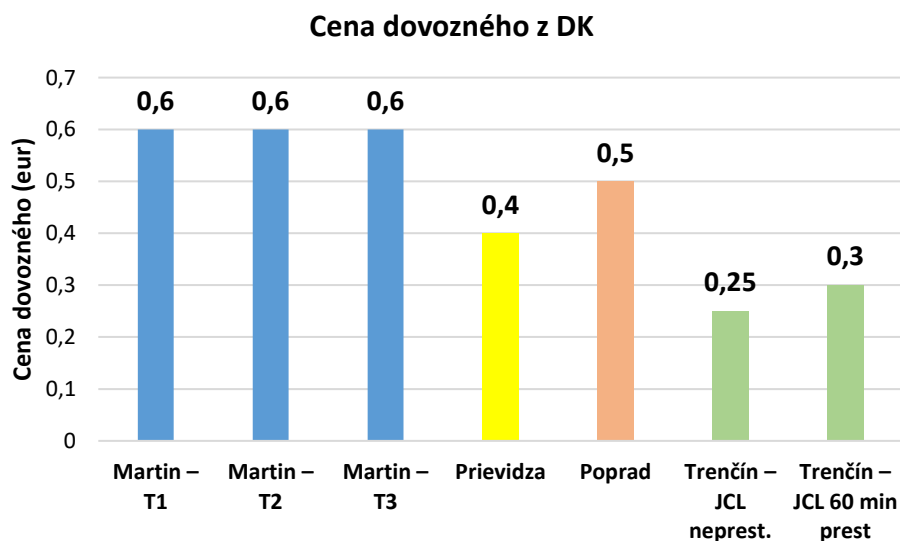
Pri platbe cestovného z dopravnej karty obsahuje cenník cestovného v MHD v meste Martin 3 tarify:

- Tarifa 1 – cestujúci s trvalým pobytom v Martine a s DK vydanou DPMM,
- Tarifa 2 – cestujúci s trvalým pobytom vo Vrútkach, Bystričke, Lipovci alebo v Turčianskych Kľačanoch a s DK vydanou DPMM,
- Tarifa 3 – Ostatní cestujúci.

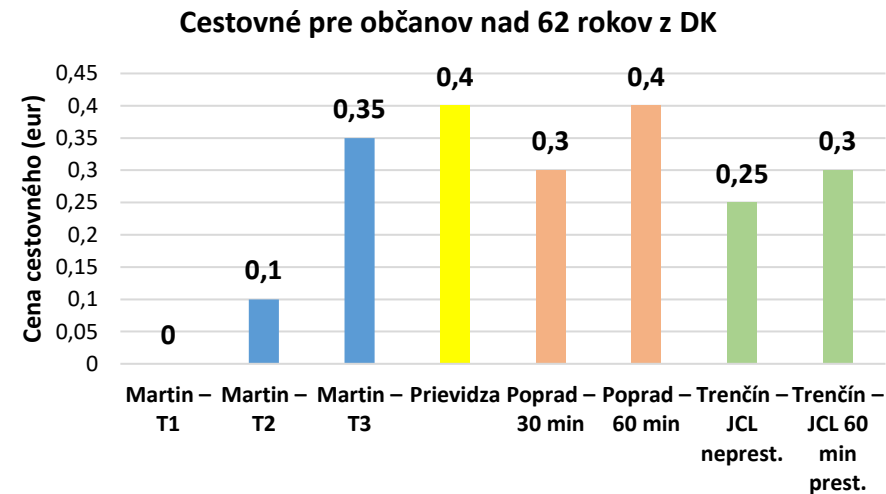
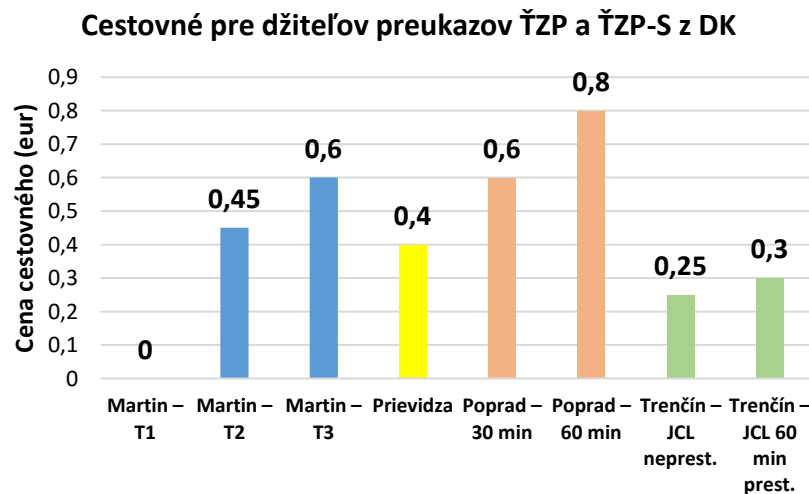
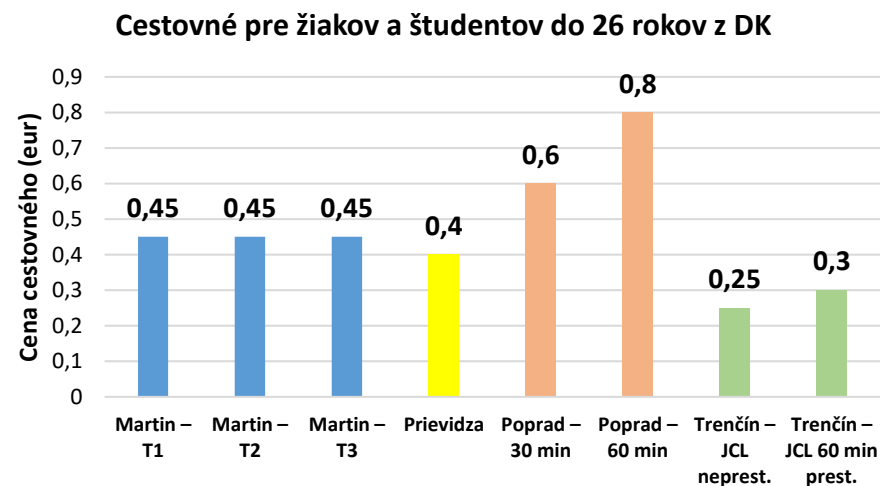
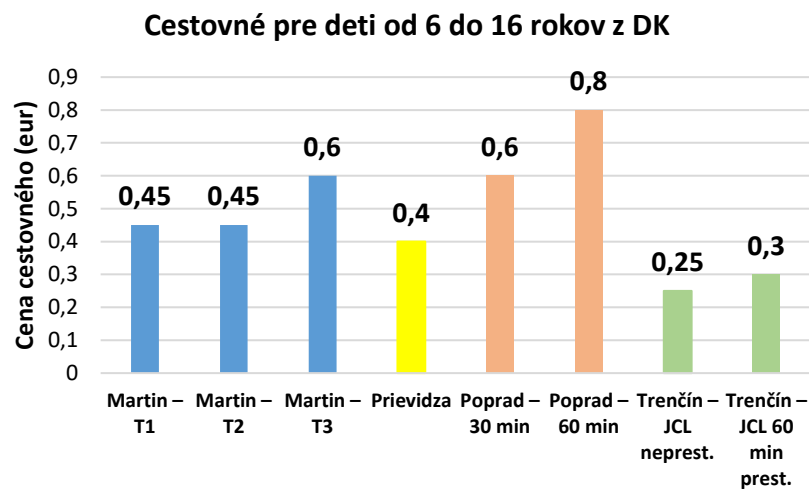
Grafické porovnanie cien cestovného a dovozného v MHD pri platbe z dopravnej karty je znázornené aj na obr. 25, obr. 26 a obr. 27, dôvodom je lepšia vizualizácia rozdielov v cenách cestovného a dovozného. Najvyššie ceny cestovného pri platbe z dopravnej karty sú v MHD v meste Poprad, nasledujú mesto Martin, Prievidza a Trenčín. Dovozné v MHD platené z dopravnej karty je najvyššie v Martine, nasledujú MHD v Poprade, Prievidzi a Trenčíne.



Obr. 25 Porovnanie cien základného cestovného v MHD plateného z DK



Obr. 26 Porovnanie cien dovozného v MHD plateného z DK



Obr. 27 Porovnanie cien cestovného v MHD pre vybrané skupiny cestovného plateného z DK

Porovnanie ceny predplatných časových cestovných lístkov v MHD pri platbe v hotovosti

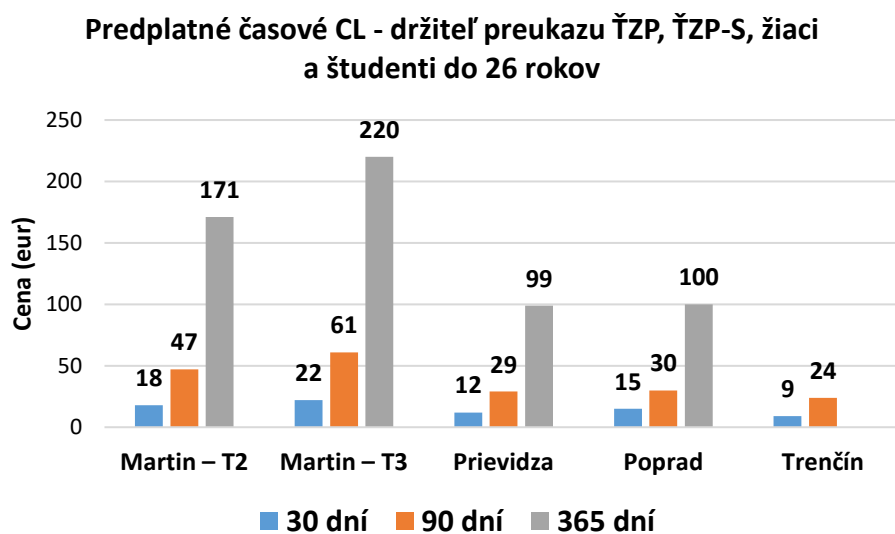
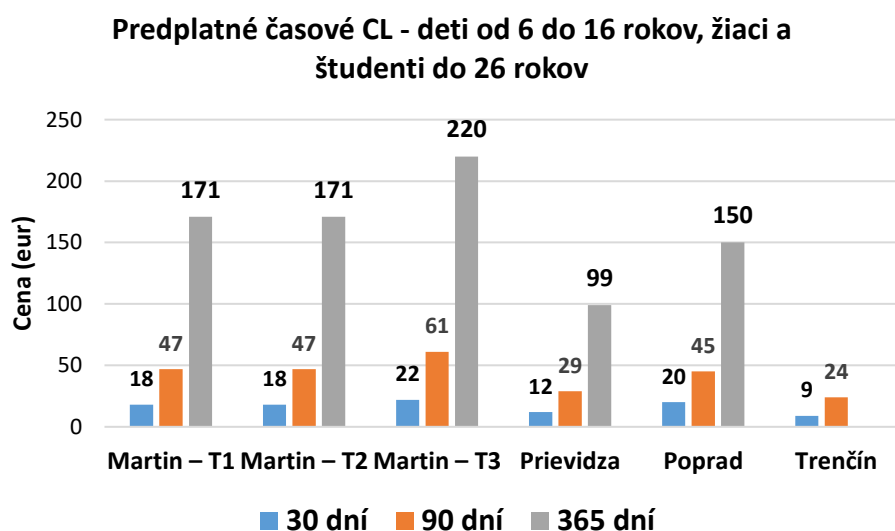
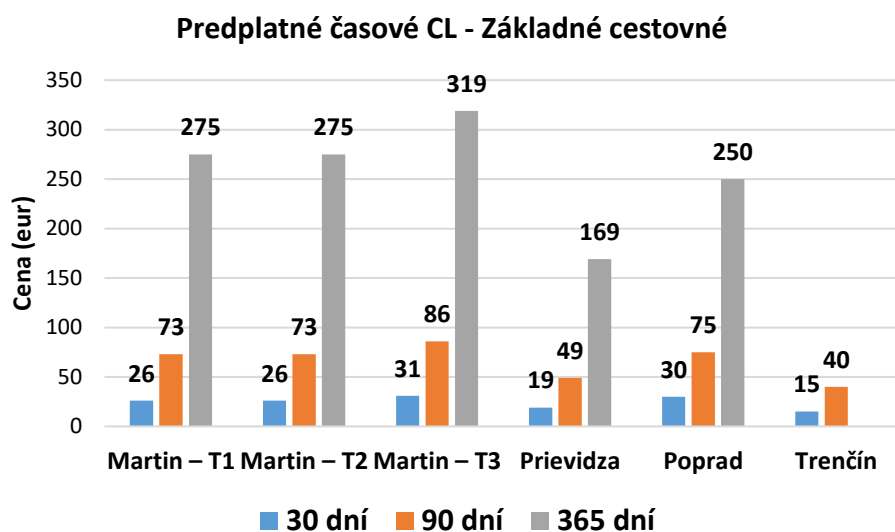
Ceny predplatných časových cestovných lístkov sú z porovnávaných miest najvyššie v MHD v meste Martin. Nasledujú MHD v meste Poprad, Prievidza a Trenčín (tab. 31). Cena 365 dňového predplatného časového cestovného lístka pri základnom cestovnom je v MHD v Martine v tarife 3 na úrovni 319 eur, je o 69 eur viac ako v Poprade, o 150 eur viac ako v Prievidzi.

Napríklad v MHD v meste Prievidza je cena základného predplatného časového cestovného lístka na úrovni ceny zľavneného v meste Martin. Grafické porovnanie cien predplatných časových cestovných lístkov je znázornené na obr. 28.

Tab. 31 Porovnanie ceny časových predplatných lístkov v MHD

Mesto	Základné cestovné			Zľavnený (deti od 6 do 16 rokov, žiaci a študenti do 26 rokov)			Držiteľ ŤZP. ŤZP-S Občan nad 62 rokov, Držiteľ Jánskeho plakety		
	30 dní	90 dní	365 dní	30 dní	90 dní	365 dní	30 dní	90 dní	365 dní
Martin – T1	26	73	275	18	47	171	-	-	-
Martin – T2	26	73	275	18	47	171	18	47	171
Martin – T3	31	86	319	22	61	220	22	61	220
Prievidza	19	49	169	12	29	99	12	29	99
Poprad	30	75	250	20	45	150	15	30	100
Trenčín	15	40	-	9	24	-	9	24	-

Zdroj: spracované na základe cenníkov MHD a cenových výmerov miest, stav k 17.1.2024



Obr. 28 Porovnanie cien predplatných časových cestovných lístkov v MHD

Štruktúra uplatňovaných predplatných časových cestovných lístkov

Aj štruktúra predplatných cestovných lístkov podľa času ich platnosti je v porovnávaných mestách rôzna. Najčastejšie uplatňovanými lístkami podľa času platnosti sú 30, 90 a 365 dňové. Mesto Prievidza uplatňuje aj 7 dňový cestovný lístok, mesto Poprad uplatňuje lístok s platnosťou 180 dní. V meste Trenčín sa uplatňujú len 30 a 90 dňové predplatné časové cestovné lístky.

Porovnanie uplatňovaných predplatných časových cestovných lístkov v MHD je uvedené v tab. 32.

Tab. 32 Porovnanie druhov predplatných cestovných lístkov v MHD podľa času platnosti lístka

Mesto	Druh predplatného časového cestovného lístka				
	7 dní	30 dní	90 dní	180 dní	365 dní
Martin	NIE	ÁNO	ÁNO	NIE	ÁNO
Prievidza	ÁNO	ÁNO	ÁNO	NIE	ÁNO
Poprad	NIE	ÁNO	ÁNO	ÁNO	ÁNO
Trenčín	NIE	ÁNO	ÁNO	NIE	NIE

Zdroj: spracované na základe cenníkov MHD a cenových výmerov miest, stav k 17.1.2024

Pre oblasť hromadnej osobnej dopravy v meste Martin na základe analýzy výšky cestovného odporúča:

- zavedenie 7 denného časového cestovného dokladu,
- zníženie ceny predplatných časových cestovných dokladov.

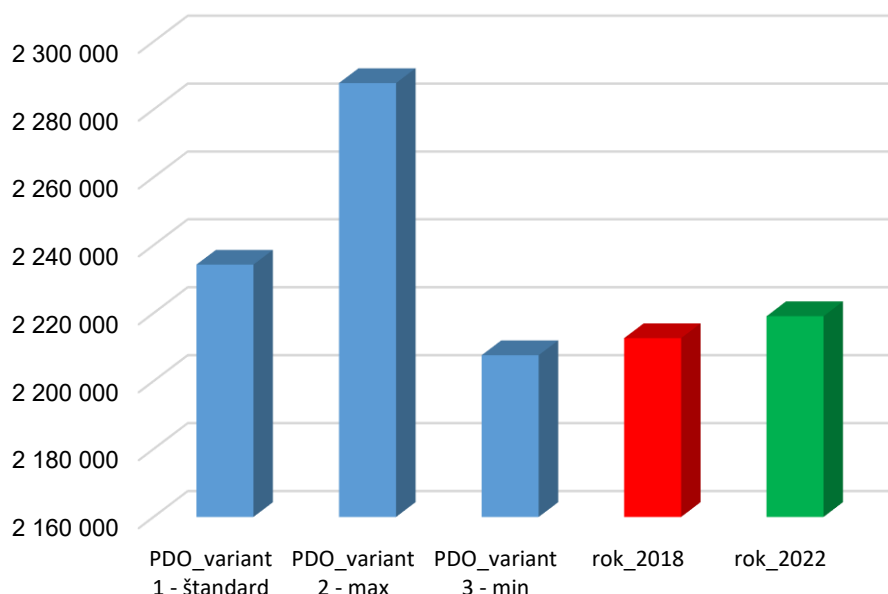
2.5.4 Porovnanie rozsahu dopravnej obslužnosti

Rozsah dopravnej obslužnosti je pre každé mesto rozdielny, pretože vychádza jednak z geografického rozmiestnenia mesta a taktiež zo zdrojov a cieľov obyvateľov v meste. Podrobne sa nastaveniu rozsahu dopravnej obslužnosti mesta Martin venuje Plán dopravnej obslužnosti, podľa ktorého v návrhovej časti je stanovený rozsah dopravnej obslužnosti, pri ktorom návrh trasovania liniek MHD vychádza z výsledkov analýzy súčasného stavu dopravnej obslužnosti ako aj z analýzy posudzovaného územia. Návrh primeraného rozsahu dopravnej obslužnosti vychádza z požiadavky vytvorenia dostatočnej ponuky MHD na území mesta Martin, ktorá bude zodpovedať dopytu, bude uspokojovať súčasné aj výhľadové potreby obyvateľov a zároveň vytvorí adekvátnu ponuku spojov v čase a území. Uvedené požiadavky zohľadňujú skutočnosť, že ak v pravidelnej verejnej hromadnej osobnej doprave nie je primeraná ponuka spojov v čase a území neexistuje ani dopyt po nej. PDO navrhuje v meste Martin 3 variantné riešenia dopravnej obslužnosti:

- Variant 1 – 2 234 259 km/rok (štandardný návrh)
- Variant 2 – 2 287 774 km/rok (vyšší počet nočných spojov)
- Variant 3 – 2 207 609 km/rok (zníženie počtu spojov v Turčianskych Kľačanoch, Lipovci, Bystričke a Vrútkach).

PDO pri štandardnom rozsahu dopravnej obslužnosti predpokladá s výkonom 2 234 259 km/rok. Pri porovnaní rozsahu dopravnej obslužnosti zabezpečovanej v roku 2022, na úrovni 2 219 086 km/rok je možné konštatovať, že rozsah dopravnej obslužnosti je splnený na 99,32 % (obr. 29). V roku 2018 (pred pandemiou COVID19) bol rozsah dopravnej

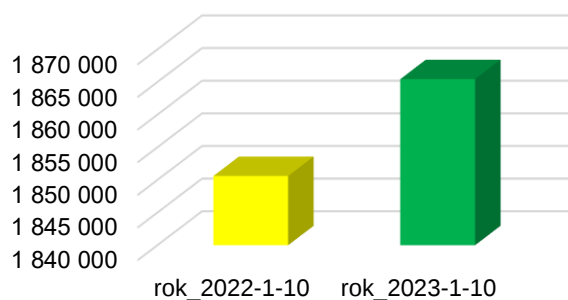
obslužnosti na úrovni 2 212 627 km/rok, čo predstavuje rozsah 99,03 %.



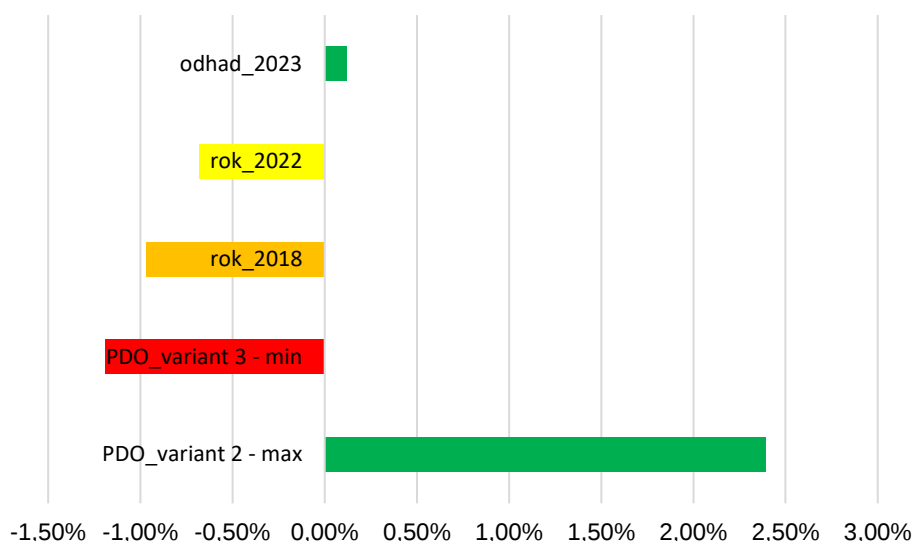
Obr. 29 Porovnanie odporúčaného rozsahu dopravnej obslužnosti so zabezpečovanou dopravnou obslužnosťou

Vzhľadom na to, že pri spracovávaní tejto štúdie neboli k dispozícii údaje o rozsahu dopravnej obslužnosti za rok 2023 (boli k dispozícii iba do konca októbra 2023), na základe porovnania čiastkových výkonov za rok 2022 a 2023 je možné konštatovať, že medziročne sa zvýšil rozsah výkonov o 0,8 % (obr. 30). V prípade odhadu dopravnej obslužnosti na celý rok 2023 (na základe vývoja prvých 10 mesiacov) je možné predpokladať rozsah dopravnej obslužnosti na úrovni 2 236 883 km/rok.

Na obr. 31 je porovnanie rozsahu dopravnej obslužnosti so štandardným rozsahom dopravnej obslužnosti. Maximalistický rozsah navrhnutý PDO je navýšený oproti štandardnému o 2,4 % výkonu, naopak minimalistický je nižší o 1,19 % ubehnutej vzdialenosti na zabezpečovaných spojoch. V roku 2022 realizovaný výkon oproti štandardnému bol nižší o 0,68 %, čo predstavuje 15 173 km/rok. Vzhľadom na to, že výkon sa medzi rokmi 2022 a 2023 navýšil, odhad výkonov na rok 2023 je vyšší oproti štandardnému výkonu pre mesto Martin o 0,12 %, čo predstavuje 2 624 km/rok.



Obr. 30 Porovnanie rozsahu dopravnej obslužnosti medzi januárom a októbrom v roku 2022 a 2023



Obr. 31 Porovnanie dopravnej obslužnosti v % oproti štandardizovanému rozsahu stanovenému PDO

Pre oblasť hromadnej osobnej dopravy v meste Martin na základe analýzy rozsahu dopravnej obslužnosti je možné konštatovať, že rozsah zodpovedá požiadavkám PDO.

Cestujúci taktiež neboli spokojní s meškaním spojov. Vzhľadom na kvalitu dopravnej obslužnosti v meste Martin v súčasnosti neexistuje nijaký systém preferencie mestskej hromadnej dopravy, čo spôsobuje meškanie spojov.

PDO navrhuje na základe analýzy nasledujúce spôsoby preferencie MHD, ktoré zatiaľ neboli aplikované do praxe:

- zavedenie preferencie MHD na križovatkách riadených svetelnou signalizáciou,
- preferencia MHD prostredníctvom vyhradenia jazdných pruhov pre vozidlá MHD.

2.5.5 Analýza potreby investícií do vozidlového parku

V súčasnosti je dopravná obslužnosť mesta Martin zabezpečovaná 35 vozidlami City LF URBANWAY 12 CNG. Vzhľadom na požiadavku ekologickej prevádzky MHD je potrebné poukázať na skutočnosť, že všetky prevádzkované vozidlá sú s pohonom na CNG.

PDO pre rozsah dopravnej obslužnosti na úrovni 2,234 mil. km za rok uvažuje s počtom 47 vozidiel. Napriek optimalizácii nasadzovania vozidiel na zabezpečenie dopravnej obslužnosti PDO uvažuje s potrebou 47 vozidiel. Z hľadiska primeranosti vozidlového parku je v tab. 33 spracované porovnanie realizovaného jazdného výkonu jedným vozidlom v porovnateľných systémoch mestskej dopravy v mestách Považská Bystrica, Púchov, Trenčín, Prievidza, Nové Zámky a Michalovce. Porovnanie je spracované zo štatistických údajov za obdobie rokov 2010 až 2021 (za roky 2014 a 2016 nie sú údaje v ročenkách k dispozícii). Minimálny jazdný výkon sa pohybuje približne pod úrovňou 30 000 km/rok, pričom za celé sledované obdobie maximálny výkon vozidiel nepresiahol hranicu 57 000 km/rok. Priemerná hodnota za všetky podniky za všetky sledované roky je na úrovni 42 500 km/rok. Na obr. 32 je spracovaný prehľad vývoja priemerného výkonu pripadajúceho na jedno vozidlo. Výkon pripadajúci na jedno vozidlo mierne klesá (z 45 510 km/rok v roku 2010 na 41 556 km/rok v roku 2021), čo môže súvisieť so zvyšovaním kvality prepravy

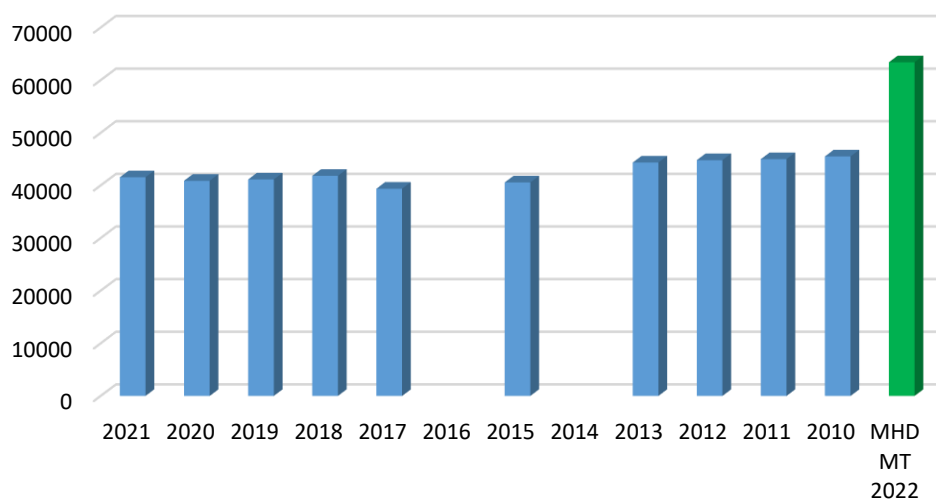
a prispôsobovaním realizovaných spojov potrebám cestujúcich.

V MHD Martin dopravnú obslužnosť v rozsahu 2 219 086 km/rok (rok 2022) zabezpečuje 35 vozidiel, čomu zodpovedá jazdný výkon pripadajúci na vozidlo na úrovni 63 402 km/rok. Pri porovnaní s priemernou hodnotou ostatných dopravných podnikov vozidlá v MHD Martin realizujú výkon vyšší o 49,18 %.

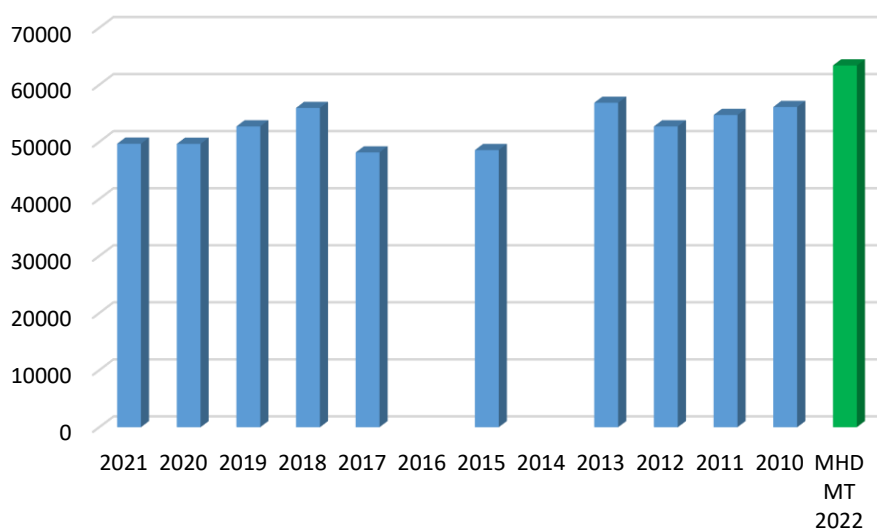
Tab. 33 Porovnanie jazdného výkonu na jedno vozidlo v km/rok

Rok	Minimálny jazdný výkon pripadajúci na vozidlo [km/rok]	Maximálny jazdný výkon pripadajúci na vozidlo [km/rok]	Priemerný jazdný výkon pripadajúci na vozidlo [km/rok]
2021	25 987	49 686	41 556
2020	6 524	49 667	40 879
2019	27 235	52 722	41 148
2018	27 176	55 957	41 821
2017	24 100	48 158	39 372
2016	-	-	-
2015	30 688	48 577	40 567
2014	-	-	-
2013	28 429	56 864	44 358
2012	29 286	52 727	44 797
2011	25 875	54 727	44 989
2010	26 000	56 125	45 510

Zdroj: spracované na základe ročeniek prevádzkovateľov VOD v mestských aglomeráciách v SR



Obr. 32 Priemerný výkon pripadajúci na jedno vozidlo v km/rok a porovnanie s priemerným výkonom vozidiel v MHD Martin (za rok 2022)



Obr. 33 Maximálny výkon pripadajúci na jedno vozidlo v km/rok a porovnanie s priemerným výkonom vozidiel v MHD Martin (za rok 2022)

Na obr. 33 je porovnanie ročného jazdného výkonu autobusov v MHD Martin s maximálnymi hodnotami MHD porovnateľných miest. Aj pri tomto porovnaní vozidlá MHD Martin dosahujú vyššiu hodnotu oproti priemeru vyčíslenému z maximálnych hodnôt za celé sledované obdobie o 20,72 %.

Odporúčanie vyplývajúce z analýzy je navýšiť počet vozidiel zabezpečujúcich MHD Martin na úroveň 47 vozidiel alebo znížiť životnosť vozidiel tak aby zodpovedala zvýšenému opotrebovaniu vozidiel.

2.5.6 Analýza potreby investícií do zastávok

PDO mesta Martin poukazuje na potrebu investícií do prestupných bodov s koľajovou dopravou – autobusovej stanice v Martine a Vrútkach.

Na základe pripomienok obyvateľov mesta Martin, cestujúca verejnosť nie je spokojná taktiež s technickým stavom zastávok a osobitne autobusových staníc v meste Martin a meste Vrútky. MHD Martin v súčasnosti zabezpečuje dopravnú obslužnosť prostredníctvom 110 zastávok, na ktorých v roku 2022 nastúpilo celkovo 4 577 513 osôb.

Z celkového počtu zastávok v meste je potrebné sa okrem prestupných bodov (autobusová stanica v Martine a Vrútkach) prioritne sa venovať zastávkam s vysokým počtom nástupov cestujúcich. Prioritne odporúčame rekonštruovať zastávky uvedené v tab. 34. Ide o 31 zastávok (približne 1/3 zastávok), na ktorých v roku 2022 nastúpilo viac ako 40 000 cestujúcich za rok.

V kapitole 3 je spracovaný taktiež model, ktorý identifikuje prepravné prúdy cestujúcich, so zohľadnením prestupov cestujúcich.

Tab. 34 Zastávky s najvyšším počtom nástupov v roku 2022

Názov zastávky	Počet cestujúcich, ktorí nastúpili na zastávke
Vrútky, žel. stanica	403 782
Hotel Turiec	317 326
Sever II.	205 922
Ľadoveň	201 369
Jesenského	197 735
Dol. Záturčie, sídl.	170 467
Hviezdoslavova	158 361
Štadión	151 185
Nemocnica	141 023
Nábrežná	136 847
Sever, obch. dom	134 493
Campo di Martin	134 357
I. čsl. brigády	132 244
Košúty, nadjazd	120 194
Priekopa III.	113 757
Dojčenský ústav	111 373
A. Pietra	104 733
Prieložtek	102 616
Dolné Záturčie II.	92 932
Nade Hejnej	84 790
Podháj II.	84 720
Červenej armády I.	82 942
Košúty, kostol	79 853
Podháj I.	71 242
Hlavná pošta	52 595
Dolné Záturčie I.	49 572
Košúty, zdr. stred.	49 550
Podháj III.	48 021
Medňanského	47 871
Horné Záturčie	43 424
Polikl. Škultétyho	41 238

2.5.7 SWOT analýza mestskej hromadnej dopravy

Na základe analýzy súčasného stavu bola vytvorená SWOT analýza pre mestskú hromadnú dopravu (tab. 35).

Tab. 35 SWOT analýza MHD Martin

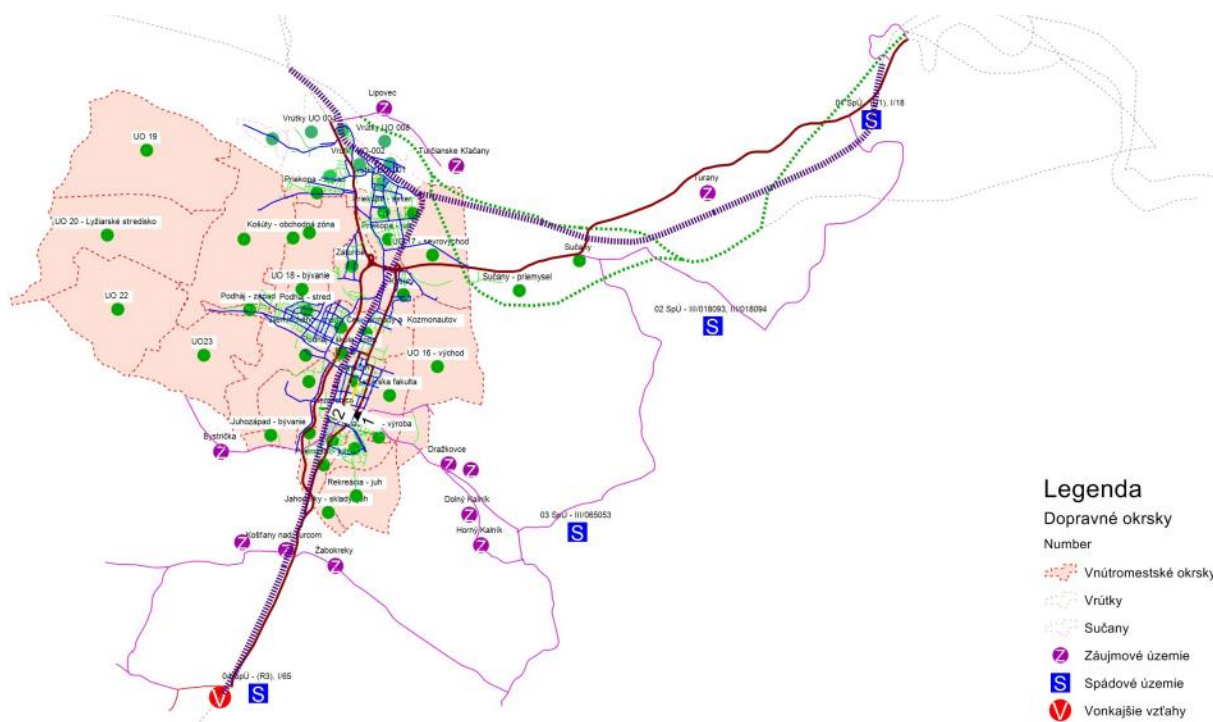
Silné stránky:	Slabé stránky:
➤ dopravná obslužnosť zabezpečovaná novým vozidlovým parkom, ➤ dopravná obslužnosť zabezpečovaná ekologickým vozidlovým parkom, ➤ nárast prepravných výkonov mestskej hromadnej dopravy, ➤ efektívne využitie dopravnej techniky.	➤ neexistujúca preferencia hromadnej osobnej dopravy, ➤ autobusová stanica v meste Martin ako aj viacero zastávok je po dobe technickej životnosti, ➤ nastupovanie cestujúcich iba prednými dverami, ➤ nevhodný stav niektorých ciest pre prevádzku vozidlami VOD ➤ neexistujúci systém integrovanej dopravy.
Príležitosti:	Hrozby:
➤ možnosť vybudovania dvoch prestupných miest medzi železničnou, mestskou autobusovou a prímestskou autobusovou dopravou – pri železničnej stanici v Martine a železničnej stanici vo Vrútkach, ➤ nárast počtu cestujúcich využívajúcich hromadnú osobnú dopravu, ➤ vzhľadom na trasovanie železničnej trate intravilánom mesta budovať nosnú železničnú prepravu medzi Vrútkami a Martinom, ➤ zvýšiť cestovnú rýchlosť v hromadnej osobnej doprave preferenciou vozidiel na svetelne riadených križovatkách a budovaním vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá verejnej osobnej dopravy, ➤ budovať vzťah s cestujúcimi zvýšením podielu využívania časových cestovných dokladov.	➤ nedostatok finančných prostriedkov vo verejných rozpočtoch na podporu hromadnej osobnej dopravy, ➤ rozširovanie výstavby v meste bez plánovania infraštruktúry pre mestskú hromadnú dopravu, ➤ nedosiahnutie predpokladanej životnosti dopravných prostriedkov zabezpečujúcich hromadnú osobnú dopravu, ➤ nedostatok vodičov zabezpečujúcich hromadnú osobnú dopravu.

3. Dopravný model

V rámci Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja bol spracovaný dopravný model s maximalistickým, odporúčaným variantom a porovnaný s gravitačným a BAU variantom. V tomto dokumente je podrobné rozpracovanie variantov, najmä pre infraštruktúru, ktorá zabezpečuje dopravnú obslužnosť medzi jednotlivými sídlami kraja.

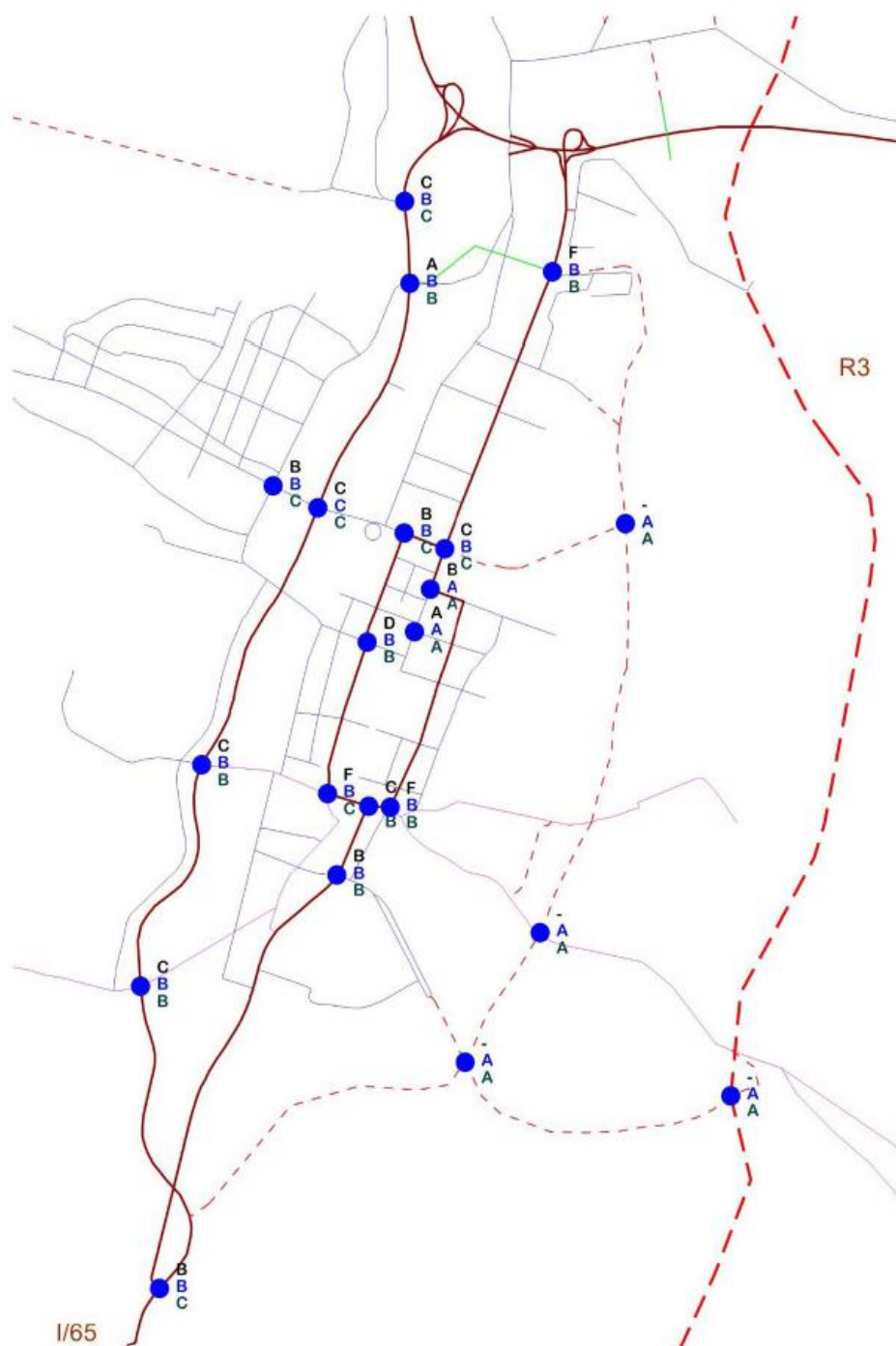
3.1 Cestná infraštruktúra

Dopravné modelovanie vychádza z výstupov, ktoré už definovali dopravný model pre mesto Martin. V ňom boli navrhnuté okrsky (obr. 34), ktoré je možné aktualizovať ako dopravná sieť riešenej oblasti.



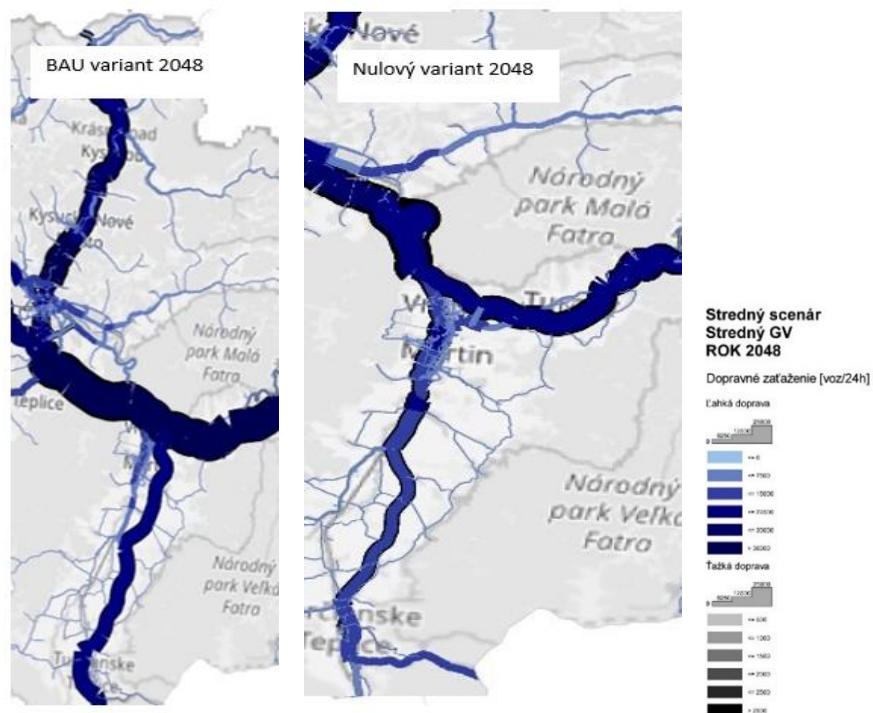
Obr. 34 Dopravné okrsky v riešenej oblasti [3]

Potrebné riešenia z pohľadu automobilovej dopravy uvádza nasledujúci obrázok (obr. 35), kde sú uvedené aj problematické križovatky z hľadiska dopravného – kapacitného posúdenia.



Obr. 35 Vyhovujúce a nevyhovujúce križovatky z hľadiska kapacitného posúdenia (čierna – súčasný stav, modrá – 2030, zelená – 2045) [3]

V rámci Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja boli spracované dopravný model spracovaný s maximalistickým, odporúčaným variantom a porovnaný s gravitačným a BAU variantmi (obr. 36). V tomto dokumente je podrobné rozpracovanie variantov, najmä pre infraštruktúru, ktorá zabezpečuje dopravnú obsluhu medzi jednotlivými sídlami kraja. Samotný model potvrdil dôležitosť vybudovania, či už mestského obchvatu ako aj R3, ktorá by odklonila významnú časť tranzitu z dopravnej siete mesta Martin.



Obr. 36 Porovnanie variantov prognózy pre intenzity dopravnej siete pre rok 2040+ v BAU variante a nulovom variante [19]

3.2 Verejná osobná doprava

Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja v rámci optimálneho variantu odporúča zmeny vo verejnej hromadnej cestnej doprave, týkajúce sa nielen zvýšenej ponuky, ale aj prevádzkových opatrení pri zvyšovaní komfortu cestujúcich, integrácii dopravných módov a zabezpečení terminálov pre jeho zmenu. Finálny optimálny variant na základe modelovania v rámci verejnej osobnej dopravy obsahuje:

- Modernizácia autobusových staníc v okresných mestách,
- Vybudovanie terminálov ID Krásno n/Kysucou, Makov, Martin a Martin – Košúty.

V rámci jednotlivých modelov ale existujú rozdiely, ktoré sú uvedené v tab. 36.

Tab. 36 Prehľad rozdielov medzi modelmi

Cieľ	Rok 2028		Rok 2048		Rok 2028	Rok 2048
	GV	BAU	GV	BAU	Odporúčaný	Odporúčaný
Modernizácia autobusových staníc v okresných mestách	+	-	+	-	+	+
Vybudovanie terminálu ID Martin	-	-	+	-	-	+
Vybudovanie terminálu ID Martin - Košúty	-	-	+	-	-	+

+ odporúča sa vybudovať do uvedeného roku

- neodporúča sa vybudovať do uvedeného roku

3.2.1 Modelovanie ciest v MHD Martin

Modelovanie ciest v MHD Martin bolo realizované na základe podkladov z predaných cestovných dokladov:

- za pracovný týždeň – od 16.10.2023 do 22.10.2023,
- za týždeň počas školských prázdnin – od 10.7.2023 do 16.7.2023

Pri modelovaní sa vychádzalo iba z prestupov medzi jednotlivými linkami MHD Martin (v modeli nie sú zohľadnené prestupy zo železničnej a prímestskej autobusovej dopravy). V rámci modelovania sme identifikovali, aký podiel cestujúcich prestupuje z jedného spoja na iný spoj MHD Martin. Podiely sú uvedené v tab. 37. Na základe podkladov, ktoré boli k dispozícii sme identifikovali, že viac ako 94 % cestujúcich sa v MHD Martin prepravuje bez prestupov. Počas pracovných dní školského vyučovania prestupuje iba 3,1 % cestujúcich, počas pracovných dní prázdnin 3,3 %, počas soboty 5,5 % a v nedeľu 5,4 %.

Tab. 37 Podiel prestupov v MHD Martin

Obdobie	Nástupov	Ciest	Prestupov	Podiel ciest s prestupom
Pracovný deň, škola	18972	18391	581	3,1%
Pracovný deň, prázdniny	13887	13434	453	3,3%
Sobota	7910	7475	435	5,5%
Nedeľa	5960	5637	323	5,4%

V rámci modelovania dopravnej obslužnosti boli identifikované nielen zastávky, na ktorých cestujúci nastupujú ale taktiež boli identifikované počty vystupujúcich a prestupujúcich na jednotlivých zastávkach (pomocou gravitačnej metódy). V prílohách Y, Z a AA sú zoradené zastávky podľa nástupu, výstupu aj prestupu cestujúcich osobitne pre jednotlivé obdobia.

V

tab. 38 sú zoradené zastávky podľa najvyššieho obratu cestujúcich na zastávke. V tab. 39 sú zoradené zastávky podľa obratu osôb na zastávkach počas pracovných dní školských prázdnin, v tab. 40 počas sobôt a v tab. 41 počas nedeľ. Pri každom období zabezpečovania dopravnej obslužnosti sú najvyťaženejšie zastávky:

- Vrútky, žel. stanica;
- Nemocnica;
- Sever II.;
- Hotel Turiec;
- L'adoveň.

V tab. 42 je identifikovaný objem prestupov za deň na zastávkach, na ktorých sa realizuje denne viac ako 10 prestupov (všetky zastávky sú spracované prílohách Y, Z, a AA). Najvyšší počet prestupov počas pracovných dní cestujúci realizujú na zastávkach:

- Vrútky, žel. stanica;
- Nemocnica;

Počas soboty a nedele sa realizuje najvyšší počet prestupov na zastávke Vrútky, žel. stanica, na ktorej sa realizuje viac ako 3-násobný počet prestupov pri porovnaní s pracovným dňom.

V prílohe BB je tiež identifikované, z ktorých liniek cestujúci prestupujú na ktorú linku s rozdelením na jednotlivé sledované obdobia a taktiež sú v tejto prílohe znázornené mapové poklady s grafickým znázornením nástupov a výstupov na konkrétnej zastávke.

Na základe modelovania smerovania jász cestujúcich v MHD Martin na základe vzorového analyzovaného obdobia je na obr. 37 až obr. 40 znázornené smerovanie cestujúcich v jednotlivých obdobiach. Na základe uvedených schém je možné identifikovať, že centrum mesta Martin, Košúty Sever, Záturčie Podháj a Vrútky Priekopa predstavujú časti obsluhovaného územia s najväčším zdrojom a cieľom prepráv.

Tab. 38 Zastávky zoradené podľa najvyššieho obratu počtu cestujúcich počas pracovného dňa školského vyučovania

ID_zastávky	Názov zastávky	Pracovný deň, škola			
		Nástupy	Výstupy	Prestupy	Celkový počet
906000394	Vrútky, žel. stanica	1204	1058	87	2348
906000367	Nemocnica	667	1383	89	2140
906000385	Sever II.	852	753	33	1638
906000349	Hotel Turiec	1264	279	33	1576
906000357	Čadoveň	828	631	11	1469
906000386	Sever, obch. dom	556	736	24	1316
906000338	Hlavná pošta	236	1047	30	1313
906000413	Vrútky, Nábrežná	554	737	16	1307
906000341	Dolné Záturčie, sídlisko	712	502	3	1217
906000402	A. Pietra	439	735	25	1199
906000365	Poliklinika Škultétyho	210	926	12	1148
906000384	Vrútky, I. čl. brigády	587	532	11	1130
906000410	Jesenského	793	220	27	1041
906000409	Hviezdoslavova	697	281	3	981
906000387	Stadión	653	293	30	976
906000403	Čadoveň, Nade Hejnej	353	618	4	974
906000378	Prieľožtek	463	445	15	924
906000354	Košúty, nadjazd	485	386	7	877
906000559	Košúty, Campo di Martin	518	307	9	834
906000375	Priekopa III.	366	426	25	817
906000340	Dolné Záturčie II.	391	384	4	779
906000356	Košúty, zdr. stredisko	203	528	4	735
906000342	Dojčenský ústav	517	209	9	734
906000560	Košúty, kostol	353	354	6	714
906000371	Podháj II.	355	302	6	663
906000370	Podháj I.	309	237	6	551
906000397	ZŠ Nade Hejnej	40	484	0	525
906000339	Dolné Záturčie I.	255	249	11	516
906000404	Čerenej armády I.	327	154	11	492
906000372	Podháj III.	207	219	2	428
906000416	Priekopa, Medňanského	221	129	0	350
906000348	Horné Záturčie	163	148	3	315
906000355	Košúty, sídlisko	195	106	1	302
906000359	Lipovec	134	113	0	248
906000335	Bystríčka, centrum	143	102	1	246
906000336	SAD	97	147	2	246
996000001	Martin, žel. stanica	148	92	3	243
906000374	Priekopa II.	70	168	1	239
906000412	Ľadže	95	135	7	237
906000362	Vrútky, MsÚ	98	125	2	225
906000364	Nákladné nádražie	151	61	0	212
906000337	Vrútky, Čachovský rad	125	62	2	189
906000398	ZŠ M. R. Štefánika	108	71	0	179
906000390	Turčianske Kľačany	99	75	2	176
906000407	Stráne, Hollého II.	89	72	1	162
906000405	Vrútky, ev. kostol	41	120	1	162
906000406	Stráne, Hollého I.	82	77	2	161
906000408	Stráne, Hollého III.	88	67	0	156
906000351	Kolónia Hviezda, konečná	82	67	1	149
906000373	Priekopa I.	60	61	3	124
906000391	Turčianske Kľačany, most	72	49	0	120
906000358	Bystríčka, Lesný závod	40	68	0	108
906000334	Stráne, Brezová	51	55	0	106
906000417	Vrútky, Karvaša a Bláhovca I.	56	47	0	104
906000352	Kolónia Hviezda II.	44	55	0	100
906000570	Turčianske Kľačany, ZŠ	36	61	0	97
906000411	Vrútky, M. R. Štefánika	89	8	0	97
906000392	Turčan	40	53	1	94
906000379	Vrútky, rázc. Karvaša a Bláhovca	49	41	1	90
906000401	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda II.	30	60	0	90
906000543	Vrútky, Sládkovičova	3	84	0	87
906000396	ZOS Vrútky	52	31	0	84
906000395	Podháj, športová hala	33	41	1	75
906000353	Kolónia Hviezda I.	38	34	1	73
906000400	Dopravný podnik mesta Martin	37	34	2	73
906000368	Vrútky, Pamätník Karvaša a Bláhovca	40	33	0	73
906000332	Bystríčka, Lásky	38	34	0	72
906000330	Bystríčka, Agáty	35	30	1	66
906000331	Dolné Záturčie, cesta I/18	0	61	0	62
906000381	Stráne	34	25	1	60
996000006	Ruppeldtova	9	51	0	60
906000418	Vrútky, Karvaša a Bláhovca II.	28	31	0	59
906000561	ZŠ, poliklinika	30	28	0	57
906000389	Tepláreň	36	19	0	55
906000581	Priekopa, Nová Neografia	33	21	0	54
906000538	Košúty, ECCO	31	21	0	52
906000388	Tomčany	27	24	0	51
906000592	Stavbárska	0	51	0	51
906000548	ZŠ Lipová	46	4	0	50
906000419	Stráne, Hrdinov SNP I.	22	27	1	50
996000002	Podháj, J. Goliana	22	25	0	47
906000363	Vrútky, Švermova	24	15	0	40
906000360	Čerenej armády II.	8	31	0	40
906000347	Vrútky, Hórka	0	39	0	39
906000343	Vrútky, Dolné Vrútky	20	19	0	38
906000377	Priekopa, I. kolónia - ob.	4	33	0	37
906000366	Odtoky, kúpalisko	24	12	0	36
906000380	Stráne, Hrdinov SNP II.	16	19	0	35
906000547	Priekopa, Lipová	26	4	0	30
906000344	Dom smútku	6	24	0	30
906000414	Národný cintorín	6	22	0	28
906000346	Obchodná akadémia	9	19	0	28
906000415	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda I.	1	24	0	25
906000376	Priekopa, I. kolónia	4	20	0	24
906000399	Robotnícka	3	14	0	17
906000361	Vrútky, Dielenská Kružná	1	16	0	17
906000333	HBM Pharma	7	4	0	12
906000556	Priekopa, Rover	4	7	0	12
996000004	MŠ Bagarova	8	4	0	12
906000350	Bystríčka, Hrby	5	4	0	9
906000527	ZŠ A. Bernoláka	0	9	0	9
906000434	ZŠ A. Dubčeka	0	7	0	7
906000383	Lipovec, SKŠ	2	3	0	5
906000585	Kolónia Hviezda III.	3	0	0	3
906000588	Kolónia Hviezda, Fínska I.	2	0	0	2
906000544	ZŠ Východná	0	2	0	2
906000586	Kolónia Hviezda, Helsinská I.	1	0	0	1
906000590	Vrútky, Horná II.	1	0	0	1
906000589	Vrútky, Horná I.	0	0	0	0
906000587	Kolónia Hviezda, Helsinská II.	0	0	0	0

Tab. 39 Zastávky zoradené podľa najvyššieho obratu počtu cestujúcich počas pracovného dňa prázdnin

ID zastávky	Názov zastávky	Pracovný deň, prázdniny				ID zastávky	Názov zastávky	Pracovný deň, prázdniny			
		Nástupy	Výstupy	Prestupy	Spolu			Nástupy	Výstupy	Prestupy	Spolu
906000394	Vrútky, žel. stanica	970	777	86	1834	906000358	Bystrička, Lesný závod	27	44	0	71
906000367	Nemocnica	535	1065	76	1676	906000570	Turčianske Kľačany, ZŠ	33	35	0	68
906000349	Hotel Turiec	968	201	21	1190	906000379	Vrútky, rázc. Karvaša a Bláhovca	35	31	0	66
906000385	Sever II.	607	530	19	1155	906000411	Vrútky, M. R. Štefánika	57	7	0	64
906000357	Ladoveň	609	481	8	1098	906000381	Stráne	39	24	1	64
906000338	Hlavná pošta	184	777	17	978	906000401	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda II.	25	38	0	63
906000386	Sever, obch. dom	408	546	21	974	906000396	ZOS Vrútky	38	24	0	62
906000413	Vrútky, Nábrežná	391	507	9	908	906000543	Vrútky, Sládkovičova	4	56	0	60
906000402	A. Pietra	313	535	20	867	906000368	Vrútky, Pamätník Karvaša a Bláhovca	30	27	0	57
906000341	Dolné Záturčie, sídlisko	512	328	3	843	906000538	Košúty, ECCO	36	18	0	54
906000410	Jesenského	612	165	25	802	906000330	Bystrička, Agáty	27	26	0	53
906000384	Vrútky, I. čsl. brigády	411	381	7	800	906000391	Turčianske Kľačany, most	26	24	1	51
906000365	Poliklinika Škultétyho	152	633	8	792	906000353	Kolónia Hviezda I.	30	22	0	51
906000409	Hviezdoslavova	491	217	2	710	906000400	Dopravný podnik mesta Martin	24	27	0	51
906000559	Košúty, Campo di Martin	446	251	8	704	906000561	ZŠ, poliklinika	28	19	0	48
906000354	Košúty, nadjazd	405	276	3	684	906000418	Vrútky, Karvaša a Bláhovca II.	22	22	0	44
906000387	Štadión	435	213	22	671	906000395	Podháj, športová hala	15	28	0	43
906000375	Priekopa III.	301	329	26	657	906000331	Dolné Záturčie, cesta I/18	1	42	0	43
906000378	Prieložtek	302	337	13	652	906000592	Stavbárska	1	42	0	43
906000403	Ladoveň, Nade Hejne	222	418	3	642	906000366	Odtoky, kúpalisko	25	15	0	40
906000356	Košúty, zdr. stredisko	143	381	3	527	906000581	Priekopa, Nová Neografia	26	13	0	40
906000560	Košúty, kostol	225	288	6	519	996000006	Ruppeldtova	3	36	0	39
906000340	Dolné Záturčie II.	245	265	2	512	906000399	Robotnícka	22	13	0	35
906000371	Podháj II.	265	214	2	481	906000389	Tepláreň	19	15	0	34
906000342	Dojčenský ústav	321	132	6	460	906000419	Stráne, Hrdinov SNP I.	14	19	0	33
906000370	Podháj I.	227	176	2	405	906000347	Vrútky, Hôrka	0	33	0	33
906000397	ZŠ Nade Hejne	24	358	0	383	906000343	Vrútky, Dolné Vrútky	15	17	0	32
906000339	Dolné Záturčie I.	194	179	10	382	906000383	Lipovec, SKŠ	17	15	0	32
906000404	Červenej armády I.	227	112	7	347	996000002	Podháj, J. Goliana	14	18	0	32
906000372	Podháj III.	156	156	1	313	906000380	Stráne, Hrdinov SNP II.	12	18	0	31
906000348	Horné Záturčie	144	114	2	260	906000388	Tomčany	15	15	0	30
906000355	Košúty, sídlisko	145	84	1	230	906000344	Dom smútku	4	25	0	28
906000416	Priekopa, Medňanského	135	80	1	216	906000548	ZŠ Lipová	24	3	0	28
906000336	SAD	86	108	1	195	906000414	Národný cintorín	3	23	0	26
906000412	Mládeže	77	103	5	185	906000377	Priekopa, I. kolónia - ob.	2	23	0	25
906000359	Lipovec	100	84	0	184	906000360	Červenej armády II.	4	19	0	23
906000374	Priekopa II.	48	124	0	172	906000346	Obchodná akadémia	5	18	0	23
906000335	Bystrička, centrum	99	69	1	168	906000363	Vrútky, Švermova	8	12	0	21
996000001	Martin, žel. stanica	76	70	2	147	906000415	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda I.	0	18	0	19
906000364	Nákladné nádražie	104	41	2	147	906000361	Vrútky, Dielenská Kružná	2	15	0	17
906000408	Stráne, Hollého III.	77	65	0	142	906000547	Priekopa, Lipová	12	2	0	15
906000351	Kolónia Hviezda, konečná	76	60	1	137	996000004	MŠ Bagarova	7	4	0	11
906000362	Vrútky, MsÚ	32	104	0	136	906000333	HBM Pharma	6	4	0	10
906000406	Stráne, Hollého I.	61	57	2	120	906000376	Priekopa, I. kolónia	1	9	0	10
906000390	Turčianske Kľačany	69	51	1	120	906000556	Priekopa, Rover	4	6	0	10
906000398	ZŠ M. R. Štefánika	69	50	0	119	906000350	Bystrička, Hrby	5	4	0	9
906000407	Stráne, Hollého II.	63	56	0	119	906000585	Kolónia Hviezda III.	0	0	0	0
906000405	Vrútky, ev. kostol	34	81	1	116	906000588	Kolónia Hviezda, Fínska I.	0	0	0	0
906000373	Priekopa I.	59	54	1	115	906000586	Kolónia Hviezda, Helsinská I.	0	0	0	0
906000337	Vrútky, Čachovský rad	73	32	1	106	906000590	Vrútky, Horná II.	0	0	0	0
906000352	Kolónia Hviezda II.	37	49	0	86	906000589	Vrútky, Horná I.	0	0	0	0
906000417	Vrútky, Karvaša a Bláhovca I.	42	41	0	83	906000544	ZŠ Východná	0	0	0	0
906000392	Turčan	36	42	0	78	906000434	ZŠ A. Dubčeka	0	0	0	0
906000334	Stráne, Brezová	37	40	0	77	906000587	Kolónia Hviezda, Helsinská II.	0	0	0	0
906000332	Bystrička, Lásky	40	34	0	75	906000527	ZŠ A. Bernoláka	0	0	0	0

Tab. 40 Zastávky zoradené podľa najvyššieho obratu počtu cestujúcich v sobotu

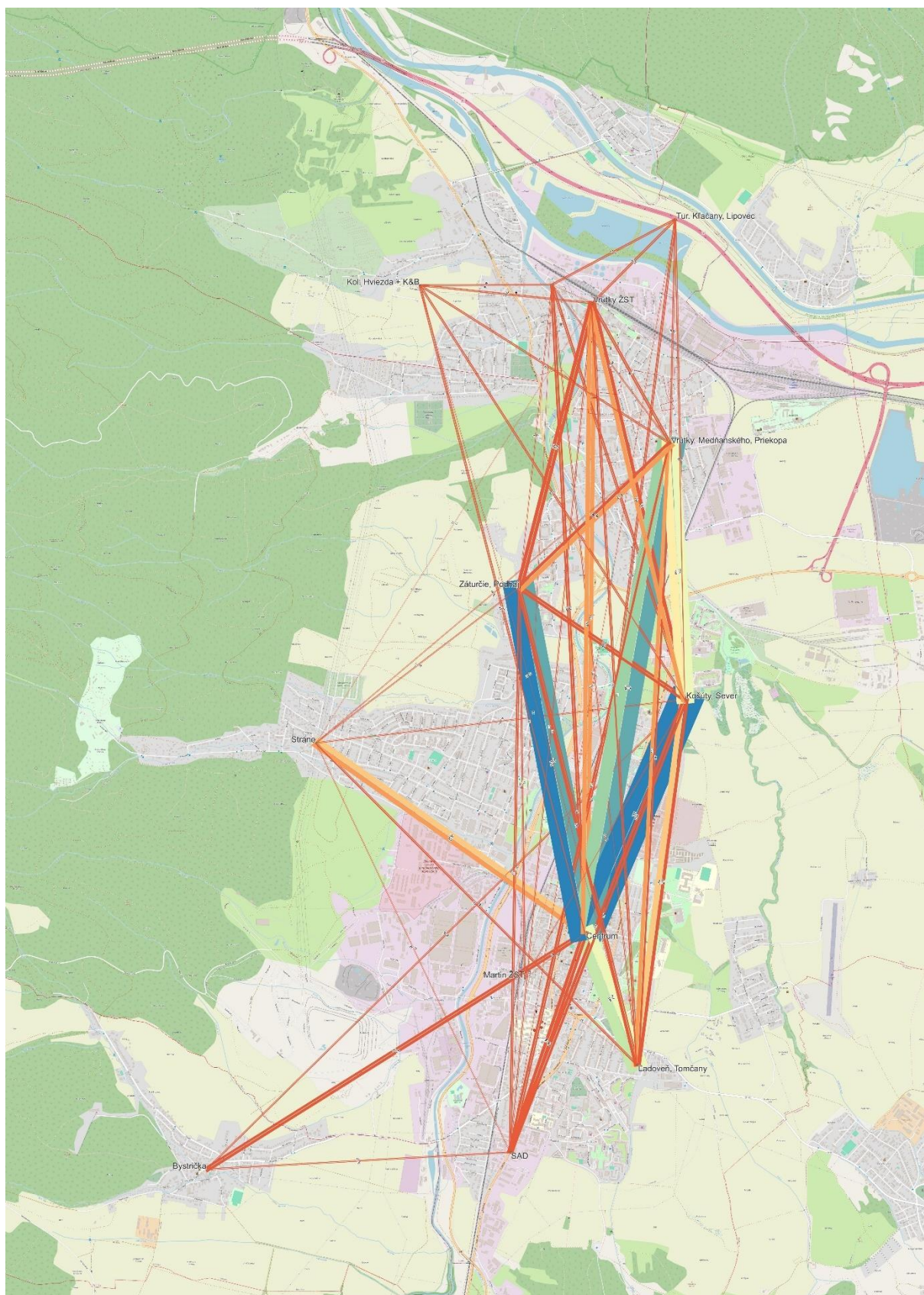
ID_zastávky	Názov zastávky	Sobota			
		Nástupy	Výstupy	Prestupy	Celkom
906000394	Vrútky, žel. stanica	968	828	268	2064
906000367	Nemocnica	271	467	36	773
906000357	Ladoveň	368	302	4	673
906000349	Hotel Turiec	546	105	13	663
906000385	Sever II.	316	283	6	604
906000413	Vrútky, Nábřežná	235	339	2	576
906000386	Sever, obch. dom	235	309	13	556
906000559	Košúty, Campo di Martin	334	164	4	501
906000341	Dolné Záturčie, sídlisko	296	191	4	490
906000384	Vrútky, I. čl. brigády	233	240	4	476
906000338	Hlavná pošta	60	406	9	474
906000354	Košúty, nadjazd	284	173	1	458
906000402	A. Pietra	144	296	9	449
906000375	Priekopa III.	201	185	20	406
906000403	Ladoveň, Nade Hejne	140	252	1	393
906000387	Štadión	232	115	15	361
906000365	Poliklinika Škultétyho	30	320	1	350
906000410	Jesenského	242	95	11	348
906000356	Košúty, zdr. stredisko	85	230	2	316
906000340	Dolné Záturčie II.	145	160	2	307
906000560	Košúty, kostol	122	175	2	298
906000378	Prieľožtek	145	139	4	287
906000409	Hviezdoslavova	170	110	2	281
906000370	Podháj I.	151	116	1	267
906000371	Podháj II.	135	131	0	266
906000404	Červenej armády I.	159	58	8	225
906000397	ZŠ Nade Hejne	12	204	0	216
906000342	Dojčenský ústav	128	74	5	207
906000372	Podháj III.	94	105	2	200
906000348	Horné Záturčie	104	82	2	188
906000339	Dolné Záturčie I.	103	76	1	179
906000359	Lipovec	65	57	0	122
906000412	Mládeže	52	65	4	121
906000335	Bystríčka, centrum	61	44	1	105
906000408	Stráne, Hollého III.	61	41	1	102
906000351	Kolónia Hviezda, konečná	52	49	1	102
906000416	Priekopa, Medňanského	58	37	0	95
906000374	Priekopa II.	23	67	1	90
906000355	Košúty, sídlisko	50	34	0	84
906000381	Stráne	50	31	0	81
906000406	Stráne, Hollého I.	44	32	2	77
906000336	SAD	37	36	0	73
996000001	Martin, žel. stanica	45	22	0	66
906000368	Vrútky, Pamätník Karvaša a Bláhovca	34	30	0	63
906000398	ZŠ M. R. Štefánika	35	26	0	61
906000334	Stráne, Brezová	24	36	0	60
906000364	Nákladné nádražie	44	15	0	59
906000366	Odtoky, kúpalisko	33	22	0	55
906000391	Turčianske Kľačany, most	36	19	0	54
906000417	Vrútky, Karvaša a Bláhovca I.	28	25	0	53
906000407	Stráne, Hollého II.	24	29	0	52
906000332	Bystríčka, Lásky	26	24	1	50
906000373	Priekopa I.	25	22	1	48
906000358	Bystríčka, Lesný závod	22	25	1	48
906000362	Vrútky, MsÚ	41	3	0	43
906000405	Vrútky, ev. kostol	12	28	0	40
906000390	Turčianske Kľačany	23	17	0	39
906000411	Vrútky, M. R. Štefánika	34	1	0	35
906000543	Vrútky, Sládkovičova	1	34	0	35
906000330	Bystríčka, Agáty	17	17	0	34
906000352	Kolónia Hviezda II.	13	19	1	32
906000418	Vrútky, Karvaša a Bláhovca II.	13	19	0	32
906000379	Vrútky, rázc. Karvaša a Bláhovca	16	16	0	32
906000337	Vrútky, Čachovský rad	4	27	0	31
906000570	Turčianske Kľačany, ZŠ	12	17	0	29
906000401	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda II.	13	14	1	27
906000419	Stráne, Hrdinov SNP I.	14	13	0	26
996000006	Ruppeldtova	2	21	0	23
906000331	Dolné Záturčie, cesta I/18	1	22	0	22
996000002	Podháj, J. Goliana	9	13	0	22
906000380	Stráne, Hrdinov SNP II.	4	18	0	22
906000400	Dopravný podnik mesta Martin	10	10	1	21
906000353	Kolónia Hviezda I.	12	8	0	20
906000343	Vrútky, Dolné Vrútky	8	9	0	17
906000383	Lipovec, SKŠ	8	9	0	17
906000548	ZŠ Lipová	14	3	0	16
906000392	Turčan	7	9	0	16
906000347	Vrútky, Hôrka	1	11	0	12
906000360	Červenej armády II.	1	11	0	11
906000415	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda I.	1	10	0	11
906000377	Priekopa, I. kolónia - ob.	2	8	0	10
906000414	Národný cintorín	1	8	0	9
996000004	MŠ Bagarova	6	2	0	8
906000388	Tomčany	4	4	0	8
906000350	Bystríčka, Hrby	3	5	0	8
906000344	Dom smútku	1	5	0	5
906000581	Priekopa, Nová Neografia	3	1	0	3
906000376	Priekopa, I. kolónia	2	2	0	3
906000547	Priekopa, Lipová	3	0	0	3
906000592	Štávkárska	0	1	0	1
906000395	Podháj, športová hala	0	1	0	1
906000556	Priekopa, Rover	0	1	0	1
906000396	ZŠ Vrútky	0	0	0	0
906000538	Košúty, ECCO	0	0	0	0
906000561	ZŠ, poliklinika	0	0	0	0
906000389	Tepláreň	0	0	0	0
906000363	Vrútky, Švermova	0	0	0	0
906000399	Robotnícka	0	0	0	0
906000346	Obchodná akadémia	0	0	0	0
906000333	HBM Pharma	0	0	0	0
906000361	Vrútky, Dielenská Kružná	0	0	0	0
906000585	Kolónia Hviezda III.	0	0	0	0
906000588	Kolónia Hviezda, Fínska I.	0	0	0	0
906000586	Kolónia Hviezda, Helsinská I.	0	0	0	0
906000590	Vrútky, Horná II.	0	0	0	0
906000589	Vrútky, Horná I.	0	0	0	0
906000544	ZŠ Východná	0	0	0	0
906000434	ZŠ A. Dubčeka	0	0	0	0
906000587	Kolónia Hviezda, Helsinská II.	0	0	0	0
906000527	ZŠ A. Bernoláka	0	0	0	0

Tab. 41 Zastávky zoradené podľa najvyššieho obratu počtu cestujúcich v nedeľu

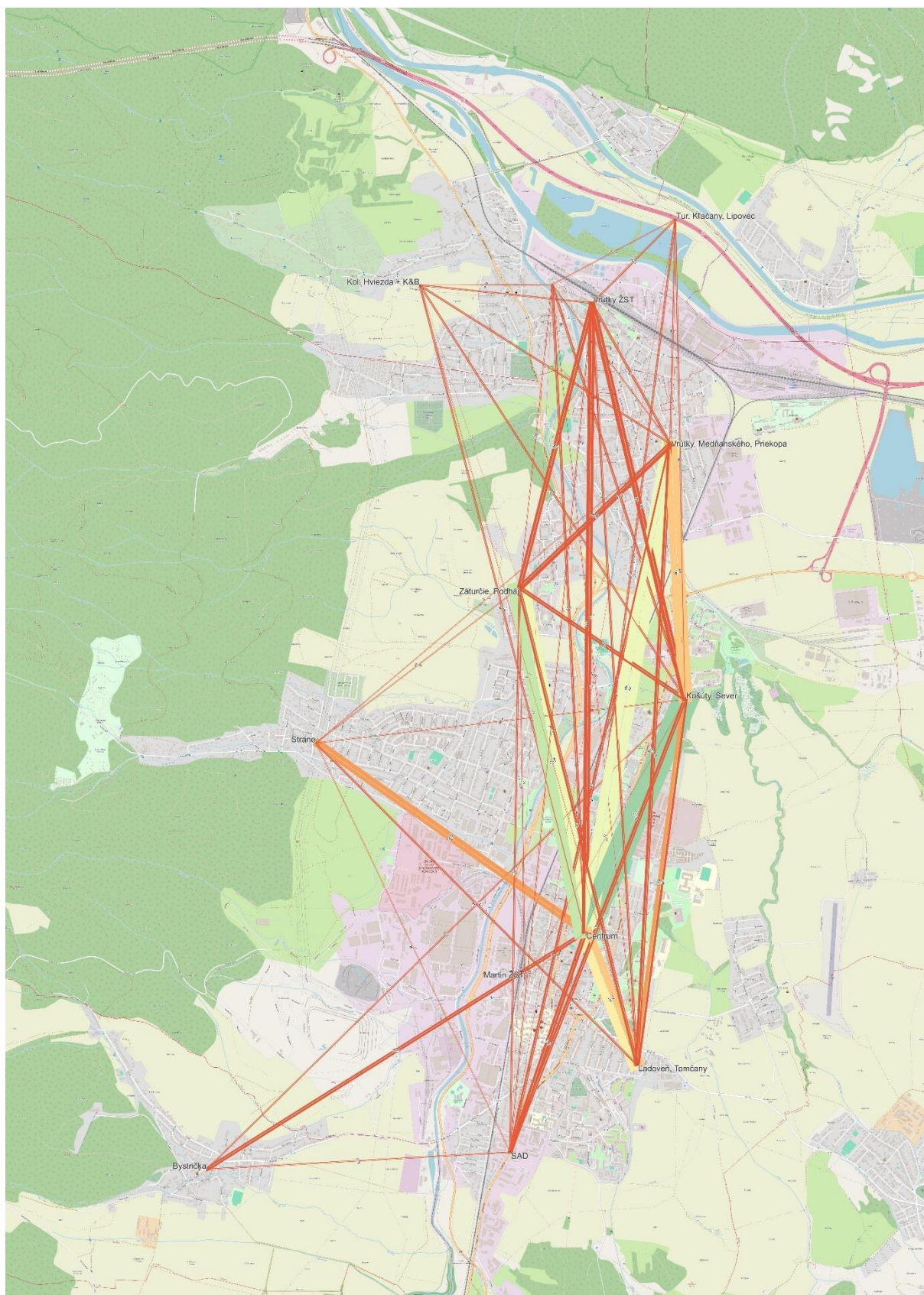
ID zastávky	Názov zastávky	Nedeľa			
		Nástupy	Výstupy	Prestupy	Celkom
906000394	Vrútky, žel. stanica	894	626	200	1720
906000357	Ladoveň	297	233	3	533
906000385	Sever II.	268	246	7	521
906000367	Nemocnica	178	319	22	518
906000349	Hotel Turiec	378	81	9	467
906000413	Vrútky, Nábřežná	168	294	2	463
906000386	Sever, obch. dom	166	245	6	416
906000559	Košúty, Campo di Martin	233	137	3	373
906000341	Dolné Záturčie, sídlisko	218	148	2	367
906000384	Vrútky, I. čsl. brigády	171	178	8	356
906000402	A. Pietra	103	232	7	341
906000354	Košúty, nadjazd	204	130	1	335
906000338	Hlavná pošta	40	272	8	320
906000403	Ladoveň, Nade Hejnej	98	202	1	300
906000375	Priekopa III.	138	147	11	295
906000387	Štadión	175	81	13	269
906000365	Poliklinika Škultétyho	30	234	2	266
906000356	Košúty, zdr. stredisko	65	191	2	257
906000410	Jesenského	173	63	9	245
906000340	Dolné Záturčie II.	112	126	1	238
906000371	Podháj II.	118	99	1	218
906000560	Košúty, kostol	72	139	0	210
906000409	Hviezdoslavova	109	81	1	190
906000370	Podháj I.	96	91	1	187
906000339	Dolné Záturčie I.	101	69	2	172
906000378	Prieložtek	85	84	2	170
906000348	Horné Záturčie	94	70	2	166
906000372	Podháj III.	71	91	1	162
906000404	Červenej armády I.	100	50	4	153
906000397	ZŠ Nade Hejnej	8	138	0	146
906000342	Dojčenský ústav	93	48	3	143
906000412	Mládeže	38	55	3	95
906000359	Lipovec	43	40	0	83
996000001	Martin, žel. stanica	57	20	0	76
906000374	Priekopa II.	26	50	0	76
906000416	Priekopa, Medžianskeho	53	22	0	75
906000408	Stráne, Hollého III.	40	30	0	70
906000407	Stráne, Hollého II.	32	29	0	61
906000351	Kolónia Hviezda, konečná	34	25	0	59
906000355	Košúty, sídlisko	38	18	1	56
906000417	Vrútky, Karvaša a Bláhovca I.	26	26	2	53
906000368	Vrútky, Pamätník Karvaša a Bláhovca	27	25	0	52
906000335	Bystrička, centrum	31	19	1	51
906000406	Stráne, Hollého I.	25	23	0	48
906000336	SAD	16	28	1	44
906000364	Nákladné nádražie	34	9	0	43
906000391	Turčianske Kľačany, most	24	16	0	39
906000390	Turčianske Kľačany	24	14	0	38
906000366	Odtoky, kúpalisko	22	16	0	38
906000398	ZŠ M. R. Štefánika	21	16	0	37
906000373	Priekopa I.	23	13	1	36
906000383	Lipovec, SKŠ	16	18	0	34
906000411	Vrútky, M. R. Štefánika	31	1	0	32
906000381	Stráne	19	13	0	32
906000334	Stráne, Brezová	14	16	0	30
906000570	Turčianske Kľačany, ZŠ	14	16	0	30
906000362	Vrútky, MsÚ	26	3	0	29
906000418	Vrútky, Karvaša a Bláhovca II.	12	17	0	28
906000337	Vrútky, Čachovský rad	6	21	0	26
906000405	Vrútky, ev. kostol	7	19	0	26
906000358	Bystrička, Lesný závod	10	14	0	24
906000543	Vrútky, Sládkovičova	0	23	0	23
906000401	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda II.	11	11	0	22
906000332	Bystrička, Lásky	13	8	1	22
906000352	Kolónia Hviezda II.	10	11	0	20
906000419	Stráne, Hrdinov SNP I.	9	12	0	20
906000353	Kolónia Hviezda I.	11	9	0	19
906000331	Dolné Záturčie, cesta I/18	0	19	0	19
906000379	Vrútky, rāz. Karvaša a Bláhovca	7	9	1	16
906000330	Bystrička, Agáty	11	6	0	16
906000392	Turčan	7	8	0	14
996000006	Ruppeldtova	1	13	0	14
906000548	ZŠ Lipová	11	2	0	13
996000002	Podháj, J. Goliana	7	5	0	12
906000347	Vrútky, Hôrka	1	11	0	12
906000343	Vrútky, Dolné Vrútky	4	7	0	11
906000380	Stráne, Hrdinov SNP II.	6	4	0	10
906000400	Dopravný podnik mesta Martin	5	4	1	9
906000415	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda I.	0	9	0	9
996000004	MS Bagarova	5	4	0	9
906000360	Červenej armády II.	2	7	0	9
906000350	Bystrička, Hrby	5	3	0	7
906000376	Priekopa, I. kolónia	2	5	0	7
906000414	Národný cintorín	2	5	0	6
906000344	Dom smútku	1	6	0	6
906000377	Priekopa, I. kolónia - ob.	3	4	0	6
906000388	Tomčany	4	2	0	5
906000547	Priekopa, Lipová	1	0	0	1
906000396	ZOS Vrútky	0	0	0	0
906000538	Košúty, ECCO	0	0	0	0
906000581	Priekopa, Nová Neografia	0	0	0	0
906000561	ZŠ, poliklinika	0	0	0	0
906000389	Tepláreň	0	0	0	0
906000395	Podháj, športová hala	0	0	0	0
906000363	Vrútky, Švermova	0	0	0	0
906000399	Robotnícka	0	0	0	0
906000346	Obchodná akadémia	0	0	0	0
906000333	HBM Pharma	0	0	0	0
906000556	Priekopa, Rover	0	0	0	0
906000361	Vrútky, Dielenská Kružná	0	0	0	0
906000585	Kolónia Hviezda III.	0	0	0	0
906000588	Kolónia Hviezda, Fínska I.	0	0	0	0
906000586	Kolónia Hviezda, Helsinská I.	0	0	0	0
906000592	Stavbárska	0	0	0	0
906000590	Vrútky, Horná II.	0	0	0	0
906000589	Vrútky, Horná I.	0	0	0	0
906000544	ZŠ Východná	0	0	0	0
906000434	ZŠ A. Dubčeka	0	0	0	0
906000587	Kolónia Hviezda, Helsinská II.	0	0	0	0
906000527	ZŠ A. Bernoláka	0	0	0	0

Tab. 42 Zastávky zoradené podľa najvyššieho počtu prestupov za deň

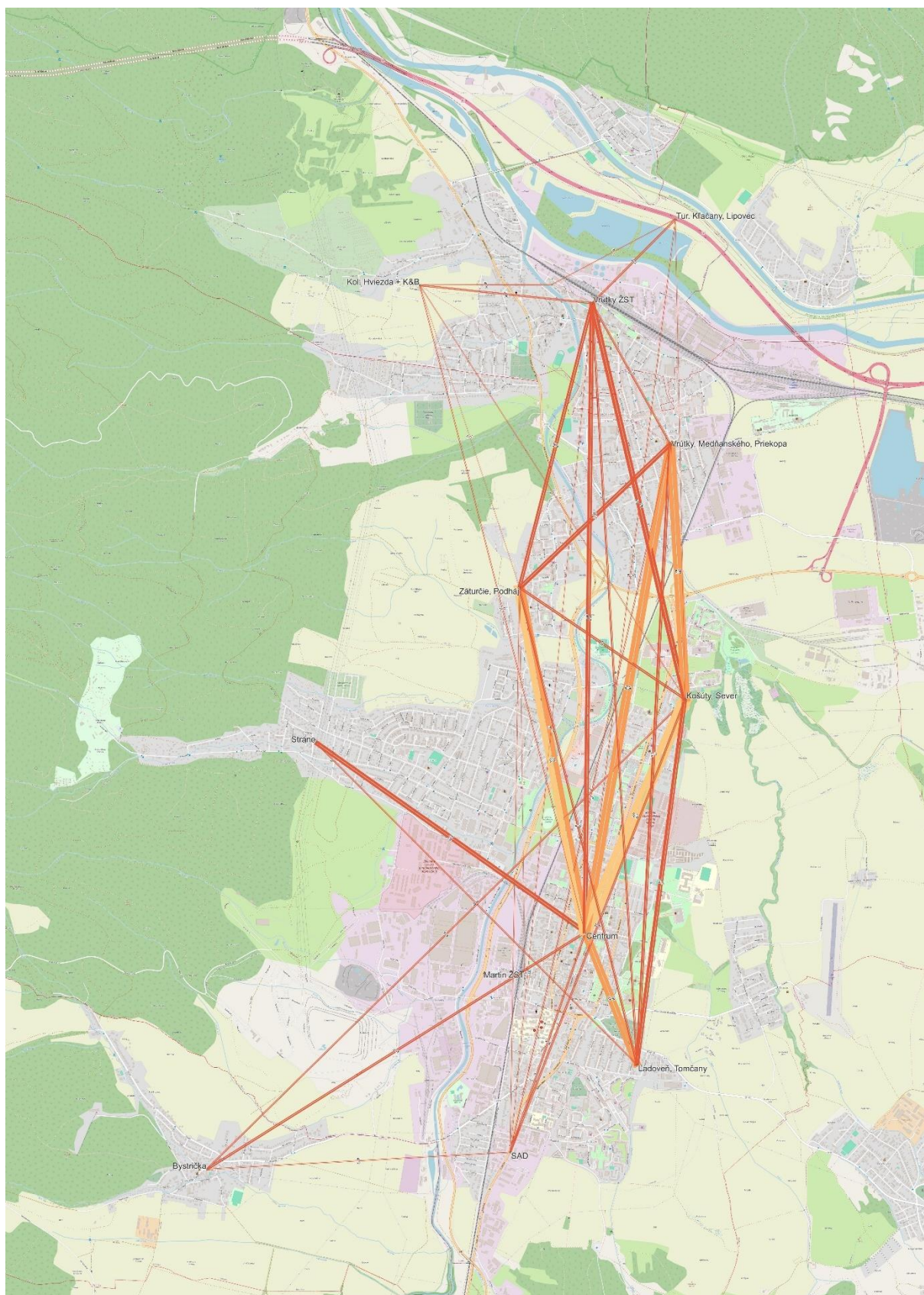
ID zastávky	Názov zastávky	Pracovný deň, škola			Pracovný deň, prázdniny			Sobota			Nedeľa		
		Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy
906000394	Vrútky, žel. stanica	1204	1058	87	970	777	86	968	828	268	894	626	200
906000367	Nemocnica	667	1383	89	535	1065	76	271	467	36	178	319	22
906000375	Priekopa III.	366	426	25	301	329	26	201	185	20	138	147	11
906000387	Štadión	653	293	30	435	213	22	232	115	15	175	81	13
906000349	Hotel Turiec	1264	279	33	968	201	21	546	105	13	378	81	9
906000410	Jesenského	793	220	27	612	165	25	242	95	11	173	63	9
906000385	Sever II.	852	753	33	607	530	19	316	283	6	268	246	7
906000386	Sever, obch. dom	556	736	24	408	546	21	235	309	13	166	245	6
906000338	Hlavná pošta	236	1047	30	184	777	17	60	406	9	40	272	8
906000402	A. Pietra	439	735	25	313	535	20	144	296	9	103	232	7
906000378	Prieložtek	463	445	15	302	337	13	145	139	4	85	84	2
906000384	Vrútky, I. čsl. brigády	587	532	11	411	381	7	233	240	4	171	178	8
906000404	Červenej armády I.	327	154	11	227	112	7	159	58	8	100	50	4
906000413	Vrútky, Nábřežná	554	737	16	391	507	9	235	339	2	168	294	2
906000357	Ladoveň	828	631	11	609	481	8	368	302	4	297	233	3
906000339	Dolné Záturčie I.	255	249	11	194	179	10	103	76	1	101	69	2



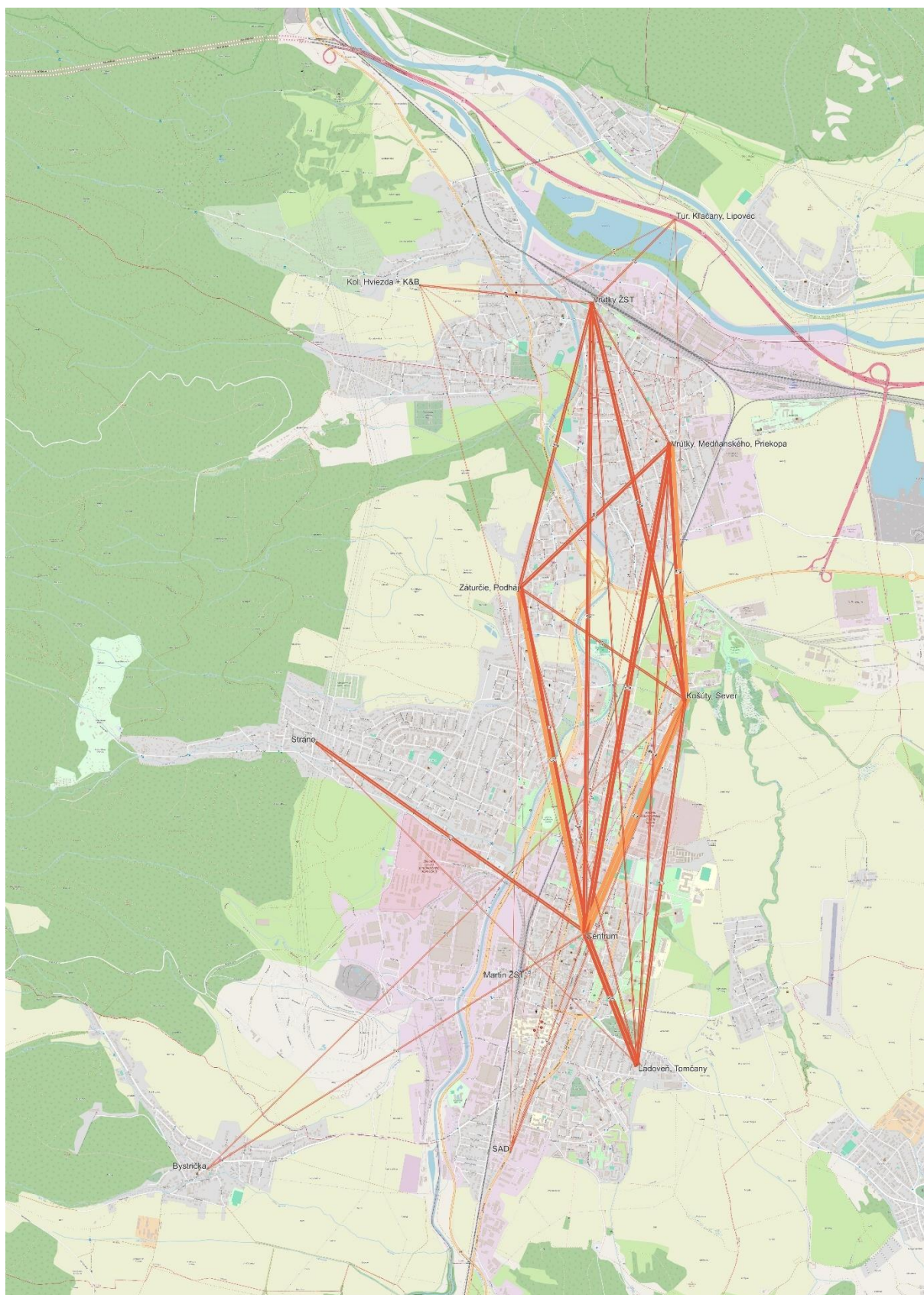
Obr. 37 Smerová schéma prepravy cestujúcich počas pracovného dňa školského vyučovania



Obr. 38 Smerová schéma prepravy cestujúcich počas pracovného dňa prázdnin



Obr. 39 Smerová schéma prepravy cestujúcich počas soboty



Obr. 40 Smerová schéma prepravy cestujúcich počas nedele

3.2.2 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin a odhad budúceho dopytu po MHD

Odhad dopytu po MHD v meste Martin rešpektuje zákonitosti minulého vývoja dopytu po MHD v rokoch 2022 a 2023 podľa druhu cestovného a skupín cestujúcich. Dopyt po MHD v meste Martin v období rokov 2022 a 2023 podľa druhu cestovného a skupín cestujúcich po jednotlivých mesiacoch a za príslušný rok celkom je uvedený v tab. 43 a tab. 44.

Tab. 43 Počet prepravených osôb v MHD v meste Martin v roku 2022 podľa tarify

Druh cestovných lístkov		Január	Február	Marec	Apríl	Máj	Jún	Júl	August	September	Október	November	December	Spolu 2022
Cestovné za jednotlivý lístok	Občianske cestovné	133 457	126 649	145 706	132 318	138 889	136 596	118 975	125 537	147 983	147 881	147 722	145 689	1 647 402
	Zľavnené cestovné (žiak, študent)	50 051	56 635	70 262	67 631	76 276	78 121	44 213	51 506	68 605	77 214	77 696	63 749	781 959
	Občan nad 62 r.	77 325	81 764	104 417	95 384	114 825	120 059	107 531	113 764	119 590	128 139	126 720	113 961	1 303 479
	Držiteľ ŤZP	6 287	6 666	7 724	7 109	7 974	9 677	9 292	9 720	11 326	12 575	13 072	12 028	113 450
	Držiteľ ŤZP-S	3 482	3 390	3 987	3 645	4 252	5 473	4 951	5 367	6 496	6 634	7 036	6 438	61 151
	Osobitné-darcovia	4 308	4 728	5 269	4 933	5 185	6 437	7 188	8 651	11 426	12 617	13 521	13 591	97 854
	Zamestnanec DPMM	419	375	339	286	316	272	216	185	226	254	301	318	3 507
	Zamestnanec DPMM-dieťa	721	885	1 022	888	1 175	1 187	760	824	1 152	1 211	1 358	1 162	12 345
	Zamestnanec-ostatní	577	630	735	653	726	616	487	578	518	600	621	592	7 333
	Denný-24 hodinový	15	5	9	11	4	12	4	6	7	8	6	2	89
	Dieťa s doprovodom	1 838	2 252	3 128	3 096	3 916	4 229	3 251	3 938	3 969	4 176	4 014	3 068	40 875
Sumár - jednotlivý lístok		278 480	283 979	342 598	315 954	353 538	362 679	296 868	320 076	371 298	391 309	392 067	360 598	4 069 444
Cestovné lístky z časového lístka	Časový lístok - občiansky	19 490	22 922	27 093	24 002	26 295	25 214	18 859	19 599	22 329	25 101	25 877	23 440	280 221
	Časový lístok - žiak	9 548	14 902	18 707	19 161	21 927	18 472	5 716	3 299	18 847	24 746	26 443	18 245	200 013
	Časový lístok - študent	242	348	623	659	819	529	213	168	560	1 336	1 051	747	7 295
	Časový lístok - ŤZP	1 259	1 417	1 693	1 449	1 463	1 043	411	335	369	465	329	334	10 567
	Časový lístok - ŤZP-S	649	888	1 228	1 063	1 310	988	604	492	591	755	806	599	9 973
Sumár - časový lístok		31 188	40 477	49 344	46 334	51 814	46 246	25 803	23 893	42 696	52 403	54 506	43 365	508 069
SUM - prepravené osoby		309 668	324 456	391 942	362 288	405 352	408 925	322 671	343 969	413 994	443 712	446 573	403 963	4 577 513

Tab. 44 Počet prepravených osôb v MHD v meste Martin v roku 2023 podľa tarify

Druh cestovných lístkov		Január	Február	Marec	Apríl	Máj	Jún	Júl	August	September	Október	November	December	Spolu 2023
Cestovné za jednotlivý lístok	Občianske cestovné	144 879	143 512	153 122	132 531	142 476	139 744	113 010	119 280	130 901	138 579	136 092	135 119	1 629 245
	Zľavnené cestovné (žiak, študent)	70 328	70 919	81 195	72 108	81 875	84 041	36 476	42 353	60 146	67 272	66 937	61 707	795 357
	Občan nad 62 r.	116 306	115 837	135 536	119 052	138 971	134 215	117 245	118 201	126 402	135 109	129 910	121 683	1 508 467
	Držiteľ ŤZP	13 052	13 224	15 035	12 744	14 293	13 514	11 463	12 542	13 595	14 787	14 637	13 907	162 793
	Držiteľ ŤZP-S	6 910	7 128	8 120	7 090	8 112	8 327	6 391	6 975	8 538	9 095	8 427	7 293	92 406
	Osobitné-darcovia	14 772	15 894	17 250	14 106	14 655	13 709	11 277	12 232	13 441	16 636	17 647	17 996	179 615
	Zamestnanec DPMM	269	287	319	347	376	323	183	209	196	253	216	271	3 249
	Zamestnanec DPMM-dieťa	1 273	1 268	1 457	1 199	1 316	1 313	845	813	1 201	1 179	1 216	1 012	14 092
	Zamestnanec-ostatní	578	530	613	481	491	454	334	403	423	585	641	590	6 123
	Denný-24 hodinový	8	3	5	3	6	6	10	37	20	22	18	32	170
	Dieťa s doprovodom	4 084	3 803	4 315	4 162	4 947	4 648	3 949	4 356	4 349	4 654	4 287	4 223	51 777
Sumár - jednotlivý lístok		372 459	372 405	416 967	363 823	407 518	400 294	301 183	317 401	359 212	388 171	380 028	363 833	4 443 294
Cestovné lístky z časového lístka	Časový lístok - občiansky	26 142	26 619	30 583	25 247	26 646	25 451	20 240	21 559	24 743	30 147	30 001	25 685	313 063
	Časový lístok - žiak	23 621	24 060	28 286	24 823	27 200	24 408	8 552	4 809	25 338	30 860	32 268	24 476	278 701
	Časový lístok - študent	405	680	1 125	879	675	326	191	221	393	916	1 009	713	7 533
	Časový lístok - ŤZP	306	376	347	191	300	312	283	229	419	451	393	302	3 909
	Časový lístok - ŤZP-S	592	567	751	654	498	541	599	560	729	706	651	663	7 511
Sumár - časový lístok		51 066	52 302	61 092	51 794	55 319	51 038	29 865	27 378	51 622	63 080	64 322	51 839	610 717
SUM - prepravené osoby		423 525	424 707	478 059	415 617	462 837	451 332	331 048	344 779	410 834	451 251	444 350	415 672	5 054 011

Vzhľadom na veľmi krátke časové rady minulého vývoja skutočného dopytu cestujúcich po MHD, nekonzistentnosť časových radov minulého vývoja dopytu po MHD v meste Martin (obdobie 2014 až 2018. a obdobie 2022 a 2023) ako aj skutočnosť, že došlo k zmene dopravcu a k zmene štruktúry tarify v MHD, sú pre budúci odhad dopytu použité koeficienty tempa medziročnej zmeny dopytu z hľadiska teórie časových radov.

Pre alternatívny odhad dopytu pre roky 2024 až 2028 sú použité koeficienty medziročnej zmeny dopytu medzi rokmi 2023 a 2022 (tab. 45). Je potrebné si tiež uvedomiť, že v prvej polovici roku 2022 na dopyt po MHD stále vplývala aj pandémia Covid-19 a prijímané protipandemické opatrenia. Preto boli vypočítané a alternatívne použité pre odhady dopytu aj samostatné koeficienty medziročnej zmeny dopytu za 1. polrok 2023 (zmena dopytu v prvom polroku 2023 voči prvému polroku 2022) a koeficienty medziročnej zmeny dopytu za 2. polrok 2023 (zmena dopytu v druhom polroku 2023 voči druhému polroku 2022), tab. 45.

Tab. 45 Vývoj dopytu po MHD v meste Martin v rokoch 2022 a 2023 podľa druhu cestovného (osoby) a skupiny cestujúcich a koeficienty medziročnej zmeny dopytu

	občianske	zľavnené	občan nad 62 rokov	ŽZP	ŽZP-S	zam. DPMM	dieťa zam. DPMM	zam. ostatní	osobitné - darcovia	dieťa s doprovodom
Dopyt 2022	1 927 623	989 267	1 303 479	124 017	71 124	3 507	12 345	7 333	97 854	40 875
Dopyt 2023	1 942 308	1 081 591	1 508 467	166 702	99 917	3 249	14 092	6 123	179 615	51 777
Medziročná zmena dopytu 2023 voči 2022	1,008	1,093	1,157	1,344	1,405	0,926	1,142	0,835	1,836	1,267
Medziročná zmena dopytu 1. polrok 2023 voči 1.polroku 2022	1,061	1,222	1,280	1,557	1,624	0,957	1,331	0,799	2,929	1,406
Medziročná zmena dopytu 2. polrok 2023 voči 2.polroku 2022	0,955	0,959	1,055	1,182	1,242	0,885	0,969	0,876	1,332	1,152

Dopyt v skupine cestujúcich držiteľia preukazov ŤZP a ŤZP-S je ovplyvnený aj samotným počtom platných preukazov. Preto sme analyzovali aj počet platných preukazov ŤZP a ŤZP-S v jednotlivých rokoch, ktorých držiteľmi sú obyvatelia s trvalým pobytom v okrese Martin na základe údajov Ústredia práce, sociálnych vecí a rodiny SR. Počty preukazov ŤZP a ŤZP-S sú uvedené v tab. 46. Počet preukazov ŤZP má v sledovanom období rastúcu tendenciu (ich medziročné tempo rastu sa v ostatných rokoch spomaľuje), čo vytvára aj potenciál rastu dopytu tejto skupiny cestujúcich po MHD. Naopak, počet platných preukazov ŤZP-S k 30. septembru 2023 klesol v porovnaní so stavom k 30.septembru 2022. Uvažujeme s počtom preukazov k 30.9.2023 ako najaktuálnejším dostupným údajom o počte preukazov a porovnaním so stavom z pred roka k 30.9.2022. Koeficient medziročnej zmeny počtu platných preukazov ŤZP-S bol 0,9991, tab. 46. Koeficienty medziročnej zmeny počtu preukazov boli použité pri realistickom odhade dopytu cestujúcich pre roky 2024 až 2028 pre skupinu cestujúcich ako držiteľov preukazov ŤZP a ŤZP-S.

Tab. 46 Vývoj počtu platných preukazov ŤZP a ŤZP-S v okrese Martin

	Počet platných preukazov ŤZP	Počet platných preukazov ŤZP-S
stav k 31.12.2013	2 848	2 502
stav k 31.12.2014	3 338	2 819
stav k 31.12.2015	3 720	3 030
stav k 31.12.2016	4 129	3 294
stav k 31.12.2017	4 521	3 567
stav k 31.12.2018	4 820	3 699
stav k 31.12.2019	4 995	3 695
stav k 31.12.2020	5 035	3 630
stav k 31.12.2021	5 109	3 480
stav k 30.09.2022	5 086	3 371
stav k 31.12.2022	5 188	3 436
stav k 30.09.2023	5 253	3 368
Medziročná zmena počtu preukazov, stav k 30.9.2023 voči stavu k 30.9.2022	1,0328	0,9991

Zdroj: spracované na základe údajov Ústredia práce, sociálnych vecí a rodiny SR

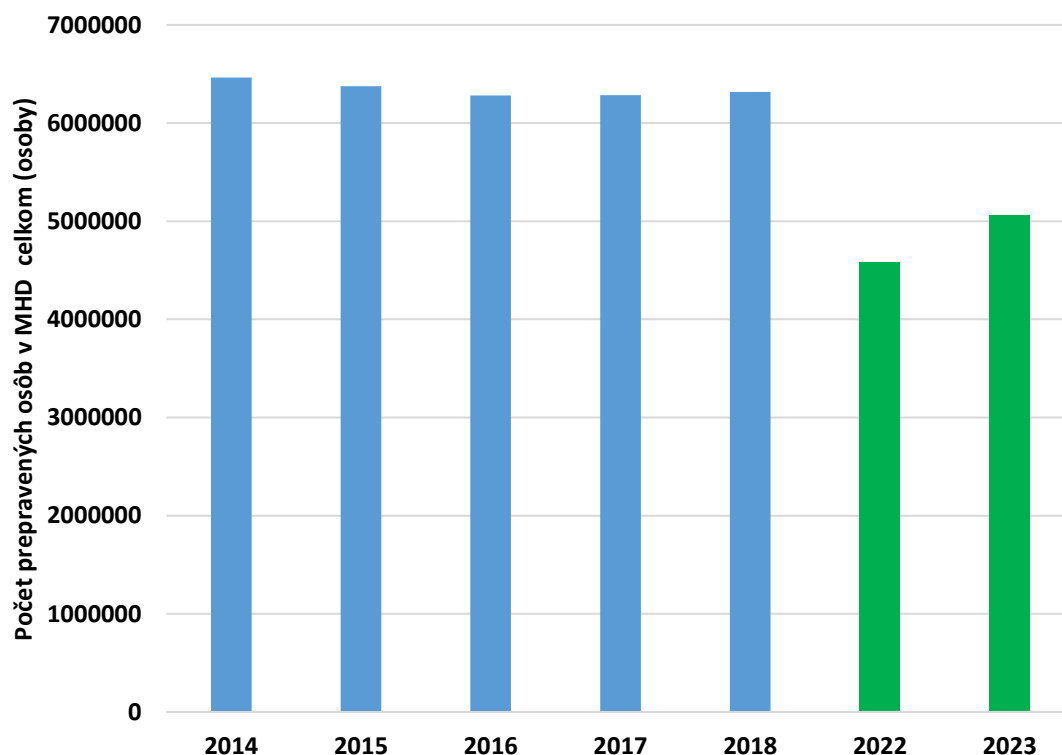
Pre odhady dopytu v rámci jednotlivých skupín cestujúcich najmä pri pozitivistickom variante bol použitý minulý vývoj dopytu skupín cestujúcich v rokoch 2014 až 2018 (pred pandémiou Covid-19) a priemerné medziročné tempo zmeny dopytu v období rokov 2014 až 2018, tab. 47.

Tab. 47 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin pre vybrané skupiny cestujúcich v rokoch 2014 až 2018 (osoby) a priemerné medziročné tempo zmeny dopytu v rokoch 2014 až 2018

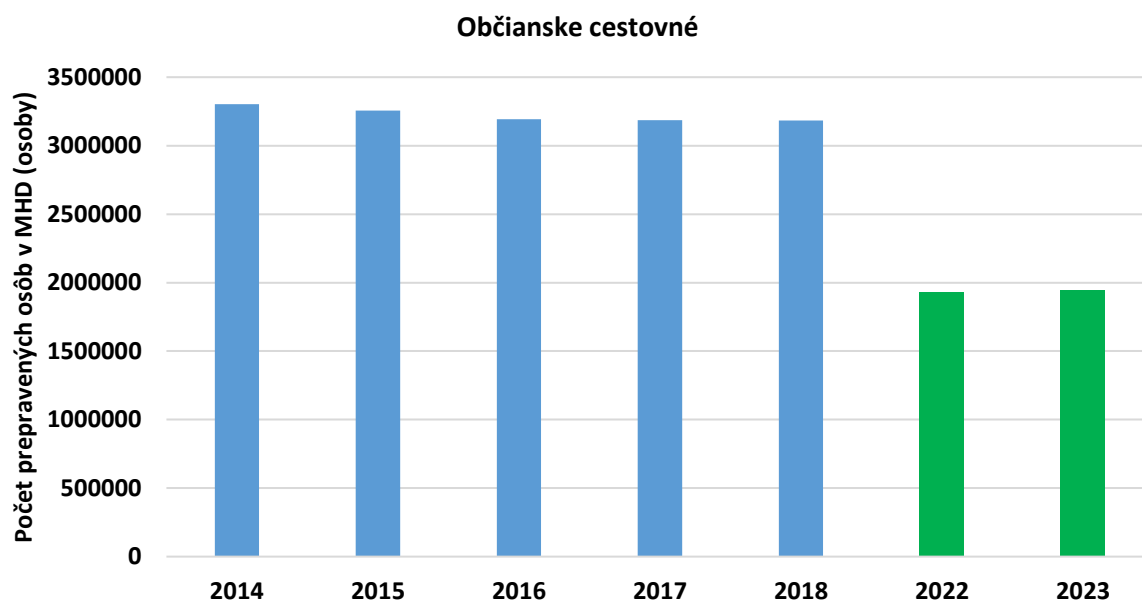
	občianske	zľavnené	ŽZP	ŽZP-S	Občan nad 65 rokov	Občan nad 70 rokov
2014	3 302 259	1 522 404	232 158	132 553	219 366	1 022 068
2015	3 256 929	1 476 717	237 178	133 820	228 775	1 013 723
2016	3 193 830	1 426 076	241 449	131 409	246 586	1 014 235
2017	3 186 337	1 413 381	253 081	125 744	264 586	1 013 048
2018	3 184 315	1 409 888	251 208	123 334	273 731	1 042 904
Priemerné medziročné tempo zmeny dopytu v období 2014 až 2018 (-)	0,991	0,981	1,020	0,982	1,057	1,005

Porovnanie vývoja počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin

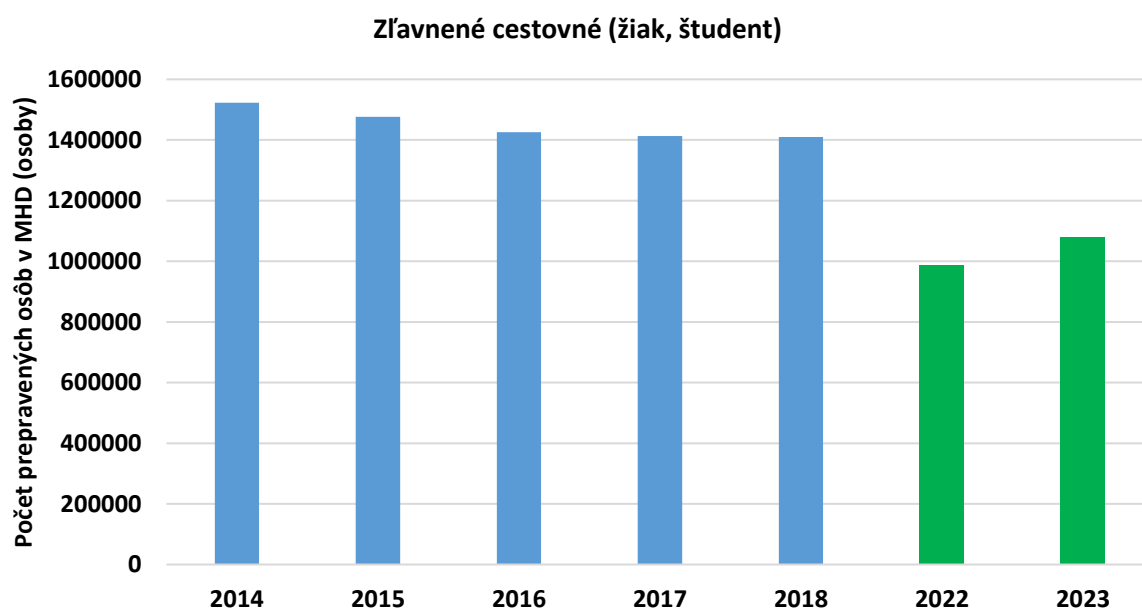
Na obr. 41 až obr. 46 je znázornený vývoj počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin, obr. 41 znázorňuje prepravené osoby celkom, obr. 42 až obr. 46 znázorňujú vývoj dopytu pre vybrané skupiny cestujúcich, resp. druhy cestovného v MHD. Modrou farbou je v obrázkoch znázornený skutočný dopyt po MHD v meste Martin vyjadrený počtom prepravených osôb v období rokov 2014 až 2018, zelenou farbou je skutočný dopyt po MHD v meste Martin za roky 2022 a 2023 za prevádzkovateľa DPMM.



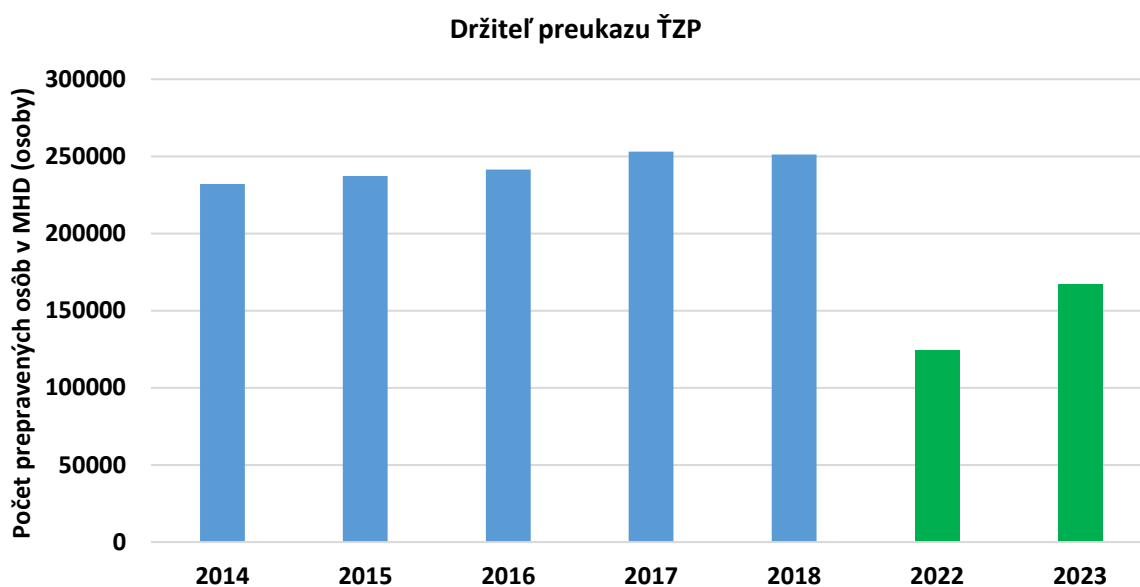
Obr. 41 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD spolu



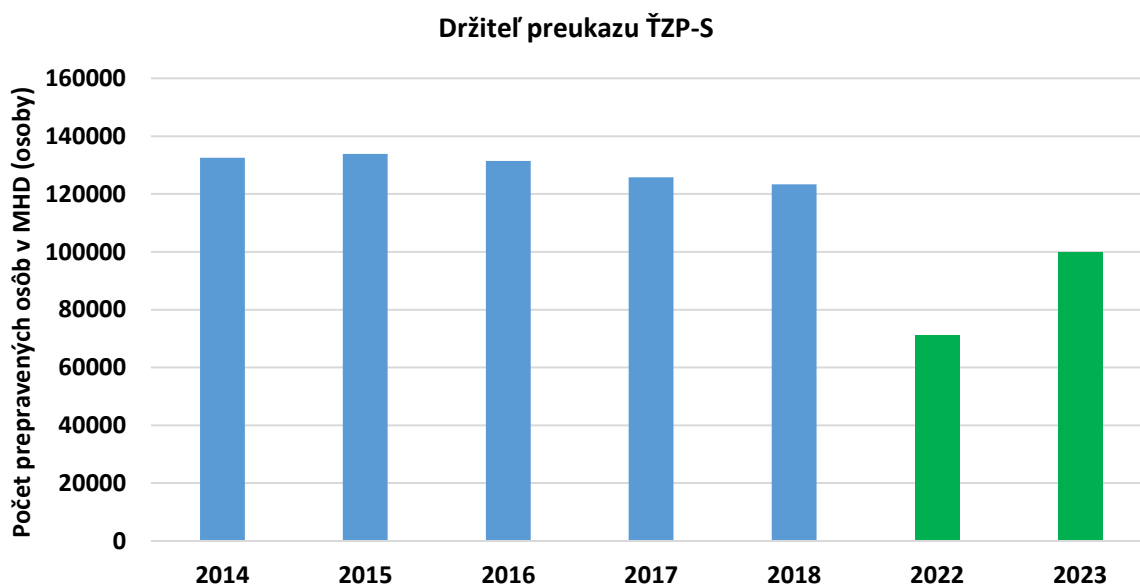
Obr. 42 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD za občianske cestovné



Obr. 43 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD za zľavnené cestovné

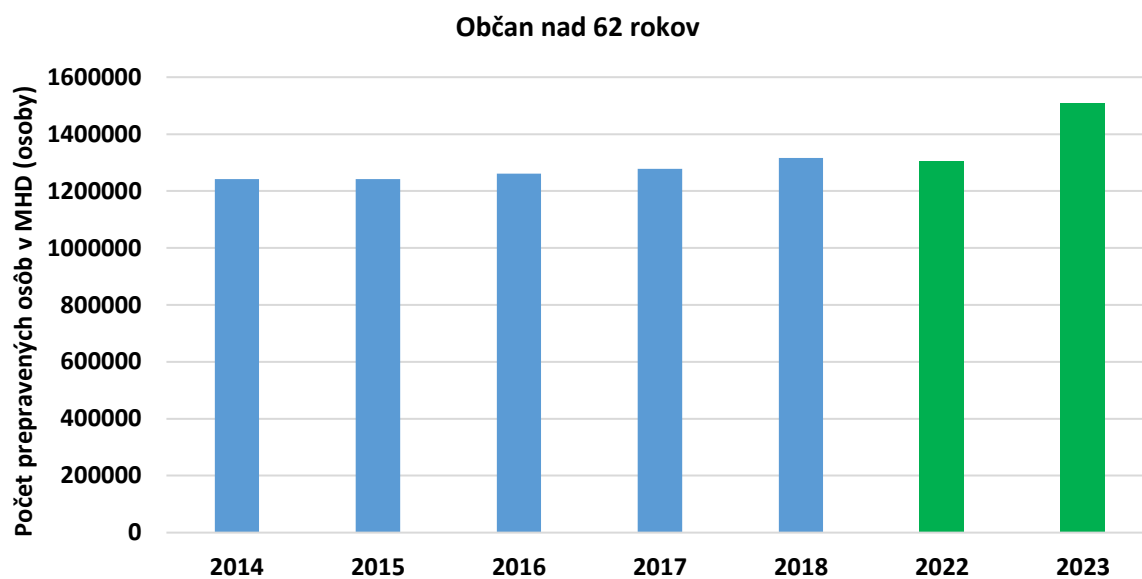


Obr. 44 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD – držiteľ preukazu ŽP



Obr. 45 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD – držiteľ preukazu ŽP-S

Súčasná tarifa MHD obsahuje tarifu pre skupinu cestujúcich občan nad 62 rokov. Tarifa v roku 2018 obsahovala 2 skupiny: „občan 65 rokov a viac“ a „občan nad 70 rokov“. Z dôvodu možnosti porovnania vývoja dopytu za obdobie 2014 až 2018 ide o súčet za 2 skupiny cestujúcich „občan 65 rokov a viac“ a „občan nad 70 rokov“.



Obr. 46 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD – občan nad 62 rokov

Odhad počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin

Odhad počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin je realizovaný v troch alternatívach ako realistický, negativistický a pozitivistický. Každá alternatíva vychádza z jednotlivých čiastkových odhadov dopytu skupín cestujúcich v MHD v meste Martin podľa aktuálne platnej tarify a tarifných skupín. Odhad nie je spracovaný pre druh cestovného „Denný-24 hodinový“ vzhľadom na veľmi nízky počet prepravených osôb v rokoch 2022 a 2023.

a) Odhad počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin pre realistický variant

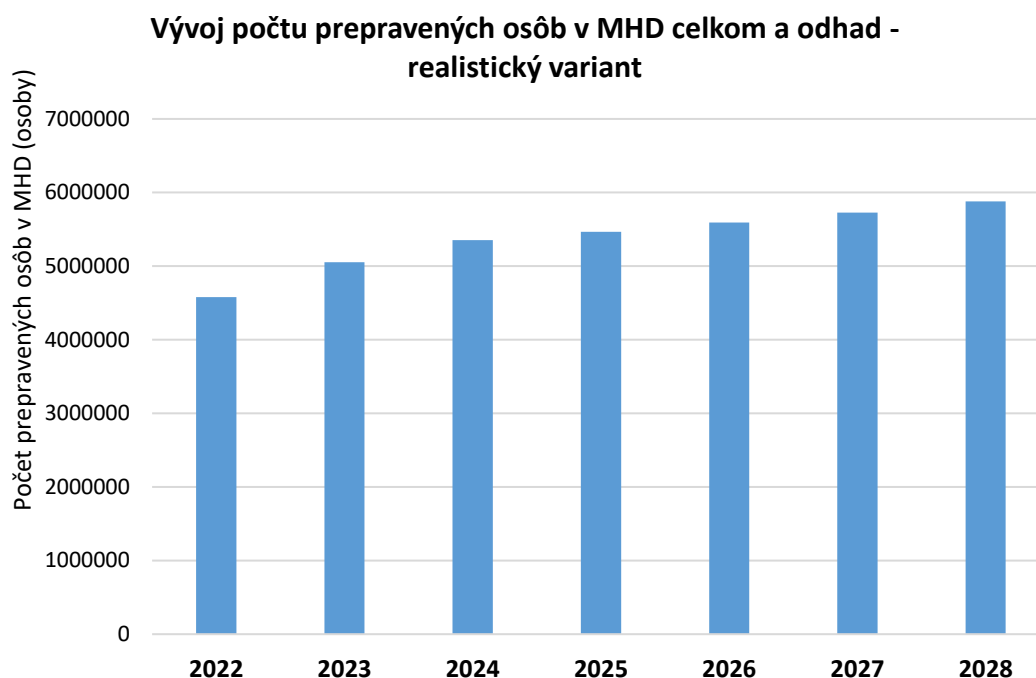
Tab. 48 obsahuje vývoj počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin v rokoch 2022 a 2023 a realistický odhad dopytu pre roky 2024 až 2028 pre jednotlivé skupiny cestujúcich, resp. druhy cestovného, a spolu.

Tab. 48 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin v rokoch 2022 a 2023 a realistický odhad dopytu pre roky 2024 až 2028

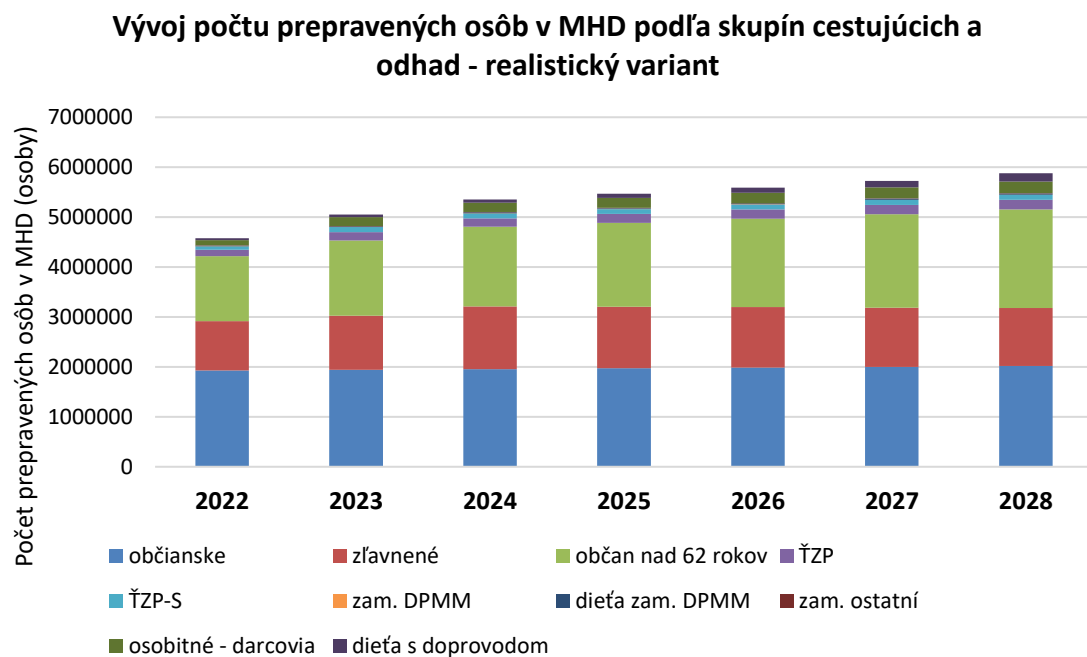
	občianske	zľavnené	občan nad 62 rokov	ŽP	ŽP-S	zam. DPMM	dieťa zam. DPMM	zam. ostatní	osobitné - darcovia	dieťa s doprovodom	Spolu
2022	1 927 623	989 267	1 303 479	124 017	71 124	3 507	12 345	7 333	97 854	40 875	4 577 424
2023	1 942 308	1 081 591	1 508 467	166 702	99 917	3 249	14 092	6 123	179 615	51 777	5 053 841
2024	1 957 105	1 256 605	1 591 433	172 176	99 828	3 010	16 086	5 113	188 596	65 587	5 355 537
2025	1 972 014	1 232 729	1 678 961	177 829	99 739	2 789	18 363	4 269	198 026	83 080	5 467 799
2026	1 987 038	1 209 307	1 771 304	183 668	99 650	2 583	20 961	3 565	207 927	105 238	5 591 242
2027	2 002 175	1 186 330	1 868 726	189 699	99 562	2 393	23 928	2 976	218 323	133 307	5 727 420
2028	2 017 428	1 163 790	1 971 506	195 928	99 473	2 217	27 314	2 485	229 239	168 862	5 878 243

Realistický variant odhadu dopytu vychádza z vývoja dopytu skupín cestujúcich najmä na základe medziročnej zmeny skutočného dopytu v období rokov 2022 a 2023. Realistický variant uvažuje s reálnejšou alternatívou odhadu dopytu pomocou medziročnej zmeny dopytu v roku 2023 voči 2022, resp. medzi polrokmi roka 2023 voči polrokom roka 2022. Pri skupine cestujúcich prepravených za zľavnené cestovné (žiak, študent) odhad vychádza z vývoja a zákonitostí dopytu pred vplyvom pandémie. Pri držiteľoch preukazov ŤZP a ŤZP-S odhad rešpektuje koeficient tempa rastu počtu platných preukazov v ostatnom období v okrese Martin. Pri skupine osobitné-darcovia táto alternatíva uvažuje, že úroveň dopytu sa bude v budúcnosti zvyšovať medziročne o 5 %.

Vývoj skutočného počtu cestujúcich v MHD v rokoch 2022 a 2023 a odhad budúceho dopytu pre roky 2024 až 2028 pre realistický variant celkom je znázornený na obr. 47. Obr. 48 obsahuje skutočný a odhadovaný dopyt pri pozitivistickom variante podľa jednotlivých skupín cestujúcich, resp. druhu cestovného.



Obr. 47 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD celkom za roky 2022 a 2023 a odhad dopytu pre roky 2024 až 2028 pre realistický variant



Obr. 48 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD podľa skupín cestujúcich za roky 2022 a 2023 a odhad dopytu pre roky 2024 až 2028 pre realistický variant

b) Odhad počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin pre negativistický variant

Tab. 49 obsahuje vývoj počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin v rokoch 2022 a 2023 a negativistický odhad dopytu pre roky 2024 až 2028 pre jednotlivé skupiny cestujúcich, resp. druhy cestovného, a spolu.

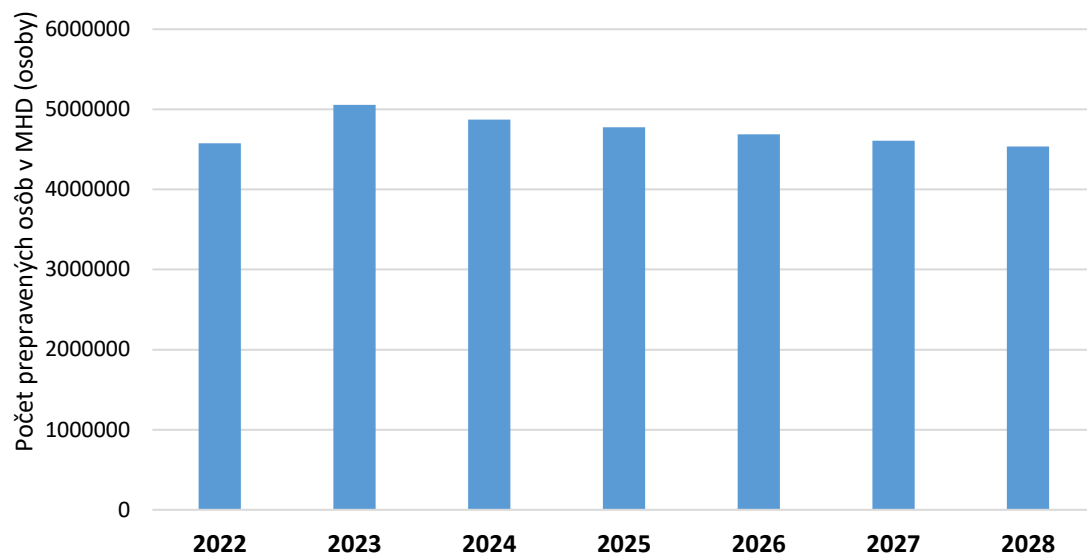
Tab. 49 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin v rokoch 2022 a 2023 a negativistický odhad dopytu pre roky 2024 až 2028

	občianske	zľavnené	občan nad 62 rokov	ŽPZ	ŽPZ-S	zam. DPMM	dieťa zam. DPMM	zam. ostatní	osobitné - darcovia	dieťa s doprovodom	Spolu
2022	1 927 623	989 267	1 303 479	124 017	71 124	3 507	12 345	7 333	97 854	40 875	4 577 424
2023	1 942 308	1 081 591	1 508 467	166 702	99 917	3 249	14 092	6 123	179 615	51 777	5 053 841
2024	1 854 904	1 037 246	1 456 330	166 702	94 921	2 876	13 654	4 894	179 615	59 635	4 870 778
2025	1 771 433	994 719	1 483 463	166 702	90 175	2 547	13 230	3 912	179 615	68 686	4 774 481
2026	1 691 719	953 935	1 511 862	166 702	85 666	2 255	12 818	3 127	179 615	79 110	4 686 810
2027	1 615 592	914 824	1 541 600	166 702	81 383	1 996	12 420	2 500	179 615	91 116	4 607 747
2028	1 542 890	877 316	1 572 750	166 702	77 314	1 767	12 034	1 998	179 615	104 944	4 537 331

Negativistický variant odhadu dopytu vychádza z vývoja dopytu skupín cestujúcich najmä na základe medziročnej zmeny skutočného dopytu v období rokov 2022 a 2023. Negativistický variant uvažuje s menej reálnejšou alternatívou odhadu dopytu pomocou medziročnej zmeny dopytu v roku 2023 voči 2022, resp. medzi polrokmi roka 2023 voči polrokom roka 2022., t. j. s nižšími hodnotami odhadu dopytu v porovnaní s realistickým odhadom. Pri držiteľoch preukazov ŽPZ a ŽPZ-S odhad uvažuje so stavom, ak by počet preukazov ŽPZ zostal v budúcnosti nezmenený (keďže sa ich tempo rastu spomaľuje) a počet preukazov ŽPZ-S by medziročne klesal o 5 %. Pri skupine osobitné-darcovia táto alternatíva uvažuje, že úroveň dopytu sa v budúcnosti medziročne nezmení.

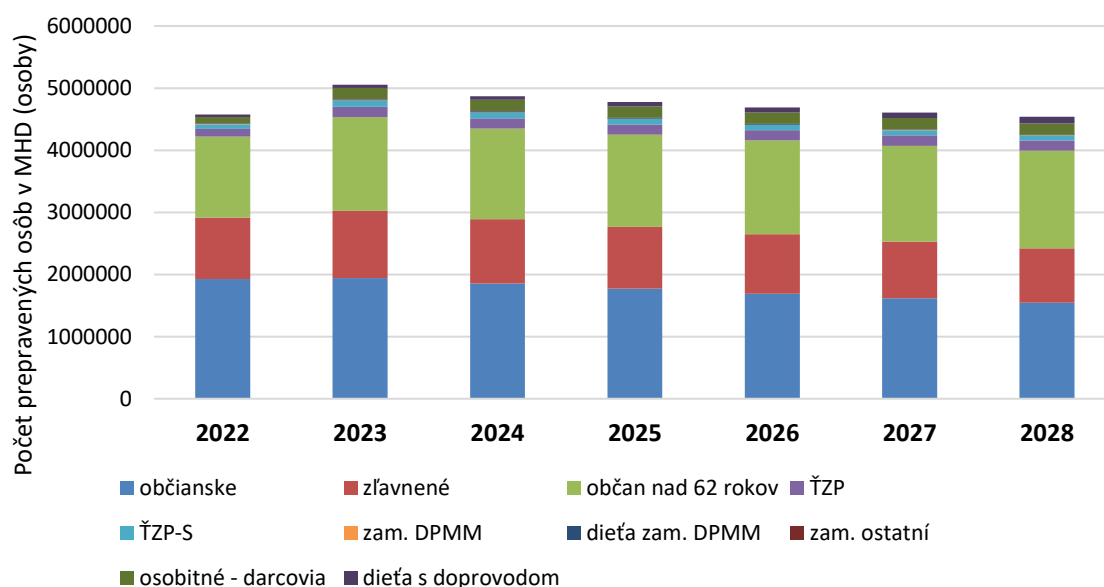
Vývoj skutočného počtu cestujúcich v MHD v rokoch 2022 a 2023 a odhad budúceho dopytu pre roky 2024 až 2028 pre negativistický variant celkom je znázornený na obr. 49. Obr. 50 obsahuje skutočný a odhadovaný dopyt pri pozitivistickom variante podľa jednotlivých skupín cestujúcich, resp. druhu cestovného.

Vývoj počtu prepravených osôb v MHD celkom a odhad - negativistický variant



Obr. 49 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD celkom za roky 2022 a 2023 a odhad dopytu pre roky 2024 až 2028 pre negativistický variant

Vývoj počtu prepravených osôb v MHD podľa skupín cestujúcich a odhad - negativistický variant



Obr. 50 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD podľa skupín cestujúcich za roky 2022 a 2023 a odhad dopytu pre roky 2024 až 2028 pre negativistický variant

c) Odhad počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin pre pozitivistický variant

Tab. 50 obsahuje vývoj počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin v rokoch 2022 a 2023 a pozitivistický odhad dopytu pre roky 2024 až 2028 pre jednotlivé skupiny cestujúcich, resp. druhy cestovného, a spolu.

Tab. 50 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD v meste Martin v rokoch 2022 a 2023 a pozitivistický odhad dopytu pre roky 2024 až 2028

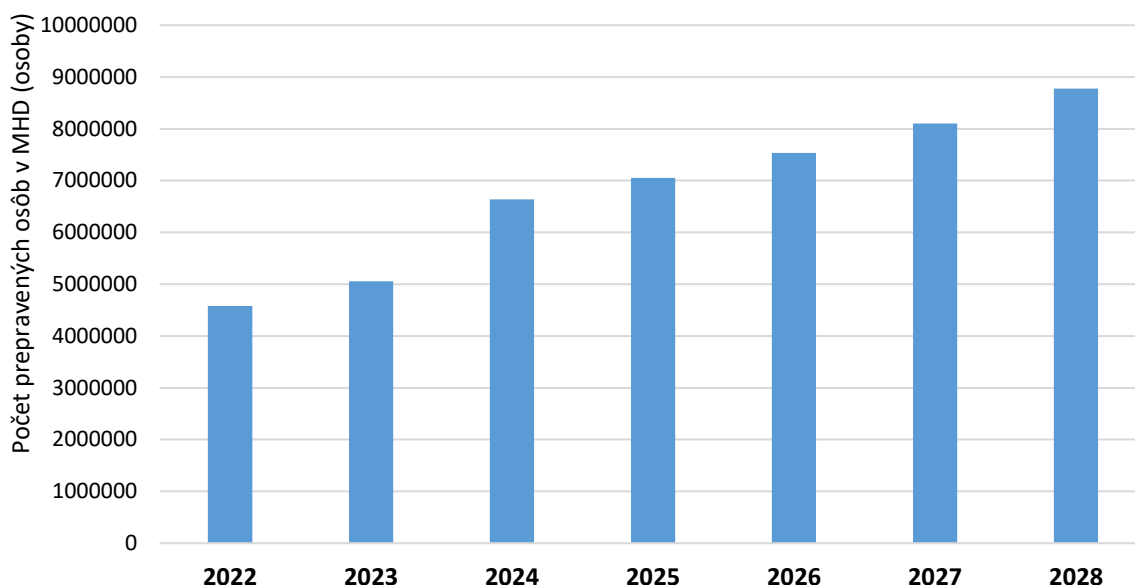
	občianske	zľavnené	občan nad 62 rokov	ŽZP	ŽZP-S	zam. DPMM	dieťa zam. DPMM	zam. ostatní	osobitné - darcovia	dieťa s doprovodom	Spolu
2022	1 927 623	989 267	1 303 479	124 017	71 124	3 507	12 345	7 333	97 854	40 875	4 577 424
2023	1 942 308	1 081 591	1 508 467	166 702	99 917	3 249	14 092	6 123	179 615	51 777	5 053 841
2024	3 016 185	1 182 531	1 745 296	282 901	110 599	3 110	18 762	5 366	197 577	72 814	6 635 141
2025	2 989 039	1 292 892	2 019 308	288 559	108 608	2 977	24 980	4 702	217 334	102 399	7 050 798
2026	2 962 138	1 413 552	2 336 339	294 330	106 653	2 849	33 259	4 121	239 068	144 005	7 536 313
2027	2 935 479	1 545 472	2 703 144	300 217	104 734	2 727	44 281	3 611	262 974	202 514	8 105 153
2028	2 909 059	1 689 705	3 127 538	306 221	102 848	2 610	58 955	3 164	289 272	284 797	8 774 170

Pozitivistický variant odhadu dopytu vychádza z vývoja dopytu skupín cestujúcich pred vplyvom pandémie (rovnakých skupín cestujúcich v predchádzajúcej a súčasnej tarife MHD – občianske cestovné, ŽZP, ŽZP-S). Uvažuje so stavom, ak by nedošlo k zmene prepravných zvyklostí skupín cestujúcich. Pri skupine cestujúcich prepravených za zľavnené cestovné (žiak, študent) odhad vychádza z vývoja a zákonitostí dopytu v rokoch 2022 a 2023 na základe koeficientu medziročnej zmeny. Pri skupinách cestujúcich, ktoré sa v tarife MHD v minulosti nenachádzali, pozitivistický variant uvažuje s priaznivejšou alternatívou odhadu pomocou medziročnej zmeny dopytu v roku 2023 voči 2022, resp. medzi polrokmi roka 2023 voči polrokom roka 2022. Pri skupine osobitné-darcovia táto alternatíva uvažuje, že úroveň dopytu sa bude v budúcnosti zvyšovať medziročne o 10 %.

Pozitivistický variant odhadu predstavuje potenciál dopytu po MHD. Jeho dosiahnutie je okrem iných determinantov dopytu limitované aj rozsahom ponuky, úrovňou kvality dopravných služieb a úrovňou ceny.

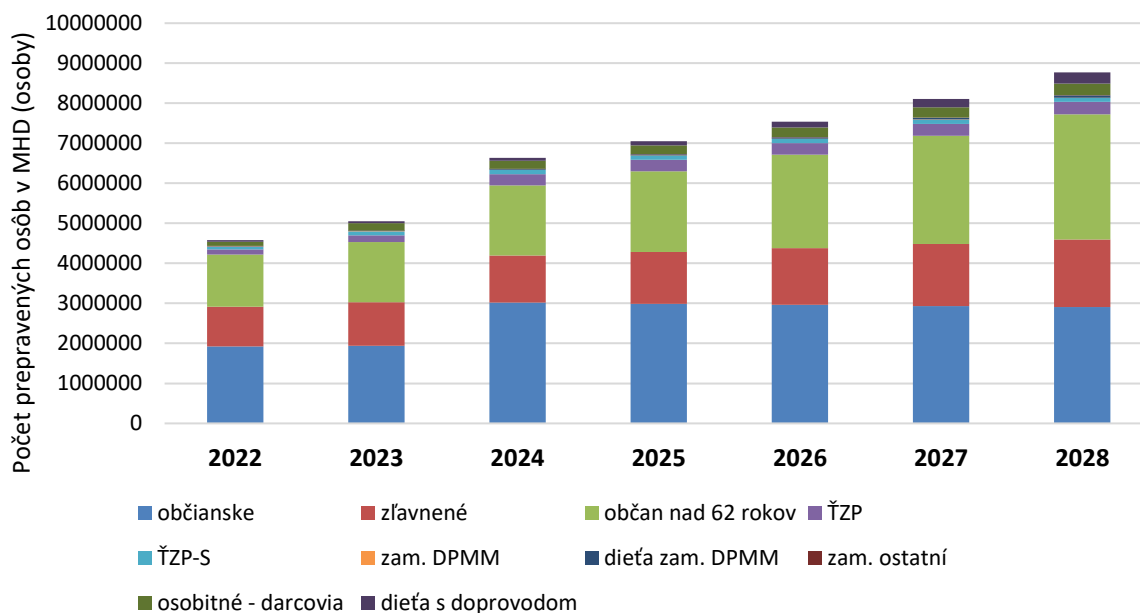
Vývoj skutočného počtu cestujúcich v MHD v rokoch 2022 a 2023 a odhad budúceho dopytu pre roky 2024 až 2028 pre pozitivistický variant celkom je znázornený na obr. 51. Obr. 52 obsahuje skutočný a odhadovaný dopyt pri pozitivistickom variante podľa jednotlivých skupín cestujúcich, resp. druhu cestovného.

Vývoj počtu prepravených osôb v MHD celkom a odhad - pozitivistický variant



Obr. 51 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD celkom za roky 2022 a 2023 a odhad dopytu pre roky 2024 až 2028 pre pozitivistický variant

Vývoj počtu prepravených osôb v MHD podľa skupín cestujúcich a odhad - pozitivistický variant



Obr. 52 Vývoj počtu prepravených osôb v MHD podľa skupín cestujúcich za roky 2022 a 2023 a odhad dopytu pre roky 2024 až 2028 pre pozitivistický variant

4. Návrh

V súvislosti s modelovaním udržateľnej mobility v meste Martin a v súvislosti s analýzou sú pre jednotlivé oblasti spracované návrhy.

4.1 Vízia

Samotná vízia PUM Martin podporuje vízie ostatných strategických dokumentov najmä Stratégiu udržateľnej dopravy ŽSK ako aj Integrovanú územnú stratégiu UMR Martin pre roky 2023-2030.

Základná vízia je, že Martin bude zdravým, ekologickým mestom, ktoré bude atraktívne z pohľadu svojich obyvateľov. Zároveň má byť odolným mesto voči klimatickým zmenám a aktívnym pri podpore a rozvoji udržateľných dopravných systémov.

Výhľadovo sa očakáva stav, ktorý by bol udržateľný aj z pohľadu zlepšenia del'by prepravnej práce v prospech ekologických druhov dopravy (tab. 51).

Tab. 51 Očakávaná del'ba prepravnej práce v roku 2050

Jednotlivé druhy dopravy	2040	súčasnosť	rozdiel
autobus okrem mestskej hromadnej dopravy (MHD)	10	5,3	4,7
bicykel, kolobežka	10	5,3	4,7
MHD	25	13,5	11,5
osobný automobil	25	49,29	-24,29
pešo	20	17,4	2,6
vlak	10	3,9	6,1

Zlepšením podmienok pre systémy VOD, pešiu a cyklistickú dopravu by sa zvýšilo používanie jednotlivých druhov dopravy, naopak individuálna automobilová doprava by zaznamenala pokles. Mesto Martin tak bude mať kvalitnú, bezpečnú, bezbariérovú dopravnú sieť pre peších, cyklistov, obyvatelia a návštevníci budú môcť využívať kvalitný systém verejnej osobnej dopravy a iných služieb inteligentnej ekologickej mobility, tak aby sa znížili používanie osobných automobilov. Dopravná sieť umožní prevedenie tranzitnej dopravy mimo dopravnú sieť mesta, tak aby čo najmenej vplývala svojimi negatívnymi dopadmi.

Následne boli zadefinované hlavné ciele, ktoré pozostávajú zo špecifických cieľov, ktoré je nutné dosiahnuť. Tie sú uvedené v nasledujúcej časti.

4.2 Ciele

Hlavný cieľ:

- 1. Návrh udržateľného dopravného systému.

Špecifické ciele:

- 1.1 Dobudovanie dopravnej siete nadregionálneho a regionálneho významu.
 - o Cieľom je umožniť rýchle a kvalitné prepojenie mesta Martin s ostatnými významnými sídlami bez negatívnych dopadov na samotné územie mesta a eliminácie tranzitnej dopravy.
- 1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.
 - o Cieľom je vytvorenie kvalitnej cestnej siete, ktorá bude prepájať jednotlivé časti mesta Martin vzhľadom na súčasné a budúce požiadavky územia.
- 1.3 Upokojuvanie dopravy.
 - o Cieľom je zrealizovať prvky a opatrenia upokojenia dopravy najmä v rezidentských oblastiach za účelom ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky.
- 1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov.
 - o Vybudovania ucelenej, bezpečnej, bezbariérovej a kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov s prepojením jednotlivých mestských častí a napojenia na nadradenú sieť cyklotrás.
- 1.5 Vytvorenie Smart city architektúry pre efektívne manažovanie dopravy a koordinované riadenie dopravy.
 - o Zavedenie nových technológií, ktoré uľahčia monitorovanie, riadenie a organizáciu dopravy s prvkami preferencie VOD na svetelných križovatkách.
- 1.6 Personálne a finančné zázemie pre realizáciu opatrení udržateľnej mobility.
 - o Cieľom je vytvorenie dostatočného personálneho, finančného a odborného zázemia pre realizáciu plánovaných opatrení pri dosahovaní cieľov udržateľnej mobility.

Hlavný cieľ:

- 2. Riešenie problematiky statickej dopravy.

Špecifické ciele:

- 2.1 Systematická parkovacia politika (centrálna mestská zóna + rezidentské parkovanie).
 - o Zavedenie a realizácia systematickej parkovacej politiky, ktorá zlepši podmienky pre parkovanie v centre mesta ako aj ostatných častiach mesta, najmä na sídliskách.
- 2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.
 - o S cieľom minimalizácie parkovania automobilov v centre mesta vybudovať záchytné parkoviská typu Park and Ride, Bike and Ride a Park and Go.

- 2.3 Vybudovanie veľkokapacitných parkovísk, parkovacích domov.
 - o Dobudovať kapacitu parkovacích miest v hromadných veľkokapacitných garážach a zníženie parkovania na uliciach.

Hlavný cieľ:

- 3. Zvýšenie podielu ciest verejnou osobnou dopravou.

Špecifické ciele:

- 3.1 Fungujúci Integrovaný dopravný systém.
 - o Integrovanie poskytovateľov služieb vo verejnej osobnej doprave (MHD, regionálnej) ako aj ostatné mobilitné služby do integrovaného dopravného systému ako aj podporovať intermodalitu.
- 3.2 Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu.
 - o Realizovať opatrenia na zvýšenie konkurencieschopnosti vozidiel VOD voči individuálnej automobilovej doprave najmä opatreniami umožňujúcimi preferenciu vozidiel VOD na svetelných križovatkách apod.
- 3.3 Modernizácia informačných a vybavovacích systémov VOD.
 - o Zmodernizovať informačný a vybavovací systém pre cestujúcich za účelom zlepšenia atraktivity VOD ako aj zrýchlenia procesu vybavovania a informovania cestujúcich.
- 3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD.
 - o Kvalitné a atraktívne zázemie VOD má za cieľ prilákať nových cestujúcich, tak aby používali VOD namiesto individuálnej automobilovej dopravy.

Hlavný cieľ:

- 4. Zvýšenie podielu ciest ekologickou dopravou.

Špecifické ciele:

- 4.1 Integrovať cyklistov do VOD a vybudovanie bikesharingu.
 - o Cieľom je umožniť ekologickým druhom dopravy ich vzájomné prepojenie a používanie ako aj podporu zdieľaných služieb ako napr. bikesharing za účelom zvýšenia podielu ciest cyklistickou dopravou.
- 4.2 Vytvárať schémy a dotačné programy na podporu používania ekologických druhov dopravy.
 - o Cieľom je vytvoriť a podporiť schémy, ktoré umožnia obyvateľom používať ekologické druhy dopravy s možnosťou získania benefitu napr. pri kúpe bicykla, a odmeny za používanie služby a pod.

Hlavný cieľ:

- 5. Zvýšenie bezpečnosti všetkých účastníkov dopravnej prevádzky.

Špecifické ciele:

- Špecifické ciele: 5.1 Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti nemotorovej dopravy.

- Cieľom je zvýšiť bezpečnosť nemotorovej dopravy najmä segregáciou motorovej a nemotorovej dopravy, upokojovaním a pod.
- 5.2 Prestavba križovatiek a úsekov ciest z dôvodu zvýšenia bezpečnosti.
 - Cieľom je realizácia prestavby existujúcich križovatiek a úsekov ciest za účelom minimalizovania vzniku dopravných nehôd.
- 5.3 Informačné a osvetové kampane pre zvýšenie bezpečnosti prevádzky.
 - Podporovať a realizovať vzdelávacie, informačné kampane, ktoré majú cieľ na zlepšenie osvedy medzi jednotlivými účastníkmi cestnej premávky.
- 5.4 Zvýšiť dohľad nad bezpečnosťou premávky.
 - Cieľom je v spolupráci s príslušnými organizáciami zlepšiť dohľad nad bezpečnosťou premávky. Zlepšiť zbieranie údajov o štatistike dopravnej nehodovosti v meste Martin s identifikáciou problematických nehodových a rizikových lokalít.

Hlavný cieľ:

- 6. Zníženie negatívnych dopadov z dopravy na životné prostredie.

Špecifické ciele:

- 6.1 Realizovať opatrenia na zníženie používania neekologických vozidiel.
 - Cieľom je aplikovať opatrenia, ktoré pomôžu pri eliminácii používania neekologických druhov dopravy v mestskom prostredí a ich negatívnych dopadov.
- 6.2 Zaviesť transformáciu vozidlového parku VOD na ekologický.
 - Zvýšenie podielu ekologických vozidiel VOD v meste Martin za účelom zníženia znečistenia ovzdušia ako aj životného prostredia.
- 6.3 Zavádzať opatrenia na transformáciu prechodu z fosílnych palív na bezemisné palivá a pohony.
 - Cieľom je zavádzanie opatrení, ktoré pomôžu eliminácii používania fosílnych palív dopravnými prostriedkami v meste Martin.

Hlavný cieľ:

- 7. Znižovať podiel obyvateľov priamo zasiahnutých znečistením ovzdušia, hlukom a vibráciami.

Špecifické ciele:

- 7.1 Zníženie znečistenia, negatívnych vplyvov z dopravy.
 - Cieľom je realizovať a podporovať opatrenia, ktoré povedú k zníženiu znečistenia z dopravy ako j zníženiu ostatných negatívnych vplyvov z dopravy.
- 7.2 Znižovanie energetickej náročnosti dopravy.
 - Cieľom je zníženie energetickej náročnosti dopravy v meste Martin.

Jednotlivé ciele sú uvedené aj v nasledujúcej tabuľke (tab. 52).

Tab. 52 Prehľad hlavných a špecifických cieľov

Hlavné ciele	Špecifické ciele
Návrh udržateľného dopravného systému	➤ Dobudovanie dopravnej siete nadregionálneho a regionálneho významu.
	➤ Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií
	➤ Upokojuvanie dopravy
	➤ Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov
	➤ Vytvorenie Smart city architektúry pre efektívne manažovanie dopravy a koordinované riadenie dopravy
	➤ Personálne a finančné zázemie pre realizáciu opatrení udržateľnej mobility.
Riešenie problematiky statickej dopravy	➤ Systematická parkovacia politika (centrálna mestská zóna + rezidentské parkovanie)
	➤ Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G
	➤ Vybudovanie veľkokapacitných parkovísk, parkovacích domov
Zvýšenie podielu ciest verejnou osobnou dopravou	➤ Fungujúci Integrovaný dopravný systém
	➤ Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu
	➤ Modernizácia informačných a vybavovacích systémov VOD
	➤ Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD
Zvýšenie podielu ekologickej dopravy.	➤ Integrovať cyklistov do VOD a bikesharingu
	➤ Vytvárať schémy a dotačné programy na podporu používania ekologických druhov dopravy
Zvýšenie bezpečnosti všetkých účastníkov dopravnej prevádzky	➤ Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti nemotorovej dopravy
	➤ Prestavba križovatiek a úsekov ciest z dôvodu zvýšenia bezpečnosti
	➤ Informačné a osvetové kampane pre zvýšenie bezpečnosti prevádzky
	➤ Zvýšiť dohľad nad bezpečnosťou premávky
	➤ Zlepšenie štatistiky o dopravnej nehodovosti
Zníženie negatívnych dopadov z dopravy na životné prostredie	➤ Realizovať opatrenia na zníženie používania neekologických vozidiel
	➤ Zaviesť transformáciu vozidlového parku VOD na ekologický
	➤ Zavádzať opatrenia na transformáciu prechodu z fosílnych palív na bezemisné palivá a pohony
Znižovať podiel obyvateľov priamo zasiahnutých znečistením ovzdušia, hlukom a vibráciami	➤ Zníženie znečistenia, negatívnych vplyvov z dopravy
	➤ Znižovanie energetickej náročnosti dopravy.

4.3 Statická doprava

Systematické riešenie statickej dopravy s ohľadom na trvalo-udržateľný rozvoj a kvalitu životného prostredia je potrebné najmä v oblastiach s vysokým dopytom po parkovaní ako sú sídliská a centrum mesta. Výsledok parkovacej politiky by mal smerovať k zníženiu dopytu po parkovaní, resp. k eliminovaniu doterajšieho živelného parkovania na sídliskách. Základom je vhodné nastavenie pravidiel návštevníckeho (v niektorých zdrojoch krátkodobého, dočasného, jednorazového) parkovania a rezidentského parkovania. Okrem toho je v rámci riešenia statickej dopravy možné vybudovať/zriadiť aj iné typy parkovísk:

- parkoviská typu Park and Go (P+G) pre návštevníkov mesta,
- parkoviská typu Park and Ride (P+R) zabezpečujúce lepšiu nadväznosť IAD na VOD,
- parkoviská typu Kiss and Ride (K+R) zabezpečujúce prestup spolucestujúcich v osobnom automobile na VOD,
- parkoviská typu Bike and Ride (B+R) zabezpečujúce lepšiu nadväznosť medzi cyklodopravou a VOD.

Špecifické ciele statickej dopravy v meste možno zhrnúť nasledovne:

- Systematická parkovacia politika (centrálna mestská zóna + rezidentské parkovanie).
- Vybudovanie veľkokapacitných parkovísk, parkovacích domov s preferenciou vo vertikálnom smere a minimalizáciou záberu plochy.
- Dobudovanie parkovísk P+G, P+R, K+R, B+R.
- Zriadenie záchytných parkovísk pre dodávkové vozidlá kategórie N1.
- Primerané budovanie nabíjacej infraštruktúry pre BEV a PHEV.

Zavedenie systematickej parkovacej politiky spolu s rezidentským parkovaním sa zaistí, že sa parkovanie bude riešiť koncepčne a nebude vytvárať podmienky pre neudržateľný stav parkovania na sídliskách. Presunie sa časť nákladov na samotných používateľov automobilov, aby znášali náklady na parkovanie. Vybudovanie parkovacích domov v centre mesta a na sídliskách umožní lepšie využiť verejný priestor pozemných komunikácií. Parkovacie poplatky umožnia rozvoj budovaní parkovacích garáží alebo domov. Výstavba parkovísk typu P+G, P+R a B+R pomôže znížiť intenzitu dopravy v meste, pričom je možné zvyšovať deľbu prepravnej práce v prospech VOD.

Všetky návrhy v oblasti statickej dopravy je možné nájsť v časti **Zásobník projektov**.

4.4 Verejná osobná doprava

Na základe analýzy MHD Martin je nevyhnutné pre zabezpečenie dopravnej obslužnosti realizovať nasledujúce návrhy:

- realizovať rozšírenie vozidlového parku,
- rekonštrukcia autobusových staníc v Martine a Vrútkach,
- na podporu cestujúcich s predplatnými cestovnými dokladmi,
- preferencie vozidiel MHD.

4.4.1 Návrh rozšírenia vozidlového parku

Dopravná obslužnosť mesta Martin je zabezpečovaná 35 vozidlami City LF URBANWAY 12 CNG, z ktorých každé vozidlo za 24 mesiacov prevádzky v MHD Martin realizovalo v priemere 142 169 km. Vozidlá boli prvý krát registrované v priebehu decembra 2021 a k 1. 1. 2024 sú v prevádzke 24 mesiacov.

Výrobcovia vozidiel s naftovým motorom predpokladajú životnosť vozidla v mestskej premávke na úrovni 700 000 km a maximálne 12 rokov. Podobne autobusy s pohonom CNG, ktoré sú výrazne šetrnejšie k životnému prostrediu, majú výrobcom odporúčanú životnosť 12 rokov pri priemernom jazdnom výkone realizovanom v mestskej premávke na úrovni cca 55 000 km/rok. Na základe výsledkov analýzy je nevyhnutné realizovať nasledujúce návrhy.

Návrh č. 4.1

Na zabezpečenie dopravnej obslužnosti v meste Martin je potrebných 47 vozidiel. Aby bolo možné realizovať efektívne dopravnú obslužnosť na úrovni 2,234 mil. km za rok, je potrebné rozšíriť vozidlový park o ďalších 12 autobusov.

Alternatívny stav k návrhu č. 4.1

V prípade, ak sa bude aj v ďalšom období realizovať výkon vozidiel na úrovni 63 402 km/rok v rámci dopravnej obslužnosti (čomu zodpovedá vrátane prázdnych jász a prejazdov medzi spojmi ročný celkový výkon na úrovni cca 70 000 km), vozidlá nebudú schopné dosiahnuť životnosť 12 rokov. Ak vychádzame z priemerného jazdného výkonu na autobus - 55 000 km/rok, ktorý je oproti realizovanému výkonu celkom o 27 % nižší, je potrebné uvažovať aj nižšou životnosťou autobusov. Maximálna životnosť autobusov pri ich súčasnem využívaní je 8,76 roka. To znamená všetky v súčasnosti prevádzkované vozidlá bude potrebné v roku 2030 vyradiť a nahradiť novými vozidlami.

4.4.2 Návrh na rekonštrukciu autobusovej stanice Martin

Na základe odporúčaní strategických materiálov (UGD, PDO a pod.) je nevyhnutná modernizácia autobusovej stanice v Martine. Autobusová stanica má strategickú polohu pri železničnej stanici. Modernizáciu autobusovej stanice v Martine taktiež navrhuje PUM ŽSK v lehote do roku 2028. Na základe modelovania v tejto štúdii je najvyšší zdroj a cieľ ciest v centre Martina. Z dlhodobého výhľadu bude potrebné významnejšiu časť prepravných výkonov realizovať koľajovou dopravou, čo predpokladá kvalitná infraštruktúra umožňujúca prestup cestujúcich z koľajovej na mestskú autobusovú dopravu.

Návrh č. 4.2

Po modernizácii železničnej stanici v meste Martin je nevyhnutné modernizovať autobusovú stanicu, ktorá bude zabezpečovať bezpečný a pohodlný prestup cestujúcich z koľajovej dopravy na mestskú hromadnú dopravu.

4.4.3 Návrh na podporu cestujúcich s predplatnými cestovnými dokladmi

Na základe analýzy a na základe pripomienok cestujúcej verejnosti bolo identifikované, že časové cestovné doklady v MHD Martin majú vyššiu cenu pri porovnaní s porovnateľnými mestami. Jednorazové cestovné je na porovnateľnej úrovni. Z uvedeného vyplýva aj skutočnosť, že tržby dopravcu sú tvorené najmä z jednorazových prepravných dokladov (tab. 53). V prípade občianskeho cestovného iba 10 % tržieb predstavujú časové cestovné doklady, v prípade zľavnených žiackych cestovných dokladov podiel časových cestovných dokladov predstavuje 22 % tržieb.

Tab. 53 Podiel tržieb z jednorazových a časových cestovných dokladov za január až október 2023

	jednorazový	časový
občianske	90%	10%
zľavnené	78%	22%

Návrh č. 4.3

Prehodnotiť cenovú stratégiu časových cestovných dokladov s cieľom naučiť cestujúcich využívať časové cestovné doklady. Používanie časových cestovných dokladov má potenciál zrýchliť vybavenie cestujúcich a možnosť zmeniť systém nastupovania a vystupovania cestujúcich na zastávkach.

4.4.4 Návrh preferencie vozidiel mestskej hromadnej dopravy

Najdôležitejším kritériom preferencie konkrétneho módu prepravy je v osobnej doprave čas prepravy. Ak chceme zabezpečiť, aby sa pri prepravách v meste Martin využívala mestská hromadná doprava na úkor individuálnej automobilovej dopravy, je potrebné zabezpečiť preferenciu dopravy. PDO mesta Martin a UGD rozoberajú možnosti preferencie, z ktorých vychádzajú nasledujúce návrhy.

Návrh č. 4.4

Zabezpečiť preferenciu vozidiel MHD na svetelne riadených križovatkách. Podľa Projektu preferencie dopravy VOD v meste Martin (júl 2022) je preferenciu vozidiel VOD nevyhnutné zabezpečiť na zastávkach:

- Záturčianska x I/65D
- Záturčianska x I/65D x OC Tulip
- I/65D x OC Turiec

- Mládeže x I/65D x Červenej armády
- Robotnícka x I/65D
- A. Kmeťa x P. Mudroňa
- P. Mudroňa x Daxnerova (OC Galéria)
- P. Mudroňa x Bernoláková x Kohútova
- Kohútová x Jesenského
- Kollárová x Jesenského
- Nade Hejnei x Jesenského
- Kollárová x Flámska
- Kohútová x Sklabinská
- P. O. Hviezdoslava x V. P. Tótha
- Jilemnického x Červenej armády
- Jilemnického x Košútska
- Červenej armády x A. Pietra
- A. Pietra x P. Mudroňa

Návrh č. 4.5

V dlhodobom horizonte v smerovaniach s najvyšším smerovaním preprav cestujúcich zavedenie vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá verejnej osobnej dopravy.

4.5 Návrh na vybudovanie lanovky na Martinské hole

Posilnenie dynamiky ekonomického rozvoja a hospodárskeho rastu regiónu je dlhodobým strategickým zámerom a naberá na aktuálnosti najmä v súčasnom náročnom období hospodárskej recesie. Turiec a mesto Martin má vďaka prírodným danostiam nesmierny potenciál na vytvorenie pracovných miest najmä v oblasti cestovného ruchu, čím môže pomôcť nielen k zníženiu takmer 12 % miere nezamestnanosti, ale môže napomôcť i k zatraktívneniu mesta a regiónu pre ďalšie investičné možnosti. Stratégia rozvoja regiónu a mesta Martin pretlmočená do aktuálneho plánu hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja prijatého na obdobie rokov 2008-2015 prijala za strategický cieľ prioritne rozvoj cestovného ruchu. Prioritou je:

- dobudovať a skvalitniť infraštruktúru cestovného ruchu tak, aby sa mesto stalo celoročnou turistickou destináciou založenou na kultúrnych a prírodných atraktivitách,
- vytvoriť podmienky pre dostupnosť stredísk CR skvalitnením miestnej infraštruktúry a zvýšením dopravnej dostupnosti

Najstaršie stredisko zimnej rekreácie v regióne Martinské hole – Winter Park Martinky je unikátne množstvom prírodného snehu a datuje svoju históriu od roku 1921. Do strediska na Martinských holiach sa v minulosti dlhodobo neinvestovalo z rôznych dôvodov, neriešila sa dopravná dostupnosť a tým jedno z najnavštevovanejších stredísk lyžovania na Slovensku začalo strácať na atraktivite. Spoločnosť Pro Ski, a.s., ktorá prevzala manažovanie strediska, si kládla za cieľ dobehnúť náskok okolitých lyžiarskych stredísk a vybudovať z Martinských

holí stredisko európskeho významu a tým doplniť ponuku regiónu prímestských stredísk Valčianskej a Jasenskej doliny o stredisko alpského typu.

V rokoch 2008-2012 preinvestovala celkom 12,6 mil. eur. Z najväčších investícií treba spomenúť 6 sedačku Doppelmayr, technické zasnežovanie, novú zjazdovku Floch, apartmánový dom Nová ponorka, verejné toalety. Spoločnosť Pro Ski proklamuje zámer i naďalej dobudovávať stredisko o ďalšie dopravné zariadenie a doplnkové prvky technického zabezpečenia. Kardinálnym problémom strediska však zostáva práve dopravná dostupnosť. Sedačková lanovka z roku 1974 skončila svoju prevádzku a komunikácia na Martinské hole spolu s parkovacími obmedzeniami nevytvárajú predpoklady pre zabezpečenie dostatočnej prepravnej kapacity návštevníkov. Je nutné poznamenať, že v súčasnosti i náklady na údržbu jedinej prístupovej komunikácie na Martinské hole kryje v plnej výške jediná spoločnosť Pro Ski. Jediným technologickým riešením s priamym dopadom na ochranu životného prostredia je vybudovanie kabínkovej lanovky (v dĺžke 2689 m) zo Strání na Martinské hole. Zámerom mesta Martin by malo byť stimulovanie týchto investičných aktivít a vytvorenie podmienok pre rozvoj strediska Martinské hole na stredisko s celoročným využitím. Za posledné roky sa pohyboval počet návštevníkov na Martinských holiach 50-60 tis.za sezónu, dĺžka trvania zimnej sezóny bola 100-110 dní. Návštevníkmi strediska sú hlavne jednodňoví návštevníci z regiónu. Snehové podmienky a adekvátne služby považujú návštevníci za nutný štandard, ako hlavný nedostatok strediska sa javí primárna doprava do strediska, čo potvrdzujú aj ankety o spokojnosti návštevníkov. K zvýšeniu počtu návštevníkov a dĺžky ich pobytu chýba atraktívnejšia ponuka využitia voľného času i mimosezónne produkty. Primárnym teda zostáva vyriešenie dopravného problému, nemenej dôležité ale bude vytvorenie predpokladov a podmienok na celoročné využitie strediska, vytváranie nových balíkov ponuky (cyklo-ponuka, kultúrno-poznávací CR, adrenalínové športy, wellnes) pre návštevníkov. Holí s cieľom maximálnej kooperácie poskytovateľov služieb nielen priamo na Martinských holiach, no hlavne v časti Jedľoviny- Stráne (zašlá sláva Horského hotela i Grandisu) a i priamo v meste Martin. Toto je stratégia blízka i združeniam pôsobiacim v oblasti CR v regióne – Organizácii destinačného manažmentu Turiec-Kremnicko, Klastro Turiec i Združeniu Malá Fatra. Projekt dobudovania dopravného zariadenia na Martinské hole bude mať primárne i sekundárne dopady i na ekonomiku mesta:

- zvýšená návštevnosť a rozvoj ubytovacích kapacít počas celého roka zvýši zamestnanosť v regióne,
- prinesie vyššie dane za ubytovanie, podporí celosezónnosť zariadení cestovného ruchu v regióne,
- podporí sa rozvoja sekundárnych podnikateľských aktivít v mestských častiach Jedľoviny – Stráne i ostatných mestských častiach,
- bude mať priamy vplyv na príjmovú časť rozpočtu mesta – daň z nehnuteľností, príjmov FO,
- vytvoria sa pracovné miesta jednak už vo fáze výstavby celej lokality, ale najmä po vybudovaní.
- zvýšenie tržieb nielen ubytovacích a stravovacích zariadení, ale aj nákupných, zábavných i kultúrnych zariadení.

Mesto Martin ako líder regionálneho rozvoja v Turci považuje preto za rozvojový impulz vedúci k rozvoju ekonomicko-hospodárskeho života mesta Martin i jeho imidžu ako centra turistického ruchu mesta i regiónu riešiť dostupnosť do strediska Martinské hole. Súčasný poskytovateľ služieb na Martinkách proklamuje súbežne dobudovať potrebnú infraštruktúru (dopravné zariadenia, parkovacie miesta, zvýšenie ubytovacích kapacít i celoročných doplnkových služieb).

Rovnako vybudovanie 8 miestnej kabínkovej lanovky na Martinské Hole zo Stráni zapadá do koncepcie plánu udržateľnosti mobility (PUM) v rámci celoslovenskej integrovanej dopravy a vytvára dopyt na jej vybudovanie v súvislosti s rozvojom cestovného ruchu regionálneho, nadregionálneho, ba až celoslovenského významu, jednoducho napojiteľného na MHD, vlakové a autobusové spojenie priamo so strediskom a jeho službami.

5. Zásobník projektov

V oblasti dopravy existuje celý rad opatrení a projektov, ktoré je možné v meste Martin uskutočniť. Podľa významnosti pre obyvateľov a náročnosti prevedenia je ich možné rozdeliť na tie, ktoré je potrebné uskutočniť v najbližšej dobe (do roku 2030), v lehote do roku 2040 a do roku 2050. V zásobníku projektov sú tieto projekty rozdelené do scenárov:

- **MIN** – minimalistický scenár, ktorý počíta s plánovanými opatreniami a činnosťami, prípadne s činnosťami, ktoré mesto vykonáva na pravidelnej báze.
- **MAX** – maximalistický scenár, ktorý berie do úvahy aj všetky relevantné pripomienky, ktoré boli získané z názorov širokej verejnosti.
- **BAU** – scenár „business as usual“ predstavuje situáciu, keď sa v rámci PUM nerealizujú žiadne opatrenia, ale realizujú sa štruktúry a opatrenia navrhnuté v iných dokumentoch nezávisle od PUM.

Jednotlivé ciele sú naplňované opatreniami uvedenými v akčnom pláne PUM, pričom je uvedený aj dopad na rozpočet (nízky, stredný, vysoký), predpoklad z akého rozpočtu opatrenie bude financované a predpokladaný časový rámec. Niektoré opatrenia môžu byť uvedené kontinuálne vo viacerých časových periódach (napr. údržba ciest a pod.). Konkrétne lokality napr. pri budovaní ciest, chodníkov, cyklotrás, bezpečných priechodov, križovatiek apod. je potrebné vybrať z pripomienok občanov, pričom sa odporúča pravidelná aktualizácia.

Opatrenia, ktoré sa majú realizovať do roku 2030 sú špecifikované spolu so zdrojmi financovania a dopadom na rozpočet v tab. 54 až tab. 58.

Opatrenia, ktoré sa majú realizovať do roku 2040 sú špecifikované spolu so zdrojmi financovania a dopadom na rozpočet v tab. 59 až tab. 63.

Opatrenia, ktoré sa majú realizovať do roku 2050 sú špecifikované spolu so zdrojmi financovania a dopadom na rozpočet v tab. 64 až tab. 68.

Súhrn tzv. mäkkých opatrení spolu s ich detailnými informáciami sa nachádza v tab. 69 až tab. 74.

Odporúčané opatrenia vychádzajú z viacerých analyzovaných zdrojov. Základom je analýza nedostatkov a špecifických potrieb jednotlivých dopravných módov, vychádzajúca z hodnotenia prieskumov, rozborov a spracovanej SWOT analýzy. Opatrenia sú z hľadiska realizácie rozdelené podľa typu zásahu na organizačné, prevádzkové a infraštruktúrne.

5.1 Opatrenia do roku 2030

Tab. 54 Prehľad opatrení do roku 2030 v špecifickej oblasti „chodníky“

CHODNÍKY					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
zlepšiť údržbu chodníkov	MIN	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
realizovať bezbariérové chodníky	MAX	4.1 Vybudovanie kvalitných a bezbariérových chodníkov.	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
Prepojenie novej časti Ľadoveň (resp. Jahodnícky háj) s centrom.	MAX	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký
Prepojenie sídliska Nový Martin a následne rekreačnej zóny s centrom.	BAU	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký
Predĺženie a prepojenie pešej komunikácie na rozvojovú časť priemyslu smerom na Vrútky.	BAU	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto/vúc/štát	stredný/vysoký
doplniť nové alebo upraviť existujúce priechody pre zvýšenie bezpečnosti chodcov	MAX	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto/vúc/štát	stredný/vysoký

Tab. 55 Prehľad opatrení do roku 2030 v špecifickej oblasti „cyklistická doprava“

CYKLISTICKÁ DOPRAVA					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
dobudovať mestské úseky cyklotrás	BAU	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
dobudovať parkovanie pre bicykle	BAU	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
rozšíriť sieť cyklotrás podľa požiadaviek	MAX	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov/6.3 Zavádzať opatrenia na transformáciu prechodu z fosílnych palív na bezemisné palivá a pohony	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
upraviť existujúce cyklotrasy	MIN	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
budovanie zázemia pre cyklistov (nabíjanie, servisné body atď.)	MAX	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov/6.3 Zavádzať opatrenia na transformáciu prechodu z fosílnych palív na bezemisné palivá a pohony	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
bikesharing	BAU	4.1 Integrovať cyklistov do VOD a vybudovanie bikesharingu	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
realizovať úpravy na križovatkách za účelom zvýšenia bezpečnosti cyklistov	MAX	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	nízky/stredný
budovať zariadenia Bike and Ride	BAU	4.1 Integrovať cyklistov do VOD a vybudovanie bikesharingu	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	nízky/stredný

Tab. 56 Prehľad opatrení do roku 2030 v špecifickej oblasti „cestná sieť“

CESTNÁ SIEŤ					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
dobudovanie východného mestského okruhu (VMO)	BAU	1.1 Dobudovanie dopravnej siete nadregionálneho a regionálneho významu.	podľa potreby	mesto/vúc/štát	vysoký
zavádzanie upokojených a školských zón	BAU	1.3 Upokojuvanie dopravy./4.2 Budovanie nových a rozširovanie existujúcich peších zón, upokojených a obytných zón	podľa potreby	mesto	stredný
Výstavba prepojení ulíc podľa potreby	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Výstavba podjazdov na uliciach	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Rozšírenie a revitalizácia ulíc	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Výstavba a úprava križovatiek	BAU	5.2 Prestavba križovatiek a úsekov ciest z dôvodu zvýšenia bezpečnosti	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Vytvorenie nových napojení ciest	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
zaviesť inteligentné riadenie dopravy a SMART CITY	BAU	1.5 Vytvorenie Smart city architektúry pre efektívne manažovanie dopravy a koordinované riadenie dopravy	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
zriadenie preferencie VOD	BAU	3.2 Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký
Výbudovanie primárneho a sekundárneho napojenia do novej nemocnice v Martine	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký

Tab. 57 Prehľad opatrení do roku 2030 v špecifickej oblasti „statická doprava“

STATICKÁ DOPRAVA					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
Zlepšiť technický stav a dopravné značenie parkovacích miest.	MIN	2.1 Systematická parkovacia politika	podľa potreby	mesto	nízky
Vytváranie nových parkovacích miest formou dopravno-organizačných a stavebno-technických riešení.	MIN	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Zriadenie záchytných parkovísk pre dodávkové automobily (vozidlá kategórie N1).	MIN	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Budovanie nabíjacích bodov v obytných oblastiach s dôrazom na pomalé (nočné) nabíjanie BEV a PHEV.	MAX	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Zlepšiť vybavenosť mestskej polície pre kontrolu dodržiavania parkovacej politiky.	MIN	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Vybudovanie záchytných parkovísk typu P+R vo vybraných lokalitách.	BAU	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Budovanie parkovísk P+G	MAX	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
budovanie hromadných garáží, parkovacích domov	BAU	2.3 Vybudovanie veľkokapacitných parkovísk, parkovacích domov	podľa potreby	mesto/súkromný sektor	vysoký

Tab. 58 Prehľad opatrení do roku 2030 v špecifickej oblasti „verejná osobná doprava“

VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
rekonštrukcia žel. stanice	BAU	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD	podľa potreby	štát	vysoký
rekonštrukcia autobusovej stanice	MAX	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD	podľa potreby	mesto	vysoký
rozšíriť ekologický vozidlový park	MAX	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD/6.2 Zaviesť transformáciu vozidlového parku VOD na ekologický	podľa potreby	mesto	vysoký
dobudovať potrebné zázemie pre vozidlový park	MAX	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD	podľa potreby	mesto	vysoký
obnova informačného a vybavovacieho systému	BAU	3.3 Modernizácia informačných a vybavovacích systémov VOD	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
integrácia územia Martin a okolia do IDS ŽSK	BAU	3.1 Fungujúci Integrovaný dopravný systém	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	nízky/stredný
vybudovanie lanovky na Martinské Hole	MAX	3.1 Fungujúci Integrovaný dopravný systém	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Úprava vybraných úsekov ciest na zlepšenie obsluhy vozidiel VOD	BAU	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD	podľa potreby	mesto	nízky/stredný

5.2 Opatrenia do roku 2040

Tab. 59 Prehľad opatrení do roku 2040 v špecifickej oblasti „chodníky“

CHODNÍKY					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
pokračovať v budovaní kvalitnej, bezpečnej a bezbariérovej siete chodníkov	MIN	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
údržba a oprava chodníkov podľa plánu	MIN	4.1 Vybudovanie kvalitných a bezbariérových chodníkov.	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
prepájať nové časti	MIN	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký

Tab. 60 Prehľad opatrení do roku 2040 v špecifickej oblasti „cyklistická doprava“

CYKLISTICKÁ DOPRAVA					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
pokračovať v budovaní kvalitnej, bezpečnej siete cyklotrás	BAU	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký
projektové dokumentácie na prepojenie mestských častí	BAU	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký
rozširovať zariadenia Bike and Ride na vybraných zastávkach a staniciach VOD	BAU	4.1 Integrovať cyklistov do VOD a vybudovanie bikesharingu	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký
upraviť križovatky s preferenciou pre cyklistov	MAX	1.5 Vytvorenie Smart city architektúry pre efektívne manažovanie dopravy a koordinované riadenie dopravy	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký

Tab. 61 Prehľad opatrení do roku 2040 v špecifickej oblasti „cestná sieť“

CESTNÁ SIEŤ					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
dobudovanie východného mestského okruhu (VMO)	BAU	1.1 Dobudovanie dopravnej siete nadregionálneho a regionálneho významu.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	vysoký
vybudovanie R3	BAU	1.1 Dobudovanie dopravnej siete nadregionálneho a regionálneho významu.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	vysoký
Nové dopravné napojenie lokalít IBV – Nový Martin, Park, Háj s prepojením na rekreačnú zónu	BAU	1.3 Upokojuvanie dopravy./4.2 Budovanie nových a rozširovanie existujúcich peších zón, upokojených a obytných zón	podľa potreby	mesto	stredný
Preložka Kohútovej ulice	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto	stredný
Možnosti napojenia východného priemyselného parku (VPP)	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto	stredný
Riešenie napojenia časti Priekopa a Vrútok	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto	stredný
Riešenie napojenia časti Košúty	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto	stredný
Výstavba prepojení ulíc podľa potreby	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Výstavba podjazdov na uliciach	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Rozšírenie a revitalizácia ulíc	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Výstavba a úprava križovatiek	BAU	5.2 Prestavba križovatiek a úsekov ciest z dôvodu zvýšenia bezpečnosti	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Vytvorenie nových napojení ciest	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký

Tab. 62 Prehľad opatrení do roku 2040 v špecifickej oblasti „statická doprava“

STATICKÁ DOPRAVA					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
Budovanie parkovacích domov v odporúčaných lokalitách.	BAU	2.1 Systematická parkovacia politika	podľa potreby	mesto	vysoký
Budovanie nabíjacích bodov v obytných oblastiach s dôrazom na pomalé (nočné) nabíjanie BEV a PHEV.	MIN	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/súkromný sektor	stredný/vysoký
Vybudovanie záchytných parkovísk typu P+R vo vybraných lokalitách.	MIN	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/súkromný sektor	stredný/vysoký
Zaviesť aplikáciu na inteligentné navádzanie vozidiel na parkoviská.	MAX	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/súkromný sektor	stredný/vysoký
Znižovať množstvo povrchových parkovacích miest budovaním podzemných garáží.	MAX	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/súkromný sektor	stredný/vysoký
Budovanie parkovísk P+G	MIN	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/súkromný sektor	stredný/vysoký

Tab. 63 Prehľad opatrení do roku 2040 v špecifickej oblasti „verejná osobná doprava“

VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
Železničná zastávka a terminál integrovanej dopravy Košúty (TID Košúty)	BAU	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD	podľa potreby	štát	vysoký
budovať a aktualizovať zastávky VOD podľa potreby	MAX	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD	podľa potreby	mesto	vysoký
modernizácia vozidlového parku	BAU	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD/6.2 Zaviesť transformáciu vozidlového parku VOD na ekologický	podľa potreby	mesto	vysoký
modernizácia informačného a vybavovacieho systému	BAU	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD/6.2 Zaviesť transformáciu vozidlového parku VOD na ekologický	podľa potreby	mesto	vysoký
lanovka na Martinské hole	MAX	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD/6.2 Zaviesť transformáciu vozidlového parku VOD na ekologický	podľa potreby	mesto	vysoký

5.3 Opatrenia do roku 2050

Tab. 64 Prehľad opatrení do roku 2050 v špecifickej oblasti „chodníky“

CHODNÍKY					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
pokračovať v budovaní kvalitnej, bezpečnej a bezbariérovej siete chodníkov	MIN	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
údržba a oprava chodníkov podľa plánu	MIN	4.1 Vybudovanie kvalitných a bezbariérových chodníkov.	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
prepájať nové časti	MIN	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký

Tab. 65 Prehľad opatrení do roku 2050 v špecifickej oblasti „cyklistická doprava“

CYKLISTICKÁ DOPRAVA					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
pokračovať v budovaní kvalitnej, bezpečnej siete cyklotrás	BAU	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký
projektové dokumentácie na prepojenie mestských častí	BAU	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký
rozširovať zariadenia Bike and Ride na vybraných zastávkach a staniciach VOD	BAU	4.1 Integrovať cyklistov do VOD a vybudovanie bikesharingu	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký
upraviť križovatky s preferenciou pre cyklistov	MAX	1.5 Vytvorenie Smart city architektúry pre efektívne manažovanie dopravy a koordinované riadenie dopravy	podľa potreby	mesto	stredný/vysoký

Tab. 66 Prehľad opatrení do roku 2050 v špecifickej oblasti „cestná sieť“

CESTNÁ SIEŤ					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
dobudovanie východného mestského okruhu (VMO)	BAU	1.1 Dobudovanie dopravnej siete nadregionálneho a regionálneho významu.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	vysoký
vybudovanie R3	BAU	1.1 Dobudovanie dopravnej siete nadregionálneho a regionálneho významu.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	vysoký
Nové dopravné napojenie lokalít IBV – Nový Martin, Park, Háj s prepojením na rekreačnú zónu	BAU	1.3 Upokojuvanie dopravy./4.2 Budovanie nových a rozširovanie existujúcich peších zón, upokojených a obytných zón	podľa potreby	mesto	stredný
Preložka Kohútovej ulice	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto	stredný
Možnosti napojenia východného priemyselného parku (VPP)	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto	stredný
Riešenie napojenia časti Priekopa a Vrútok	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto	stredný
Riešenie napojenia časti Košúty	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto	stredný
Výstavba prepojení ulíc podľa potreby	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Výstavba podjazdov na uliciach	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Rozšírenie a revitalizácia ulíc	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Výstavba a úprava križovatiek	BAU	5.2 Prestavba križovatiek a úsekov ciest z dôvodu zvýšenia bezpečnosti	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký
Vytvorenie nových napojení ciest	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát	stredný/vysoký

Tab. 67 Prehľad opatrení do roku 2050 v špecifickej oblasti „statická doprava“

STATICKÁ DOPRAVA					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
Budovanie parkovacích domov v odporúčaných lokalitách.	BAU	2.1 Systematická parkovacia politika	podľa potreby	mesto	vysoký
Budovanie nabíjacích bodov v obytných oblastiach s dôrazom na pomalé (nočné) nabíjanie BEV a PHEV.	MIN	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/súkromný sektor	stredný/vysoký
Vybudovanie záchytných parkovísk typu P+R vo vybraných lokalitách.	MIN	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/súkromný sektor	stredný/vysoký
Zaviest' aplikáciu na inteligentné navádzanie vozidiel na parkoviská.	MAX	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/súkromný sektor	stredný/vysoký
Znižovať množstvo povrchových parkovacích miest budovaním podzemných garáží.	MAX	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/súkromný sektor	stredný/vysoký
Budovanie parkovísk P+G	MIN	2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.	podľa potreby	mesto/súkromný sektor	stredný/vysoký

Tab. 68 Prehľad opatrení do roku 2050 v špecifickej oblasti „verejná osobná doprava“

VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
Železničná zastávka a terminál integrovanej dopravy Košúty (TID Košúty)	BAU	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD	podľa potreby	štát	vysoký
budovať a aktualizovať zastávky VOD podľa potreby	MAX	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD	podľa potreby	mesto	vysoký
modernizácia vozidlového parku	BAU	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD/6.2 Zaviesť transformáciu vozidlového parku VOD na ekologický	podľa potreby	mesto	vysoký
modernizácia informačného a vybavovacieho systému	BAU	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD/6.2 Zaviesť transformáciu vozidlového parku VOD na ekologický	podľa potreby	mesto	vysoký
lanovka na Martinské hole	BAU	3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD/6.2 Zaviesť transformáciu vozidlového parku VOD na ekologický	podľa potreby	mesto	vysoký

5.4 Mäkké opatrenia

Tab. 69 Prehľad všeobecných mäkkých opatrení

VŠEOBECNÉ					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
zriadiť komisiu, pracovnú skupinu udržateľnej mobility	min 2030	1.6 Personálne a finančné zázemie pre realizáciu opatrení udržateľnej mobility.	podľa potreby	mesto	nízky
vytvoriť oddelenie udržateľnej mobility	min 2030	1.6 Personálne a finančné zázemie pre realizáciu opatrení udržateľnej mobility.	podľa potreby	mesto	nízky
zriadiť fond udržateľnej mobility	min 2030	1.6 Personálne a finančné zázemie pre realizáciu opatrení udržateľnej mobility.	podľa potreby	mesto	nízky
upraviť GIS znázorňujúci plánované opatrenia podľa jednotlivých druhov dopravy	min 2030	1.6 Personálne a finančné zázemie pre realizáciu opatrení udržateľnej mobility.	podľa potreby	mesto	nízky
vytvorenie schém, grantov na podporu ekologického dochádzania do práce a škôl	MAX	4.2 Vytvárať schémy a dotačné programy na podporu používania ekologických druhov dopravy	podľa potreby	mesto/VÚC/štát /súkromný sektor	stredný
realizácia kampaní na podporu bezpečnosti premávky	BAU	5.3 Informačné a osvetové kampane pre zvýšenie bezpečnosti prevádzky	podľa potreby	mesto/VÚC/štát /súkromný sektor	stredný
realizácia kampaní na podporu udržateľnej mobility a ekologického správania	BAU	5.3 Informačné a osvetové kampane pre zvýšenie bezpečnosti prevádzky/5.4 Zvýšiť dohľad nad bezpečnosťou premávky/7.2 Znižovanie energetickej náročnosti dopravy.	podľa potreby	mesto/VÚC/štát /súkromný sektor	stredný
monitorovať a analyzovať indikátory/ukazovatele udržateľnej mobility	MAX	5.4 Zvýšiť dohľad nad bezpečnosťou premávky	podľa potreby	mesto/VÚC/štát /súkromný sektor	stredný
aktualizovať územný generel dopravy/PUM	2040, 2050	1.6 Personálne a finančné zázemie pre realizáciu opatrení udržateľnej mobility.	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
aktualizovať územný Plán dopravnej obslužnosti	2040, 2050	1.6 Personálne a finančné zázemie pre realizáciu opatrení udržateľnej mobility.	podľa potreby	mesto	nízky/stredný

Tab. 70 Prehľad mäkkých opatrení v špecifickej oblasti „chodníky“

CHODNÍKY					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
spracovať pasport kvality chodníkov	MIN	5.1 Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti nemotorovej dopravy	podľa potreby	mesto	nízky
realizovať bezbariérové chodníky	MAX	5.1 Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti nemotorovej dopravy	podľa potreby	mesto	nízky
štúdiá bezbariérovosti chodníkov	MAX	5.1 Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti nemotorovej dopravy	podľa potreby	mesto	nízky
Vypracovanie technickej a projektovej dokumentácie	MIN	5.1 Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti nemotorovej dopravy	podľa potreby	mesto	stredný

Tab. 71 Prehľad mäkkých opatrení v špecifickej oblasti „cyklistická doprava“

CYKLISTICKÁ DOPRAVA					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
realizovať každoročne kampane Do práce na bicykli, Do školy na bicykli a iné	MIN	7.2 Znižovanie energetickej náročnosti dopravy.	podľa potreby	mesto	nízky
štúdiá realizácie cyklotrás	MAX	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	nízky
projektové dokumentácie na prepojenie mestských častí	BAU	1.6 Personálne a finančné zázemie pre realizáciu opatrení udržateľnej mobility.	podľa potreby	mesto	nízky
štúdiá ZAVEDENIA BIKESHARINGU	MIN	1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov	podľa potreby	mesto	nízky
štúdiá návrhu BIKESHARINGU	MAX	4.1 Integrovať cyklistov do VOD a vybudovanie bikesharingu	podľa potreby	mesto	stredný

Tab. 72 Prehľad mäkkých opatrení v špecifickej oblasti „cestná sieť“

CESTNÁ SIEŤ					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
PD na obnovu a rekonštrukciu ciest	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto	stredný
obchvat mesta	BAU	1.1 Dobudovanie dopravnej siete nadregionálneho a regionálneho významu.	podľa potreby	mesto	stredný
R3	BAU	1.1 Dobudovanie dopravnej siete nadregionálneho a regionálneho významu.	podľa potreby	mesto/štát	stredný
štúdia uskutočniteľnosti inteligentného riadenia dopravy	BAU	1.5 Vytvorenie Smart city architektúry pre efektívne manažovanie dopravy a koordinované riadenie dopravy	podľa potreby	mesto	stredný
štúdia uskutočniteľnosti na zavedenie nízkoemisných zón	BAU	7.1 Zníženie znečistenia, negatívnych vplyvov z dopravy	podľa potreby	mesto	stredný
Zavedenie systému hospodárenia, diagnostiky a monitorovania vozoviek	BAU	1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.	podľa potreby	mesto	nízky
realizácia nízkoemisných zón	MAX	7.1 Zníženie znečistenia, negatívnych vplyvov z dopravy	podľa potreby	mesto	nízky

Tab. 73 Prehľad mäkkých opatrení v špecifickej oblasti „statická doprava“

STATICKÁ DOPRAVA					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
Vykonanie dopravného prieskumu statickej dopravy.	BAU	2.1 Systematická parkovacia politika	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
Zabezpečenie informačnej kampane k zmenám organizácie statickej dopravy a komunikácia s verejnosťou.	MIN	2.1 Systematická parkovacia politika	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
Zmena organizácie statickej dopravy v CMZ a v obytných oblastiach.	MIN	2.1 Systematická parkovacia politika	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
Spracovať pasport parkovacích miest v meste.	MIN	2.1 Systematická parkovacia politika	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
Dbáť na zabezpečenie parkovacích miest pri realizácii nových objektov.	BAU	2.1 Systematická parkovacia politika	podľa potreby	mesto	nízky/stredný
štúdia rozširovania nabíjacích bodov	MAX	2.1 Systematická parkovacia politika	podľa potreby	mesto	nízky/stredný

Tab. 74 Prehľad mäkkých opatrení v špecifickej oblasti „verejná osobná doprava“

VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA					
Popis opatrenia	Scenár	Špecifický cieľ	Predpokladaný rozpočet	Zdroje financovania	Dopad na rozpočet/priorita
spracovať technickú a projektovú dokumentáciu pre obnovu vozidlového parku	MAX	3.3 Modernizácia informačných a vybavovacích systémov VOD	podľa potreby	mesto	stredný
spracovanie štúdie na vybudovanie technickej základe pre ekologické vozidlá	MAX	3.3 Modernizácia informačných a vybavovacích systémov VOD	podľa potreby	mesto	stredný
integrácia do integrovaného dopravného systému	BAU	3.1 Fungujúci Integrovaný dopravný systém	podľa potreby	mesto	stredný

5.5 Návrh indikátorov

Návrhy jednotlivých indikátorov, ich cieľové hodnoty v časových horizontoch a zodpovednosť za ich dosiahnutie v špecifických oblastiach, sú spracované v tab. 75 až tab. 82. Skratka „BD“ znamená, že daná hodnota bude doplnená mestom.

Tab. 75 Prehľad stanovených indikátorov v špecifickej oblasti „cestná sieť“

CESTNÁ SIEŤ			
Popis indikátorov:	Časový horizont	Cieľová hodnota	Zodpov.
počet realizovaných projektov obslužných komunikácií podľa	2050	100%	mesto
počet dynamicky riadených križovatiek	2040	90%	mesto
plocha oblastí upokojenej zóny (napr. 10, 20, 30, školské zóny)	2040	40	mesto
počet ulíc so zákazom vjazdu nákladných vozidiel počet ulíc so zákazom vjazdu motorových vozidiel určitých emisných tried (EURO IV a menej)	2040	80%	mesto
počet realizovaných rekonštrukcií ciest zo zásobníka plánovaných rekonštrukcií	2040	80%	mesto
počet realizovaných projektov obslužných komunikácií podľa	2050	100%	mesto

Tab. 76 Prehľad stanovených indikátorov v špecifickej oblasti „statická doprava“

STATICÁ DOPRAVA			
Popis indikátorov:	Časový horizont	Cieľová hodnota	Zodpov.
počet ulíc s regulovaním parkovaním	2040	80%	mesto
počet ulíc s rezidentským parkovaním	2040	90%	mesto
zavedenie systému navádzania na parkovisko P+R	2040	100%	mesto
realizácia parkovísk typu P+R, B+R v FU MT	2040	6	mesto
realizácie parkovísk P+G	2040	100%	mesto
počet realizovaných parkovacích domov na sídliskách	2040	4	mesto
počet parkovacích domov v CMZ	2040	1	mesto
dostatočná kapacita parkovísk pre nákladnú dopravu	2030	BD	mesto

Tab. 77 Prehľad stanovených indikátorov v špecifickej oblasti „verejná osobná doprava“

VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA			
Popis indikátorov:	Časový horizont	Cieľová hodnota	Zodpov.
počet obcí v FU MT zapojených do IDS	2040	100%	IDSZSK
počet dopravcov v službách vo verejnom záujme zapojených do IDS	2030	100%	IDSZSK
počet liniek v prevádzke s intervalom menším ako 30 min.	2030	50%	IDSZSK
počet križovatiek s preferenciou VOD	2030	BD	mesto
Jednotná integrovaná tarifa IDS	2030	100%	IDSZSK
počet zastávok s reálnym CP– zobrazenie skutočného času prízjazdu spoja	2030	100%	mesto, ŽSK
mobilitná aplikácia pre všetky mobilitné služby (vrátane VOD a IDS)	2030	100%	mesto, ŽSK
počet zrekonštruovaných prestupných uzlov	2030	100%	mesto, ŽSK
počet zastávok a terminálov vybavených podľa štandardov PDO a PUM	2030	100%	mesto, ŽSK
počet nových zastávok	2030	9	mesto
počet zrekonštruovaných zastávok v meste MT	2030	40%	mesto
počet naplánovaných kampaní na podporu VOD	2030	5	IDSZSK
podiel vlakov osobnej železničnej dopravy s nadväznosťou na MHD	2030	100%	IDSZSK
zobrazenie cestovného poriadku na mapách Google	2030	100%	IDSZSK
autonómne vozidlá VOD v prevádzke	2050	20	IDSZSK
počet obyvateľov v dostupnosti k VOD do 5 minút v meste	2030	100%	IDSZSK
podiel nízkopodlažných vozidiel v prevádzke	2030	100%	IDSZSK
podiel ekologických vozidiel	2030	80%	IDSZSK
podiel klimatizovaných vozidiel	2030	80%	IDSZSK
vozidlá umožňujúce prepravu cyklistov (nosiče, prívesy)	2030	30%	IDSZSK
priemerná prepravná vzdialenosť v ŽD	2030	BD	IDSZSK
počet oskm ponúknutých/využitých v ŽD (podľa trate/linky osobitne za každý spoj)	2030	BD	IDSZSK
priemerná cestovná rýchlosť v ŽD	2030	BD	IDSZSK
štandardy železničných staníc a zastávok v ŽD	2030	100%	ŽSR

Tab. 78 Prehľad stanovených indikátorov v špecifickej oblasti „pešia doprava“

PEŠIA DOPRAVA			
Popis indikátorov:	Časový horizont	Cieľová hodnota	Zodpov.
bezbariérové chodníky v km	2040	250	mesto
počet prvkov mestského mobiliára (počet lavičiek, verej. WC...)	2040	100%	mesto
naplnenie zámeru realizácie peších zón	2040	100%	mesto
počet plánovaných rekonštruovaných chodníkov	2040	100%	mesto
počet zrealizovaných kampaní na podporu pešej dopravy	2040	100%	mesto
počet zrealizovaných kampaní na podporu turizmu	2040	100%	mesto
počet segregovaných trás podľa zásobníka projektov	2040	100%	mesto
počet bezpečných priechodov z celkového počtu	2040	100%	mesto
počet nadchodov, podchodov pre peších a cyklistov	2040	100%	mesto

Tab. 79 Prehľad stanovených indikátorov v špecifickej oblasti „pešia doprava“

PEŠIA DOPRAVA			
Popis indikátorov:	Časový horizont	Cieľová hodnota	Zodpov.
vybudované segregované cyklotrasy z plánovaných	2040	60%	mesto, ŽSK
vybudované vyhradené cyklopruhy z plánovaných	2040	95%	mesto, ŽSK
počet zrealizovaných stavieb pre cyklistov podľa zásobníka projektov	2040	80%	mesto, ŽSK
počet stojanov na bicykle - obchodné centrá, občianska vybavenosť	2040	100%	mesto, ŽSK
počet cyklo servisných miest	2040	100%	mesto, ŽSK
počty parkovacích miest pre cyklistov vo verejných budovách počet križovatiek so svetelnou signalizáciou pre cyklistov na križovatkách	2040	100%	mesto, ŽSK
počet naplánovaných kampaní na podporu cyklistickej dopravy	2040	100%	mesto, ŽSK
počet segregovaných trás podľa zásobníka projektov	2040	100%	mesto, ŽSK
počet bezpečných križovatiek pre cyklistov	2040	100%	mesto, ŽSK
počet staníc bikesharingu	2040	60	mesto, ŽSK
počet bicyklov bikesharingu	2040	300	mesto, ŽSK

Tab. 80 Prehľad stanovených indikátorov z hľadiska životného prostredia

ŽIVOTNÉ PROSTREDIE			
Popis indikátorov:	Časový horizont	Cieľová hodnota	Zodpov.
počet nízkoemisných zón	2040	100%	mesto
počet vozidiel VOD s ekologickým pohonom	2040	pozri VOD	mesto
počet vozidiel VOD s nízkym hlukovým zaťažením okolia	2040	90%	mesto
plocha zelenej infraštruktúry popri dopravnej sieti	2040	90%	mesto
počet emisných zón	2040	min. 10	mesto
počet vodozádržných opatrení v rámci dopravnej infraštruktúry	2040	min.50	mesto
plocha zelených striech na krytých parkovacích domoch, hromadných garážach a iné.	2040	100%	mesto
počet dobíjacích staníc pre elektromobily	2040	1:4	mesto
počet dobíjacích staníc pre e-bicykle	2040	1:8	mesto
počtu plniacich zariadení na alternatívne pohony	2040	4	mesto
počet nízko energetických náročných vozidiel	2040	100%	mesto
počet teplotných ostrovov na verejných priestranstvách	2040	menej ako 40%	mesto
indikátor uhlíkovej neutrality mesta	2040	75%	mesto

Tab. 81 Prehľad stanovených indikátorov z hľadiska bezpečnosti dopravy

BEZPEČNOSŤ DOPRAVY			
Popis indikátorov:	Časový horizont	Cieľová hodnota	Zodpov.
počet smrteľných nehôd (zvlášť sledované pre zraniteľných účastníkov)	2040	0	Polícia SR
počet nehôd s ťažkým zranením (zvlášť sledované pre zraniteľných účastníkov)		3	Polícia SR
počet odstránených kritických miest (podnety obyvateľov)	2040	100%	Polícia SR
počet upravených nebezpečných križovatiek	2040	100%	Polícia SR
počet upravených nebezpečných priechodov	2040	0	Polícia SR
počet nehôd na železničných priecestiach	2040	0	Polícia SR
počet nehôd zavinených vozidlami VOD	2040	100%	mesto
počet škôl zapojených do dopravnej výchovy	2040	80%	mesto
počet osvetlených miestnych priestorov + priechodov pre chodcov	2040	80%	Polícia SR
pokrytie zastavaného územia MT kamerovým systémom	2040	100%	mesto
funkčnosť kamerového systému v čase	2040	100%	mesto
počet odstránených dopravných nedostatkov	2040	pozri indikátory bezpečnosti	mesto

Tab. 82 Prehľad stanovených indikátorov v kompetencii ostatných úradov

Indikátory v kompetencii Polície SR:			
Popis indikátorov:	Časový horizont	Cieľová hodnota	Zodpovednosť
počet smrteľných a ťažkých zranení v obytných zónach a zónach	2030	pozri indikátory bezpečnosti	Polícia SR, mesto
počet dopravných nehôd detí	2030	pozri indikátory bezpečnosti	Polícia SR, mesto
počet smrteľných a ťažkých zranení	2030	pozri indikátory bezpečnosti	Polícia SR, mesto
počet dopravných nehôd s cyklistami a pešími	2030	80%	Polícia SR, mesto
Indikátory v kompetencii ŽSR:			
Popis indikátorov:	Časový horizont	Cieľová hodnota	Zodpov.
naplnenie plánu investícií podľa zásobníka projektov	2040	80%	ŽSR
počet plánovaných rekonštrukcií prestupných uzlov	2040	100%	súkromný sektor, mesto
Indikátory v kompetencii ostatných subjektov:			
Popis indikátorov:	Časový horizont	Cieľová hodnota	Zodpov.
počet firemných plánov mobility	2030	100%	ŽSK, mesto, obce
realizácia plánov zimnej a letnej údržby	2030	BD	súkromný sektor, mesto
počet užívateľov carpoolingu	2030	BD	súkromný sektor, mesto
počet užívateľov carsharingu	2030	BD	súkromný sektor, mesto
počet prevádzkovateľov komerčných aktivít zapojených do city logistiky	2030	BD	súkromný sektor, mesto

6. Prílohy

Príloha A: Pripomienky respondentov k statickej doprave získané fyzickým zisťovaním v teréne

Ozn.	Identifikácia lokality	Identifikácia problému statickej dopravy
A1	centrum	Bolo by vhodné zaplatiť raz a následne mať možnosť posunúť auto aj na iné miesto v priebehu času parkovania, ktorý je už pre dané vozidlo zaplatený.
A2	centrum	Drahé parkovanie pre rezidentov, pre občanov by mali byť zadarmo, pretože platia dane.
A3	centrum	Množstvo parkovacích zón v danej časti (6 zón).
A4	centrum	Nedostatok parkovacích miest.
A5	centrum	Nedostatok parkovacích miest.
A6	centrum	Parkovacia politika sa zdá nezrozumiteľná.
A7	centrum	Potreba budovania podzemných parkovísk.
A8	centrum	Náročné parkovanie pre podnikateľov.
A9	centrum	Veľa parkovísk prechádza do súkromných rúk.
A10	Hotel Olymp	Nedostatok parkovacích miest.
A11	internáty	Málo parkovacích miest aj napriek tomu, že bolo niekoľko dobudovaných.
A12	Jahodníky - eurodent Medima	Nedostatok parkovacích miest pre pacientov.
A13	mestský úrad	Nedostatok parkovacích miest.
A14	Moyzesova	Nerezidenti parkujú na rezidentských miestach, kontrola zo strany mestskej polície je sporadická.
A15	nemocnica	Napriek tomu, že je parkovanie spoplatnené, je málo miest na parkovanie.
A16	Nemocnica	Nedostatok parkovacích miest.
A17	OC Galeria	Zlé riešenie parkovacích miest na streche obchodného centra. Budova je pomerne nová a tvoria sa praskliny spôsobené otrasmí osobných vozidiel parkujúcich na streche.
A18	Pavla Mudroňa	Nedostatok parkovacích miest v danej lokalite.
A19	Podháj	Parkovací dom za divadlo.
A20	poliklinika na ul. Bottova	Nedostatok parkovacích miest pre ľudí, ktorí potrebujú zdravotné ošetrovanie.
A21	Poliklinika Senium Medica	Platené parkovisko s nedostatkom parkovacích miest.
A22	Sever	Nedostatok parkovacích miest.
A23	Sever	Úplné spoplatnenie nie je vhodné, mohli by byť napr. dve parkovacie karty na domácnosť zadarmo.
A24	sídlská	Chýba zrozumiteľná parkovacia politika na sídliskách.
A25	Tulip, centrum	Veľa zelene zabranej na parkovanie.
A26	Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny	Nedostatok parkovacích miest, obyvatelia, ktorí. Idú do danej lokality parkujú na voľné miesta obyvateľov panelových domov.
A27	všeobecne	Na platené parkovanie by sa mohla používať aplikácia ParkDots, ktorá je na 16 miestach na Slovensku (napr. v CA).
A28	všeobecne	Nedostatok parkovacích miest.
A29	všeobecne	Nespoľahlivé parkovacie automaty.
A30	všeobecne	Parkovacie domy, nedostatok parkovacích miest.
A31	všeobecne	Povoliť parkovanie na chodníku na ulici.

Ozn.	Identifikácia lokality	Identifikácia problému statickej dopravy
A32	všeobecne	Príliš vysoká suma za parkovacie miesto. Za tých 240 € pre súkromnú akciovú spoločnosť nie je vidieť nič. Mali by byť aj voľné kapacity parkovacích miest.
A33	všeobecne	Zabezpečiť nabíjanie na parkovacích miestach.
A34	všeobecne a centrum	Celá parkovacia politika v meste sa obmedzila na reštrikčnú činnosť prostredníctvom mestskej polície, ktorá terorizuje obyvateľov a neponúka alternatívu! Mestská polícia neslúži na napĺňanie mestského rozpočtu prostredníctvom pokút od obyvateľov! (Očakávam zverejnenie výstupov tejto ankety s reakciami zastupiteľov mesta).
A35	Záturčie	Nedostatok parkovacích miest.
A36	Záturčie	Nedostatok parkovacích miest.

Príloha B: Pripomienky respondentov k statickej doprave získané online dotazníkom

Ozn.	Identifikácia problému statickej dopravy
B1	2 auta na rodinu
B2	Aby ľudia ktorí si platia parkovne nenechávali tieto miesta prázdné a neparkovali inde pred panelakom a nezaberali miesto druhým keď už na ich prázdné nik nemôže.
B3	Ak zaviesť rezidentské, tak zrušiť vyhradené PM.
B4	Ako je zákaz na chodníkoch, blokujú sa cesty, otras
B5	Aplikácia na parkovanie s GPS lokalizáciou parkovania
B6	aplikácia v mobile, kde sa platí parkovné podľa presnej dĺžky parkovania, nie začatá hodina alebo polhodina; vyhradené parkovanie je zle vyriešené, skoro každý má svoje parkovacie miesto a návšteva alebo občan z inej časti mesta nemá kde zaparkovať, prípadne vyhradiť ich na určitý čas, napr. doobeda by mohol zaparkovať ktokoľvek + treba sa inšpirovať Bratislavou
B7	Budovať, budovať, budovať
B8	Celé zle... Kapacity parkovacích miest na sídliskách vôbec nestačia.
B9	centrum Mesta Martin nemá navrhnutý a zrealizovaný odstavňový pruh - parkovacie miesta -na úkor zeleného pásu a chodníkov (zbytočne široké - nik tam nechodí) - na celom vnútornom okruhu centra mesta obojsmerne - vyriešené parkovanie v celom centre .
B10	Čele zle
B11	Doriešiť parkovanie pred nemocnicu
B12	hlavne nerušiť zeľeň a nahrádzať betónom, ako je u nás zvykom už roky
B13	Hrôza v celom meste
B14	Chyba parkovacia politika ako taka
B15	Chýbajúce primerane parkovisko na ul. Školská 2 na severe, z pohľadu prístupnosti prejazdnosti pre vozidla IZS obzvlášť pre vozidla HaZZ veľmi nešťastné riešené parkovanie vozidiel
B16	Ja by som privítala rezidentské parkovanie na Severe, nakoľko pred bytovým domom, kde bývam obyvatelia nemajú kde zaparkovať a parkujú tu ľudia z pošty či lekárni (Zvolenská), taktiež domácim zabierajú parkovné miesta učiteľky zo škôlok a potom volajú mestských policajtov, keď domáci zaparkujú pred školou
B17	Je nutné budovať parkoviská na sídliskách
B18	Je to katastrofa všade
B19	Je veľký nedostatok parkovacích miest na sídlisku Záturčie a zavedením rezidentskeho parkovania sa nič nevyrieši...
B20	Katastrofa okolie nemocnice a zdravotníckych zariadení, bývalý hotel Olymp, senium a okolie non stop problém zaparkovať, takisto keď potrebujem ísť do centra mesta
B21	Keď nebude MHD niekoľkonásobne drahšia ako preprava automobíлом, tak nebudú 3 auta v rodine a je to problém
B22	Keďže byvam v Priekope, kde máme dostatok miest na parkovanie v rámci novej bytovky, ale ostatné staršie bytovky, nerátali s parkovaním stoja vodiči s autami v ceste a blokujú výjazd. A Záturčie je ako etalon nezvladnutia parkovania. Komunisti nerátali s takým objemom aut, aby to ustalo sídlisko a nerátali s podzemnými garazami...
B23	Kontajnery zabierajú parkovacie miesta
B24	Košúty 2 Alexyho parkujú tam auta z celého sídliska a hlavne taxislužba
B25	Ku každému bytu 1 miesto
B26	Ladoveň ul. Gogoľova - skúste tam zaparkovať a ak si ráno nájdete neoškreté auto, zaslúžite si gratuláciu
B27	Lepšia kontrola vyhradeného parkovania, často sa neoprávnene stojí na rezervovanom mieste a mestská polícia to nerieši
B28	Mali by sa zriadiť parkovacie plochy okolo centra nie je tam kde zaparkovať
B29	Malo miest na nabíjanie elektrických áut
B30	Malo miest na sídliskách
B31	Málo miesta
B32	Málo miesta, firemné autá blokujú miesta ľudí čo bývajú v danej oblasti a ubierajú miesto pre menšie vozidlá, nedodržovanie žltých čiar, blokovanie výjazdu vozidla s parkovného miesta.

Ozn.	Identifikácia problému statickej dopravy
B33	Málo parkovacích miest, drahé parkovanie na mestských parkoviskách v centre
B34	málo parkovacích plôch na všetkých sídliskách. Hlavne tých starších ako je Sever, Podháj,
B35	Mesto nechali na obyvateľoch aby sa zriadili, keď bolo zrušené parkovanie na chodníkoch. Absolútny nezmysel je nenakreslenie parkovacích miest na chodníkoch na ulici Tajovského v centre mesta. Široké chodníky sú prázdne, ktoré boli vždy dostatočne aj keď tam auta parkovali. Miesto toho urobili nefunkčnú cestu pre autá a ubrali polovicu miest parkovacích. Presne takto to nemá byť riešené.
B36	Na jeden byt by malo pripadnúť jedno parkovacie miesto, treba obmedziť parkovanie firemných áut na sídliskách
B37	Na sucháčkovej 17-13 by som dala cedulu len pre obyvateľov
B38	Na to že sme kultúrne mesto máme veľmi málo parkovacích miest a to, že už sú takmer všetky z nich platené je choré. Podľa mňa je povinnosťou mesta zabezpečiť pre svojich obyvateľov viac bezplatných parkovacích miest. Možno by potom ľudia neparkovali kade tade popri cestách.
B39	nedostatočné označenie VPM, málo parkovacích miest
B40	nekontroluje sa parkovanie na chodníkoch po celom meste nie len na sídliskách
B41	Nelogicky namaľované parkovacie miesta na parkoviskách v centre
B42	Neparkovať na sídliskách rôzne dodávky.
B43	Neregulované pridelenie vyhradených parkovacích miest je podľa mňa cesta do pekla
B44	Nevyhnutné vybudovať nadzemné a podzemné garáže a parkovacie plochy.
B45	Nevyriešená situácia s parkovaním ul. Kollárova pred nemocnicou. Na pôvodnom parkovisku tržnica bola znížená kapacita. Nevyužitý priestor bývalého Heliportu. Mestská polícia využíva túto ulicu na vyberanie pokút, účelovo tam trávia hodiny. Ďalšie také miesto je pri MSU.
B46	Nutné riešiť parkovanie v sídlisku Záturčie.
B47	o 100 percent zlepšiť prácu MP Martin
B48	Občan, čo si zakúpi VPM si na takomto mieste parkuje služobné alebo firemné auto a auto, ktoré má parkovať na zaplatenom VPM parkuje na inom mieste a neumožňuje parkovať ostatným ľuďom. Napríklad na Š. B. Romana VPN myslím č. 36 majiteľ si tam parkuje okrem vlastného auta aj dve firemné z pizzerie.
B49	Odstavené vraky na bezplatných parkoviskách odťahovať
B50	pacienti a zamestnanci uvea ocnej kliniky čo parkuju na sídlisku a obyvatelia mnoho krát nemajú kde zaparkovať
B51	parkovacia politika mesta je 0, nič sa do r. 2024 nepostavilo, nevybudovalo. Najprv treba začať s budovaním parkovacích miest a domov a potom začať urgente zavádzať parkovaciu politiku.
B52	parkovacia politika nefunguje
B53	Parkovacia politika v centre zlikvidovala drobných podnikateľov.
B54	parkovacie domy
B55	Parkovacie domy
B56	Parkovacie domy sú veľmi nutné úplne všade, vrátane nemocnice!
B57	Parkovacie domy, ďaleká budúcnosť v tomto meste, málo miest
B58	Parkovacie miesta alebo parkovací dom postaviť
B59	Parkovanie firemných vozidiel na sídliskách
B60	Parkovanie na novej Ladovni riešiť na novej Ladovni
B61	Parkovanie na uliciach, kde je obojsmerná premávka, tak ľudia parkujú na ceste a zavadzajú. Napr. Tomčianska cesta, Holubyho, Šoltésovej, atď. Keby sa napr. zjednosmernili niektoré cesty (Holubyho a Šoltésovej), tak by mohli ľudia stáť aj na ceste. Ťažko sa tam kľučkuje.
B62	Parkovanie P. Mudroňa riešiť pre pacientov
B63	parkovanie popri ceste - na chodníkoch
B64	Platiť na vybudovaných parkoviskách a nie tam kde sa len tak zrazu namaľujú čiary a dajú značky. Je to už len biznis. Áut je priveľa.
B65	Platiť rezident s trvalým pobytom 1 auto 40 euro, 2 auto 100 euro a 3 auto 200 euro, firemné auto 500 euro, dodávka 1000 euro za rok mimo mestských parkujúcich euro den osobne

Ozn.	Identifikácia problému statickej dopravy
B66	Ponechať parkovanie na chodníkoch kde je podľa vyhlášky 1,5 m pre peších a nie striktno rušiť na úkor bezpečnosti
B67	Potreba budovať parkovacie miesta je asi v každej mestskej časti. Hlavne pri starších bytovkách. V Priekope na Šikuru vznikli nové miesta postavením nových bytoviek a parkujú na nich obyvatelia celej štvrte a majitelia nových bytov nemajú kde parkovať.
B68	Potrebné rozšíriť parkovacie kapacity!
B69	pravidlá parkovania nie sú jednoducho sprístupnené, parkomat často nefunguje, chýbajú vyznačené parkovacie miesta, chyba dlhodobá a spojitá politika mesta o tejto téme
B70	Pri obytných domoch zákaz parkovania firemným autám a dodávkam, nie je možné aby pred obytným domom, ktorý má 5 vchodov a je vybudovaných asi 10 parkovacích miest jeden človek zabral 4 parkovacie miesta, pretože tam parkuje s firemnými autami a dodávkami
B71	Pri povoľovaní stavieb povinne parkovanie v rámci objektu, ako príklad OD Galéria
B72	Prijmy z vpm by mali ísť na budovanie parkovísk v lokalitách vyberu
B73	Primátor
B74	Problém vsade zaparkovať keď idete nakupiť či k lekárovi
B75	Prvé auto 50 euro na rok, druhé 120 a tretie 200, služobné 500 a dodávka 1000 euro dočasné parkovanie euro na deň
B76	Rezidentné parkovanie bude veľký problém, pretože časť pracujúcich býva v okolitých obciach. Riešenie to je, ale chcelo by to mať vypracovaný koncept zachytých parkovísk s napojením na MHD. Nočnému parkovaniu v blízkosti centra by určite pomohlo, ak by sa mesto dokázalo dohodnúť s nákupným centrom Galéria. Kludne to môže byť spoplatnené nejakou nočnou tarifou ako to má napríklad Aupark v Žiline.
B77	Riadne označené parkovacie miesta, celková údržba a vytváranie dostatočného počtu parkovacích miest
B78	riešiť parkovacie domy a odťahovať vraky
B79	Sever, zúženie cesty pre parkovací pás. Pri vychádzaní z parkoviska poškodzovanie aut v prirobenom pruhu.
B80	Sídlička sú na tom veľmi zle všetky
B81	Spoplatňovať či budovať parkovacie domy ďaleko od sídlisk nemá podľa mňa zmysel. S malým bábätkom, dieťaťom a nákupom sa žena čo potrebuje aj 2-3 krát ísť autom zblázni. Skôr by som privítala zväčšenie parkovných plôch, napríklad pred garazami na Volgogradskej chodia do tej trávy iba psy na potrebu. Ihrisk je tu dosť ale pre nepokosenú trávu po pas sa k nim napríklad deti dostali až v júli. Takže radšej parkovisko ako neudržiavanú zeleň (v priekope je naozaj dosť zelené, je to tu pekne, stačí kosiť a naučiť psíčky si zbierať po sebe a bude to krásne prostredie pre deti)
B82	Spraviť na každom sídlisku parkovací dom
B83	Tragédia ako všade, miesta na sídliskách je dosť na vybudovanie parkovacích možností
B84	Treba parkovacie domy na každom sídlisku
B85	U nás na parkovisku zaberajú miesta ľudia čo chodia do Kolárne v priekope a taktiež návštevy okolitých panelákov čo majú rampu na svojom parkovisku. My musíme parkovať ďaleko od svojho paneláku popri cestách
B86	umožniť stáť na chodníku na starej ladvni
B87	Upraviť parkoviská, aby neboli s dierami a blatom
B88	Urgentne riešiť parkovanie veľkého počtu áut v križovatkách, čo znemožňuje výhľad a znižuje bezpečnosť.
B89	už mali stáť aspoň 4 parkovacie domy - v Záturčí, v Košútoch, aj v centre pri mestskom úrade
B90	V mestskej časti Martin Priekopa v miestach pri kolkárni Priekopa mal stáť parkovací dom pre existujúcu bytovkovú zástavbu, pretože ľudia tam nemajú kde parkovať. Toto miesto je na také čosi ideálne, pretože by pokrylo veľmi veľkú spádovú oblasť. Namiesto toho sa táto zóna ideálna na vybudovanie parkovacieho domu zastavala novými bytovkami a priestor na parkovanie nezostal. Toto považujem za obrovské zlyhanie mesta Martin.
B91	V okolí nemocnice je to úplne nezvladnuteľné, jednak tam robí 3000 ľudí + pacienti z celého Slovenska, jednosmerky, takže bez problémov môže trvať parkovanie 20 min

Ozn.	Identifikácia problému statickej dopravy
B92	Veľmi málo parkovacích miest (katastrofálny stav). Hlavne okolo nemocnice, na sídliskách.
B93	viac aut na rodinu spoplatniť parkovanie
B94	Vybudovať parkovacie domy
B95	Vybudovať parkovacie domy na sídliskách
B96	Vytlačiť služobné vozidlá a dodávky
B97	Začať odznova celý koncept.
B98	Zaistiť dodržiavanie platených parkovacích miest, tým spôsobom, že ak občan má platené parkovacie miesto, tak by auto na ktoré je to parkovacie miesto vedené tam to auto aj parkovalo. Dennodenne vidím ako pán si auto, na ktoré má platené parkovacie miesto odparuje mimo svojho plateného parkovacieho miesta a na platené parkovacie miesto si zaparkuje firemné auto, navyše má ešte jedno firemné auto, ktoré tiež parkuje a pred našim domom a obmedzuje občanov tam bývajúcich s parkovaním.
B99	Zákaz parkovania majiteľov áut z rodinných domov na ceste pred domami.
B100	Zaviesť vysoký poplatok pre 2 a viac áut. Veľa krát sa stáva že rodina využíva pravidelne iba 1 auto a ostatné iba zaberajú miesto ostatným.
B101	Zle parkovanie pred poliklinikou 1, poliklinikou 2 a 3 a v Nemocnici.
B102	zmenšiť množstvo povrchových parkovísk, napr. pred Galériou, Sociálnou poisťovňou - aby nebol všade len asfalt a autá
B103	zmodernizovať systém
B104	Znížiť ceny parkovania v centre
B105	Zrušiť parkovanie na Nám. SNP, vybudovať podzemný parking na Nám. S.H. Vajanského a pre Univerzitnú nemocnicu MT. Riešiť parkovanie pri železničnej stanici MT.
B106	Zrušiť súkromného správcu parkovacích miest
B107	Zrušiť Turiec, a.s.
B108	Zúžiť cesty na úkor parkovania , zle riešenie nakoľko niektoré chodníky sú zbytočne široké
B109	Žiadal som o VPM, neúspešne, navrhoval som riešenie pre ul. Kukučínovu a Björnsonovu, nik sa neunúval ani len odpovedať. Komunikácia na bode nula.
B110	Žiadna koncepcia

Príloha C: Analýza organizácie statickej dopravy v porovnateľných mestách

C1 Žilina

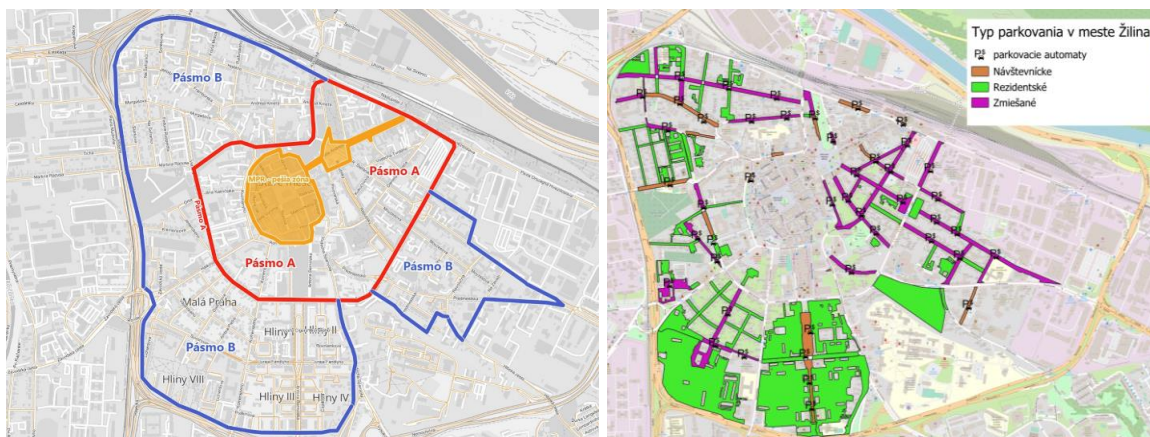
Mesto Žilina má dve tarifné pásma:

- Pásmo A (centrum mesta),
- Pásmo B (širšie centrum).

V týchto pásmach sa zároveň nachádzajú plochy určené na parkovanie:

- Návštevnícke
- Rezidentské
- Zmiešané

V meste Žilina sa nachádza rozmiestnených 46 parkovacích automatov. Ďalšie informácie a prehľadný mapový podklad usporiadania pásiem v Žiline uvádza [20] a obr. C1.



Obr. C1 Usporiadanie pásiem (vľavo) a typy parkovania (vpravo) v Žiline. Zdroj: [20]

Doba spoplatnenia parkovania v Žiline je v oboch pásmach zhodná a to:

- pondelok – štvrtok v čase 07:00 – 20:00 hod.
- piatok a sobota v čase 07:00 – 22:00 hod.
- nedeľa a štátny sviatok bezplatne.

Cenník návštevníckeho parkovania v krajskom meste je uvedený v tab. C1. Parkovné je možné uhradiť nie len za hodinu, ale aj za 30 minút. Cena parkovania cez SMS, mobilnú aplikáciu ako aj parkovací automat je zhodná.

Tab. C1 Cenník návštevníckeho parkovania v meste Žilina. Zdroj: [21]

Čas	Pásmo	SMS lístok	Mobilná aplikácia	Parkovací automat
1 hod.	A	1,50 €	1,50 €	1,50 €
	B	0,80 €	0,80 €	0,80 €
½ hod.	A	0,80 €	0,80 €	0,80 €
	B	0,40 €	0,40 €	0,40 €

Rezidentské parkovanie je spoplatnené parkovacími kartami, pričom sa vydávajú tieto typy:

- Ročná parkovacia karta,
- 6-mesačná parkovacia karta
- 3-mesačná parkovacia karta.

V nasledujúcej tabuľke (tab. C2) sa nachádza prehľad cien ročných parkovacích kariet. Ceny ostatných parkovacích kariet je vždy alikvotná čiastka z ceny ročnej parkovacej karty.

Tab. C2 Cenník parkovacích kariet v meste Žilina. Zdroj: [21]

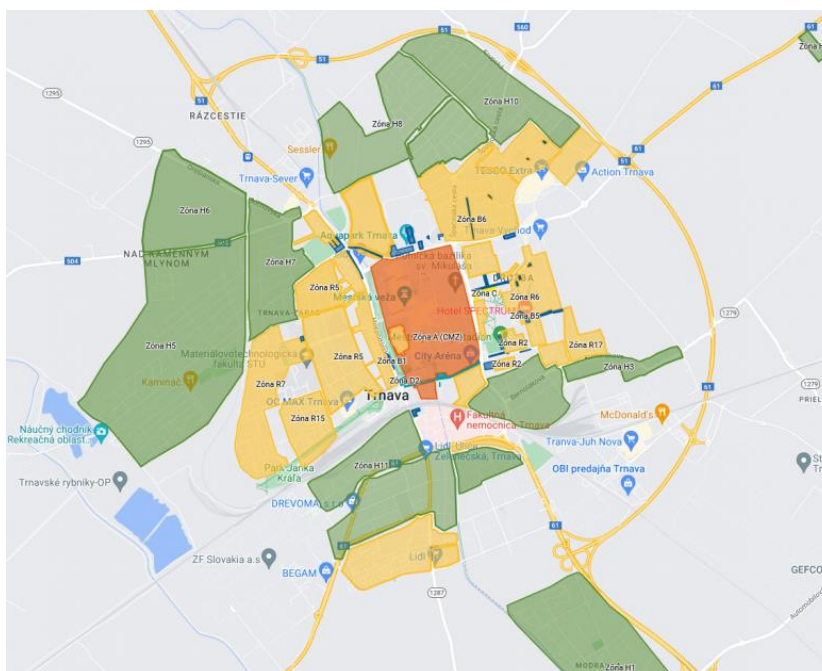
Ročná PK	Pásmo	Rezident v pásme	Rezident v meste	Nerezident FO	Nerezident PO
1. v poradí	A	100 €	600 €	800 €	1 000 €
2. v poradí		500 €			1 500 €
1. v poradí	B	50 €	500 €	600 €	800 €
2. v poradí		250 €			1 200 €

C.2 Trnava

Mesto Trnava má zriadené nasledujúce typy spoplatnených zón:

- Zóna A ► centrum mesta,
- Zóna B ► záchytné a návštevnícke zóny,
- Zóny D ► širšie centrum,
- Zóna C ► pri mestskej poliklinike,
- Zóny R ► sídliská,
- Zóny H ► lokality s rodinnými domami.

V meste Trnava sa nachádza rozmiestnených 58 parkovacích automatov. Ďalšie informácie a prehľadný mapový podklad usporiadania zón v Trnave uvádza [22] a obr. C2.



Obr. C2 Usporiadanie parkovacích zón v Trnave. Zdroj: [22]

Doba spoplatnenia parkovania v Trnave je pomerne komplikovaná, odlišná v jednotlivých typoch zón:

- zóna A: po – pia: 8.00 – 22.00 h,
so – ne: 12.00 – 22.00 h,
- zóna A1: po – ne: 0.00 – 24.00 h,
- zóna B po – ne: 8.00 – 22.00 h,
- zóna C po – pia: 7.00 – 19.00 h,
- zóny D1 – 2 po – ne: 8.00 – 22.00 h,
- zóny H1 – 13 po – pia: 8.00 – 18.00 h,
- zóna R5 po – pia: 8.00 – 18.00 h,
- zóny R1 – 17 po – ne: 0.00 – 24.00 h (okrem zóny R5).

Cenník krátkodobého (návštevníckeho parkovania) je taktiež rozdielny pre jednotlivé zóny a obsahuje aj maximálne denné sadzby parkovného, ktoré sa pohybuje od 4 do 12 € (okrem zóny C pri mestskej poliklinike, kde prvá hodina je zadarmo, druhá hodina je za 0,50 € a každá ďalšia za 1 €). Kompletný cenník krátkodobého parkovania je uvedený v tab. C3.

Tab. C3 Cenník návštevníckeho parkovania v meste Trnava. Zdroj: [22]

Zóna	SMS lístok	Mobilná aplikácia	Parkovací automat	Maximálna sadzba [€/deň]
A, A1	2,00 €	2,00 €	2,20 €	12 €
B	0,60 €	0,60 €	0,80 €	4 €
D1–2	1,00 €	1,00 €	1,20 €	8 €
H1–13	0,60 €	0,60 €	0,80 €	4 €
R5	0,50 €	0,60 €	0,70 €	4 €
R1–4, R6–7	0,90 €	1,00 €	1,10 €	8 €
R9–17	1,00 €	1,00 €	1,20 €	8 €

V Trnave je možné zakúpiť tzv. celometskú parkovaciu kartu troch časových platností:

- Ročná parkovacia karta,
- 6-mesačná parkovacia karta
- 3-mesačná parkovacia karta.

Celomestské parkovacie karty sú rozdelené na tieto 4 typy:

- PK EKO pre vozidlá typu BEV (elektromobily), existuje iba ročná s cenou 15 €/rok.
- PK TRNAVČAN pre FO s trvalým pobytom v Trnave alebo PO so sídlom v Trnave, pričom cena tejto parkovacej karty je 400 €/rok, 240 €/6 mes., 140 €/3mes.
- PK TRNAVA pre akúkoľvek FO alebo PO s cenou 800 €/rok, 480 €/6 mes., 280 €/3 mes.
- PK AMBULANT pre vozidlá poskytovateľov zdravotnej starostlivosti s cenou 15€/rok

Je tu taktiež možnosť si predplatiť 50, 100 alebo 200 hodín parkovania v meste počas 365 dní. Pre jednotlivé zóny sa tiež vydávajú rezidentské parkovacie karty, ktorých cenník udáva nasledujúca tabuľka. Pre zjednodušenie sú uvedené v tab. C4 iba ceny ročných parkovacích kariet. Ostatné ceny a detaily je možné nájsť v [22] a č. 609 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na území mesta Trnava [23].

Tab. C4 Cenník parkovacích kariet v meste Trnava. Zdroj: [22]

zóna	PK návšteva zóny	PK rezident zóny č.1	PK rezident zóny č.2	PK zóny
A, A1	1 €	1 €	99 €	–
B	–	–	–	400 €
C	–	–	–	–
D1-2	–	–	–	–
H1-13, R5	1 €	1 €	99 €	200 €/ 300 €
R1-17 (okrem R5)	1 €	1 €	99 €	300 €/ 600 €

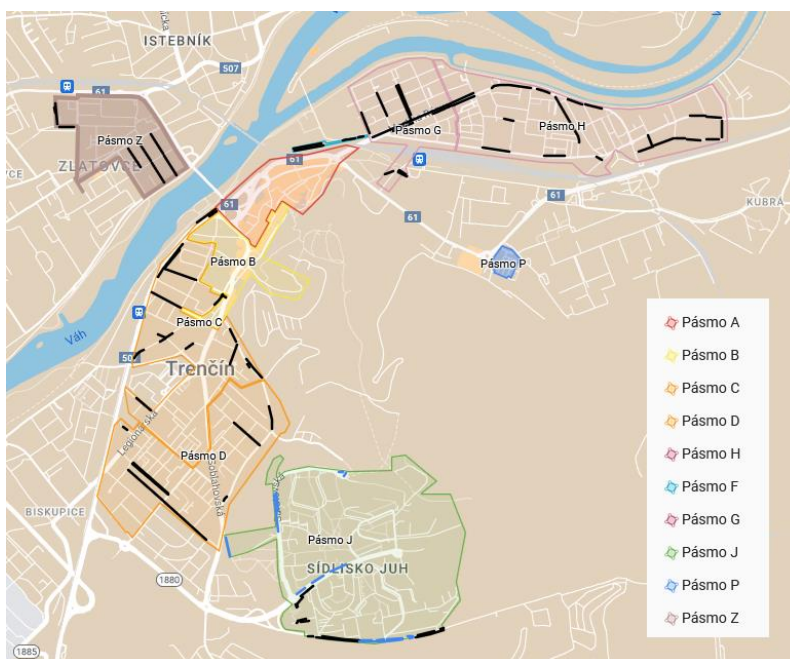
*cena platí iba pre rezidenta mesta, teda občana s trvalým pobytom v Trnave

C.3 Trenčín

Mesto Trenčín má zriadených 39 parkovacích automatov a 10 spoplatnených zón označených:

- Pásmo A, B, C, D, H, F, G, J (sídliisko Juh), P, Z (v MČ Zlatovce).

Prehľadný mapový podklad usporiadania zón v Trenčíne uvádza [24] a obr. C3.



Obr. C3 Usporiadanie parkovacích zón v Trenčíne. Zdroj: [25]

Doba spoplatnenia krátkodobého parkovania je závislá od konkrétnej zóny:

- Pásmo A: celoročne 9.00 h – 24.00 h
- Pásmo B, C, D, G, H, J, P, Z:
 - o pracovné dni od 0.00 h – 24.00 h,
 - o ostatné dni od 0.00 h – 8.00 h a 19.00 h – 24.00 h
- Pásmo F: (Mládežnícka ulica) v pracovných dňoch v čase 8.00 h – 16.00 h,

Cenník krátkodobého/návštevníckeho parkovania závisí od konkrétnej zóny, pričom sadzba je vždy v €/hod. Podrobné sadzby zobrazuje tab. C5. Cena je rovnaká v parkovacích automatoch, závorových systémoch, SMS parkovaní, pri mobilných platbách ako aj v mobilnej aplikácii.

Tab. C5 Cenník návštevníckeho parkovania v meste Trenčín. Zdroj: [26]

Pásmo	Sadzba za 1 hodinu	Max. denná sadzba
A	2,00 €	18,00 €
B	1,50 €	13,50 €
C, F, G	1,00 €	9,00 €
D, H, J, P, Z	0,50 €	4,50 €

V meste Trenčín je možné zakúpiť rezidentskú parkovaciu kartu s platnosťou na 1 rok alebo s platnosťou na 3 mesiace. Cenník uvažuje nie len s 1. a 2. kartou, ale aj s treťou parkovacou kartou v poradí. Podrobné informácie o cenách ročných parkovacích kariet sú v tab. C6. Kvôli stručnosti sú vynechané sadzby za 3-mesačné PK, ktoré je možné zistiť v [24].

Tab. C6 Cenník parkovacích kariet v meste Trenčín. Zdroj: [26]

Typ karty	1. karta na byt	2. karta na byt	3. karta na byt
PÁSMO	50 €	140 €	380 €
PÁSMO a DLHODOBÉ	130 €	220 €	460 €
PÁSMO a MESTO okrem A, B	200 €	290 €	530 €
DLHODOBÉ**	80 €	170 €	410 €
MESTO okrem A, B	200 €	290 €	530 €

Okrem rezidentských parkovacích kariet sa v Trenčíne vydávajú aj abonentské parkovacie karty, ktorých cena je

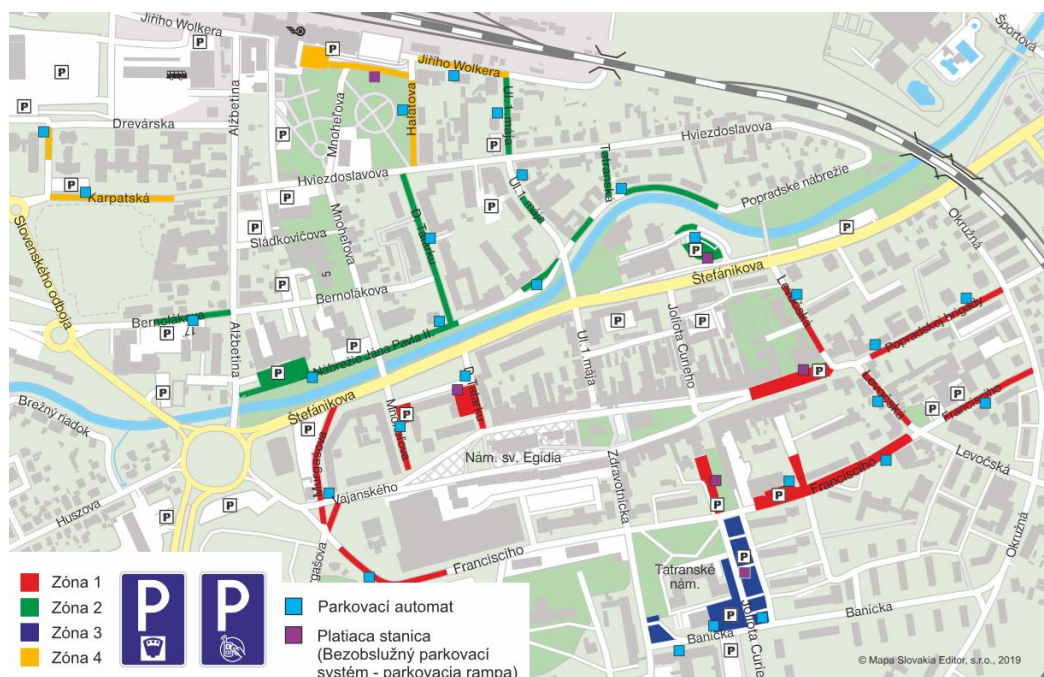
- ABONET DLHODOBÉ V PÁSME ► 230 €/rok, 77 €/3 mes.
- ABONENT DLHODOBÉ ► 430 €/rok, 143 €/3 mes.
- ABONENT MESTO okrem A, B ► 860 €/rok, 287 €/3 mes.

C.4 Poprad

Mesto Poprad má regulované parkovanie iba vo vybraných častiach CMZ. Využívané sú nasledujúce zóny:

- Zóna 1 (červená, najužšie centrum), zóna 2 (zelená), zóna 3 (modrá) a zóna 4 (žltá).

V meste sa nachádza 27 parkovacích automatov a 5 platiacich staníc bezobslužného parkovacieho systému zabezpečeného závorou. Podrobné vymedzenie zón a ich poloha vzhľadom na centrum mesta je zjavné z mapy na obr. C4.



Obr. C4 Usporiadanie parkovacích zón v Poprade. Zdroj: [27].

Ak ide dobu spoplatnenia, tá je jednotná pre všetky zóny:

- 08:00 – 18:00 ► pondelok až piatok,
- 08:00 – 13:00 ► sobota,
- bezplatne ► nedeľa a sviatky.

Krátkodobé parkovanie je spoplatnené rôznymi sadzbami v jednotlivých zónach. Podrobné informácie o sadzbách sú uvedené v tab. C7.

Tab. C7 Cenník návštevníckeho parkovania v meste Trenčín. Zdroj: [28]

Zóna	SMS lístok / UPay	Parkovací automat
1	2,20 €/hod.	1,00 €/30 min.
2	1,60 €/hod.	0,70 €/30 min.
3	1,20 €/2 hod. 1,20€/ďalšia hod.	0,50 €/90 min. 0,50 €/ďalších 30 min.
4	1,20 €/hod.	0,50 €/30 min.

Pri platbe v bezobslužnom automatizovanom parkovacom systéme so závorami je v zóne 1 a 2 prvých 10 minút zdarma, v zóne 3 prvých 60 minút zdarma a v zóne 4 prvých 15 minút zdarma.

V meste Poprad je možné získať nasledujúce typy parkovacích kariet [28]:

- Parkovacia karta — neprenosná (na evidenčné číslo vozidla), ktorá je platná na všetky parkoviská s parkovacím automatom vo všetkých štyroch zónach. Cena tejto PK je 500 €/rok alebo 250 €/6 mesiacov.
- Parkovacia karta — neprenosná (na evidenčné číslo vozidla), ktorá je platná na všetky parkoviská s parkovacím automatom, ale iba v zónach 2 a 4. Cena tejto PK je 250 €/rok alebo 140 €/6 mesiacov.

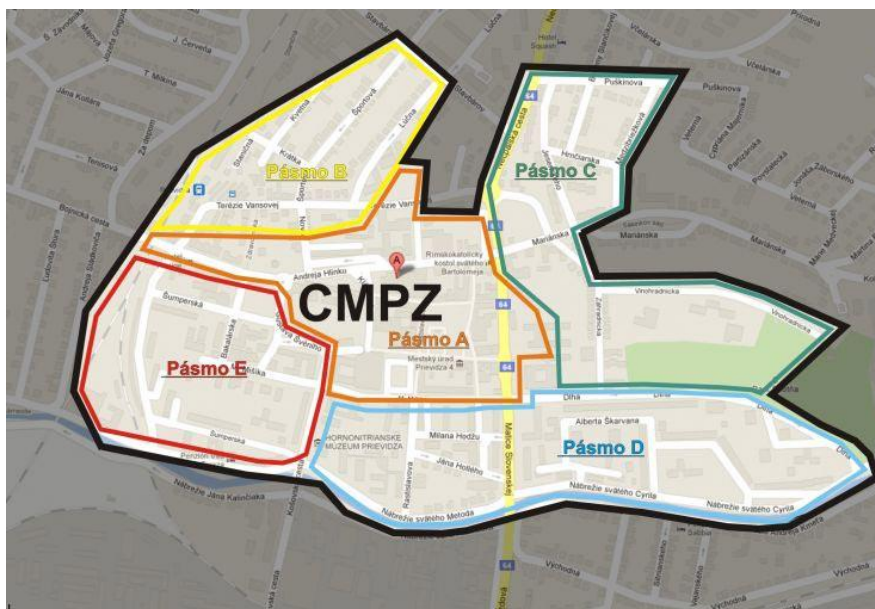
- Parkovacia karta — prenosná na všetky parkoviská s parkovacím automatom vo všetkých štyroch zónach. Cena tejto PK je 600 €/12 mes. resp. 300,00 €/6 mes.
- Parkovacia karta — rezidentská na všetky parkoviská s parkovacím automatom na ulici v ZÓNE 1, 2, 3 alebo 4, ktorá je vyznačená v parkovacej karte (max. 3 autá):
 - o prvé auto 0 € / 12 mes.
 - o druhé auto 500 € / 12 mes.
 - o tretie auto 1000 € / 12 mes.

C.5 Prievidza

Mesto Prievidza má stanovené zóny pre návštevnícke parkovanie (centrálna mestská parkovacia zóna) a rezidentské zóny, označované ako:

- Pásmo A (najužšie centrum), pásma B (žltá), pásma C (zelená), pásma D (modrá), pásma E (červená).

Ďalšie informácie a prehľadný mapový podklad usporiadania zón v Prievidzi uvádza [29] a obr. C5.



Obr. C5 Usporiadanie parkovacích zón v Prievidzi. Zdroj: [29].

Prevádzková doba spoplatneného parkovania v mestskej parkovacej zóne v Prievidzi je každý pracovný deň v čase od 07.00 h do 16.00 h.

Cenník krátkodobého/návštevníckeho parkovania je uvedený v tab. C8.

Tab. C8 Cenník návštevníckeho parkovania v meste Prievidza. Zdroj: [30]

Zóna	Mobilná aplikácia	SMS lístok
1. hodina	0,50 €	0,60 €
2. a ďalšia hodina	1,00 €	1,00 €

Rezidentská forma parkovania v Prievidzi je riešená formou troch druhov parkovacích kariet:

- **Rezidentská karta - obyvateľ' (RK-O)** - pre obyvateľov s trvalým pobytom v CMPZ , vydáva sa na jednu zónu (vo VZN nazvané ako pásma). Ceny rezidentských kariet – obyvateľ' sa progresívne menia s počtom vydaných rezidentných kariet na jednu bytovú jednotku:
 - 1. parkovacia karta na bytovú jednotku ► 10 €/rok
 - 2. parkovacia karta na bytovú jednotku ► 60 €/rok
 - 3. a ďalšia parkovacia karta na bytovú jednotku ► 180 €/rok
- **Rezidentská karta - podnikateľ' (RK-P)** umožňuje pre podnikateľa so sídlom resp. prevádzkou v CMPZ . Vlastník RK-P môže parkovať kdekoľvek v celom rezidentskom pásme, na ktoré mu bola karta vydaná za jednorazový ročný poplatok. Ceny RK-P sú nasledovné:
 - 1. parkovacia karta na sídlo/prevádzku ► 150 €/rok
 - 2. a ďalšia parkovacia karta na sídlo/prevádzku ► 300 €/rok
- **Rezidentská karta - návšteva (RK-N)** pre obyvateľov s trvalým pobytom v CMPZ. Vlastník RK-N môže parkovať kdekoľvek v celom rezidentskom pásme, na ktoré mu bola karta vydaná za jednorazový poplatok. Karta je platná na dobu 7 kalendárnych dní.
 - Cena RK-N ► 6,00 €/7 dní
- **Rezidentská karta - abonent (RK-A)** pre ľubovoľnú FO alebo PO. Na vydanie RK-A nie je právny nárok. Prevádzkovateľ vydáva RK-A na základe aktuálnej dopravno-regulačnej situácie.
 - Cena RK-A ► 700 €/rok

Príloha D: Zriadenie upokojených zón, obytných zón a zón 30 – konkrétne lokality identifikované respondentami

Ozn.	Identifikácia lokality
D1	Ambra Pietra
D2	Bottova
D3	Budovateľov
D4	Bývalé staré ihrisko ZŤS.
D5	Cela ulica Kratinova, Priekopa kvôli množstvu aut a počtu dopravných nehod. Nedodržiavanie max rýchlosti a s tým spojený nadmerný hluk počas dňa aj noci
D6	centrum mesta
D7	Devínska ulica
D8	Dražkovská
D9	Gándhího a parkovať len na vyhradených parkovacích miestach
D10	Gorkého ul.
D11	Hollého
D12	Holubyho
D13	Hotel Turiec
D14	Hurbanova
D15	III. Kolónia v oboch smeroch
D16	Jahodníky - Benkova ul.
D17	Karvaša - Bláhovca
D18	Kolónia Hviezda
D19	košúty
D20	Košúty 1.2.
D21	Kratinova ul.
D22	Ladoven
D23	Makovického, okolo MŠ na ulici Štefana Furdeka.
D24	Mudroňova
D25	Námestie SNP medzi VUB a kostolom
D26	Nováková ulica
D27	Nový Martin
D28	oddychová zóna na Kolónii Hviezde
D29	Okruh centra mesta - A.Pietra, P.Mudroňa, P.O.Hviezdoslava
D30	Pavla Mudroňa, P.O.Hviezdoslavova, Bernolákova, Nováková, Moyzesova
D31	Pod amfikom.
D32	Podháj - celý
D33	Podháj - popri rieke Turiec
D34	Priekopa - Devínska ulica
D35	Priekopa Medňanského ul.
D36	priekopa pri Tesco
D37	Priekopa, od nákladného nádražia na sídlisko
D38	Priekopníka - Priehradna
D39	Sever
D40	Stará Ladoven
D41	Strane, Prednadravie, Hviezdoslavova, Záborského, Soltesovej
D42	Škultétyho pri Poliklinike
D43	štúrove námestie
D44	Ul. Chotárna
D45	Ul. Kratinova , Sikuru
D46	ul. Michaeliho od zmrzliny ďalej smerom k penziónu
D47	Ulica Kollárova pri nemocnici - zóna 30
D48	Ulica Maše Haľamovej
D49	Ulica šikuru
D50	Ulica Tomasikova pred ZŠ
D51	v okolí starej Neografie

Ozn.	Identifikácia lokality
D52	Vrútky železničná stanica
D53	Záturčie - celé
D54	Záturčie ul.A.Stodolu (dôvod Základná škola, zle prehľadný výjazd z Lidla)

Príloha E: Zriadenie upokojených zón, obytných zón a zón 30 – ďalšie pripomienky respondentov

Ozn.	Znenie pripomienky
E1	Cesta od kružáka na Stráne ul. Mládeže - Holého - Stráne konečná jazdí sa okolo 100 km /h - nestačí súčasný radar. Polícia prestala merať ako sa osadil radar. Hlavne vo večerných hod. a ranných .
E2	iba uzavreté "bloky", vymýšľať zóny zbytočne na hlavných cestách, tam treba zvoliť iný prístup
E3	Jahodníky Benkova ulica pri výjazde od jednoty vysoká rýchlosť vozidiel
E4	Jilemnického 49-55
E5	Košúty 2 - zóna 20?
E6	na oboch jednosmerkach, cize ulica hviezdoslavova a ambra pietra s mudronovou, zároveň by sa rýchlosť mala kontrolovať aj podvečerných hodinách, lebo to nie je rýchlostná komunikácia.
E7	Na sídliskách
E8	Navrhoval by som oddeliť zástavbu rodinných domov v Priekope od panelákového zástavby v Priekope, pretože vďaka neadekvátnej developerskej výstavbe, ktorá absolútne nebola podporená výstavbou a rozvojom dopravnej infraštruktúry došlo k zahlteniu obytných zón dopravou. Ulica II. Kolónia, kde si obyvatelia bytoviek skracujú cestu pretože ulica Kratinova je neprimerane preťažená dopravou, je rovnako ako Kratinova zahltená vozidlami, ktoré tade doslova valia úplne bežne 70-tkou. Vďaka neprimeranej developerskej výstavbe došlo doslova k degradácii hodnotných obytných zón, ktoré boli zneužívané ako prístupové cesty do zón, kde prebehla developerská výstavba. Mesto Martin toto absolútne nezvládlo, či už zámerne, alebo zlyhaním z ľahostajnosti. Developerská výstavba v mestskej časti Martin-Priekopa mala byť podmienená výstavbou a napojením Priekopy na východný obchvat mesta. Ktorý je ale rovnako nelogicky plánovaný iba po mestskú časť Košúty. Je nutné, aby tento obchvat bol napojený na Priekopu, Priekopu-Nákladné nádražie a aj Vrútky. Teda, ak sa bude raz realizovať....
E9	Niekde v centre, za amfíkom, CVČ?
E10	Novakova 5-8, husto osídlená lokalita, bez chodníka, kde sa deti hrajú na ceste už desatročia
E11	Popri školách
E12	Prednádražie, sídliská
E13	Predovšetkým v "pešej zóne", kde sa premáva množstvo vozidiel, ktoré by tam vôbec nemali byť ... , podobne aj v Štúrke, ..., na Kollárovej pri nemocnici, ...
E14	Špeciálne medzi riekou Turiec a Timrava ulica, tá zelená plocha, zahrnúť i priamo breh Turca s priamym výhľadom z lavičky na tok rieky.
E15	Ul. Hrdinov SNP je bez chodníka, nachádza sa tam škola a mnohí vodiči zo Strani jazdia do centra touto ulicou, aby sa vyhli meraniu políciou na ul. Holého a jazdia neprimeranou rýchlosťou. Obyvatelia tejto lokality sú pri pešej chodži vystavení riziku.
E16	ulica Kratinova (Priekopa). Ulica je dlhá a veľa vodičov si z nej robí zavodný okruh
E17	Ulica Maše Haľamovej - nebezpečné rýchla jazda ľudí vezúcich deti do školy/školy po celej ulici
E18	ulice pri školách
E19	"Upokojené priamo pri bytovkách, absurdne aby sa ihriska priamo pod oknami bytov stavali ..viď Zaturcie!"
E20	Určite v uličkách kde parkujú auta na jednej strane cesty, pri školách, poste a obchodoch
E21	V obytných štvrtiach všade
E22	V obytných zónach v rámci mesta
E23	Vnútroblok vo všetkých častiach
E24	Všetky mestské časti okrem základnej komunikačnej siete.
E25	Všetky priekopské kolónie a súběžné ulice..niektorí tam doslova lietajú
E26	Zachovať Severná - Hurbanova (využíva sa ako bypass kruhového objazdu, po začatí budovania vých. osídľ. pásu sa situácia rapídne zhorší)
E27	Zaturcie, Košúty,
E28	Zaturcie; stavebne prispôbiť existujúce zóny na Severe

Ozn.	Znenie pripomienky
E29	zóna 30 - (III. Kolónia v oboch smeroch najmä v časti pri železničnej trati ide o úzku časť vozovky bez chodníka, ktorá je využívaná ako obojstranná a je tam zvýšený pohyb chodcov smerujúcich do a zo SIMU, Neografie,...)
E30	Zóna 30 pri ohľaduplnosti nie je potrebná, každý vie že pri paneláku môže vybehnúť pod kolesá dieťa, pes a že z parkoviska môže cuvať auto... Keď je niekto bezohľadný môžu tam byť aj dve 30tky a aj tak pôjde ako šarkan.

Príloha F: Križovatky a iné miesta, ktoré respondenti považovali za nebezpečné z pohľadu chodcov – konkrétne lokality

Ozn.	Identifikácia lokality
F1	A.Kmeťa/Hviezdoslavova
F2	Pietra
F3	Campo di Martin
F4	celá severná ulica
F5	Celé ulice Kollárova, Hviezdoslavova, Jilemnického, kde sú široké dva jazdné pruhy v jednom smere - potreba navrhnuť zúženie jazdných pruhov pre motorové vozidlá, doplniť vyhradené pruhom pre autobusy / cyklistov (v zmysle komplexných ulíc), čím sa zlepši aj situácia pre udržateľné druhy dopravy (peši, cyklo, verejná, zdieľaná)
F6	celý Ambrák a Hviezdoslavova - všade kde je jednosmerka a vozidlá jazdia v 2 pruhoch - pri Vonsovi , úsek na Červenej armády , pri McDonalde od Campo smerom na zastávku smer Vrútky
F7	Cely sever cez Jilemnického ulicu
F8	Centrum. Východ z bytoviek na chodník po ktorých chodia auta. Napr Šoltésovej ulica.
F9	Cesta na Bystríčku z Martina.
F10	Francuzskych patrizanov ulica vsetky priechody
F11	Gorkého
F12	Hotel Slovan
F13	hotel Turiec - Galéria
F14	Hotel Turiec, Národný cintorin
F15	Hviezdoslavova
F16	Chodník k nemocnici oproti lekární Beatrix. Z nemocnice vychádzajú autá všetci pozerajú do lava do jednosmerky a z práva nevidno se ide chodec.
F17	I/18 OMV Záturčie - Slovnaft
F18	Jahodníky Benkova jednota
F19	Jesenského ul.
F20	Jilemnického-Košútska,
F21	Košťany nad Turcom
F22	Košúty - okružná križovatka
F23	Košúty campo
F24	Kratinova-Priekopská,
F25	Križovatka Muronova - Škultétyho - hlavne pre deti. A vlastne vsetky priechody v dvojprudových komunikaciach. Jeden pruh zastane...nebezpecne hlavne pre prechadzajuce deti.
F26	Doplniť v celom meste spomalovacie retardery, ktore prinutia vozidla pred kazdym prechodom pribrzdiť.
F27	Križovatka Nade Hejnej a Jesenského ulice,chodci a deti zo skoly prechádzajú na cervenu,lebo dlho trva kym skoci zelena,auta od teplic maju 2x zelenu kym chodci raz. Tlačidlo pre chodcov tam je ale chyba na ostrovčeku v strede cesty, takže keď tam ostanete stat, zelenej sa nedockate, kym ju nestlaci niekto z chodníka na zaciatku prechodu.
F28	Križovanie cyklotrasy popri rieke Turiec s Ul. Červenej Armády
F29	Križovatka ulíc J. Kráľa a cesty od narodneho cintorina
F30	križovatka A.Pietra-P.Mudroňa-Škultétyho (pri zastávke Poliklinika Škultétyho)
F31	Križovatka hore pri slimaku na obchvate
F32	križovatka Hviezdoslavova - Andreja Kmeťa
F33	Križovatka Jilemnického Tehelná. Neprehľadná pre autá v smere od centra. Ťažko vidieť na chodník na ľavej strane ak sa na hromadia na križovatke autá.
F34	Križovatka Kratinova - Priekopská, Cesta smerom na areál SIM, Križovatka II.Kolónia - Kratinova ulica, križovatka Sučianska- Priekopská
F35	Križovatka na Podháji pri slimaku a Priechod pre chodcov pri sokolovni (vons gym) smerom na sever
F36	Križovatka pod Národným cintorínom, križovatka pri OC Tulip na obchvate, ale to asi všetky na obchvate, križovatka pri OC Kocka v meste (pri bývalom Geko).

Ozn.	Identifikácia lokality
F37	križovatka pri Martimexe
F38	Križovatka pri obchodnom centre Tulip
F39	križovatka pri omv smerom na Košťany
F40	Križovatka pri starej tržnici
F41	Križovatka pri Tatrabanke
F42	Križovatka pri vychádzaní z Kolónie Hviezdy na hlavný ťah.
F43	križovatka Thurzova a ambra Pietra
F44	križovatka ulíc II. Kolónia, Kratinova a ul. Jána Štefana Šikuru
F45	Križovatka v meste Štúrovo namestie
F46	Ľadoveň križovatka: odbočovanie z Majakovského 6,7,8,9 smerom na ul.Nade Hejnej. Napravo parkujú v zornom poli pri obrubníku osobné autá, často dodávky a nie je vidieť prichádzajúce autá z ulice Ševčenkova.
F47	LIDL - priekopa
F48	Lidl sever. Prechod pred autobusom
F49	Makovického/Rovnianka. Veľmi neprehľadná z dôvodu parkovania vozidiel.
F50	Mudroňova ul.
F51	Nakladne Nádražie - mhd zástavka (konečná)
F52	Národný cintorín
F53	Nemocnica -trznica
F54	Oblasť pred a za mostom k ZTS
F55	OC Galeria, Pri pošte
F56	Od Tomčian po cyklotrasu sa chodí po ceste
F57	Okolie železničného priecestia pri Martinse, keď žiaci idú na tréning
F58	P.O.Hviezdoslava a Sklabinská - križovatka
F59	Pavla Mudroňa/Škultétyho, P.O.Hviezdoslava/Tótha
F60	Pod Bystričkou
F61	pod Ľadovňou
F62	Pod Národným cintorínom cez Sklabinskú, cez Hviezdoslavova pri hoteli Turiec, cez Štefánikovu pri Martimexe, ...
F63	Prechod pre chodcov zo Sídlička Záturčie cez I/18
F64	Prechod pri zastávke Sever Betty
F65	Preložteka 1/65 a ul. Na Bystričku
F66	pri "Neapole" chýba prechod a časť chodníka končí nikde
F67	pri Kolibe v Priekope
F68	Pri Poliklinike Škultétyho vystupujú z MHD deti do školy
F69	pri Zastávke Poliklinika Škultétyho
F70	Priekopa Kratinova-Priekopská
F71	Priekopa obchvat, Záturčie Kia a Mercedes predajne, cesta z Priekopy do Priemyselnej zóny Sučany-prejazd ponad R3
F72	priekopa prechod pri tescu
F73	Priekopa, Dolné Záturčie
F74	Priekopská ulica až po Pltníky (OC Tulip).
F75	Robotnícka
F76	Sever- Košúty hlavná cesta.slabo osvetlené priechody pre chodcov.pocas dažďa večer nevidieť čiary na ceste.vydrata farba
F77	Sever obchodný dom,pred kasární na severe
F78	Spomínaná križovatka pod amfiteatrom bez priechodu. Križovatka s hlavnou cestou od SNM do mesta. Križovatky okolo plavárne+Vons gymu. určite všetky križovatky pred bývalou hlavnou budovou martimexu,tam sa pomaly neda prejsť.
F79	Škultétyho - Mudroňova, Ambra Pietra - Kukučínova, Ambra Pietra - Červenej Armády, Štefánika - Červenej Armády - Jilemnického, Severná-Kozmonautov-Jilemnického
F80	Thurzova1 1
F81	tomčany - smer centrum
F82	ul Bernolákova, spojenie Novákova-Bottova
F83	ul Červenej Armády

Ozn.	Identifikácia lokality
F84	ul. Ambra Pietra
F85	Ul. Hviezdoslavova a pri národnom cintoríne
F86	Ul. Jilemnického
F87	Ul. Volgogradská od ul. Kratinova, ul. Chotárna v časti od ul. Štefánika po ul. Mierová
F88	Usek od zastavky brezova po koniecnu
F89	zastavka Priekopa 111

Príloha G: Križovatky a iné miesta, ktoré respondenti považovali za nebezpečné z pohľadu chodcov – ďalšie pripomienky

Ozn.	Znenie pripomienky
G1	A.Kmeťa/Hviezdoslavova - z A.Kmeťa. Od kina Moskva bránia brezy vo výhľade
G2	Gorkého ulica, zákaz vjazdu náklad autám!
G3	Jesenského ulica - dvojpruh, v jednom pruhu auto zastane, v druhom nie, rovnako aj ulica červenej armády
G4	Jilemnického a Jesenského - šírkové usporiadanie láka vodičov k vyššej rýchlosti a priechody sú zbytočne dlhé a niekedy slabý rozhľad. Ďalej cesta z Priekopy k Tulipu
G5	Keď sú vypnuté semaforey v centre, chodci nemajú šancu, taktiež chodcov stretávajú ísť popri ceste v protismere ku kruhácii pri McDonald a Slabo domyselne sú aj prechody Kaufland -Campo pre ľudí z Košút, musia to obchádzať, ale neobchádzajú, skracujú si cestu tam kde nie je prechod
G6	Košúty nad Turcom- okamžite vypnúť svetelnú signalizáciu v špičke a regulovať dopravu dopravným policajtom- už siahajú klony až po stará ČSAD a znemožňujú fungovanie MHD - konečná a otoč na konci mesta - a prístup k objektom v Južnej časti mesta
G7	Košúty, sever, pod Ľadovňou. Všade kde je 4 prúdovka. Nie raz nás tam skoro auto zrazilo. Jeden zastal a druhý nie.
G8	križovatka pri martimexe ľudia používajú neexistujúci priechod, zlá viditeľnosť pre živý plot v zákrute od Severu
G9	Križovatka pri OC do Campo,kruháč na Podháji,prechody hneď za výjazdom,Lidl v meste...prechod na hranici križovatky
G10	Križovatka ulíc Maše Haľamovej a Stavbárskej - nevhodné parkovanie autobusov MHD v križovatke znemožňuje výhľad+ chodci prebiehajúci cez ulicu Stavbárska na chodník vedúci smerom ku Tescu a opačne - chýbajúci prechod pre chodcov
G11	Lidl v Priekope, tam prejsť je des, a Zaturcie pri Lidli...prechod pri zatačke, nevidno či ide auto
G12	Na ul. Červenej armády je problém prejsť na druhú stranu smerom ku Sokolovni / auto za autom /
G13	Pod cintorínom smerom k hotelu turiec a ku kostolu, kde chodci chodia cez už neexistujúce, zrusené prechody pre chodcov
G14	Poliklinika 1 treba dať ďalej ako teraz nakoľko sa blokuje ľavý pruh na hlavnej keď sa púšťajú chodci
G15	Prechod pre chodcov keď idete zo severu okolo martimexu na ambra pietra je nebezpečný a často sú tam nehody,je takmer v zákrute.Odbocíte a hneď prechod a ľudia neskoro reagujú.
G16	pri hoteli Turiec smerom od Galérie, zišli by sa tam zábrany, aby chodci nemohli "skákať" pod autá v dosť neprehľadnej križovatke
G17	pri lidli v priekope po zrušení Y križovatky
G18	Pri Martimexe, je tam veľa chodcov aj cyklistov hneď za zaktutou
G19	pri OC všetkých
G20	pri Tescu v smere od Oc Tulip do centra je jeden semafor, ktorý je chybné nastavený a chodci musia ísť na červenú.
G21	Skôr ako je cyklotrasa - tam z jednej strany nie je vidno na cestu lebo krik zasahuje do zorného poľa je to ako je tá cesta ako ide autobus od lidli na smer zatmenie
G22	Ulica Kratinova, množstvo aut a nedodržovanie rýchlosti. Staci aby dieta vybehlo z dvora rodinného domu a auto nema sancu ubrzdiť
G23	ulica P.O. Hviezdoslava - z pohľadu chodca (a by alebo študenta gymnázia V.P. Tótha) je každodenné prechádzanie cez prechody na tejto ulici doslova boj s časom. Najhoršie je to ráno, keď sa študenti ponáhľajú do školy a vodiči po tejto ulici jazdia bezohľadne a neprimerane rýchlo. Vtedy máte na prejdeie cez cestu doslova pár sekúnd.
G24	Urcite je nebezpečne miesto križovatky p.o.hiezdoslava janka krala este pred hotelom turiec, kde bol v minulosti zruseny prechod pre chodcov, prave pre nedostatocny rozhľad pre chodcov, stale to tam skúšajú zo zvyku, zlast teraz keď je skoro tma a premávka v meste ktora sa nezastaví. Bolo by vhodne pridať fyzickú zábranu

Ozn.	Znenie pripomienky
G25	určite ul. Hviezdoslavova, chodia tadiaľ ráno študenti na gymnázium a pokiaľ neriadia dopravu policajti je to doslova boj o život prejsť cez cestu, nehovoriac o tom že kvôli brezám vysadením popri ceste chodec vôbec nevidí prichádzajúce autá.
G26	V Priekope pred Lidlom
G27	Veľa chodcov križuje cestu I/18 OMV Záturčie - Slovnaft, kde nie je priechod pre chodcov, 3 jazdné pruhy a ďalej žiadny chodník
G28	Všetky ktore nie su osvetlene, napr na Severe
G29	Všetky prechody na stvorprudovke v centre mesta,auta jazdia rychlo,je tam husta doprava.
G30	Všade kde sú neinteligentné semaforey, ktoré žiaľ nie sú nikde v meste.
G31	Všetky, lebo priechody sú na nebezpečných miestach, v križovatkách, kde musia vodiči sledovať viac potenciálnych nebezpečenstiev.
G32	Z mednanskeho na krátinovu ten megadlhy priechod, priechod pre chodcov a cyklistov kúsok od lidla, nie je šanca vidieť auta, sú tam náletove dreviny.
G33	Zastávka pod múzeom,pri Sokolovni

Príloha H: Chodníky, ktoré respondenti identifikovali ako vhodné na rekonštrukciu – konkrétne lokality

Ozn.	Identifikácia lokality
H1	Kolónia Hviezda
H2	Pietra
H3	Sokolíka
H4	autobusová stanica
H5	Bottova
H6	Budovateľov
H7	Bystrička - ľavá strana
H8	Centrum
H9	Centrum od kostola smerom k cintorínu, sever od kostola smerom k ku campo di martin
H10	Hollého
H11	Hroboňova
H12	Hviezdoslavova
H13	Chodník a cestu popri plote ZŤS
H14	Chodník okolo hotela Turiec
H15	Chodník oproti OD Fix pri neografii
H16	Chodník pri hlavnej ceste z mesta smerom do Koštian
H17	Chodník pri škole Bernoláka
H18	Chodníky vedľa Mudroňovej
H19	J. Kráľa
H20	Jahodníky smerom do Záhradníctva ulica Kollárova
H21	Jesenského
H22	Jesenského - zastávka Štadion
H23	Jesenského ulica
H24	Jilemnického
H25	Jilemnického 51-smer Zastávka MHD
H26	Jilemnického okolie kasární
H27	Jilemnického pred Betty
H28	kino strojár - okolie
H29	Kollarova - koniec Martina
H30	Kollárová okolo UNM
H31	Komenského
H32	Košúty-Priekopa
H33	Kozmonautov
H34	Krátinová
H35	Kuzmányho
H36	Ľadoveň od zastávky Nade Hejnej k Letrichovej
H37	Lermontova
H38	M.R.Štefánika (popred starú Neografiu)
H39	Malá hora
H40	Mudroňova
H41	Na bystričku (ul.)
H42	Nadjazd slimak, CSA
H43	Námestie PB 2,4,6 západ stranu
H44	námestie vajanského
H45	Nováková
H46	Nováková
H47	Novomestského
H48	Odtoky
H49	P. Mudroňa (východná strana)
H50	P.O. Hviezdoslava
H51	Pešia zóna (centrum)
H52	Pod múzeom popri rodinných domoch a bytovkách

Ozn.	Identifikácia lokality
H53	Podhaj - hlavné ťahy kadiaľ chodí mhd
H54	Podháj Jánošíkova ulica
H55	Popod Horičku - od SNK po SNM
H56	Prepojenie Vrútky Martin-centrum cez ul. Kozmonautov
H57	Pri fontáne oproti kasárňam
H58	Pri Lettrichovom gymnáziu.
H59	Pribinova
H60	Priekopa hlavný ťah
H61	Priekopa medňanského
H62	Priekopa na hlavnom ťahu pred Lidlom
H63	Priekopa pri novej neografii
H64	Priekopská od Kostola po nájazdoch
H65	Rastislavova
H66	Robotnícka
H67	Stráne
H68	Sučianská ul. smer ku Simu.
H69	Škultétyho
H70	Šoltésova
H71	Thurzova 1
H72	Tomšíkova
H73	Tržnica - okolie
H74	Ulica Komenského,Budovateľov
H75	Záborského
H76	Záborského (od večierky, ľavá strana)
H77	zastávka Prieložtek - okolie
H78	záturčie - pozdĺž hl. cesty

Príloha I: Chodníky, ktoré respondenti identifikovali ako vhodné na rekonštrukciu – ďalšie pripomienky

Ozn.	Znenie pripomienky
I1	Ľadoveň 1,2,3 -chodníky sú z pôvodnej výstavby KBV t.j. 1975-85 bez sklonov, povrchu z LA a rovnosti s deformáciami - zdvihnutie s kalužami od koreňov živelne nasadených stromov popri chodníkoch cca 1 m
I2	90% celého MT
I3	A.Pietra - Štefánika
I4	Ako obyvateľovi Martina sa mi hlavne nepáči keď napríklad, ukážkovo jednosmerka P.O. Hviezdoslava na jednej strane je chodník zo zamkovej dlazby a na druhej asfaltový. Ako to že mesto nemá daky vzor a nerobi to vsade rovnako, ale takto ako príde,
I5	Cyklotrasa pri Turci je na Podháji neosvetlená, vo večerných hodinách je to hlavne pre ženy nepríjemné sa tadiaľ presúvať.
I6	Chodník cesta medzi bytovkami p.o. Hviezdoslava, Novomeskeho, Záborského, mam pocit akoby sa tam 20 rokov nič neopravovalo
I7	Chodník oproti OD Fix pri neografii, a je veľký kráter - diera pred železničným priecestím smerom k zimnému štadiónu
I8	Chodník pri hlavnej ceste z mesta smerom do Koštian
I9	Chodník pri škole Bernoláka
I10	Chodníky popri hlavnej ceste na Podháji, stačí že trochu zaprší a na viacerých miestach stojí voda.
I11	Je ich dosť, treba postupovať o stredu mesta von.
I12	Jilemnickeho 51-smer Zastávka MHD drží sa tam voda
I13	Košúty 1 Košúty 2
I14	L.Novomeskeho, zarastený od jari do jesene
I15	Ľadoveň-mesto
I16	Medzi Vrútkami a nadjazdom do Martina, Priekopská časť
I17	Na severe sú všetky chodníky v zlom stave, nedá sa tu ani venčiť ani kočikovať
I18	Námestie, popri kolajoch smer na smichov,a je ich určite viac
I19	napríklad chodník pod zdravotným strediskom v Košútoch je jedna veľká katastrofa, diery, praskliny a to už ani nevravím že ho nikto neposype ako je zima dlhá
I20	Novomeského ulica pod kopcom pri bývalom futbalovom štadióne na obidvoch stranách!
I21	Od prieložteka až po zástavku SAD za Turčanom. Okrem toho, konečne nadchody v Martine pre drvivú väčšinu ciest Košúty - Sever - Stred... a možno jeden dva v Priekope
I22	Od súdu po Košúty milión prechodov cez frekventovanu cestu . Skúste si to dať z Ľadovne až do simu s malým dietatom . Na nervy.... Radšej autom alebo popri kasárňach. Viac zosadate a vysadate ako jazdite . Hrôza.
I23	od Tulipu popri Turci do Záturčia
I24	okrem centra mesta všetky, najmä v Priekope
I25	oproti Tesco Priekopa
I26	Na podhaji"
I27	Pred Gymnázium a MŠ Lettricha, keď prší, sú tam veľké kaluže a nedá sa tade prechádzať
I28	Pri zastávke Štadión celý až po zastávku ku kostolu na Severe, pri zastávke Poliklinika vyrúbať pagaštan, ktorý zavadzia pri vystupovaní a všetky zmeniť na bezbariérové, hlavne pri prechodoch chodcov.. Thurzovu, Mudroňova, Kukučínova druhá strana, Jilemnickeho, Jesenského druhá strana..pri ZŠ Bernoláková celý chodník od žel. Trate a od obchodov pri vstupe do školy a MŠ. Skoro všetky sú iba na jednej strane zrekonštruované
I29	Širšie centrum mesta
I30	Thurzova1, zúženie chodníka v prospech parkovania majiteľov bytov. Je tam dostatočne široký chodník, ostane 1,5m.na ceste je zúžený priestor pri vystupovaní a nebezpečné.
I31	Tulip Záturcie popri Turci
I32	Ul. Hollého, po prerábkach sietí po Telekomu a SPP je to ako záhrada a nie chodník
I33	úsek popri rieke Turiec medzi obchodným centrom Tulip a sídliskom Záturcie popri čističke odpadových vôd.

Ozn.	Znenie pripomienky
I34	v časti Priekopa od ulíc od III. Kolónie po ulicu Lipovú je väčšina chodníkov vo veľmi zlom technickom stave, niekde kompletne zarastená a už sa nedá ani hovoriť o chodníku pre chodcov.
I35	V rámci celého mesta systematicky opravovať povrch chodníkov, ako aj zavádzať bezbariérové opatrenia. Zamerať sa najprv hlavne na dôležité ťahy, ktoré sú definované v dopravnom genereli, okolie nemocnice, škôl, zastávok.
I36	všetky. v MT registrujem veľmi malo zrekonštruovaných chodníkov. Pri prechádzkach po Ladovni s 1,5 ročnou dcerou to je na zabitie. Prístup k SKANZENU je katastrofálny, s tým by sa mohlo niečo spraviť.

Príloha J: Požiadavky respondentov na dobudovanie nových alebo úpravu existujúcich chodníkov – konkrétne lokality

Ozn.	Identifikácia lokality
J1	A.Sokolíka na Šoltésovej smerom k amfiteátru
J2	Bagarova ul.
J3	Centrum od kostola smerom k cintorínu
J4	Cesta na Bystričku z Martina, most medzi OBI a Tulipom, cez vodu pre chodcov a cyklistov.
J5	Cez rieku Turiec (napr. Tesco-Tulip, Záturčie-Priekopa)
J6	Holubyho ulica pri Dopravnom inšpektoráte
J7	Jánošíkova ulica
J8	Jilemnického ulica, medzi rim-kat kostolom a OC Campo di Martin
J9	Jilemnického, Mudroňova po ľavej strane, Komenského, Tomášikova, Budovateľov, Hroboňova, Jesenského, pri zastávke Štadión, bezbarierovom ukončiť ku prechodu chodcov, všetky v celom meste
J10	kasárne na Strážach/Podháj - chýbajúci chodník
J11	Kolónia Hviezda, od ATC Turiec do lesoparku Jedľoviny
J12	Košúty
J13	križovatka ulíc II. Kolónia, Kratinova a ul. Jána Štefana Šikuru, kde v súčasnosti nie je zabezpečený plynulý bezpečný prechod cez prechod pre chodcov z chodníka na chodník (trávnatá plocha za ktorou začína chodník)
J14	Ľadoveň
J15	lávka zo Záturčia na Pltníky
J16	Medzi Tomčanmi a cyklotrasou k cintorínu
J17	mestský cintorín - A.Sokolíka
J18	Na trase Košúty - Sever na strane, kde je kostol
J19	Na ulici Pltníky, od pivovaru Martins po obchodné centrum Turiec - ani z jednej strany sa nedá prejsť na športový areál po chodníku.
J20	Nove Casti Podhaja, ul. Hrdinov SNP
J21	Nový chodník na Bystričku
J22	Od Hollého 3 až po končnú na Strážach
J23	Od Kratinovej smer Volgogradská, veľa ľudí, detí, kočíkov a chodník chyba, kúsok chodníku je pred novou rádrovou výstavbou ale je neprístupný pre verejnosť.
J24	Od križovatky ul.Novakova a A.Kmeta (za krmou U Novanskeho), smerom k panelakom Novakova 5 az 8 a popred panelaky. Je tam po novom jednosmerka, prístup k autobusovej a vlakovej stanici, je to obytna zona, kde sa desaťročia pred panelákmi hrávajú deti, mala by tam byť zvýšená bezpečnosť, namiesto toho bola zavedená jednosmerka kde môžu auta jazdiť rýchlo,bezpečnosť nerieši a komplikuje život obyvateľom.
J25	Od McDonald smerom ku kostolu
J26	od Partizánskeho cintorína po Záturčie popri hlavnej ceste
J27	od Priekopy po Pltníky
J28	Od UNM smerom von z mesta
J29	Odtoky
J30	Okolie Amfika
J31	okolie Malej hory
J32	okolie nemocnice
J33	Okolie parkoviska Kocka
J34	Okolo bývalých Zt's, okolo rieky Turiec
J35	okolo martinskej plavárne - smerom ku kasárňam za koľajnicami
J36	Opraviť chodník medzi OC Tulip a Záturčím.
J37	"Palkoviča- okolo ZC Kocka, tam ako je parkovisko
J38	Priekopska-Pri Martinse ku odbočke na futbalové ihrisko.
J39	pešia zóna (centrum)
J40	Pod Bystričkou
J41	Podháj

Ozn.	Identifikácia lokality
J42	Popri ceste ku Campo di Martin
J43	Priekopa - Nakladne Nádražie
J44	Priekopská ul - (smer Sim)
J45	Prístup z Košút 1 do obchodného centra Campo si Martin
J46	Sever
J47	Sever Nadchod pre peších do Tesca
J48	Sever od kostola smerom k ku campo di martin
J49	Skanzen
J50	smer do Neografie popri železnici
J51	Smer kamarat/centrum voľného času
J52	Smer na priekopu
J53	Stará Ladoveň
J54	Stráne
J55	Stráne po konečnú zastavku.
J56	Tepláreň - Podháj
J57	Timravy ku Turcu
J58	ul. Michaeliho, pri zmrzline
J59	Ul. Sokolíka ku Amfiku
J60	Ulica E.B.Lukáča a následné napojenie smerom do centra
J61	ulica za kinom Moskva
J62	Z Priekopy k Tulipu by bol potrebný chodník, okolo Martinsu
J63	Záturcie - prepojenie s Priekopou a Košútmi mimo cesty I. triedy
J64	Záturcie - Partizánsky cintorin
J65	zo Záturčia smer Priekopa a Vrútky

Príloha K: Požiadavky respondentov na dobudovanie nových alebo úpravu existujúcich chodníkov – ďalšie pripomienky

Ozn.	Znenie pripomienky
K1	Na Ľadovni Sucháčkova 11-19 koše sú na cestnej komunikácii čo prekáža autám aj parkovaniu a keby sa dobudovali chodníky v časti pri košoch čo je možné ako je pri deepe na Ľadovni za mestskou políciou je spravený chodník na ktorom sú aj koše.
K2	Na Lipovci ako sa ide k mostu od schodov a na zastávku na smer Kľačno, ten úzky priestor tam prepracovať na chodník
K3	najmä tam kde ich ničia korene stromov
K4	nový chodník pod SNK
K5	Od holého po konečnú na stranách, bývam kúsok odtiaľ a ist do medveda s detmi je o život
K6	oprava chodníkov v priekope, vybudovanie chodníka v Záturčí pri mercedese a slovnafte na napojenie k cyklotrase
K7	"Pod Amfiteátronom ul.Sokolíka končí a nie je dobudovaný chodník odjakživa. Kontroverzný spôsob ukončenia chodníka.Uplne nepochopiteľný spôsob."
K8	pokračovanie chodníka od Tulipu popri Turci popod cestu do Záturčia pri ZŠ
K9	Popri kasárňach Podháj -Pivovar - smer Stráne (je tam len cesta)
K10	Popri rieke Turiec je chodník, kde sa rekonštruje most, avšak chodník končí v strede cesty a pokračovať sa nedá, nie je ani priechod ani nič. Navrhujem pokračovanie chodníku (ul. Mládeže)
K11	Popri železničnej trati od MČ Priekopa- autobusová zástavka Nákladné nádražie do MČ Košúty 2, chodník v MČ Priekopa od ul.Kratinova ku ul. Volgogradská
K12	Prekvapilo ma ake nedostatocne chodinky máme napríklad od lekárskej fakulty ku intraku pri priemyslovke nakoľko tam migruje množstvo študentov v hufoch
K13	Tomčany. Cestička končí tesne pred Tomčanmi
K14	Úprava by sa zišla tým popri martinských kasárňach. Vedú v podstate popri jednom z hlavných ťahov mesta a chcelo by to už vynovenie.
K15	úpravu, na sídliskách, napr. priekopa, kosuty, Ľadovne
K16	Určite chodník/cyklochodník po oboch brehoch rieky Turiec naprieč celým mestom.
K17	V Priekope na Nákladnom nádraží je nebezpečná cesta bez chodníka - z konečnej zastávky na sídlisko, taktiež úsek cca od bývalej "Baterkovej" na Nákladné nádražie.
K18	Vlakovej zastávky Priekopa smerom do Košút II.
K19	všetky časti mesta by si zaslúžili revitalizovať
K20	Vybudovať chodník okolo cintorína - spojenie chodníka od ul. Sklabinskej až po nový cyklochodník do Tomcian.
K21	Z cyklotrasy vedie most ponad rieku spájajúci Priekopu a Záturčie. Na strane Záturčia tak nejako končí a nejde od neho žiadna rozumná cestička ďalej smer na sídlisko
K22	Zo Záturčia k Slovnaft, Záturčianska - zúžené miesto, popri Turci kde sa myslelo len na cyklistov, pri kaštieli Záturčie, Stodolu x Romana
K23	Zúženie chodníka naThurzovej 1,v prospech parkovania áut majiteľov
K24	Lepšie prepojiť Záturčie - Priekopa (pešo, bicykel)
K25	Chodníky v celej mestskej časti Priekopa sú väčšinou v zlom stave. Prioritne by som uvítal dobudovanie chodníka a aj riadnej cesty smerom na areál SIM Priekopa, kde vozidlá (aj kamióny) doslova ohrozujú chodcov.
K26	Dobudovať chodník od Podhája aspoň po konečnú na Podstráňach

Príloha L: Konkrétne lokality, v ktorých respondenti identifikovali požiadavku na zlepšenie bezbariérovosti

Ozn.	Identifikácia lokality
L1	3/4 priekopy
L2	Centrum
L3	Červenej Armády, nemocnica
L4	Chodník popri SAD smerom na Košťany
L5	Jahodníky- Ľadoveď- hlavný prístup ku školám z MK - a všetky ukončenia chodníkov v celom meste pri križovaní s MK
L6	Kollárova
L7	Košúty 2
L8	Križovatka na Sucháčkovej a Jana Petrovicha plus schody medzi Jahodníkmi a Ľadovnou s kočíkom ísť tade tak to je na zaplkanie
L9	Križovatka Novomeského Jilemnického (oproti Kondela) na strane pri bytovke
L10	Ku všeobecnej zdravotnej poisťovni
L11	Lermontovova ulica 1-9, ku každému vchodu je obrubník aj na križovatke ulíc nie sú znížené obrubníky
L12	Most cez Turiec pri športovej hale
L13	nástup na cyklotrasu pri OMV Robotnícka
L14	Odtoky
L15	Okolie nemocnice a zdravotníckych zariadení
L16	Okolie Záturčia
L17	Pod Bystričkou
L18	Podháj
L19	Podchod Košúty
L20	prepoj od ul. Kratinova ku ul. Volgogradská
L21	Priekopa kompletne oblasť od III. Kolónie po ulicu Lipovú resp. Priehradnú
L22	Priekopa, smer vrútky
L23	Sever chodník okolo ihriska
L24	Sever- Zvolenská
L25	Stráne
L26	Thurzova pri Reumatologickej ambulancii
L27	ulica M.R.Štefánika - križovatka pri Geku
L28	Zástavka Štadion, Geko prechod
L29	Záturčie -Makovického.
L30	Zjazdy popri garážach pri trati na severe

Príloha M: Návrhy respondentov na zriadenie nových alebo úpravu existujúcich priechodov pre chodcov – konkrétne lokality

Ozn.	Identifikácia lokality
M1	A. Stodolu
M2	Centrum
M3	Cesta na Bystričku z Martina, Most medzi OBI a Tulipom cez vodu, pre chodcov a byciklistov.
M4	Cintorin prechod medzi zastávkami, nemocnica _ trznicaZeleznicna stanica, campi - kaufland, tulip podhaj zatucie
M5	Habanero - smer Žilina
M6	Hotel Turiec - Národný cintorin
M7	Hurbanova
M8	Kolónia Hviezda, od Ambra Pietra ku zastávke pri Vonsovi, pod Bystričkou, upraviť prechod pri Lidli ďalej od križovatky , medzi Campo-Košúty zastávka Kaufland
M9	Košúty - okružná križovatka
M10	Košúty 1 a 2
M11	križovatka nad slimákom (obchvat) na strane kde je Turiec
M12	Križovatka pod Bystričkou,
M13	Križovatka ulíc E.B. Lukáča a M.R. Štefánika. Prechod smerom k autobusovej zastávke na druhej strane ulice M.R. Štefánika
M14	Ľadoveň, ul. N. Hejnej
M15	M. Jankolu
M16	Medzi cyklochodníkom a cestou od lidla
M17	Na Bystričku
M18	Na križovatke pri ZŤS závodoch
M19	na križovatke ulíc II. Kolónia, Kratinova a ul. Jána Štefana Šikuru, kde v súčasnosti nie je zabezpečený plynulý bezpečný prechod cez prechod pre chodcov z chodníka na chodník (trávnatá plocha za ktorou začína chodník)
M20	na ul. Hviezdoslavova hlavne
M21	Na ulici Stavbárskej v blízkosti konečnej autobusovej zastávky
M22	Nový Martin
M23	obch. centrum Galéria
M24	od Hostinca u Jakuba k cintorínu
M25	Od Mc Donald ku Kauflandu
M26	Od ul. Kratinova ku ul. Volgogradská
M27	Od zastávky Hotel Turiec, pod Podhajom, pri Tulipe
M28	Okolie Amfika
M29	Okresný súd - MHD Štadión
M30	OMV Záturecie - San Martin
M31	Pavla Mudroňa pred ZŠ, Bernolákova pred priecestím
M32	Pod Partizánskym cintorínom.
M33	Pri JUDr. ŠKOLNIKOVEJ NA Záborskej ulici sme rok k MÚ
M34	Pri obchodnom dome LIDL pri slimaku
M35	Pri štadióne
M36	Priekopa
M37	Priekopa Mednanskeho, a Priekopa Kratinova smer na SIM ,veľa deti tam chodí a je to bez chodníku na konci pri priecesti s tratou
M38	"Priekopská pri Martinse - železničné priecestie.
M39	Robotnícka
M40	Sever
M41	Sokolovňa na úrovni Vons
M42	Stará Ľadoveň - Cintorin , zastávka MHD ,dom smútku
M43	Štúrovo námestie
M44	ul Bernolákova, spojenie Novákova-Bottova
M45	Ul Hviezdoslavova

Ozn.	Identifikácia lokality
M46	ul. Ambra Pietra
M47	Ul. Bottova
M48	Ul. Hviezdoslavova
M49	ulica Robotnícka
M50	Zastávka MHD štadión,
M51	Záturčie
M52	Žel. Priechody čs. Armády
M53	zastávka vlaková stanica Martin

Príloha N: Návrhy respondentov na zriadenie nových alebo úpravu existujúcich priechodov pre chodcov – ďalšie pripomienky

Ozn.	Znenie pripomienky
N1	na ul. Sklabinská pri cintoríne, kde je zastávka MHD - od Rastislavovej, na konci Kmeťovej cez ul. Novákovu ku žel. stanici, cez ul. Tomášikova od Jilemnického 19 ku 29, od ul. Sokolika cez Šoltésovej ku Kamarátu,
N2	Existujúce zvýrazniť tak ako pri Lidl Priekopa
N3	Chodník na ul. Kollárova, pri nemocnici, od lekárne Verbena smerom na tržnicu končí len tak a ďalej musí ísť človek po ceste - spraviť prechod na konci chodníka ku tržnici
N4	Lekáreň Beatrix smerom na nemocnicu chýba prechod
N5	Ja využívam priechod pri Compeli, len ďalej chýba chodník popred Mercedes
N6	Je nutné robiť čosi so železničným priechodom smerom z Kratinovej ulice na areál SIM, kde nie sú ani rampy a už tam došlo aj ku tragédiám.
N7	Navrhujem zábradlie pri Martimexe, po zrušení chodníka sa niektorí chodci hádžu pod autá, zábradlie by bolo vhodné aj pri hoteli Turiec
N8	Neviem, či sa to počíta za chodník, ale v lete 2023 uzavreli slimák- prechod pre chodcov ku Tescu a neexistuje cesta na prepojenie severu a podhaju/zaturcia, obchádzka pre peších je veľmi dlhá a neefektívna
N9	nové v Priekope najmä ich osvetliť
N10	nový- sokolovňa, železničné prechody čs armády a robotnícka.
N11	existujúce- Záturčie ulica A.Stodolu/M. Jankolu. Autá stoja obojsmerne tesne pred a za prechodom. Dochádza tam ku kolíznym situáciám medzi chodcami a autami, mestská polícia to nerieši, kým tam niekto nezrazí napr. dieťa."
N12	Obnoviť dva zrušené priechody na križovatke Národný cintorín - ul J Kráľa - hotel Turiec. Keď idete od kostola popri hoteli Turiec nemáte ako prejsť smerom k Národnému cintorínu alebo na ul.J.Kráľa, lebo tam priechody boli zrušené a ak chcete prejsť po priechode musíte zájsť až za hotel Turiec.
N13	Posun priechodu pri Lidli (pri Slimáku) smerom na sever (cca 5-6m). Chýbajúci priechod na križovatke pod SNK
N14	Pri križovatke nad slimákom (obchvat) na strane kde je Turiec, na východnom nábreží rieky je potrebné buď dobudovať chodník, ktorý by sa napojil na cyklotrasu, alebo priechod pre chodcov.
N15	Pri nemocnici od tržnici vložiť stredový ostrovček a rozdeliť dlhý prechod na dva.
N16	priekopa pri tescu, priechod tam je, ale šoféri ho často nerešpektujú
N17	Semafor alebo výrazný prechod na križovatke Thurzova a ambra Pietra, prechádzajú tadiaľ deti do školy, na zastávku...
N18	Upraviť prechod od vlakovej stanice, nový prechod určite hneď pod Amfiteatrom, pod kopcom, kde sa deti zvykli sankovať, smerom od hotela Turiec, veľa ľudí tam prechádza a chodí smerom k cintorínu alebo cyklochodníku Tomcany, prechod veľmi chyba.
N19	Upraviť priechod pri Priekopskom Lidli pri vychádzaní z parkoviska, kde prichádzajú autá smerom z Vrútok a z Martina a zároveň odbočujú na Lidl a vychádzajú z parkoviska. Prechod pri vychádzaní z Kolónie Hviezdy umiestniť vyššie od hlavného ťahu.
N20	zamedziť prístup k ceste pri zrušených priechodoch napr. križovatka pod cintorínom, pri martimexe

Príloha O: Lokality na budovanie nových cyklotrás identifikované respondentami

Ozn.	Identifikácia lokality
O1	V meste ako celok
O2	centrum smer Ľadoveň/Jahodníky; centrum smer výpadovka na Košťany nad Turcom, Košúty, stará Borová smer Diaková/Dražkovce
O3	Všade, kde sa dá, celé mesto - prepojenie sídlisk
O4	V martine je snad len jedna cyklotrasa a to len po Pltníky, ostatne su len cyklochodníky. Takze je dost toho na zlepšenie.
O5	Centrum, objazd pešej zony
O6	Všade pozdĺž ciest s čo najmensim krizenim s cestami
O7	okolie Martina . Poprepájanie okolitých obcí
O8	Ladoven, podhaj, kosuty
O9	Stráne
O10	Záturčie - napojenie na cyklotrasu popri Turci
O11	Košúty II. - Priekopa
O12	smer Košťany
O13	Priemyselná zóna Sučany
O14	smer Turčianske Teplice/ Košťany
O15	Žilina - Martin t.j Strečno
O16	okolo ZTS
O17	napojenie cyklotrasy z Tomčian do mesta
O18	Jedloviny
O19	Bystrička
O20	Sever
O21	Centrum - Stred

Príloha P: Zlepšenie podmienok pre cyklistov – lokality identifikované respondentami

Ozn.	Identifikácia lokality
P1	V celom meste, Zlepšenie bezbarierovosti pri prechodoch cez komunikáciu z cyklochodníkov a z komunikácie znova na cyklochodník. V niektorých úsekoch je to veľmi nebezpečné s dieťaťom v cyklosedacke, Cyklotrasu z mesta do Košút pretínajú 10 takých ciest. Pri plnej premávke je takmer nemožné sa niekam dostať. Cyklotrasa popri Turci medzi tulipom a zts je neosvetlená. Človek sa tam v noci ide zahľusť. Chýba prepojenie cyklotrasami s najbližšími obcami
P2	Zákaz jazdy v pešej zóne, centrum MT a vnútorný obchvat mesta Martin- cyklopruh, V centre mesta a na cyklocestě pri rieke Turiec vyznačiť pásy., Od galérie po Tatra banku musíte dávať pozor aby do vás niekto nenarazil. zákaz cyklistov na pešej zóne, dobudovať po meste cyklochodníky, lebo na chodníkoch ohrozujú chodcov
P3	Vymedziť cyklotrasu vyhradne len pre cyklistov a nie pre chodcov so psami a mamičky s kočíkmi
P4	Upraviť široký štvorpruh na ladvu - ul. Nade Hejnej na dvojpruh a vybudovať cyklocestu na ladvu, Prechod (svetelná križovatka) pre chodcov od ZŠ Naše Hejnej. K nej vedie smerom od križovatky od bývalého OSP cyklochodník, a keď chcete prejsť na druhú stranu chodníka, skrz 4 prudovú cestu Jesenského, kde cyklocesta na chodníku pokračuje, tak musíte zísť z bicykla. Čo nestihneme s malými deťmi na dĺžku zelenej.
P5	Záturčie, Osvetlenie cyklotrasy od Tulipu po centrum
P6	Priekopa - smer Galimex, Prechod pri zdravotnom stredisku v Košútoch, križovatka s (cyklo)-chodníkom medzi obchvatom a cestou na Stráne, križovatka cyklochodníka s cestou medzi Lidlom v Priekope a cestou I/18, križovatka medzi podchodom k Fatre a Pltníkmi (z bočných ciest vôbec nevidno do križovatky smerom k Tulipu!!!).. a celkovo cyklochodník medzi Severom a centrom je kvôli množstvu križovatiek pomerne nebezpečný.. ; Priekopská ulica
P7	Martin - Sučany, Priekopa (od Galimexu smerom na Sučany po kruhač)
P8	Jedloviny, rovná cesta, kde chodia autá veľmi rýchlo, aj na križovatke popred Kolibu smerom k Partizánskému cintorínu
P9	Sever, Prechod cez cestu od kruhového objazdu na obchvat veľký skok na cestu a späť na chodník
P10	Privítala by som keby každý cyklista čo nevlastní vodičák urobil aspoň maličkú skúšku zo základov pravidiel cestnej premávky. Česť výnimkám, ale drvivá väčšina je pohroma na bicykli. Keď pochopia že nie sú nesmrteľní a nemajú všade prednosť tak im dobudujeme.
P11	Protismer na ul. Janka Kráľa, zníženie v rýchlosti v okolí centra (Neografia, Šoltésovej a pod)
P12	Mudroňova, ambra pietra, hviezdoslavova

Príloha Q: Zlepšenie podmienok pre cyklistov – pripomienky respondentov

Ozn.	Znenie pripomienky
Q1	Vo všetkých parkoch., Určite železničná stanica, centrum mesta...a pod. , Stanica, obchodne centra (lidl, kaufland...), V strede pri ŽSR v Martine a SADke, kino Strojár pred MÚ, pred Nemocnicou na trávinatej ploche, pri školách, na tráve pri Séniu... ,
Q2	pri Mestskom úrade, v lokalite námestia SNP (napr. pri OC Galéria alebo v blízkosti Sociálna poisťovňa), pri kine Moskva, v areáli každej ZŠ, Skanzen
Q3	Na pešej zone, centrum, Námestie , Mestský úrad, autobusová a železničná stanica, centrum mesta, obchodné centrá. Myslím kvalitné stojany a zjednotiť vizuál, resp. nastaviť pravidlá.
Q4	Sučany-Martin a parkoviská na stanici a na pešej zóne
Q5	V centrálnych častiach jednotlivých zón mesta- obchodné centrá, športovo-rekreačné areály, školy, v CMZ, v priemyselných areáloch s veľkou kapacitou zamestnancov., Pri cintorinoch, pošte, pešia zóna

Príloha R: Nabíjanie elektrobicyklov – lokality identifikované respondentami

Ozn.	Identifikácia lokality
R1	Mestský úrad resp. v lokalite Centra mesta, na cyklotrase od lokality Pltníky smer Vrútky
R2	Na pešej zone, Centrum
R3	Na tržnici, pri Obchodných centrách, pri MÚ v Martine
R4	Pri železničnej stanici
R5	Pri športoviskách, nemocnici, železničnej a autobusovej stanici, centrum mesta
R6	Železničná a autobusová stanica, okolie OC Galéria (mimo ich súkromný pozemok), pešia zóna, Medokýš, Lekárska Fakulta + amfiko
R7	Námestie, obch. centrá, Stráne, kolónia Hviezda, .,
R8	ul. Michaeliho, pri zmrzline
R9	Ul. Sokolíka ku Amfiku
R10	Ulica E.B.Lukáča a následné napojenie smerom do centra
R11	ulica za kinom Moskva
R12	Z Priekopy k Tulipu by bol potrebný chodník, okolo Martinsu
R13	Záturcie - prepojenie s Priekopou a Košútmi mimo cesty I. triedy
R14	Záturcie - Partizánsky cintorin
R15	zo Záturčia smer Priekopa a Vrútky

Príloha S: Dobudovanie nových ciest – identifikácia lokalít respondentami

Ozn.	Identifikácia lokality
S1	Východný obchvat MT
S2	Okolie Národného cintorína, výpadovka na BB
S3	Výjazd na Košťany, zlá okružná križovatka pri Košútoch,
S4	križovatky smerom na Košťany n. T
S5	Z L'adovne cez novu nemocnicu do Košút. Prebudovať križovatku na Bystricku a odstrániť dočasnú kruh. križovatku na severe
S6	Výjazdy z mesta
S7	Prepojenie tunel Višňove, diaľnica do BB-TN
S8	lepšie prepojiť mestské časti východ-západ cez rieku Turiec. vybudovať cestu na Nový Martin
S9	Košťany kruháč, pod Bystricku kruháč, dočasný kruháč v Košútoch vyriešiť nejakým trvalým riešením.
S10	Celé mesto.
S11	kruhovú križovatku na Bystricku
S12	Obchvat Martina pred dostavaním novej nemocnice, vyriešiť problémové úseky častých dopravných kolízií (Bystricka, Košťany nad Turcom)
S13	dobudovať R3
S14	Poliklinika Bottova
S15	Železničné priecestie
S16	parkoviská
S17	kruhový objazd v Košútoch stačia odbočovacie a priradovacie pruhy od obchodných centier
S18	Kruhové objazdy na dôležitých križovatkách.
S19	Obchvat z Martina cez Košťany aby cesta viedla mimo Koštian aby sa to zrýchlilo nejaká rýchlo cesta
S20	Obchvat Martina ,križovatka pod Bystrickou a kruháč na severe pri Kauflande
S21	Východný obchvat Martin, R3 okolo Martina a Koštian, Priekopa vojenský útvar SIM-smer Priemyselný park Sučany ako hlavný výjazd z Priekopy smerom na východ
S22	Záturčie - od Tulipu okolo evanjelického cintorína - zúžená cesta z dôvodu kríkov, výmole
S23	Veľký problém križovatka pre peších na Bystricku, neexistuje možnosť pre chodcov ako prejsť preši cez danú cestu. taktiež je to problém pre cyklistov. Križovatka Košťany ja každodenne na úrovni boju o prežitie. Cesta ráno do práce nám trvá bežné 45 minút. Chceme chodiť autom do Koštian a prejsť peši, do mesta, ale tam nie sú chodníky. Deti nemôžu chodiť na boku do školy, lebo škola nemá podmienky, kde by si ich deti nechali. A to chodíme každé ráno 6 ľudí v aute, dohodli sme sa so susedou že ich berieme, aby sme nezvyšovali počet áut v Košťanoch. Ale situácia je zlá. Reálne hľadáme dom, kde sa presťahujeme aby sme nemuseli denne stráviť 2 hodiny kvôli križovatke v Košťanoch. A to sme povodni obyvatelia Trnova, nie prisťahovalci, ktorí ignorovali kolóny, kým sa ich denne netýkali.
S24	Z Vrútok na nákladné nádražie
S25	Priekopa
S26	Oblasť Volgogradská, a Matúša Dullu (prepojenie). Prepojenie Palackého - Š. Šikuru
S27	celá Thurzova ul. - výmena asfaltového povrchu
S28	Hostihora
S29	Centrum, sever, Vrútky
S30	Vychádzanie z Jahodník, obyvatelia pokiaľ chcú ísť na smer Košťany nad Turcom, musia buď obchádzať cez L'adovne, alebo sa otáčať na svetelnej križovatke pri ZŠ Nadi Hajnej čím porušujú dopravné predpisy
S31	Okolo strojární
S32	Smer sever Košúty
S33	"Vychádzať z Generelu dopravy , z ÚPN-SÚ Martin a odporúčam projekt SNOWBALL. Pre odľahčenie centra mesta vybudovať vonkajší východný okruh a jeho prepojenie cez
S34	Košúty so št. cestou I/66 "
S35	Kruhac pri Kaufland, Kruhac při Kostanoch, pod partizanskym cintorinom křižovatka

Ozn.	Identifikácia lokality
S36	Martin - košťany , Martin žilina
S37	Cesta ku budúcej novej nemocnici
S38	Prechody na koľajiskách. Mosty nad Turcom od Robotníckej až po slimák - VŠETKY. Katastrofálny stav (smutné je, že nepreháňam).
S39	Obchvad Martina po Příbovce -R3
S40	zaturcie, stred, priekopa
S41	križovatka pod bystričkou, semafor v Košťanoch n/T
S42	Preložka 1/65
S43	Jednosmerná pred škôlkami na Zvolenskej ulici, keď nie je kde zaparkovať, musím obísť obchádzkovú popred Severnú a vrátiť sa zaparkovať od druhej strany bytového domu na ulici, kde je pošta, je tu len jednosmerná a zákaz vjazdu
S44	Podhradie
S45	Sever...križovatky,kruháč,
S46	Kruhový objazd pri Kauflande
S47	Priekopa, Nákladne Nádražie,
S48	"Rozšírenie cesty ku SIMu od Kratinovej
S49	Cesta k Mestskému útulku
S50	Zrušenie-zlepšenie kruhového objazdu v Košútoch"
S51	Záturčie
S52	Okolo nemocnice
S53	R3 od VW aspoň v polovičnom profile aspoň po Rakovo s križovatkou Tomčany/Dražkovce/L'adovne -Necpaly/Bela/Žabokreky -vyriešite Tranzit cez mesto a aj prístup k nemocnici
S54	Cesta z obchvatu do mesta popri Inkure. Cesta poza nemocnicu.
S55	Obchvatmi prepojiť celý medzimestský transfer. Aj vozidla, ktoré iba prechádzajú Martinom preťažujú hlavne ranné a poobedné zápchy, pričom, keby boli stiahnuté obchvatmi úplne mimo MT, tzv. lieviky do centra by neboli také preťažene, doprava plynulejšia.
S56	Miesta Polikliník, ambulancií detských a dospelých obvodných doktorov
S57	Výjazd smer Košťany nad Turcom, východný obchvat mesta s napojením na D1
S58	Priekopa, potrebné vybudovať prístupovú cestu do sídliska nákladne nádražie z priemyselnej zóny, odľahčilo by to veľmi preťaženú priekopu, Sučanskú, kratinovu a II.koloniú
S59	Hlavne rekonštruovať existujúce
S60	Konečne vybudovať diaľnicu a rýchlostnú cestu, kvôli novej nemocnici.
S61	Okolie Kauflandu, kruhová dočasná križovatka
S62	Výjazd z Jahodník smerom na Košťany
S63	všetky, Martin je na to veľmi zle, nebudovalo sa tu viac ako 20 rokov absolútne nič, žiadny obchvat, denne zápchy už nie len v špičke. Chýbajúce inteligentné križovatky. Následkom čoho sa hlavné ťahy tvoria v obytných zónach!
S64	Parkoviska v Záturčí
S65	Podháj
S66	Doriešenie kruhového objazdu v Košútoch, úprava križovatky pod Bystričkou, možnosť prejazdu na Nákladné nádražie bez toho, aby sa muselo obchádzať cez Vrútky
S67	Košúty

Príloha T: Požiadavky respondentov na úpravu riadenia križovatiek – konkrétne lokality

Ozn.	Identifikácia lokality
T1	Vytvorenie svetelnej križovatky pod Bystrickou, odstránenie kruhového objazdu v Košútoch na ul. Jilemnického a jeho nahradenie svetelnou križovatkou
T2	Cesta na Bystricku z Martina.
T3	Mudroňova/Bernoláková
T4	Križovatky od ZŠ Mudroňova po križovátku Jesenského
T5	Upraviť zelenú vlnu na ul. Mudroňova po galériu
T6	Od pošty po Kohútovu a Jesenského
T7	Na výpadovke určite dlhšie zelenú na hlavnej, najmä križovatka slimák/Podháj a pri Tulipe (kamióny (nielen) tam chodia na červenú). A križovatka pri Galérii - tiež dlhšie zelenú na hlavnej a najmä keď ešte stihnem zelenú pri odbočke na Galériu, aby bola ešte aspoň 10 sekúnd zelená pri obchodnej akadémii. Zbytočne sa tam tvorí kolóna, keď zasvieti červená súčasne pri obchodnej aj pri odbočke na Galériu.
T8	Križovatka Tulip
T9	Hlavný ťah smer Žilina a Turčianske Teplice.
T10	Každá križovatka by mala mať inteligentné semafore, ktoré sú bežné v zahraničí.
T11	Pri kostole stred
T12	Mudroňova ulica
T13	Celý obchvat Martina. Najlepšie zriadiť kamerový systém s automatickým posielaním pokút na jazdu na červenú
T14	Križovatka pod Ľadovňou načo tam je v nedeľu ráno pustení semafor?
T15	výpadovka pri OMV
T16	Celoplošne na SSZ zaviesť preferenciu MHD, RZP.
T17	Semaforu sú úplne zle nastavené ako na obchvate tak pod Ľadovňou.
T18	Plán je dobrý, len ho dodržiavať a udržiavať zariadenia funkčné
T19	Výpadovka I/65 väčší čas na vyprázdnenie križovatky aby nedochádzalo ku kolíziám napr. kamión v hlavom smere prejde na červenú a zrazí sa s autami, ktoré ho križujú
T20	Smerom na Bystricku
T21	Križovatka na Bystricku osadiť semafore a zriadiť zelenú vlnu, križovatka Bambusky
T22	Košúty
T23	Priekopa Lidl
T24	Pod Bystrickou, pri OMV,
T25	Výjazd zo Záturčia smer ZA a z Kolónia Hviezda smer ZA - nebezpečný
T26	Ulica Mudroňova - smerom ku galérii, zvyčajne sa stojí na každom semafore ak je väčšia premávka
T27	Zelená vlna od pošty po Prieložtek
T28	Križovatka pod Podhájom
T29	Od Jahodníckej školy a Jesenského
T30	nateraz je na ul. Mudroňova - Kohútova - Jesenského celkom v pohode ...
T31	Obchvat: Bambusky smer Žilina, tam to dnes nefunguje správne 2) Mudroňa až po veľkú križovátku pod cintorínom
T32	"Pošta - Galéria - Ekonomická škola
T33	Obchvat Martina "
T34	Centrum
T35	Thurzova Ambra pietra
T36	Sever I.
T37	Kruhac Košúty
T38	pod bystrickou
T39	Celý obchvat, Mudroňova ulica od pošty ku galérii v pokračovaní Prieložtek
T40	Celý obchvat, a centrum mesta. Stále tam je červená vlna.
T41	Galéria, aspoň pre autobusy aby sa zamedzilo meškaniam
T42	Odporúčam vychádzať z Generelu dopravy a ÚPN-SÚ
T43	v podstate všetky križovatky v meste. + preferencia vozidiel MHD (radiť na to by mal byť už súčasťou vozidiel MHD podľa súťažných podkladov)

Ozn.	Identifikácia lokality
T44	Určite obchvat mesta, kedysi sa dal krásne prejsť na zelenú vlnu teraz majú väčšiu prednosť a viac času na prejazd slimák kruhac strane, ako obchvat .
T45	Výpadovka Tulip Tesco smer Bambusky
T46	Výpadovka do Teplíc
T47	Cesta od A. Pietra smerom do centra a ďalej smerom na Košťany
T48	pri ZS na mudronovej by semafore mohli byť upravené, tak aby chodci dlho nečakali, že po stlačení signalizácie by rýchlo naskočila zelená, ale zároveň by trvala kratšiu dobu, lebo potom chodci prebiehajú na červenú
T49	Obchvat MT
T50	M.R. Štefánika - Červenej armády - Jilemnického - Tehelná
T51	Celkovo by sa mohli využívať detektory, na základe ktorých by sa zelená z vedľajších smerov mohla končiť skôr.
T52	Pri Lidli Záturčie pridať smer z cyklocesty
T53	Spravte nadchody, regulujte dopravu a bude plynulá. Samozrejme "intelektuál" za volantom, resp. chodec sa vždy nájde.
T54	Križovatka pri Tulipe. Zle nastavený časovač farieb semaforov - je v rozpore s fyzikou brzdenia aut a s reakčnou schopnosťou vodičov.
T55	Semafore od pošty ku OC galéria
T56	"celý obchvat nie je synchronizovaný
T57	križovatka pri omv pri ul. robotnícka tam pravidelne vypadáva signalizácia
T58	križovatka pri Lidli má nulový buffer medzi jednotlivými smermi "
T59	Preložka 1/65
T60	So svetelnými križovatkami podľa mňa nie je problém, je to primerané
T61	Mudroňa, Kohútova
T62	V centre mesta sa začínajú tvoriť zápchy. Na obchvate mesta je občas pri Tulipe vypnutá svetelná signalizácia a viackrát sa tam stali preto nehody
T63	Pošta, Galéria,
T64	"Zriadiť lepšiu nadväznosť križovatiek na výpadovke v prípade, že sa vodič pripája z vedľajších ciest.
T65	Ak napríklad čakám na zelenú na Križovatke pri OMV (idem z OMV, zaradím sa na vedľajšiu cestu, ktorá ide od Bambusiek) a pokračujem na semafore doľava smer Slimák tak na križovatke od Slimáka mám znova červenú. Podobná situácia je aj v prípade, že idem od Tulipu, tak na križovatke pri Tesco, alebo na križovatke pred Záturčím mám znova červenú)
T66	Prerobené jednosmerky navigujú všetku dopravu cez Škultétyho na Sever a sú tam kolóny až po rampy
T67	Cela trasa ul. Mudroňova, popri Galérii, popri tržnici. Tati trasa úplne viazne hlavne v ranných a poobedných časoch.
T68	Od Mudroňovej po tržnicu a výpadovka
T69	Kruhový objazd MČ Košúty 2 smer z Martina na Vrútky
T70	Križovatka pod Bystričkou
T71	Mudroňova až po Bernolákovu (zapchatá časť pri OC galéria)
T72	Mám len jednu pripomienku, na križovatke na obchvate pri odbočovaní pri OMV od Vrútok smerom doľava do mesta na Robotnícku ulicu je signál na odbočenie len pre 3-4 autá. Boli by dobré ho predĺžiť o 4-5 sekúnd.
T73	Upraviť semafore od hlavnej pošty smer nemocnica aby bola o dosť plynulejšia premávka
T74	Križovatky od Pošty1 k nemocnici v špičke je katastrofa, kolóny....takisto kruháči v Košútoch
T75	Hlavne pri Kauflande to konečne doriešiť a nie len predlžovať dočasný stav
T76	Centrum, od galérie po ľadovne
T77	Pod Bystričkou
T78	Križovatka pod Bystričkou
T79	Tulip, Tesco, slimák-podhaj
T80	od pošty k nemocnici

Ozn.	Identifikácia lokality
T81	Celý obchvat MT...chýba odpočet času na križovatke Zaturcie.zelena vlna sa dá chytiť akurát v noci keď je prázdna cesta
T82	Križovatka pri kostole v centre je zbytočná svetelná, stačilo by osadiť všade značky nech aj človek čo to nepozná má prehľad a bude plynula ako bola počas rekonštrukcie, je obrovská a bezpečná ,
T83	Francúzskych partizánov
T84	od výpadovky Lidl Záturčie po OMV pumpu zelenú vlnu nechytíte nikdy, strašne nastavená signalizácia, treba sa učiť od veľkých miest Zlín, Trenčín, Bratislava množstvo semaforov, inteligentný posun zelenej vlny. Martin a semaforey ja by som povedala najhoršie na Slovensku
T85	Nade hejnej a ul.Jeaenskeho
T86	Neviem
T87	Križovatka na Bystričku z mestského obchvatu!!!
T88	Jednoznačne výpadovka vedúca od teplárne smerom do Vrútok. Zelená vlna tam kedysi bola v oboch smeroch a bolo to perfektné, uvítala by som keby sa znovu obnovila.
T89	Trasa od Hlavnej pošty po Ľadovne - najmä v rannej špičke
T90	Zelená na semafore pre chodcov pri katolíckom kostole trvá príliš krátko, nie je možné prejsť križovatkou bez toho, aby človek nedošiel na druhú stranu na červenú "

Príloha U: Identifikácia križovatiek, ktoré sú podľa respondentov nevhodne riešené a vyžadujú úpravu.

Ozn.	Identifikácia križovatky
U1	Kruhový objazd Košúty, výjazd smer Košťany nad Turcom
U2	kruhový objazd v Košútoch na Jilemnického ulici
U3	Hviezdoslavova ul pod SNM má zle umiestnený prechod pre chodcov, pod Národným cintorínom sa chodci pohybujú mimo vyznačených prechodov
U4	Cesta na Bystricku z Martina.
U5	Tulip,Bystricka
U6	Križovatka Jilemnického Tehelná a kruhový objazd medzi Kauflandom a OC campo
U7	Kruhac pri Kauflande
U8	Košťany a Výpadovka
U9	Križovatka z ulice Kratinova na hlavnú cestu
U10	Pri pošte, pri OC Galéria, pri Obchodnej akadémii
U11	Od hlavnej pošty k nemocnici
U12	Kruháč Košúty, križovatka pod Bystrickou, križovatky na ulici Jilemnického (zle sa vychádza z vedľajšej vľavo, veľa polovodičov vojde do križovatky, aj keď ňou nemôže plynúť a bezpečne prejsť)
U13	Križovatka Tulip, Bystricka
U14	Pri národnom cintoríne, Silencia
U15	Križovatka pod Bystrickou.
U16	Je mi to jedno
U17	P. Mudroňa, A. Pietra, N. Hejnej
U18	Križovatky pri Martimexe
U19	pri katolíckom kostole
U20	Pri kostole stred
U21	Križovatka obchvatu pri Spojenej škôlke
U22	Na bystricku
U23	celým mestom od OC Tulip až po koniec mesta smerom na Košťany.
U24	Košťany nad Turcom, za Martinom smerom na Bystricku, kruhový objazd pri OC Capme
U25	VP Totha - Šoltésovej - Holubyho
U26	Križovatka Mudroňova - Kohútova, pri OC Galéria
U27	Križovatky od pošty po Galériu
U28	pod nár.. cintorínom
U29	galéria smerom od pošty
U30	Výjazd z ulice Majakovského 6,7,8,9. Pri odbočovaní doľava na ul.Nade Hajnej nie je vidieť sprava prichádzajúce autá od ulice Ševčenkovi. Navrhujem zákaz parkovania minimálne na dvoch miestach pri obrubníku na pravej strane.
U31	Bystricka (pracuje sa na nej), mimo MT v Kostýmoch, ktorá významne ovplyvňuje dennodenne dopravu v MT.
U32	Košúty, Tulip,slimák,Bystricka
U33	križovatka pod Bystrickou
U34	križovatka OC Galéria, križovatka na Bystricku
U35	Pri galérii, výpadovka križovatka smerom podhaj alebo rovno smerom k Tesco
U36	Priekopa Priekopská-Kratinova a Priekopska-Sučianska
U37	Cintorín, Košúty,
U38	Križovatka pod Bystrickou, kruhový objazd v Košútoch
U39	Mt pošta1
U40	Jesenského by mal byť kruhový objazd.
U41	Od železničnej stanice, prechod cez koľajnice až k OMV,... kruháč Košúty, ...pod Bystrickou
U42	Bambusky, kruhový objazd Košúty
U43	kruhový objazd Košúty
U44	Výjazd z Martina smer Košťany
U45	V Košútoch ten kruhový.

Ozn.	Identifikácia križovatky
U46	odbočka Kolónia Hviezda pre MHD DPMM
U47	Na Bystricku-obchvat
U48	križovatka pri Smichove
U49	Bysticka, Košťany
U50	nie som vodič, neviem posúdiť
U51	Kruhový objazd Košúty buď zväčšiť alebo vymeniť za svetelnú križovatku
U52	Pri galérii
U53	Z Kratinovej na hlavnú. V zrkadle nič nevidieť, keď ide autobus sú kolízie, niekto odbáča, niekto obieha autobus, doľava sa ide zle, možno v strede priradovací pruh na väčšiu plynulosť. No a cestou opačným smerom keď niekto odbáča ku manane a niekto k ceste pod partizánsky cintorín tak sa stretnú oproti sebe v odbacacom pruhu
U54	Košúty 1 , priekopa Kratinova s priekopskou
U55	celá výpadovka Martina
U56	Pri Martimexe, Čer.armády/Štefánikova
U57	Kruhový objazd pri MC Donald
U58	Pod Bystrickou kruháč v Košútoch galéria
U59	Kolónia Hviezda - Francúzskych partizánov.
U60	Podháj
U61	Križovatka pod bystrickou na ceste 1/65
U62	Sever I.
U63	Pri kostole v meste
U64	Pri Bystrické, a kolónia hviezda
U65	Pri Kauflande kruhac
U66	Na Bystricku x I/65D, celá stará pôvodná I/65
U67	Výpadovka Tulip Tesco smer Bambusky
U68	Výpadovka podhaj , križovatka Bystrická , Košúty 1 , Priekopa Lidl
U69	Jednoznačne kruháč pri Kauflande..
U70	Spájanie obchvatu a cesty smerom MT- Košťany
U71	križovatka ciest Na Bystricku a obchvat mesta
U72	Provizórna kruhová križovatka pri Košútoch.
U73	Pod Bystrickou
U74	Kruhac pri Kauflande.
U75	Kohútova/Jesenského, Škultétyho/Mudroňa, Č. Armády/Jilemnického, zosúladiť s vyhláškou všetky kde ide cyklocesta súbežne s hlavnou cestou
U76	Urgentne smer Bystricka, inak viac menej celkom fajn na naše mesto.
U77	Kruhový objazd v Košútoch, kruhový objazd pri priemyselnej zóne smerom na Sučany(zmätočne naprojektované dopravné značenie objazdu), križovatka pri katolíckom kostole v centre.
U78	"Kruhac v Košútoch, pri Martimexe
U79	Na Bystricku, kruháč v kosutoch, križovatka v Košťanoch
U80	Križovatka pod Bystrickou
U81	pri oc galéria a nemocnici/tržnici
U82	Pod Bystrickou
U83	Preložka 1/65 a ul. Na Bystricku a kostianska križovatka
U84	Podľa mňa sú momentálne zle riešené cesty, na ktorých pribudli pásy na parkovanie, napr. Popred bytový som Severná, úzka ulica, neprehľadné, keď nasnežilo, úzke pruhy, auta z hlavnej cesty, ktoré odbočili na vedľajšiu boli v druhom pruhu
U85	Pri tulipe.
U86	Sever pri Kocke,
U87	Kruhový objazd pri Kauflande
U88	1/65D, P. Mudroňa, Robotnícka, Jilemnického
U89	Križovatka Košťany nad Turcom, križovatka na Bystricku
U90	Sever,
U91	Križovatka pod Bystrickou

Ozn.	Identifikácia križovatky
U92	Križovatka pod Bystričkou. Je to dlhodobý problém, v čase rannej špičky je takmer nemožné pokračovať rovno (smer centrum) alebo doľava po výpadovke (smer Slimák).
U93	Doprava smer Košťany to relatívne ide, ale problém je s tým, že ak vznikne kolóna tak sa ani vodiči idúci doprava nedokážu dostať na hranicu križovatky."
U94	asi dať semafor aj na Škultétyho/Ambra Pietra
U95	Košúty - kruhový objazd, Bystrička- križovatka
U96	Kruhový objazd Košúty 2
U97	Križovatka pod Bystričkou
U98	obchvat pri tulipe, kruháč v Košútoch
U99	Mestský úrad.
U100	Pod Bystričkou, Kruháč Košúty, robotnícka
U101	Ul, Priekopská a napojenie na nadjazd s oboch strán; križovatka pod Bystričkou
U102	"1. Križovatka kratinova-priekopska, umenie dostať sa z kratinovej na hlavnú, v blízkosti je zastávka, takže úplne bežne auta vojdú do križovatky, zastanú za autobusom a zapchajú cestu, okrem toho ide o dve vyťažené cesty
U103	2. Kruhový objazd Košúty, tam treba vyrobiť pruh pre odbočenie do sídliska, aby smerom z mesta nevznikali zápchy"
U104	Kruhový objazd sever - zväčšiť, zvýšiť kapacitu na 2 pruhy
U105	"Kruhový objazd Košúty
U106	Severná-Kozmonautov
U107	Sučianska cesta-Priekopská
U108	Križovatka z Kolónie Hviezdy smerom do Vrútok
U109	Kruháč Košúty, výjazd z Kauflandu...
U110	Škultétyho x Novákova
U111	Križovatka pri poliklinike 1
U112	Galéria - nemocnica
U113	Kaufland, výjazd od Campa dať pripájací pruh, podjazd od Martinu do Vrútok sprehladniť...cudzinci na 90% nedávajú prednosti
U114	Nade hejnej
U115	ul. Priekopská, takmer všetky križovatky, kruhový prejazd pri Kauflande - sústavné zápchy, križovatka pod Bystričkou, križovatka Košťany nad Turcom
U116	križovatka na ulici Priekopská pri predajni Suzuki - je tam síce zrkadlo, ale tiež betónovali obrubník ktorý bráni vodičom vo výhľade a tým sa stáva táto križovatka veľmi neprehľadnou a nebezpečnou
U117	2. Križovatka pod Bystričkou je čistý chaos a katastrofa - chcelo by to kruháč alebo nejakú inú alternatívu lebo toľko prešlapu čo sa deje tam sa deje málokde. Keď sa z nej chcete pripojiť na hlavnú cestu, stojíte tam milión hodín a najhorší sú vodiči idúci z MT smer Košťany, ktorí obiehajú zprava pred nimi stojace auto -odbočujúce vľavo, a križujú tým cestu vodičom idúcim z Koštian a odbočujúcim na Bystričku. "
U118	Križovatka pri DiCampe
U119	Košúty kruháč - malo to byť dočasné riešenie, očividne sa z neho stalo trvalé a kolóny každé poobedie nikomu nevadia
U120	"Priekopa Kratinova, Priekopska
U121	Košťany n. Turcom ovplyvňuje Martin"

Príloha V: Identifikácia lokalít, v ktorých by respondenti privítali parkoviská typu Park and Ride

Ozn.	Identifikácia lokality
V1	Martin je na toto malé mesto. Bolo by to zbytočné.
V2	Na vjazdoch do mesta Sučany, Pribovce
V3	Martin stanica, zastávka Martin Fatra
V4	nikde, budem chodiť len autom
V5	Priekopa alebo Vrútky
V6	V Pribovciach
V7	Jasné áno
V8	Pri dopravnom podniku na Flámskej, niekde v severnej časti mesta (Košúty) s dobrým napojením na MHD.
V9	Košťany nad Turcom
V10	Vrútky a centrum mesta.
V11	Hlavne z juhu, ale aj zo severu.
V12	Pri stanici Vrútky a Martin
V13	Vrútky žel. stanica
V14	Pri železničnej stanici, autobusovej stanici v každej mestskej časti
V15	v Košútoch oproti shell-ke
V16	V každom vjazde do medza
V17	Košúty
V18	Košúty, Jahodníky,
V19	Parkovacie domy na okrajoch centier miest a riešenie parkovania ako obh.centrá ZA,BA...
V20	napr. smerom od Vrútok /Záturčie a smerom od BB / pri Kollárova alebo Košťany pri OMV a od Sučian pri diaľnici
V21	okrajove časti mesta
V22	oplatilo by sa to asi len v centre mesta
V23	Napr. na začiatku mesta pri Nissane, vo Vrútkach a pod.
V24	Nemyslím že je to pre Martin potrebné, bolo by to minimálne využívané.
V25	napr. pri Kauflande alebo pri Pltníkoch, možno niekde pri Nissane, aby ľudia z okolitých obcí nezahltili mesto vozidlami.
V26	V priestoroch za stanicou v Martine. Ako je Viena. Je tam veľká plocha.
V27	v dedinách ako napr. Košťany, Pribovce atď
V28	Martin, Vrútky, Turčianske Teplice
V29	V MT to nemá zmysel, ale keď už tak v priestoroch bývalej stoličkovej firmy, pomerne blízko do mesta aj na vlakovú ci autobusovú stanicu
V30	Vzhľadom na meškajúce a nie príliš časté spoje + mestský okruh si neviem v Martine predstaviť takýto spôsob parkovania a presunu po meste výlučne MHD.
V31	Jedine záchytné parkovisko pri železničnej stanici vo Vrútkach by pomohlo. "
V32	Galeria
V33	ŽSR a SAD, OC Tulip, Campo di Martin nová vlaková zástavka

Príloha W: Ďalšie pripomienky respondentov k doprave a mobilite

Ozn.	Znenie pripomienky
W1	Na internete upraviť portál. Sú komplikované a neprehľadné.
W2	Lepšie zapojenie vlakov do mestskej dopravy, vyhradené cestné pásy pre autobusy a taxi aby táto doprava bola zvýhodnená aj časovo
W3	Plánovanou výstavbou v Košútoch (Lidl, HBV Fatra...) a Severe (M. Terasy) sa neúmerne zaťažuje Jilemnického ul. Východný okruh len prenesie záťaž na križovatku Martimex. Aj tak bude skôr výstavba ako okruh. Príde k veľkým problémom
W4	Riešite výjazd z mesta smer Košťany každodenné kolóny je to katastrofa
W5	Integrovaná doprava z jednotným cestovným by bola riešením, po kvalitných cestách a parkovacích domoch, a odkladanie bicyklov v uzamykateľných domoch tak ako v Rakúsku, Švajčiarsku, Nemecku, Taliansku.... Na ŽSR stanicích v zahraničí sú mobilné plošiny a výťahy i pre imobilných, starších a s kočiarimi cestujúci.
W6	Toto mesto by malo viac podporovať udržateľnú mobilitu a investovať do hromadnej dopravy. Mali by urýchliť MHD napr. vyznačením bus pruhov od A. Petra až k nemocnici (aj tak všetky autá jazdia v ľavom pruhu) a zavedením preferencie MHD na križovatkách. Mala by sa zlepšiť obsluha napr. nákupnej zóny pri Tesco.
W7	Tie zasnežené kolobežky TIER by sa mali už zazimovať .
W8	Všade sa rieši automobilová doprava a cyklochodník a trasy. Pro chodcov neostáva miesto, na cestách chodia autá, cyklisti. Na chodníkoch sa rútia cyklisti a kolobežkári. Kde je miesto pre pešiakov?
W9	Priorita budovať cyklotrasy, pokračovať v nakúpe autobusov mhd s využívaním alternatívnych palív (cng, vodík, elektro). Dobudovať ekologické depo pre DPMM, modernizovať infraštruktúru
W10	Zrušiť elektrokolobežky, dostať viac ľudí do autobusov.
W11	Preferujem chodzu..zatiaľ.., potom mhd, vlastne auto, taxi pre oblasť Martin, Vrutky. Nie je pre mňa podstatné, či mam mhd kvazizadarmo, kludne by som platil aj symbolických napr. 10, 20 centov ale ak by som mohol mhd viacej využívať.
W12	Napr. Častejšie alebo pravidelne zriadiť niekoldňové bezplatné cestovanie pre ľudí s vodičským preukazom
W13	Viac merať rýchlosť na jednosmerkách na severe aj na obchvate a kontrolovať červenú na križovatkách
W14	dať zákaz vjazdu cyklistom na výpadovku
W15	Okamžite zriadiť odbor dopravy na Ms úrade s dopravným inžinierom a kompetenciami
W16	Zavádzať naprieč všetkými oblasťami mestskej mobility moderné technológie, digitalizovať dopravu, podporovať udržateľné druhy dopravy nielen na papieri, ale aj v skutočnosti (napr. MT vyhráva každoročne kampaň DPNB aj bez cyklotrás a doplnkovej cykl. infraštruktúry).
W17	Schody v Jahodníkoch konečne opravte na kočíky
W18	Tvrde tresty pre vodičov, čo idú na obchvate na červenú, kludne stále hliadky !
W19	Hlavne cez to mesto treba niečo spraviť ,do mňa už dvakrát nabúral cyklista a dostal som aj vynadané za to že som sa neuhol.
W20	Na výpadovke upraviť svetelnú signalizáciu, dať kamery lebo XY vodičov ide na červenú a následne vznikajú nehody a je problém s dokázaním pravdy
W21	"Vratit stare označovanie liniek MHD
W22	Kde je sľubovaná MHD zdarma?"
W23	lacnejšie listky na mhd.. 1,50€ za jazdu je na Martin trosku veľa
W24	Pripomienky mám k údržbe kanálov pri komunikáciách, ktoré sú zanesené a voda nemôže otekať, tvoria sa mláky a sťažujú prechod cez cestu. Aj uvoľnenie prechodov a zastávok MHD od nahnutého snehu.
W25	"Na víkendy upraviť grafikon na pri
W26	ame spoje bez prestupu Kol.hviezda, Karvasa blah.,Lipovec."
W27	Autobusy v špičkách su preplnene , zle spojenie zo železničnej stanice z Vrútok do Martina
W28	Smer ráno od Priboviec do Martina upchaté každý deň, zas poobede katastrofa od mesta smer Kostany. A v Rakove je zámer stavať logistické centrum pre Lidl!!!!!!

Ozn.	Znenie pripomienky
W29	hlavne prestať si naplňať vlastné vrecká pánmi z Turiec a.s. a konečne začať niečo robiť pre nás Martinčanov, doprava a mobilita v tomto meste je jedna veľká katastrofa
W30	Dobrý nápad, že je takáto anketa, dúfam, že niektoré navrhované riešenia budú aj zrealizované.. Ja osobne by som ešte privítal spomalenie dopravy na A.Pietra + P.Mudroňa, najmä počas dažďa, jazdí sa tam rýchlo a vodiči často ošpliechajú chodcov, keďže cesta nie je kvalitne odvodnená. Ďakujem.
W31	Ak nechcete nadávať na meškanie autobusov treba vyriešiť galériu pred kosutským kruhacom treba urobiť vyhradený pruh pre autobusy a to isté smer Košťany
W32	Lepšie riešiť cyklotrasy a ich prepojenie. Vybudovať chodník pre peších na druhom brehu rieky Turiec oproti cyklotrase.
W33	Uvoľniť sídliska od aut úplne zakázať parkovanie za kauflandom v Košútoch 2.
W34	Problematika dopravy v meste je komplexnou problematikou, ktorá je súčasťou komplexného hodnotenia existujúcich a navrhovaných funkcií a územno-technických podmienok. Riešená musí byť v priamej väzbe na územné plánovanie s cieľom zabezpečiť optimálnu obsluhu územia mesta.
W35	Chýba bikesharing.
W36	Pre projekt k doprave a mobilitě by som využil Žilinskú univerzitu a jej študentov.
W37	Zriadenie autobusového pruhu na 2 prúdových uliciach Mudroňova, Hviezdoslavova, Jesenského, Jilemnického
W38	Znížiť výšku cestovného MHD, aby bola atraktívnejšia
W39	Postaviť parkoviska na severe alebo zriadiť parkovanie pre rezidentov a spoplatniť parkovanie pre ostatných
W40	Zlepšiť parkovanie, nevyužívané zbytočne široké chodníky
W41	Odporúčam prejsť si križovatky a skontrolovať dopravné značenie, či je viditeľné a či ľudia jazdia v ich zmysle
W42	Spraviť niečo s križovatkou pod Bystrickou buď semafore v najhorších časoch. Alebo nastaviť semafore Košťany a pri OMW tak aby aspoň chvíľu bola cesta prázdna lebo takto idu auta raz z jednej raz z druhej strany a nie je šanca prejsť na druhú stranu
W43	Železničné priecestia opraviť
W44	jednotný lístok, doprava aspoň v niektoré dni zadarmo, nerobiť rozdiely v kartách, zrýchliť odbavovanie - jednotné čipové karty
W45	Nevyriešený prechod pre chodcov v Košťanoch nad Turcom. Spôsobuje kolaps dopravy, zdržania a nehody. Nie je možné vybudovať podchod, alebo nadchod? Ďalšie. Používanie prechodov pre chodcov cyklistami. Vylúčené, pretože cyklista je na dopravnom prostriedku a má ísť po komunikácii. Na toto treba orientovať Mestskú políciu.
W46	Málo spojov, treba pridať hlavne na trase Vrútky- Martin, Ľadoveň a cez, Sever nie Záturčie.
W47	"Zrušiť" zdieľané kolobežky.
W48	Opraviť dlažbu v pešej zóne, ktorá už je pre chodcov nebezpečná.
W49	Zaviesť zľavy pre darcov krvi aj na prímestské autobusy.
W50	Nedodržiavanie rýchlosti vodičmi slabá kontrola, po uliciach chodia aj 90
W51	Viac parkovacích miest v centre pre imobilných
W52	Urobiť viacej cyklotras a aj chodníkov (aj pre bežcov) zároveň vid cyklotrasa popri Turci, nájsť spôsob ako urobiť atraktívnu mhd (nie tým že bude stať jazda 1,5€) . Jazdím do roboty do Sucian na bicykli a kľúčovanie cez sídliska, záhradky, a starú železničnú trať je dosť náročné, pomohla by cyklotrasa aby sa neohrozovali cyklisti na hlavných tokoch ciest

Príloha X: Pripomienky k verejnej osobnej doprave získané fyzickými rozhovormi

Ozn.	Lokalita	Pripomienky
X1	Martin (MHD)	Digitálny problém – ak na karte zadám študentský lístok, dá mi to občas občiansky. A stáva sa to dosť často.
X2	Martin (PAD)	Viac spojov v prímestskej autobusovej doprave.
X3	Martin (Kolónia)	Nový spoj na Kolóniu.
X4	Martin (MHD)	Zbytočne rozbité linky – cestujúci musia vystúpiť aj napriek tmu, že pokračujú tým istým autobusom.
X5	Martin (MHD)	Spoje z Ľadovne na železničnú stanicu v Martine nenadväzujú na vlak do Banskej Bystrice.
X6	Martin (diaľková AD)	Žiadne spojenie medzi Martinom a Nitrou.
X7	Martin (MHD)	Zmena tarify, drahé cestovné = 1,5 € je veľa.
X8	Martin (MHD)	Vodiči jazdia rýchlo.
X9	Martin (MHD)	Vysoká suma cestovného.
X10	Martin (MHD)	Nevhodné časy spojov.
X11	Martin (MHD)	Príliš vysoké ceny cestovných lístkov.
X12	Martin (MHD)	Cestovné lístky by sa mohli kupovať prostredníctvom automatov ako napr. v Žiline alebo Bratislave.
X13	Martin (MHD, Ľadoveň)	Štyri autobusy jedným smerom, zlý grafikon a koordinácia.
X14	Martin (MHD, Ľadoveň)	Vodiči zastavujú ďaleko od obrubníka.
X15	Martin (MHD, z Kauflandu)	V určité hodiny sú preplnené autobusy, potreba viac spojov.
X16	Martin (MHD, Ľadoveň)	Nie sú redukované niektoré spoje?
X17	Martin (Sever)	Autobus zo Severu na Podháj – Športová hala: Ráno, napr. na pol siedmu nejde ani spoj, ktorý šiel zo Záturčia a nadväzoval na č. 1 je posunutý. Málo autobusov ide smer Športová hala ráno do cca 7:00.
X18	Martin (MHD, Ľadoveň)	Autobusy chodia na SADku prázdne. Návrh: prejsť najprv cez Ľadoveň.
X19	Martin (autobusová stanica)	Zrekonštruovať autobusovú stanicu.
X20	Martin (MHD)	Absentuje nadväznosť liniek.
X21	Martin (MHD, Ľadoveň, Vrútky)	Spoje z Ľadovne nenadväzujú na vlaky (zlá nadväznosť). Meškania vo Vrútkach.
X22	Martin (MHD, Vrútky)	Predražená a častá nespoľahlivosť spojov do Vrútok.
X23	Martin (MHD)	Neexistujúce časové lístky, vysoká cena cestovných lístkov zakúpených bez BČK, zlé tarify, prestupy sú veľmi drahé (počíta sa čas od prvého spoja).
X24	Martin (MHD)	Drahé cestovné 1,5 € / cesta.
X25	Martin (MHD)	Meškania v MHD.
X26	Martin, Vrútky (MHD)	Nedodržiavanie cestovných poriadkov a chýbajúce spoje.
X27	Martin (MHD)	Málo spojov a vysoká cena cestovných lístkov.
X28	Martin (železničná stanica)	Nepodarená rekonštrukcia.
X29	Martin (MHD)	Drahá MHD v Martine.
X30	Martin (MHD)	Nie je nadväznosť na PAD.
X31	Martin (MHD)	Modal split obyvateľov Martina je nevyhovujúci. Pozitívne hodnotenie autobusov na CNG.
X32	Martin (PAD)	Nízka frekvencia spojov v prímestskej autobusovej doprave.
X33	Martin (MHD)	Drahé cestovné lístky = bez BČK 1,50, z karty 0,70 až 0,80 €.
X34	Martin (MHD)	Vozidlá hromadnej dopravy by mali byť vybavené Wi-Fi.
X35	Martin (MHD)	Primátor sľuboval MHD zadarmo, avšak vhodnejšia by bola MHD za malý poplatok, aby sa bezplatné cestovanie nezneužívalo.
X36	Martin (železničná stanica Vrútky)	Železničná stanica je v zlom stave, rozkopaná.
X37	Martin (MHD)	Nedodržiavanie jazdných časov.

X38	Martin (MHD)	Vysoká cena cestovného.
X39	Martin (MHD)	Prístupnosť je 30 minút od prvej jazdy, čo je málo. Malo by to byť počítané od prestupu a nie prvej jazdy.
X40	Martin (MHD)	Dobíjanie BČK nie je možné platobnou kartou.
X41	Martin (MHD)	Chýba integrácia dopravy.
X42	Martin (MHD)	Nedostupnosť informačnej linky (alebo spojenia s dispečingom).
X43	Martin (MHD)	Revízorov obyvatelia poznajú, cestujúcich bez platného cestovného lístka nechávajú často uniknúť, mala by sa kontrolovať ich práca.
X44	Martin (MHD)	Málo predajných miest na BČK.
X45	Martin (MHD)	Nedostupnosť knihy sťažností.
X46	Martin (MHD)	Časté výluky, vďaka ktorým bývajú úplne posunuté zastávky, avšak informovanosť o zmenách je slabá.
X47	Martin (MHD)	Meškajúce spoje z Martina do Vrútok.
X48	Martin (MHD)	Nedodržiavanie cestovného poriadku, občasné nenasadenie ranného spoja z Martina do Vrútok (linka č. 11).
X49	Martin (MHD)	Drahé cestovné bez karty MHD.
X50	Martin (MHD)	Nekorektné správanie vodičov MHD.
X51	Martin (MHD)	Nedostatok spojov Košúty – Záturčie.
X52	Martin (MHD)	Nasadenie revízorov a pokračujúce nastupovanie jednými dverami (možnosť nastupovania všetkými ako napr. v Žiline).
X53	Martin (MHD)	Nepristavenie linky na zastávku (vodič MHD nezastaví na zastávke napr. v Košúty, nadjazd).
X54	Martin (MHD)	Zmena čísel liniek. Občania mesta boli zvyknutí na zabehnuté čísla liniek, teraz je to chaotické najmä pre starých obyvateľov.
X55	Martin (MHD)	Nedostatok liniek na Stráne.
X56	Martin (MHD)	Neosvetlené zástavky.
X57	Martin (MHD)	Zazmluvnený autobus s firmou Volkswagen, časté nezastavenie na zástavke.
X58	Martin (železničná doprava)	Komunikačné zóny vo vlakoch – tak ako sú detské kupé, dámske, tiché. Ľudia by si mohli vybrať túto zónu, pričom by tu bol predpoklad komunikácie cestujúcich.

Príloha Y: Zoradenie zastávok podľa nástupov

ID_zastávky	Názov zastávky	Pracovný deň, škola			Pracovný deň, prázdniny			Sobota			Nedeľa		
		Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy
906000394	Vrútky, žel. stanica	1204	1058	87	970	777	86	968	828	268	894	626	200
906000349	Hotel Turiec	1264	279	33	968	201	21	546	105	13	378	81	9
906000357	Ľadoveň	828	631	11	609	481	8	368	302	4	297	233	3
906000385	Sever II.	852	753	33	607	530	19	316	283	6	268	246	7
906000410	Jesenského	793	220	27	612	165	25	242	95	11	173	63	9
906000341	Dolné Záturčie, sídlisko	712	502	3	512	328	3	296	191	4	218	148	2
906000367	Nemocnica	667	1383	89	535	1065	76	271	467	36	178	319	22
906000559	Košúty, Campo di Martin	518	307	9	446	251	8	334	164	4	233	137	3
906000387	Štadión	653	293	30	435	213	22	232	115	15	175	81	13
906000409	Hviezdoslavova	697	281	3	491	217	2	170	110	2	109	81	1
906000384	Vrútky, I. čl. brigády	587	532	11	411	381	7	233	240	4	171	178	8
906000354	Košúty, nadjazd	485	386	7	405	276	3	284	173	1	204	130	1
906000386	Sever, obch. dom	556	736	24	408	546	21	235	309	13	166	245	6
906000413	Vrútky, Nábrežná	554	737	16	391	507	9	235	339	2	168	294	2
906000342	Dojčenský ústav	517	209	9	321	132	6	128	74	5	93	48	3
906000375	Priekopa III.	366	426	25	301	329	26	201	185	20	138	147	11
906000402	A. Pietra	439	735	25	313	535	20	144	296	9	103	232	7
906000378	Prieložtek	463	445	15	302	337	13	145	139	4	85	84	2
906000340	Dolné Záturčie II.	391	384	4	245	265	2	145	160	2	112	126	1
906000371	Podháj II.	355	302	6	265	214	2	135	131	0	118	99	1
906000404	Červenej armády I.	327	154	11	227	112	7	159	58	8	100	50	4
906000403	Ľadoveň, Nade Hejnej	353	618	4	222	418	3	140	252	1	98	202	1
906000370	Podháj I.	309	237	6	227	176	2	151	116	1	96	91	1
906000560	Košúty, kostol	353	354	6	225	288	6	122	175	2	72	139	0
906000339	Dolné Záturčie I.	255	249	11	194	179	10	103	76	1	101	69	2
906000372	Podháj III.	207	219	2	156	156	1	94	105	2	71	91	1
906000338	Hlavná pošta	236	1047	30	184	777	17	60	406	9	40	272	8
906000348	Horné Záturčie	163	148	3	144	114	2	104	82	2	94	70	2
906000356	Košúty, zdr. stredisko	203	528	4	143	381	3	85	230	2	65	191	2
906000416	Priekopa, Medňanského	221	129	0	135	80	1	58	37	0	53	22	0
906000355	Košúty, sídlisko	195	106	1	145	84	1	50	34	0	38	18	1
906000365	Poliklinika Škultétyho	210	926	12	152	633	8	30	320	1	30	234	2
906000359	Lipovec	134	113	0	100	84	0	65	57	0	43	40	0
906000335	Bystríčka, centrum	143	102	1	99	69	1	61	44	1	31	19	1
906000364	Nákladné nádražie	151	61	0	104	41	2	44	15	0	34	9	0
996000001	Martin, žel. stanica	148	92	3	76	70	2	45	22	0	57	20	0
906000408	Stráne, Holého III.	88	67	0	77	65	0	61	41	1	40	30	0
906000412	Mládeže	95	135	7	77	103	5	52	65	4	38	55	3
906000351	Kolónia Hviezda, konečná	82	67	1	76	60	1	52	49	1	34	25	0
906000336	SAD	97	147	2	86	108	1	37	36	0	16	28	1
906000398	ZŠ M. R. Štefánika	108	71	0	69	50	0	35	26	0	21	16	0
906000390	Turčianske Kľačany	99	75	2	69	51	1	23	17	0	24	14	0
906000406	Stráne, Holého I.	82	77	2	61	57	2	44	32	2	25	23	0
906000411	Vrútky, M. R. Štefánika	89	8	0	57	7	0	34	1	0	31	1	0
906000337	Vrútky, Čachovský rad	125	62	2	73	32	1	4	27	0	6	21	0
906000407	Stráne, Holého II.	89	72	1	63	56	0	24	29	0	32	29	0
906000362	Vrútky, MsÚ	98	125	2	32	104	0	41	3	0	26	3	0
906000374	Priekopa II.	70	168	1	48	124	0	23	67	1	26	50	0
906000373	Priekopa I.	60	61	3	59	54	1	25	22	1	23	13	1
906000391	Turčianske Kľačany, most	72	49	0	26	24	1	36	19	0	24	16	0
906000417	Vrútky, Karvaša a Bláhovca I.	56	47	0	42	41	0	28	25	0	26	26	2
906000381	Stráne	34	25	1	39	24	1	50	31	0	19	13	0
906000368	Vrútky, Pamätník Karvaša a Bláhovca	40	33	0	30	27	0	34	30	0	27	25	0
906000334	Stráne, Brezová	51	55	0	37	40	0	24	36	0	14	16	0
906000332	Bystríčka, Lásky	38	34	0	40	34	0	26	24	1	13	8	1
906000379	Vrútky, rāzc. Karvaša a Bláhovca	49	41	1	35	31	0	16	16	0	7	9	1
906000366	Odtoky, kúpalisko	24	12	0	25	15	0	33	22	0	22	16	0
906000352	Kolónia Hviezda II.	44	55	0	37	49	0	13	19	1	10	11	0
906000358	Bystríčka, Lesný závod	40	68	0	27	44	0	22	25	1	10	14	0
906000570	Turčianske Kľačany, ZŠ	36	61	0	33	35	0	12	17	0	14	16	0
906000548	ZŠ Lipová	46	4	0	24	3	0	14	3	0	11	2	0
906000405	Vrútky, ev. kostol	41	120	1	34	81	1	12	28	0	7	19	0
906000396	ŽOS Vrútky	52	31	0	38	24	0	0	0	0	0	0	0
906000353	Kolónia Hviezda I.	38	34	1	30	22	0	12	8	0	11	9	0
906000330	Bystríčka, Agáty	35	30	1	27	26	0	17	17	0	11	6	0
906000392	Turčan	40	53	1	36	42	0	7	9	0	7	8	0
906000397	ZŠ Nade Hejnej	40	484	0	24	358	0	12	204	0	8	138	0
906000401	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda II.	30	60	0	25	38	0	13	14	1	11	11	0
906000400	Dopravný podnik mesta Martin	37	34	2	24	27	0	10	10	1	5	4	1
906000418	Vrútky, Karvaša a Bláhovca II.	28	31	0	22	22	0	13	19	0	12	17	0
906000538	Košúty, ECCO	31	21	0	36	18	0	0	0	0	0	0	0
906000581	Priekopa, Nová Neografia	33	21	0	26	13	0	3	1	0	0	0	0
906000419	Stráne, Hrdinov SNP I.	22	27	1	14	19	0	14	13	0	9	12	0
906000561	ZŠ, poliklinika	30	28	0	28	19	0	0	0	0	0	0	0
906000389	Tepláreň	36	19	0	19	15	0	0	0	0	0	0	0
996000002	Podháj, J. Goliana	22	25	0	14	18	0	9	13	0	7	5	0
906000388	Tomčany	27	24	0	15	15	0	4	4	0	4	2	0
906000395	Podháj, športová hala	33	41	1	15	28	0	0	1	0	0	0	0

Plán udržateľnej mobility mesta Martin

ID zastávky	Názov zastávky	Pracovný deň, škola			Pracovný deň, prázdniny			Sobota			Nedeľa		
		Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy
906000343	Vrútky, Dolné Vrútky	20	19	0	15	17	0	8	9	0	4	7	0
906000383	Lipovec, SKŠ	2	3	0	17	15	0	8	9	0	16	18	0
906000547	Priekopa, Lipová	26	4	0	12	2	0	3	0	0	1	0	0
906000380	Stráne, Hrdinov SNP II.	16	19	0	12	18	0	4	18	0	6	4	0
906000363	Vrútky, Svermova	24	15	0	8	12	0	0	0	0	0	0	0
996000004	MŠ Bagarova	8	4	0	7	4	0	6	2	0	5	4	0
906000399	Robotnícka	3	14	0	22	13	0	0	0	0	0	0	0
906000350	Bystrička, Hrby	5	4	0	5	4	0	3	5	0	5	3	0
906000360	Červenej armády II.	8	31	0	4	19	0	1	11	0	2	7	0
906000346	Obchodná akadémia	9	19	0	5	18	0	0	0	0	0	0	0
996000006	Ruppeldtova	9	51	0	3	36	0	2	21	0	1	13	0
906000333	HBM Pharma	7	4	0	6	4	0	0	0	0	0	0	0
906000414	Národný cintorín	6	22	0	3	23	0	1	8	0	2	5	0
906000344	Dom smútku	6	24	0	4	25	0	1	5	0	1	6	0
906000377	Priekopa, I. kolónia - ob.	4	33	0	2	23	0	2	8	0	3	4	0
906000376	Priekopa, I. kolónia	4	20	0	1	9	0	2	2	0	2	5	0
906000556	Priekopa, Rover	4	7	0	4	6	0	0	1	0	0	0	0
906000543	Vrútky, Sládkovičova	3	84	0	4	56	0	1	34	0	0	23	0
906000361	Vrútky, Dielenská Kružná	1	16	0	2	15	0	0	0	0	0	0	0
906000585	Kolónia Hviezda III.	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000588	Kolónia Hviezda, Fínska I.	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000415	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda I.	1	24	0	0	18	0	1	10	0	0	9	0
906000347	Vrútky, Hôrka	0	39	0	0	33	0	1	11	0	1	11	0
906000331	Dolné Záturčie, cesta I/18	0	61	0	1	42	0	1	22	0	0	19	0
906000586	Kolónia Hviezda, Helsinská I.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000592	Stavbárska	0	51	0	1	42	0	0	1	0	0	0	0
906000590	Vrútky, Horná II.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000589	Vrútky, Horná I.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000544	ZŠ Východná	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000434	ZŠ A. Dubčeka	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000587	Kolónia Hviezda, Helsinská II.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000527	ZŠ A. Bernoláka	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Príloha Z: Zoradenie zastávok podľa výstupov

ID_zastávky	Názov zastávky	Pracovný deň, škola			Pracovný deň, prázdniny			Sobota			Nedeľa		
		Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy
906000394	Vrútky, žel. stanica	1204	1058	87	970	777	86	968	828	268	894	626	200
906000367	Nemocnica	667	1383	89	535	1065	76	271	467	36	178	319	22
906000338	Hlavná pošta	236	1047	30	184	777	17	60	406	9	40	272	8
906000365	Poliklinika Škultétyho	210	926	12	152	633	8	30	320	1	30	234	2
906000413	Vrútky, Nábřežná	554	737	16	391	507	9	235	339	2	168	294	2
906000386	Sever, obch. dom	556	736	24	408	546	21	235	309	13	166	245	6
906000385	Sever II.	852	753	33	607	530	19	316	283	6	268	246	7
906000402	A. Pietra	439	735	25	313	535	20	144	296	9	103	232	7
906000357	Ľadoveň	828	631	11	609	481	8	368	302	4	297	233	3
906000403	Ľadoveň, Nade Hejne	353	618	4	222	418	3	140	252	1	98	202	1
906000384	Vrútky, I. čl. brigády	587	532	11	411	381	7	233	240	4	171	178	8
906000356	Košúty, zdr. stredisko	203	528	4	143	381	3	85	230	2	65	191	2
906000397	ZŠ Nade Hejne	40	484	0	24	358	0	12	204	0	8	138	0
906000341	Dolné Záturčie, sídlisko	712	502	3	512	328	3	296	191	4	218	148	2
906000375	Priekopa III.	366	426	25	301	329	26	201	185	20	138	147	11
906000378	Prieložtek	463	445	15	302	337	13	145	139	4	85	84	2
906000354	Košúty, nadjazd	485	386	7	405	276	3	284	173	1	204	130	1
906000560	Košúty, kostol	353	354	6	225	288	6	122	175	2	72	139	0
906000340	Dolné Záturčie II.	391	384	4	245	265	2	145	160	2	112	126	1
906000559	Košúty, Campo di Martin	518	307	9	446	251	8	334	164	4	233	137	3
906000371	Podháj II.	355	302	6	265	214	2	135	131	0	118	99	1
906000387	Štadión	653	293	30	435	213	22	232	115	15	175	81	13
906000409	Hviezdoslavova	697	281	3	491	217	2	170	110	2	109	81	1
906000349	Hotel Turiec	1264	279	33	968	201	21	546	105	13	378	81	9
906000370	Podháj I.	309	237	6	227	176	2	151	116	1	96	91	1
906000339	Dolné Záturčie I.	255	249	11	194	179	10	103	76	1	101	69	2
906000372	Podháj III.	207	219	2	156	156	1	94	105	2	71	91	1
906000410	Jesenského	793	220	27	612	165	25	242	95	11	173	63	9
906000342	Dojčenský ústav	517	209	9	321	132	6	128	74	5	93	48	3
906000348	Horné Záturčie	163	148	3	144	114	2	104	82	2	94	70	2
906000374	Priekopa II.	70	168	1	48	124	0	23	67	1	26	50	0
906000404	Červenej armády I.	327	154	11	227	112	7	159	58	8	100	50	4
906000412	Mládeže	95	135	7	77	103	5	52	65	4	38	55	3
906000336	SAD	97	147	2	86	108	1	37	36	0	16	28	1
906000359	Lipovec	134	113	0	100	84	0	65	57	0	43	40	0
906000416	Priekopa, Medňanského	221	129	0	135	80	1	58	37	0	53	22	0
906000405	Vrútky, ev. kostol	41	120	1	34	81	1	12	28	0	7	19	0
906000355	Košúty, sídlisko	195	106	1	145	84	1	50	34	0	38	18	1
906000362	Vrútky, MsÚ	98	125	2	32	104	0	41	3	0	26	3	0
906000335	Bystrica, centrum	143	102	1	99	69	1	61	44	1	31	19	1
906000408	Stráne, Hollého III.	88	67	0	77	65	0	61	41	1	40	30	0
996000001	Martin, žel. stanica	148	92	3	76	70	2	45	22	0	57	20	0
906000351	Kolónia Hviezda, konečná	82	67	1	76	60	1	52	49	1	34	25	0
906000543	Vrútky, Sládkovičova	3	84	0	4	56	0	1	34	0	0	23	0
906000406	Stráne, Hollého I.	82	77	2	61	57	2	44	32	2	25	23	0
906000407	Stráne, Hollého II.	89	72	1	63	56	0	24	29	0	32	29	0
906000398	ZŠ M. R. Štefánika	108	71	0	69	50	0	35	26	0	21	16	0
906000390	Turčianske Kľačany	99	75	2	69	51	1	23	17	0	24	14	0
906000373	Priekopa I.	60	61	3	59	54	1	25	22	1	23	13	1
906000358	Bystrica, Lesný závod	40	68	0	27	44	0	22	25	1	10	14	0
906000334	Stráne, Brezová	51	55	0	37	40	0	24	36	0	14	16	0
906000331	Dolné Záturčie, cesta I/18	0	61	0	1	42	0	1	22	0	0	19	0
906000337	Vrútky, Čachovský rad	125	62	2	73	32	1	4	27	0	6	21	0
906000417	Vrútky, Karvaša a Bláhovca I.	56	47	0	42	41	0	28	25	0	26	26	2
906000352	Kolónia Hviezda II.	44	55	0	37	49	0	13	19	1	10	11	0
906000570	Turčianske Kľačany, ZŠ	36	61	0	33	35	0	12	17	0	14	16	0
906000364	Nákladné nádražie	151	61	0	104	41	2	44	15	0	34	9	0
906000401	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda II.	30	60	0	25	38	0	13	14	1	11	11	0
996000006	Ruppeldtova	9	51	0	3	36	0	2	21	0	1	13	0
906000368	Vrútky, Pamätník Karvaša a Bláhovca	40	33	0	30	27	0	34	30	0	27	25	0
906000392	Turčan	40	53	1	36	42	0	7	9	0	7	8	0
906000391	Turčianske Kľačany, most	72	49	0	26	24	1	36	19	0	24	16	0
906000332	Bystrica, Lásky	38	34	0	40	34	0	26	24	1	13	8	1
906000379	Vrútky, rázc. Karvaša a Bláhovca	49	41	1	35	31	0	16	16	0	7	9	1
906000347	Vrútky, Hôrka	0	39	0	0	33	0	1	11	0	1	11	0
906000592	Stavbárska	0	51	0	1	42	0	0	1	0	0	0	0
906000381	Stráne	34	25	1	39	24	1	50	31	0	19	13	0
906000418	Vrútky, Karvaša a Bláhovca II.	28	31	0	22	22	0	13	19	0	12	17	0
906000330	Bystrica, Agáty	35	30	1	27	26	0	17	17	0	11	6	0
906000400	Dopravný podnik mesta Martin	37	34	2	24	27	0	10	10	1	5	4	1
906000353	Kolónia Hviezda I.	38	34	1	30	22	0	12	8	0	11	9	0
906000419	Stráne, Hrdinov SNP I.	22	27	1	14	19	0	14	13	0	9	12	0
906000395	Podháj, športová hala	33	41	1	15	28	0	0	1	0	0	0	0
906000360	Červenej armády II.	8	31	0	4	19	0	1	11	0	2	7	0
906000377	Priekopa, I. kolónia - ob.	4	33	0	2	23	0	2	8	0	3	4	0
906000366	Odtoky, kúpalisko	24	12	0	25	15	0	33	22	0	22	16	0
906000415	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda I.	1	24	0	0	18	0	1	10	0	0	9	0
996000002	Podháj, J. Goliana	22	25	0	14	18	0	9	13	0	7	5	0

Plán udržiateľnej mobility mesta Martin

ID_zastávky	Názov zastávky	Pracovný deň, škola			Pracovný deň, prázdniny			Sobota			Nedeľa		
		Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy
906000380	Stráne, Hrdinov SNP II.	16	19	0	12	18	0	4	18	0	6	4	0
906000344	Dom smútku	6	24	0	4	25	0	1	5	0	1	6	0
906000414	Národný cintorín	6	22	0	3	23	0	1	8	0	2	5	0
906000396	ŽOS Vrútky	52	31	0	38	24	0	0	0	0	0	0	0
906000343	Vrútky, Dolné Vrútky	20	19	0	15	17	0	8	9	0	4	7	0
906000561	ZŤS, poliklinika	30	28	0	28	19	0	0	0	0	0	0	0
906000383	Lipovec, SKŠ	2	3	0	17	15	0	8	9	0	16	18	0
906000388	Tomčany	27	24	0	15	15	0	4	4	0	4	2	0
906000538	Košúty, ECCO	31	21	0	36	18	0	0	0	0	0	0	0
906000346	Obchodná akadémia	9	19	0	5	18	0	0	0	0	0	0	0
906000376	Priekopa, I. kolónia	4	20	0	1	9	0	2	2	0	2	5	0
906000581	Priekopa, Nová Neografia	33	21	0	26	13	0	3	1	0	0	0	0
906000389	Tepláreň	36	19	0	19	15	0	0	0	0	0	0	0
906000361	Vrútky, Dielenská Kružná	1	16	0	2	15	0	0	0	0	0	0	0
906000363	Vrútky, Švermova	24	15	0	8	12	0	0	0	0	0	0	0
906000399	Robotnícka	3	14	0	22	13	0	0	0	0	0	0	0
906000411	Vrútky, M. R. Štefánika	89	8	0	57	7	0	34	1	0	31	1	0
906000350	Bystríčka, Hrbý	5	4	0	5	4	0	3	5	0	5	3	0
906000556	Priekopa, Rover	4	7	0	4	6	0	0	1	0	0	0	0
996000004	MŠ Bagarova	8	4	0	7	4	0	6	2	0	5	4	0
906000548	ZŠ Lipová	46	4	0	24	3	0	14	3	0	11	2	0
906000527	ZŠ A. Bernoláka	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000333	HBM Pharma	7	4	0	6	4	0	0	0	0	0	0	0
906000434	ZŠ A. Dubčeka	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000547	Priekopa, Lipová	26	4	0	12	2	0	3	0	0	1	0	0
906000544	ZŠ Východná	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000585	Kolónia Hviezda III.	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000588	Kolónia Hviezda, Fínska I.	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000586	Kolónia Hviezda, Helsinská I.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000590	Vrútky, Horná II.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000589	Vrútky, Horná I.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000587	Kolónia Hviezda, Helsinská II.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Príloha AA: Zoradenie zastávok podľa prestupov

ID zastávky	Názov zastávky	Pracovný deň, škola			Pracovný deň, prázdniny			Sobota			Nedeľa		
		Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy
906000394	Vrútky, žel. stanica	1204	1058	87	970	777	86	968	828	268	894	626	200
906000367	Nemocnica	667	1383	89	535	1065	76	271	467	36	178	319	22
906000375	Priekopa III.	366	426	25	301	329	26	201	185	20	138	147	11
906000387	Štadión	653	293	30	435	213	22	232	115	15	175	81	13
906000349	Hotel Turiec	1264	279	33	968	201	21	546	105	13	378	81	9
906000410	Jesenského	793	220	27	612	165	25	242	95	11	173	63	9
906000385	Sever II.	852	753	33	607	530	19	316	283	6	268	246	7
906000386	Sever, obch. dom	556	736	24	408	546	21	235	309	13	166	245	6
906000338	Hlavná pošta	236	1047	30	184	777	17	60	406	9	40	272	8
906000402	A. Pietra	439	735	25	313	535	20	144	296	9	103	232	7
906000378	Prieložtek	463	445	15	302	337	13	145	139	4	85	84	2
906000384	Vrútky, I. čsl. brigády	587	532	11	411	381	7	233	240	4	171	178	8
906000404	Červenej armády I.	327	154	11	227	112	7	159	58	8	100	50	4
906000413	Vrútky, Nábřežná	554	737	16	391	507	9	235	339	2	168	294	2
906000357	Ľadoveň	828	631	11	609	481	8	368	302	4	297	233	3
906000339	Dolné Záturčie I.	255	249	11	194	179	10	103	76	1	101	69	2
906000559	Košúty, Campo di Martin	518	307	9	446	251	8	334	164	4	233	137	3
906000342	Dojčenský ústav	517	209	9	321	132	6	128	74	5	93	48	3
906000365	Poliklinika Škultétyho	210	926	12	152	633	8	30	320	1	30	234	2
906000412	Mládeže	95	135	7	77	103	5	52	65	4	38	55	3
906000560	Košúty, kostol	353	354	6	225	288	6	122	175	2	72	139	0
906000354	Košúty, nadjazd	485	386	7	405	276	3	284	173	1	204	130	1
906000341	Dolné Záturčie, sídlisko	712	502	3	512	328	3	296	191	4	218	148	2
906000356	Košúty, zdr. stredisko	203	528	4	143	381	3	85	230	2	65	191	2
906000371	Podháj II.	355	302	6	265	214	2	135	131	0	118	99	1
906000370	Podháj I.	309	237	6	227	176	2	151	116	1	96	91	1
906000340	Dolné Záturčie II.	391	384	4	245	265	2	145	160	2	112	126	1
906000348	Horné Záturčie	163	148	3	144	114	2	104	82	2	94	70	2
906000403	Ľadoveň, Nade Hejnej	353	618	4	222	418	3	140	252	1	98	202	1
906000409	Hviezdoslavova	697	281	3	491	217	2	170	110	2	109	81	1
906000373	Priekopa I.	60	61	3	59	54	1	25	22	1	23	13	1
906000406	Stráne, Hollého I.	82	77	2	61	57	2	44	32	2	25	23	0
906000372	Podháj III.	207	219	2	156	156	1	94	105	2	71	91	1
996000001	Martin, žel. stanica	148	92	3	76	70	2	45	22	0	57	20	0
906000335	Bystrica, centrum	143	102	1	99	69	1	61	44	1	31	19	1
906000400	Dopravný podnik mesta Martin	37	34	2	24	27	0	10	10	1	5	4	1
906000336	SAD	97	147	2	86	108	1	37	36	0	16	28	1
906000355	Košúty, sídlisko	195	106	1	145	84	1	50	34	0	38	18	1
906000390	Turčianske Kľačany	99	75	2	69	51	1	23	17	0	24	14	0
906000337	Vrútky, Čachovský rad	125	62	2	73	32	1	4	27	0	6	21	0
906000332	Bystrica, Lážky	38	34	0	40	34	0	26	24	1	13	8	1
906000351	Kolónia Hviezda, konečná	82	67	1	76	60	1	52	49	1	34	25	0
906000362	Vrútky, MsÚ	98	125	2	32	104	0	41	3	0	26	3	0
906000364	Nákladné nádražie	151	61	0	104	41	2	44	15	0	34	9	0
906000417	Vrútky, Karvaša a Bláhovca I.	56	47	0	42	41	0	28	25	0	26	26	2
906000381	Stráne	34	25	1	39	24	1	50	31	0	19	13	0
906000405	Vrútky, ev. kostol	41	120	1	34	81	1	12	28	0	7	19	0
906000392	Turčan	40	53	1	36	42	0	7	9	0	7	8	0
906000374	Priekopa II.	70	168	1	48	124	0	23	67	1	26	50	0
906000379	Vrútky, rázc. Karvaša a Bláhovca	49	41	1	35	31	0	16	16	0	7	9	1
906000358	Bystrica, Lesný závod	40	68	0	27	44	0	22	25	1	10	14	0
906000395	Podháj, športová hala	33	41	1	15	28	0	0	1	0	0	0	0
906000352	Kolónia Hviezda II.	44	55	0	37	49	0	13	19	1	10	11	0
906000401	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda II.	30	60	0	25	38	0	13	14	1	11	11	0
906000359	Lipovec	134	113	0	100	84	0	65	57	0	43	40	0
906000407	Stráne, Hollého II.	89	72	1	63	56	0	24	29	0	32	29	0
906000330	Bystrica, Agáty	35	30	1	27	26	0	17	17	0	11	6	0
906000408	Stráne, Hollého III.	88	67	0	77	65	0	61	41	1	40	30	0
906000416	Priekopa, Medžanského	221	129	0	135	80	1	58	37	0	53	22	0
906000391	Turčianske Kľačany, most	72	49	0	26	24	1	36	19	0	24	16	0
906000353	Kolónia Hviezda I.	38	34	1	30	22	0	12	8	0	11	9	0
906000419	Stráne, Hrdinov SNP I.	22	27	1	14	19	0	14	13	0	9	12	0
906000368	Vrútky, Pamätník Karvaša a Bláhovca	40	33	0	30	27	0	34	30	0	27	25	0
906000561	ZŠ, poliklinika	30	28	0	28	19	0	0	0	0	0	0	0
906000343	Vrútky, Dolné Vrútky	20	19	0	15	17	0	8	9	0	4	7	0
996000006	Ruppeldtova	9	51	0	3	36	0	2	21	0	1	13	0
906000398	ZŠ M. R. Štefánika	108	71	0	69	50	0	35	26	0	21	16	0
906000334	Stráne, Brezová	51	55	0	37	40	0	24	36	0	14	16	0
906000366	Odtoky, kúpalisko	24	12	0	25	15	0	33	22	0	22	16	0
906000570	Turčianske Kľačany, ZŠ	36	61	0	33	35	0	12	17	0	14	16	0
906000397	ZŠ Nade Hejnej	40	484	0	24	358	0	12	204	0	8	138	0
906000538	Košúty, ECCO	31	21	0	36	18	0	0	0	0	0	0	0
996000002	Podháj, J. Goliana	22	25	0	14	18	0	9	13	0	7	5	0
906000380	Stráne, Hrdinov SNP II.	16	19	0	12	18	0	4	18	0	6	4	0
906000363	Vrútky, Švermova	24	15	0	8	12	0	0	0	0	0	0	0
906000411	Vrútky, M. R. Štefánika	89	8	0	57	7	0	34	1	0	31	1	0
906000548	ZŠ Lipová	46	4	0	24	3	0	14	3	0	11	2	0
906000396	ŽOS Vrútky	52	31	0	38	24	0	0	0	0	0	0	0

Plán udržateľnej mobility mesta Martin

ID_zastávky	Názov zastávky	Pracovný deň, škola			Pracovný deň, prázdniny			Sobota			Nedeľa		
		Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy	Nástupy	Výstupy	Prestupy
906000418	Vrútky, Karvaša a Bláhovca II.	28	31	0	22	22	0	13	19	0	12	17	0
906000581	Priekopa, Nová Neografia	33	21	0	26	13	0	3	1	0	0	0	0
906000389	Tepláreň	36	19	0	19	15	0	0	0	0	0	0	0
906000388	Tomčany	27	24	0	15	15	0	4	4	0	4	2	0
906000383	Lipovec, SKŠ	2	3	0	17	15	0	8	9	0	16	18	0
906000547	Priekopa, Lipová	26	4	0	12	2	0	3	0	0	1	0	0
996000004	MŠ Bagarova	8	4	0	7	4	0	6	2	0	5	4	0
906000399	Robotnícka	3	14	0	22	13	0	0	0	0	0	0	0
906000350	Bystríčka, Hrby	5	4	0	5	4	0	3	5	0	5	3	0
906000360	Červenej armády II.	8	31	0	4	19	0	1	11	0	2	7	0
906000346	Obchodná akadémia	9	19	0	5	18	0	0	0	0	0	0	0
906000333	HBM Pharma	7	4	0	6	4	0	0	0	0	0	0	0
906000414	Národný cintorín	6	22	0	3	23	0	1	8	0	2	5	0
906000344	Dom smútku	6	24	0	4	25	0	1	5	0	1	6	0
906000377	Priekopa, I. kolónia - ob.	4	33	0	2	23	0	2	8	0	3	4	0
906000376	Priekopa, I. kolónia	4	20	0	1	9	0	2	2	0	2	5	0
906000556	Priekopa, Rover	4	7	0	4	6	0	0	1	0	0	0	0
906000543	Vrútky, Sládkovičova	3	84	0	4	56	0	1	34	0	0	23	0
906000361	Vrútky, Dielenská Kružná	1	16	0	2	15	0	0	0	0	0	0	0
906000585	Kolónia Hviezda III.	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000588	Kolónia Hviezda, Fínska I.	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000415	Vrútky, sv. Cyrila a Metoda I.	1	24	0	0	18	0	1	10	0	0	9	0
906000347	Vrútky, Hôrka	0	39	0	0	33	0	1	11	0	1	11	0
906000331	Dolné Záturčie, cesta I/18	0	61	0	1	42	0	1	22	0	0	19	0
906000586	Kolónia Hviezda, Helsinská I.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000592	Stavbárska	0	51	0	1	42	0	0	1	0	0	0	0
906000590	Vrútky, Horná II.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000589	Vrútky, Horná I.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000544	ZŠ Východná	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000434	ZŠ A. Dubčeka	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000587	Kolónia Hviezda, Helsinská II.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
906000527	ZŠ A. Bernoláka	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Príloha BB: Identifikovanie prestupov medzi linkami

Elektronická príloha.

7. Zoznam použitých zdrojov

- [1] Územný plán mesta Martin v znení neskorších dodatkov
- [2] Všeobecne záväzné nariadenie mesta Martin č. 38 o záväzných častiach Územného plánu sídelného útvaru Martin. Dostupné online: <http://2014.martin.sk/uha/file/uplne_znenie_VZN_38_ZaD_1_7.pdf> Citované 15.01.2024.
- [3] Územný generel dopravy mesta Martin
- [4] Integrovaná územná stratégia udržateľného mestského rozvoja Martin na roky 2023-2030. Dostupné online: <<https://www.martin.sk/integrovana%2Duzemna%2Dstrategia%2Dudrzatelneho%2Dmestskeho%2Drozvoja%2Dmartin/d-86780/p1=92187>> Citované 15.01.2024.
- [5] Projekt preferencie dopravy VOD v meste Martin (2022), DAQE Slovakia.
- [6] DATAcube, Slovenský štatistický úrad. Dostupné online: <<https://datacube.statistics.sk/>> Citované 15.01.2024.
- [7] Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2021. Dostupné online: <<https://www.scitanie.sk/>> Citované 15.01.2024.
- [8] Rozpočet mesta 2024, Mesto Martin. Dostupné online: < <https://www.martin.sk/rozpocet-mesta-2024/ds-2475/archiv=0>> Citované 15.01.2024.
- [9] Interné údaje poskytnuté mestom Martin.
- [10] Cestná databanka SSC. Dostupné online: <<https://www.cdb.sk/>> Citované 15.01.2024.
- [11] Celoštátne sčítanie dopravy SSC. Dostupné online: <<https://www.ssc.sk/sk/cinnosti/rozvoj-cestnej-siete/dopravne-inzinierstvo.ssc>> Citované 15.01.2024.
- [12] Slovenská správa ciest. Dostupné online: < <https://www.ssc.sk/> > Citované 15.01.2024.
- [13] Parkovanie Martin: Formy parkovania. Dostupné online: <<https://www.parkovanie-martin.sk/formy-parkovania.php>> Citované 15.01.2024.
- [14] Datamesta Martin. Dostupné online: < <https://datamesta.martin.sk/#/uvod>> Citované 15.01.2024.
- [15] Parkovanie Martin: Mapy. Dostupné online: <<https://www.parkovanie-martin.sk/mapy.php>> Citované 15.01.2024.
- [16] DATAcube: Počet obyvateľov miest. Dostupné online: <https://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_DEM/om7101rr/v_om7101rr_00_00_00_sk> Citované 15.01.2024.
- [17] Nechajme auto doma: Jubilejný ročník DPNB má svojich víťazov! Dostupné online: < <https://www.nechajmeautodoma.eu/do-prace-na-bicykli-1/jubilejny-rocnik-dpnb-ma-svojich-vitazov/>> Citované 15.01.2024.
- [18] Železničná mapa Slovenskej republiky. Dostupné online: <<https://www.zssk.sk/wp-content/uploads/2020/03/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%A11-mapa-Slovenskej-republiky.pdf>> Citované 15.01.2024.
- [19] Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja. Dostupné online: <<https://www.zilinskazupa.sk/sk/aktuality/aktuality/strategia-udrzatelneho-rozvoja-dopravy-mobility-zilinskeho-samospravneho-kraja>> Citované 15.01.2024.

- [20] Parkovanie Žilina. Dostupné online: <<https://parkovanie.zilina.sk/?lang=sk&pagename=regulacia-parkovania>> Citované 15.01.2024.
- [21] Parkovanie Žilina: Cenník parkovného. Dostupné online: <https://parkovanie.zilina.sk/wp-content/uploads/2023/10/parkovnie_aktualizovan.pdf?lang=sk> Citované 15.01.2024.
- [22] Parkovanie Trnava. Dostupné online: <<https://doprava.trnava.sk/parkovanie/>> Citované 15.01.2024.
- [23] Všeobecne záväzné nariadenie č. 609 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na území mesta Trnava Dostupné online: <https://www.trnava.sk/userfiles/file/Ordinance/vzn_c_609_o_docasnom_parkovani_motorovych_vozidiel_na_uzemi_mesta_trnava.pdf> Citované 15.01.2024.
- [24] Všeobecne záväzné nariadenie č. 10/2016 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií na území mesta Trenčín. Dostupné online: <<https://parkovanietrencin.sk/download/vseobecne-zavazne-nariadenie/?v=18926>> Citované 15.01.2024.
- [25] Parkovanie Trenčín: Mapa. Dostupné online: <<https://parkovanietrencin.sk/mapa/>> Citované 15.01.2024.
- [26] Parkovanie Trenčín: Cenník parkovného. Dostupné online: <<https://parkovanietrencin.sk/cennik/>> Citované 15.01.2024.
- [27] Parkovanie Poprad: Mapa. Dostupné online: <<https://pps.smkpp.sk/mapa.html>> Citované 15.01.2024.
- [28] Parkovanie Poprad: Cenník parkovného. Dostupné online: <<https://pps.smkpp.sk/cennik-parkovneho.html>> Citované 15.01.2024.
- [29] Parkovanie Prievidza: Mapa. Dostupné online: <<https://www.parkovanieprievidza.sk/mapa.html>> Citované 15.01.2024.
- [30] Všeobecne záväzné nariadenie mesta Prievidza č. 12/2023 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzenom území mesta. Dostupné online: <<https://www.parkovanieprievidza.sk/files/vzn.pdf?v=1689671868>> Citované 15.01.2024.