

**PROGRAMOVÉ  
PRIORITY  
PRE  
DOBRY KRAJ**



BANSKOBYSTRICKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ



Ako predstavitelia Banskobystrického samosprávneho kraja si uvedomujeme dôležitosť ekonomického a sociálneho rozvoja v našom kraji. Programy a politiky obsiahnuté v tomto dokumente považujeme za strategické rozvojové priority. Preto sa zaväzujeme všestranne podporovať uznesenia Zastupiteľstva Banskobystrického samosprávneho kraja a aktivity predsedu a Úradu Banskobystrického samosprávneho kraja smerujúce k realizácii týchto priorít.

## VEDENIE BBSK

**JÁN LUNTER**

predseda BBSK

**STANISLAV HORNÍK**

podpredseda BBSK

**ROMAN MALATINEC**

podpredseda BBSK

**PÉTER CSÚSZ**

vyslanec predsedu BBSK pre  
najmenej rozvinuté okresy  
a medzinárodnú spoluprácu

## PRESEDOVIA POSLANECKÝCH KLUBOV ZASTUPITEĽSTVA BBSK

**ONDREJ LUNTER**

predseda klubu NEZÁVISLÍ,  
KDH, OĽaNO, SaS, OKS, Most-Híd  
v Zastupiteľstve BBSK

**BOŽENA KOVÁČOVÁ**

predsedníčka klubu SMER-SD  
v Zastupiteľstve BBSK

**PETER JUHÁSZ**

predseda klubu SMK  
v Zastupiteľstve BBSK

# 1. CESTOVNÝ RUCH

V roku 2016 – 2017 dosiahol cestovný ruch na území Banskobystrického samosprávneho kraja nasledovné ubytovacie výkony:

	POČET NÁVŠTEVNÍKOV	POČET PRENOCOVANÍ	DĹŽKA POBYTU	POČET UBYTOVACÍCH ZARIADENÍ	POČET LÔŽOK	VYUŽITIE STÁLÝCH LÔŽOK	TRŽBY ZA UBYTOVANIE
Rok 2017	569 164	1 680 911	3,0	516	19 949	29%	37 646 846
Z toho zahraniční návštevníci	94 077	233 915					6 921 249
	16,5 %	13,9 %					18,4 %

	POČET NÁVŠTEVNÍKOV	POČET PRENOCOVANÍ	DĹŽKA POBYTU	POČET UBYTOVACÍCH ZARIADENÍ	POČET LÔŽOK	VYUŽITIE STÁLÝCH LÔŽOK	TRŽBY ZA UBYTOVANIE
Rok 2016	520 895	1 614 400	3,1	508	19 880	28,1 %	37 916 170
Z toho zahraniční návštevníci	87 282	232 472					7 062 136
	16,8%	14,4%					18,6%

\*Zdroj: Štatistický úrad SR

## PORADIE KRAJOV V OBLASTI CESTOVNÉHO RUCHU:

- Podľa počtu návštevníkov → (1) BA, (2) Žilina, (3) PO, **(4) BB**, (5) KE, (6) TN, (7) TT, (8) NR  
→ Podľa počtu prenocovaní → (1) BA, (2) Žilina, (3) PO, **(4) BB**, (5) TN, (6) TT, (7) NR, (8) KE

## 1.2 KOOPERAČNÁ SIEŤ CESTOVNÉHO RUCHU NA ÚZEMÍ KRAJA

Pre definovanie a realizáciu rozvojových zámerov v cestovnom ruchu v regiónoch BBSK sú kľúčové predovšetkým partnerstvá na lokálnej úrovni.

Na území jednotlivých prirodzených regiónov kraja pôsobia dva typy kooperačných sietí:

(1) miestne akčné skupiny (MAS) a verejno-súkromné partnerstvá založené a pracujúce na princípe Leader (zdola nahor), ktoré pôsobia na území BBSK v počte **21 subjektov**,

(2) v zmysle zákona č. 91/2010 o podpore cestovného ruchu bolo na území kraja vytvorených **7 súkromno-verejných partnerstiev** nazývaných **oblastné organizácie cestovného ruchu (OOCR)**, ktoré by mali byť rozvojovými a marketingovými centrálnymi cestovného ruchu vo svojich destináciách, avšak mnohé nimi zatiaľ nie sú, a to aj z dôvodu ich personálneho, znalostného a finančného poddimenzovania.

	NÁZOV OOCR	OKRESY PÔSOBENIA	ROK ZALOŽENIA	POČET ČLENOV PODNIKA-TELIA	POČET ČLENOV TRETÍ SEKTOR	POČET ČLENOV SAMO-SPRÁVA
1.	Banská Štiavnica 2 zamestnanci	Banská Štiavnica	15. 12. 2011	36	0	14
2.	Dudince 1 zamestnanec	Krupina	15. 2. 2012	9	2	1
3.	Turistický Novohrad a Podpoľanie o zamestnancov	Poltár, Lučenec, Veľký Krtíš (NRO) Detva	08. 3. 2012	4	2	41
4.	Stredné Slovensko 2 zamestnanci	Banská Bystrica, Zvolen	06. 3. 2012	16	5	12
5.	Nízke Tatry Juh 2 zamestnanci	Brezno, Rimavská Sobota (Tisovec)	15. 3. 2012	3	1	6
6.	Región Hron 1 zamestnanec	Žarnovica, Žiar nad Hronom + presah na okresy NSK	27. 12. 2012	13	5	17
7.	Gemer 1 zamestnanec	Rimavská Sobota (NRO), Revúca (NRO) + presah na KSK (okres Rožňava)	29.06.2018	5	0	7
<b>Počet subjektov na území BBSK angažovaných v OOCR</b>				<b>86</b>	<b>15</b>	<b>98</b>

Zo strany BBSK formou vyčlenenia finančných prostriedkov z rozpočtu bude potrebné:

- personálne posilniť OOCR a vytvoriť 2 pracovné miesta (destinačný manažér a marketingový manažér),
- formou odborného mentoringu poskytnúť pracovníkom OOCR praktické znalosti a skúsenosti v destinačnom manažmente, a tým ich vtiahnuť do koncepcnej práce na strategických projektoch v rámci rozvoja kraja,
- vypracovať a implementovať schému pomoci pre jednotlivé destinácie na trvaloudržateľné rozvojové projekty.

Na zabezpečenie realizácie konkrétnych aktivít (predaj z regionálnych pultov, marketing produktových línií a podobne) je žiaduce založenie Krajskej organizácie cestovného ruchu (KOCR). Na jej založenie je potrebná zhoda všetkých OOCR na území kraja.

## 2. STRATEGICKÉ PRIORITY PROGRAMU ROZVOJA CESTOVNÉHO RUCHU NA ÚZEMÍ KRAJA

### 1. STANOVENIE PRODUKTOVÝCH LÍNIÍ, DOBUDOVANIE PRODUKTOV A MARKETING

Cieľom nebude budovať značku BBSK, ale cez strešnú komunikačnú identitu kraja posilňovať značky jednotlivých destinácií (Stredné Slovensko, Horehronie, Podpoľanie, Novohrad, Gemer, Tekov s Dudincami, Gron alebo Pohronie a Banská Štiavnica) a budovať značky produktových línií, ktoré budú odzrkadľovať jedinečné a unikátne zážitky pre návštevníka v jednotlivých destináciách kraja, ako je **prírodné dedičstvo** (prírode blízky turizmus v národných parkoch, chránených krajinných oblastiach a geoparkoch), **kultúrne dedičstvo** (poznávanie lokalít UNESCO, technických pamiatok, hradov, NKP, osobností), a v neposlednom rade **vidiecke prostredie a kúpele**. Cieľom je, aby sa lokality, ktoré majú potenciál byť atraktívnymi turistickými bodmi záujmu v týchto produktových líniách, alebo už nimi sú, dobudovali, a aby bol pre ne realizovaný moderný marketing na cieľových trhoch v zmysle analýz a marketingovej stratégie, ktorá bude spracovaná. Akékoľvek koncepčné dokumenty a analýzy budú realizované Rozvojovou agentúrou BBSK, n.o. v úzkej spolupráci s OOCR. Rozvojové priority v produktových líniách budú zároveň v súlade s prioritami budovania cestnej a cykloturistickej infraštruktúry.

### 2. KRAJSKÉ SOCIÁLNE PODNIKY V CESTOVNOM RUCHU

Na to, aby sa cestovný ruch v produktových líniách rozvíjal, bude potrebné v záujmových turistických lokalitách na území BBSK zvýšiť atraktivnosť a kvalitu ponuky služieb a návštevníckeho servisu, ako aj obnoviť a udržiavať v dobrom stave turistickú infraštruktúru. Za týmto účelom bude žiadúce založiť krajské sociálne podniky, ktorých pracovným zameraním by bola napríklad obnova a údržba turistických chodníkov a cyklotrás, obnova a údržba miestnych pamätihodností prípadne národných kultúrnych pamiatok. Tieto podniky by zároveň mohli poskytovať aj sprievodcovskú činnosť (napr. lokálnymi dôchodcami, ktorí veľmi dobre poznajú autentické miestne príbehy) a riešiť dostupnosť jednotlivých turistických bodov záujmu.

### 3. REFORMA KULTÚRNYCH INŠTITÚCIÍ

BBSK spravuje na území kraja 22 kultúrnych inštitúcií, ktoré primárne slúžia najmä miestnym občanom na trávenie ich voľného času, pričom by ich bolo možné využiť aj na sprostredkovanie atraktívneho a autentického zážitku s pridanou hodnotou pre návštevníkov kraja. Aj z toho dôvodu bude potrebné zrealizovať postupnú reformu týchto kultúrnych inštitúcií po obsahovej stránke programovej ponuky, ako aj v oblasti práce s publikom, aby sa návštevníci mesta alebo regiónu stali jedným z ďalších cieľových skupín pre kultúrne inštitúcie a boli zdrojom ich udržateľnosti.

### 4. REGIONÁLNE PULTY, REGIONÁLNE ZNAČKY A ROZVOJ VIDIEKA

Pre rozvoj BBSK je veľmi dôležitá aj lokálna produkcia vo vidieckom a horskom prostredí. Hlavným problémom je, že lokálni producenti nie sú zosieťovaní. Častokrát majú kvalitné tradičné výrobky, ale chýba im marketing a distribúcia cez odbytové kanály. Na to, aby sa lokálne výrobky dostali k bližšie ku

koncovému spotrebiteľovi je potrebné zriadiť regionálne pulty, ktoré budú nielen miestom, kde si existujúci, ako aj budúci návštevníci kraja budú môcť produkty zakúpiť, ale kde sa zároveň dozvedia o možnostiach zážitkov na mieste (v regióne, v destinácii), odkiaľ tieto produkty pochádzajú. Regionálne pulty budú slúžiť aj ako nosiče informácií. Regionálne značky pre lokálne produkty budú zladené so značkami destinácií podobne, ako to má napríklad región južného Tirolska. V tomto smere bude potrebná intenzívna spolupráca a koordinácia aj so združeniami MAS.

## 5. MOBILITA MEDZI TURISTICKÝMI BODMI ZÁUJMU

Častokrát sa stáva, že pokiaľ sa návštevník po destináciách neprepravuje vlastným autom, tak nemá šancu navštíviť viaceré turistické body záujmu v destinácii, nakoľko tieto nie sú prístupné autobusovým ani železničným spojom. Grafikony autobusovej a železničnej dopravy neodzrkadľujú potreby návštevníkov ani turistické toky. Na to, aby sa tieto grafikony vedeli a mohli nastaviť z pohľadu potrieb cestovného ruchu, bude potrebné využiť údaje z monitoringu dopravy, ako aj prieskumy návštevníckeho správania analyzované Rozvojovou agentúrou BBSK, n.o. v spolupráci s Odborom dopravy Úradu BBSK. Cykloturistické koridory budú v kraji realizované koncepčne a to tak, aby boli súčasťou projektu integrovanej dopravy, a aby prepájali atraktívne turistické body záujmu.

## 6. ZBER DÁT A ICH VYHODNOCOVANIE

V súčasnosti sú pre riadenie cestovného ruchu na území kraja k dispozícii len dáta, ktoré spracováva Štatistický úrad SR ako „ubytovaciu štatistiku“, aj to len v agregovanej podobe, na úrovni okresov a výrazne oneskorene. Žiadne dáta sa formou prieskumov a analýz nezberajú, čo výrazne sťažuje rozhodovanie a najmä monitoring dopadov rozvojových intervencií a projektov. Zber dát a analytická práca s nimi bude jednou zo základných náplní Rozvojovej agentúry BBSK, n.o. a bude slúžiť na vyhodnocovanie napĺňania koncepcií, stratégií a pri tvorbe taktických (ročných) plánov. Agregované dáta budú k dispozícii všetkým aktérom cestovného ruchu, ktorí na území kraja pôsobia.

### 3. ZVYŠOVANIE UPLATNITEĽNOSTI ABSOLVENTOV

Vzdelávanie v službách nie je častokrát prispôsobené potrebám praxe. Ambíciou BBSK by malo byť, aby v súlade s koncepciou rozvoja cestovného ruchu a poznania potrieb jednotlivých zamestnávateľov, až po úroveň mikropodnikov, bol schopný flexibilne reagovať na ich požiadavky na zamestnancov, a aby zriadil popri stredných školách služieb také tréningové centrá, ktoré budú vychovávať študentov pre prax. Bude potrebné pracovať tiež s talentami a študentom sprostredkovať stáže doma a v zahraničí, aby boli motivovaní sa uplatniť po skončení školy v kraji. Jednou z analýz spracovávaných inštitútom bude aj **analýza zamestnania sa študentov v odbore a v kraji a to vo všetkých odboroch**, nielen v službách. Podpora zmysluplných voľnočasových aktivít je pre nás nemenej dôležitá než kvalita samotného vyučovacieho procesu. Budeme preto presadzovať vznik fondu na podporu organizácie detských táborov, kde študenti budú môcť v neformálnom prostredí aktívne rozvíjať svoje znalosti a zručnosti.

#### DUÁLNE VZDELÁVANIE S DÔRAZOM NA UPLATNITEĽNOSŤ ABSOLVENTOV

Odborné stredné školy, ktoré pripravujú svojich absolventov na povolania musíme aktívne prepájať so zamestnávateľmi. Učebné postupy a vybavenie škôl musí korešpondovať s výrobnými postupmi zamestnávateľov. Len tak dosiahneme pripravenosť absolventov pre trh práce a ich vyššiu uplatniteľnosť. Za účelom dosiahnutia týchto cieľov budeme rozvíjať predovšetkým nasledujúce politiky:

- Sieťovanie škôl so zamestnávateľmi a budovanie partnerstiev medzi nimi. Nástrojmi sieťovania bude usporadúvanie konferencií a stretnutí.
- Finančná aj odborná podpora škôl pri príprave projektov smerujúcich k modernizácii ich vybavenia a učebných postupov.
- Zvýšenie zapojenia študentov stredných odborných škôl do medzinárodných výmenných pobytov v rámci programu Erasmus +.

#### KARIÉRNE PORADENSTVO PRE ŽIAKOV DRUHÉHO STUPŇA ZÁKLADNÝCH ŠKÔL

Automatické preferovanie gymnázií pred odbornými strednými školami je aj dôsledkom toho, že žiaci a rodičia nepoznajú výhody a možnosti uplatnenia absolventov odborných škôl. Zavedieme preto kariérne poradenstvo pre žiakov základných škôl, aby žiaci a rodičia mohli robiť zodpovedné a informované rozhodnutia.

#### REKVALIFIKÁCIA A CELOŽIVOTNÉ VZDELÁVANIE

Odborné stredné školy by sa okrem prípravy nových zamestnancov mali sústrediť aj na rekvalifikáciu nezamestnaných. V Banskobystrickom kraji sa nachádza priveľa ľudí, ktorí si nevedia nájsť prácu, pretože im chýba potrebná kvalifikácia a nevedia, kde a ako by ju mohli získať. V tejto oblasti by odborné školy mohli zohrať dôležitú úlohu. Budeme preto prepájať školy, zamestnávateľov a úrady práce a vytvárať pre občanov kraja príležitosti na doplnenie kvalifikácie a získanie práce.



# 4. SOCIÁLNA EKONOMIKA A RIEŠENIE DLHODOBEJ NEZAMESTNANOSTI

## VÝCHODISKOVÝ STAV

V Banskobystrickom samosprávnom kraji momentálne chýba ucelená koncepcia aktívneho a účinného zapájania dlhodobo nezamestnaných na trh práce, ako aj aktívne zapájanie staršej generácie. Takisto chýbajú analýzy možnosti uplatnenia sociálnej ekonomiky na úrovni samospráv, miest a VÚC, ako aj štúdie realizovateľnosti s následným vyhodnocovaním ich dopadu. Téma a realizácia sociálneho podnikania je na úrovni Banskobystrického samosprávneho kraja dlhodobo nedoriešená. Vzhľadom k súčasnému nepriaznivému stavu je potrebné rozvíjať aspekty sociálnej ekonomiky v podmienkach Banskobystrického samosprávneho kraja a v zvýšenej miere zohľadňovať pozitívne dopady sociálnej ekonomiky.

Sociálnu ekonomiku je nevyhnutné realizovať z dôvodu znižovania dlhodobej nezamestnanosti prostredníctvom realizácie projektov a programov zabezpečujúcich prístup dlhodobo nezamestnaných na trh práce, ako aj sledovania vývoja zmien v dlhšom časovom horizonte. Tým sa získajú dôležité informácie, ktoré umožnia cielene sa zamerať na zlepšenie možnosti optimálne uplatňovať sociálnu ekonomiku a jej prepojenosť na otvorený trh, ako aj služby a tovary v kompetenciách samospráv, miest a vyšších územných celkov.

## OČAKÁVANÝ STAV

Zriadením oddelenia sociálnej ekonomiky bude zabezpečená podpora rozvoja sociálnej ekonomiky a realizácia pilotných sociálnych podnikov s ich ďalšou možnosťou multiplikácie a rozšírenia do ďalších regiónov. Zriadenie Agentúry pre sprostredkovanie zamestnania s využitím aktívnych poradenských služieb a individuálneho prístupu zabezpečí vo zvýšenej miere plynulý prechod dlhodobo nezamestnaných na pracovný trh.

V tomto ohľade rozvoj sociálnej ekonomiky doplnia plánované podaktivity (uvedené v časti Rámcový popis aktivít), ktoré sa budú realizovať v podmienkach Banskobystrického samosprávneho kraja a zasadia sa za pozitívny obrat v oblasti negatívneho vývoja dlhodobej nezamestnanosti, začleňovania vylúčených skupín, ako aj príležitosti pre staršie generácie odovzdať svoje skúsenosti, a v neposlednom rade súbor navrhovaných opatrení prispeje k zlepšeniu spolunažívaniu a sociálnej súdržnosti obyvateľov kraja.

### Identifikácia hlavných cieľových skupín:

- dlhodobo nezamestnaní
- dôchodcovia
- predstavitelia, zamestnanci štátnej správy a samosprávy
- podnikatelia
- MVO

## PRIORITY ODDELENIA SOCIÁLNEJ EKONOMIKY

Oddelenie sociálnej ekonomiky sa bude venovať regionálnej spolupráci (obce, mesta, MVO) ako aj nad-regionálnej spolupráci (spolupráca s orgánmi štátnej správy, VÚC platforma krajov – bude slúžiť k roz-

voju sociálnej ekonomiky a adresovania potrieb plynúcich z lokálnej úrovne). Regionálna spolupráca s VÚC zabezpečí vytvorenie pracovných miest, a to prostredníctvom vytvárania sociálnych podnikov prostredníctvom dopytu v službách obstaranými v rámci VÚC pôsobností. Ďalšou prioritnou oblasťou predstavuje zvyšovanie motivácie obcí zapájať sa do rozvojových aktivít spojených so sociálnym podnikaním a ich informovanosti o možnostiach uplatnenia sociálnej ekonomiky. Realizovať sa bude prostredníctvom vytvorenia koordinačného webového portálu, ktorý bude slúžiť na poskytnutie relevantných informácií pre potencionálne využitie v rámci rozvoja sociálnej ekonomiky na lokálnej úrovni, ale zároveň bude obsahovať elektronické trhovisko produktov a služieb plynúcich z pôsobnosti sociálnych podnikov za účelom ich vyššieho odbytu.

## RÁMCOVÝ POPIS AKTIVÍT, KTORÉ BUDÚ V RÁMCI ROZVOJA SOCIÁLNEJ EKONOMIKY REALIZOVANÉ

**I. Hlavná aktivita:** Vytvorenie dvoch sociálnych podnikov zameraných na služby a jedného sociálneho podniku zameraného na vytvorenie Agentúry sprostredkovania zamestnania.

**Ciel:** Vytvorenie prostredia pre nadobudnutie pracovných zručností a návykov pre dlhodobu nezamestnaných s cieľom podporiť z dlhodobého hľadiska plynulý prechod pracovníkov sociálnych podnikov na pracovný trh.

**II. Podporná aktivita:** Realizácia školení, poradenstva a fór v oblasti sociálneho podnikania.

**Ciel:** Zvýšiť zapojenosť, motiváciu, informovanosť a podporiť výmenu príkladov dobrej praxe a skúseností plynúcich z aplikačnej praxe medzi predstaviteľmi štátnych, verejných inštitúcií, MVO, podnikateľského a akademického sektora.

**III. Podporná aktivita:** Vytvorenie koordinačného informačného web portálu a elektronického trhoviska.

**Ciel:** Zvýšiť odbyt produktov a prepojenosť sociálnych inovátorov.

**IV. Podporná aktivita:** Veľtrh domácich produktov, práce a služieb BB kraja so zameraním sa na sociálnu ekonomiku.

**Ciel:** Zvýšiť atraktivnosť sociálneho podnikania a záujem občanov kraja o produkty a služby poskytované na území kraja.

**V. Podporná aktivita:** Cena župana pre sociálny podnik.

**Ciel:** Podporiť rozvoj a motiváciu podnikateľov rozvíjať sociálne podnikanie.

**VI. Podporná aktivita:** Aktívne zapájanie staršej generácie v rámci odovzdávania skúseností mladším generáciám.

**Ciel:** Vytvorenie inter-generačného priestoru.

**VII. Podporná aktivita:** Vytvorenie stážového projektu.

**Ciel:** Podporiť získavanie zručností vysokoškolských študentov.

**VIII. Podporná aktivita:** Venovať sa rozvoju rozšírenia študijných odborov o predmety a aspekty SE a iniciovať súťaže v oblasti sociálnej ekonomiky.

**Ciel:** Študijné odbory zamerané alebo obsahujúce aspekty sociálnej ekonomiky.

**IX. Podporná aktivita:** Zriadenie advokačnej platformy jednotlivých VÚC.

**Ciel:** Advokačná platforma VÚC pre rozvoj sociálnej ekonomiky.

## ORGANIZAČNÁ ŠTRUKTÚRA ÚTVARU SOCIÁLNEJ EKONOMIKY

Tím útvaru sociálnej ekonomiky bude pozostávať zo šiestich členov:

### 1. Hlavný projektový manažér

→ koordinuje, zabezpečuje a zodpovedá za činnosť oddelenia sociálnej ekonomiky.

### 2. Koordinátor pre sociálne podnikanie

→ koordinuje a zefektívňuje činnosti sociálnych podnikov.

### 3. Analytik

→ vypracováva analytické a strategické materiály.

### 4. Metodik

→ metodicky usmerňuje projektové aktivity.

### 5. Organizačný koordinátor

→ organizuje veľtrhy, podujatia, školenia a rôzne diskusie.

### 6. Právny koordinátor

→ vypracúva právne stanoviska a podklady pre potreby oddelenia.

## MATERIÁLNE A ORGANIZAČNÉ ZABEZPEČENIE REALIZÁCIE CIEĽOV V RÁMCI REGIONÁLNEHO ROZVOJA A ZVYŠOVANIA ZAMESTNANOSTI

1. Zastupiteľstvo BBSK na svojom zasadnutí 26. apríla 2018 uznesením č. 38/2018 zriadilo **Rozvojovú agentúru BBSK n. o.**, ktorej úlohou je predovšetkým realizácia Programových priorít pre dobrý kraj v oblasti cestovného ruchu, regionálneho rozvoja, sociálnej ekonomiky a zvyšovania uplatniteľnosti absolventov stredných škôl zriaďovaných BBSK.

2. Na realizáciu Programových priorít pre dobrý kraj v oblasti cestovného ruchu, regionálneho rozvoja, sociálnej ekonomiky a zvyšovania uplatniteľnosti absolventov stredných škôl v zriaďovateľskej pôsobnosti BBSK bude každoročne vyčlenené minimálne **1% rozpočtu BBSK**, ktoré sa stane rozpočtom Rozvojovej agentúry BBSK n. o. v danom roku.

## 5. BUDOVANIE MODERNEJ CESTNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

V Banskobystrickom kraji máme veľmi zanedbanú infraštruktúru, do ktorej v minulosti smerovalo len minimum finančných prostriedkov. Dnes je to už ťažko prehliadnuteľné v podobe nevyhovujúceho a havarijného stavu veľkej väčšiny našich ciest, a je úplne jedno či je to cesta I. triedy, II. triedy, III. triedy, alebo chýbajúca moderná a bezpečná cestná infraštruktúra v podobe rýchlostných ciest. Chýbajúce rýchlostné cesty v našom kraji spôsobujú neúmerne zaťaženie našich ciest I. triedy, ale aj ciest II. triedy, ktoré v drvivej väčšine nie sú stavané na dnešné dopravné intenzity a zaťaženia. Naša regionálna správa ciest nemá finančné prostriedky na to, aby sme neustále opravovali opakovane rozbité cesty ich preťažovaním. Je neprípustné, aby boli naše investície do rozvoja ciest druhej a tretej triedy výrazne znehodnotené chýbajúcimi rýchlostnými cestami, ktoré sú stavané na dnešné potreby aj s ohľadom na ďalekú budúcnosť. Tento stav je neudržateľný a môžeme ho nazvať začarovaným kruhom. Preto sme sa rozhodli rozvoj infraštruktúry v našom kraji riešiť koncepčne s dôrazom na rozvoj nadradenej cestnej infraštruktúry, na ktoré sa napájajú naše cesty druhej a tretej triedy.

V našom kraji máme päť TOP priorít v podobe hlavných dopravných ťahov, kde budeme výrazne lobovať a presadzovať ich okamžitú projektovú prípravu a realizáciu. Všetci spolu sme združení v Iniciatíve Stredné Slovensko, ktorá presahuje hranice nášho kraja a je úplne prirodzenou organizáciou na presadzovanie našich záujmov v budovaní modernej cestnej infraštruktúry.

### PRIORITY

#### 1.

Rýchlostná cesta R1 od Banskej Bystrice cez Slovenskú Ľupču, Korytnicu až do Ružomberka po diaľnicu D1. Tento úsek je hlavným koridorom pre severojužné spojenie a dobudovanie tohto ťahu prirodzene spojí stredoslovenské regióny. Taktiež prirodzene spojíme dve veľmi významné aglomerácie Budapešť a Krakov ich prirodzeným a najvyťaženejším koridorom. Rýchlostná cesta od Slovenskej Ľupče pokračuje opätovne našou prioritou a to je cesta prvej triedy I/66. Na túto prioritnú cestu prvej triedy prirodzene nadväzuje modernizácia cesty druhej triedy II./591 Zolná – Zvolenská Slatina, II./584 Bystrá – Chopok Juh a II./529 Brezno – Čierny Balog – Utekáč.

#### 2.

Cesty prvej triedy I/66 od Slovenskej Ľupče cez Brezno až po Telgárt. Modernizácia a skapacitnenie tejto, pre naše severné okresy životne dôležitej cesty, musí ísť v nadväznosti na rozvoj ciest tretej triedy a cyklotrás v tejto lokalite, ktoré tvoria vstup do našich národných parkov Nízke Tatry, Slovenský raj a Muránska planina pre turistický ruch. Kraj bude dôsledne budovať a realizovať rekonštrukciu týchto kľúčových ciest tretej triedy v nadväznosti na modernizáciu cesty I/66, na ktorú sa napájajú. Na túto prioritnú cestu prirodzene nadväzuje rozsiahla modernizácia ciest tretej triedy, ako aj cyklotrás potrebných pre rozvoj turizmu.

#### 3.

Rýchlostná cesta R2 od Zvolena cez Lučenec až po Tornaľu. Dobudovanie tohto južného prepojenia západ – východ je rovnako životne dôležité a nijako nespochybniteľné. Vybudovaním tohto ťahu bude funkčný južný koridor spojenia našich dvoch najväčších miest (Bratislava – Košice), no taktiež odstránime tranzitnú a ťažkú nákladnú dopravu s intravilánov našich miest a obcí, a tak uľahčíme život našim občanom. Prirodzeným pokračovaním tejto rýchlostnej cesty je cesta prvej triedy I/71 smer Filakovo Šiatorská

Bukovina/Salgotarián. Na túto prioritnú rýchlostnú cestu R2 prirodzene nadväzuje rozsiahla modernizácia cesty druhej triedy II./591 Víglaš – Dolná Strehová, II./526 Podkriváň – Stará Huta a II./595, II./585, II./531 a II./594. Pre rozvoj južných ciest druhej cesty je dôležité aj dobudovanie hraničných mostov s Maďarskou republikou cez rieku Ipeľ.

#### 4.

Cesty I/71 od Lučenca cez Filakovo až po Hraničný prechod s Maďarskom. Modernizácia a postupné skapacitnenie tohto dôležitého dopravného napojenia na Maďarskú diaľnicu a ekonomické centrum Miškolc, alebo Budapešť je kľúčové pre rozvoj našich južných okresov. Kraj bude v tejto oblasti modernizovať cesty druhej triedy, ktoré zabezpečujú dopravné spojenie medzi našimi ďalšími mestami. Na túto prioritnú cestu prirodzene nadväzuje rozsiahla modernizácia ciest tretej triedy. Impulzom pre lepší rozvoj bude dobudovanie prepojenia cesty druhej triedy II./571 Filakovo – Abovce na Maďarskú infraštruktúru Rimavská Seč – Janice – Súsa, alebo v iných alternatívach.

#### 5.

Rýchlostná cesta R3 od Zvolen cez Krupinu – Dudince až po hraničný prechod s Maďarskom/Šahy. Tento úsek je taktiež hlavným koridorom severojužného prepojenia a jeho dobudovanie je kľúčové pre zabezpečenie prepojenia na Budapešť. Priorita, ktorej budeme venovať maximálne úsilie je vybudovanie obchvatov Krupiny, Dudiniec, Dobrej Nivy a modernizácie úseku Podzámčok – Zvolen Nerestnica. Rovnako je dôležité urgentné dobudovanie týchto obchvatov vo vzťahu k bezpečnosti chodcov, ktorí kvôli veľmi vysokému dopravnému zaťaženiu nemôžu bezpečne prejsť cez cestu. Na túto prioritu prirodzene nadväzuje modernizácia cesty druhej triedy II./527, II./526, II./524 a II./512 na Banskú Štiavnicu. Taktiež na tento koridor je naviazané aj väčšie množstvo ciest tretej triedy, ktoré budú postupne modernizované. Veľkým impulzom bude vybudovanie hraničného mosta v Ipeľskom Predmostí a vo Vrbovke na ceste druhej triedy II./527.

Koncepčný prístup k rozvoju a modernizácii našej cestnej siete je základom pre náš ďalší rozvoj. Preto najdôležitejšie bude zabezpečiť relevantné dopravné dáta vykonaním rozsiahlych prieskumov, tak o pohybe automobilovej dopravy, ako aj verejnej osobnej dopravy, aby sme boli schopní zodpovedne rozhodnúť ako efektívne zamerať zdroje samosprávneho kraja. Zodpovedné rozhodovanie o našich prioritách na základe relevantných dát nám poskytne výrazne lepšie možnosti zabezpečenia finančného krytia. Na základe požiadavky na rozvoj okresov a dopravných dát naplánujeme a projekčne pripravíme modernizáciu ciest druhej a tretej triedy v našom kraji.

# 6. INTEGROVANÝ DOPRAVNÝ SYSTÉM

## VÝCHODISKOVÝ STAV

Banskobystrický samosprávny kraj má zo zákona povinnosť zabezpečiť pravidelnú prímestskú autobusovú dopravu pre dochádzku do škôl, zamestnania, zdravotníckych zariadení a iných záujmových centier.

Keďže tarifné nastavenie v tomto druhu dopravy obsahuje široké spektrum zliav na cestovnom pre vybrané kategórie cestujúcich, a výber z cestovného nepostačuje na krytie celkových nákladov na zabezpečenie tejto služby, musí kraj zároveň uzatvárať s dopravcami tzv. zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme, resp. zmluvy o službách. Tie určujú mechanizmus výpočtu náhrady straty z týchto výkonov. V súčasnosti má BBSK uzatvorené takéto zmluvy len s dvomi dopravcami. Obe dopravné spoločnosti sú dlhoročnými partnermi v rámci poskytovania dopravných služieb nielen pre BBSK, ale aj pre iné samosprávy na území kraja.

Od roku 2005, kedy BBSK prevzalo kompetenciu v objednávaní výkonov v pravidelnej prímestskej autobusovej doprave od štátu, došlo v tejto oblasti k viacerým zlomovým okamihom:

### 2005 – 2007

Obdobie formovania a neistoty pre ďalší rozvoj verejnej dopravy na území kraja z dôvodu nepripravenosti a nedostatočného nastavenia rozpočtu BBSK vo vzťahu k povinnosti samosprávy. V tomto období kraj uzatváral len krátkodobé zmluvy s dopravcami (boli 3 dopravné spoločnosti SAD Banská Bystrica, SAD Zvolen, SAD Lučenec), ktoré nedovoľovali investovať do tohto systému. Namiesto toho sa v tomto období robili s cieľom úspory výdavkov kraja nepopulárne opatrenia, ako hlavne redukcie vo výkonoch a cestovných poriadkoch. Neustále zmenšujúca ponuka spojov a ich nevhodná kombinácia pre prepravné potreby obyvateľov a návštevníkov kraja spôsobila zlý imidž verejnej doprave a naštartovala pokles cestujúcej verejnosti a ich preferenciu k individuálnej motorovej doprave. Kým v roku 1995 bola miera používania verejnej dopravy na Slovensku 50:50, v roku 2005 už len 66:34 a v roku 2015 to bolo ešte menej, a to 74:26 v prospech individuálnej dopravy.

### 2007 – 2008

V tomto období došlo k trom hlavným zmenám, ktoré pretrvávajú dodnes.

1. Formovanie nového procesu objednávaní výkonov vo verejnom záujme s možnosťou tento druh dopravy zveľaďovať, aby sme prevádzkou nevytvárali každý rok väčší technický dlh napr. v obnove vozidlového parku.
2. Ukončenie spolupráce so SAD Banská Bystrica z dôvodu pretrvávajúcich prevádzkových problémov, a prevzatie týchto výkonov pod spoločnosť SAD Zvolen.
3. Výberové konanie na nové zmluvné obdobie 10 rokov pre výkon dopravných služieb v prímestskej pravidelnej autobusovej doprave.

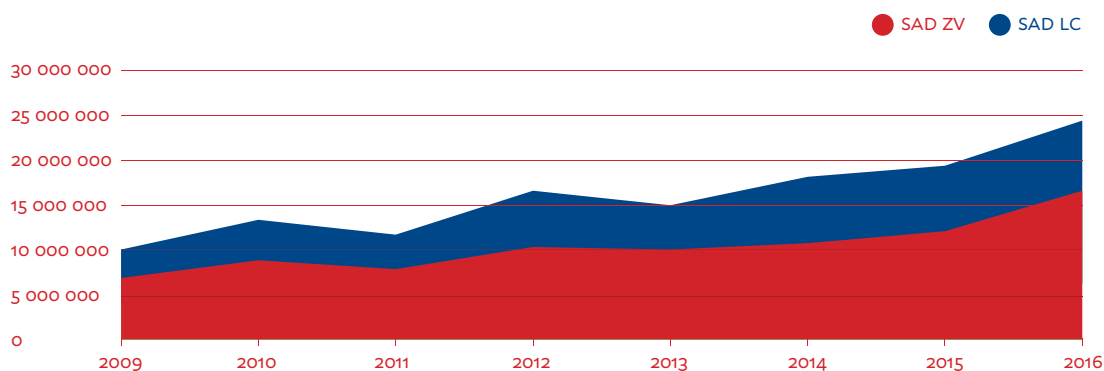
Aktuálny pomer výkonov dopravcov v kraji je 2 : 1 (SAD Zvolen : SAD Lučenec).

## 2009 – 2017

V tomto období došlo k nastaveniu povinnej min. miery obnovy autobusov 10 % ročne, aby sa počas trvania tohto obdobia vymenil postupne celý vozidlový park a následne opakoval tento 10-ročný cyklus. Samozrejme, tieto investície sa prejavili aj v nákladovosti celej služby, ktorá mala dopad na postupné zvyšovanie rozpočtu kraja. V porovnaní so začiatočným stavom, kedy kraj poskytoval náhradu straty vo výške približne 10 mil. €, je súčasná potreba na úrovni približne 24 – 25 mil. €/rok. Je však zrejmé, že základné kvalitatívne kritériá, ktoré sú nevyhnutné na poskytovanie atraktívnych dopravných služieb vo verejnom záujme sa nedarilo naplniť ani v tomto období. Jedná sa najmä o nedostatočnú organizáciu verejnej dopravy, kedy sa systém stával stále viac neprehľadný. V predmetnom období absentuje poskytovanie kvalitných dopravných služieb z hľadiska zavádzania taktových cestovných poriadkov, ich previazanosti a koordinácie navzájom a na iné módy dopravy, s uplatnením výhod jednotnej tarify, prepravných podmienok a cestovného dokladu.

GRAF Č. 1:

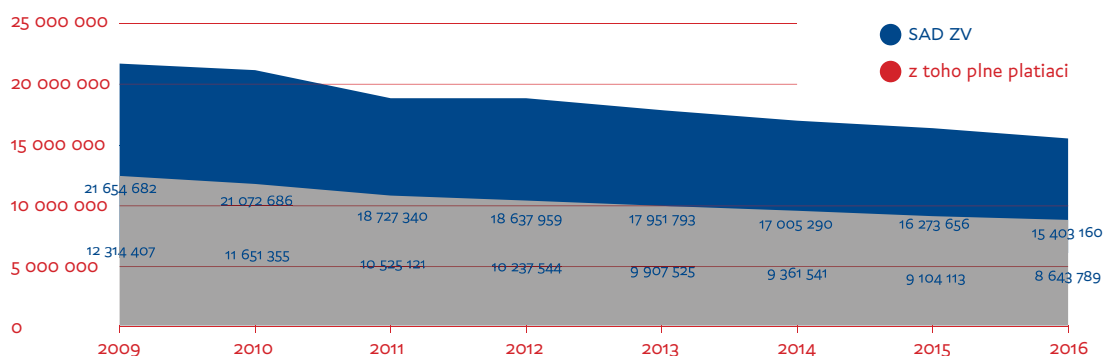
### VÝŠKA PRÍSPEVKU BBSK NA KRYTIE STRÁT VO VÝKONOH VO VEREJNOM ZÁUJME



Na ročné výkony vo verejnom záujme je potrebná flotila viac ako 500 prímestských autobusov s priemerným ročným nájazdom 54 tis. km/vozidlo.

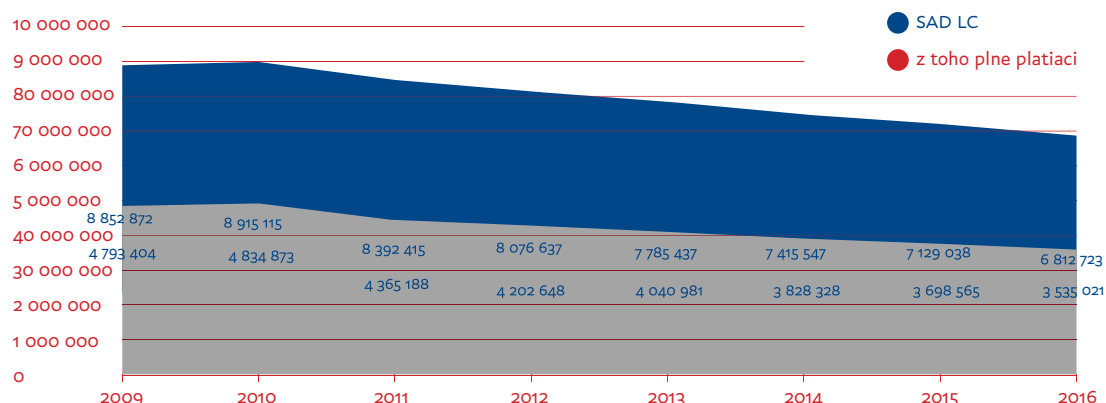
GRAF Č. 2:

### VÝVOJ POČTU CESTUJÚCICH V PRAVIDELNEJ PRÍMESTSKEJ AUTOBUSOVEJ DOPRAVE V BBSK DOPRAVCA: SLOVENSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA ZVOLEN, A. S.



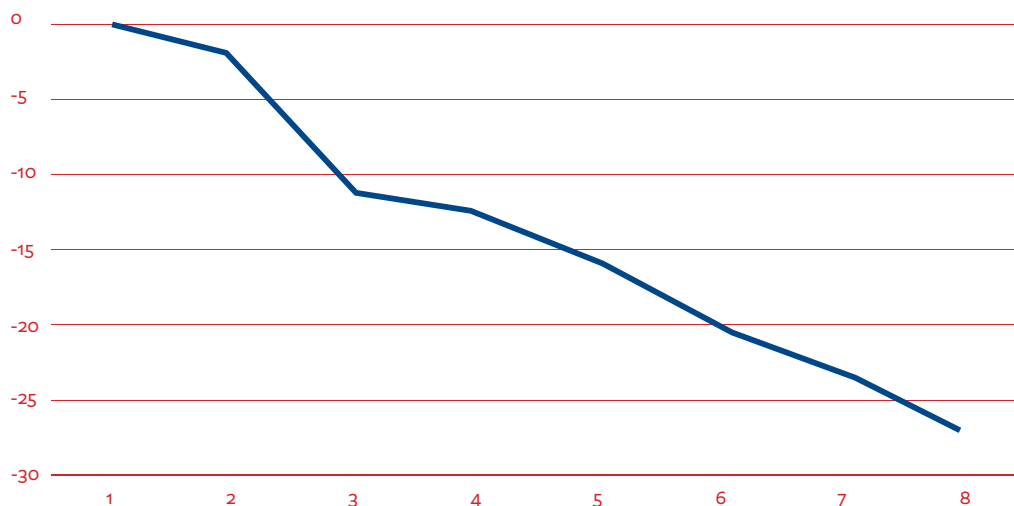


**GRAF Č. 3:**  
**VÝVOJ POČTU CESTUJÚCICH V PRAVIDELNEJ PRÍMESTSKEJ AUTOBUSOVEJ DOPRAVE V BBSK**  
**DOPRAVCA: SLOVENSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA LUČENEC, A. S.**



Z priložených grafov je vidieť trend poklesu cestujúcich z verejnej do individuálnej dopravy, čiastočne ako dôsledok zvýšenia životnej úrovne obyvateľstva, ale najmä ako dôsledok nedostatočne zabezpečenej organizácie verejnej dopravy vôbec, ktorá tak stráca konkurencieschopnosť voči individuálnej automobilovej doprave. Z výsledkov počtu prepravených cestujúcich v BBSK je evidovaný viac ako 30 % pokles za posledných 10 rokov.

**GRAF Č. 4:**  
**TREND ÚBYTKU CESTUJÚCICH V %.**



Práve tento údaj je výzvou pre BBSK na ďalšie obdobie, aby sa tempo poklesu zmiernilo, zastavilo, a vo vybraných oblastiach sme dokonca vytvorili takú atraktívnu ponuku verejnej dopravy, aby sa počet prepravených cestujúcich zvýšil. Z uvedeného prehľadu je vidieť aj pomer plne-platiacich (dospelých) cestujúcich, ktorý sa drží na stabilnej úrovni cca 55 % z celkového počtu prepravených osôb.



## 2018 – 2020

Toto obdobie predstavuje najmä riešenie núdzového stavu vyvolaného neoprávneným predĺžením pôvodného zmluvného vzťahu s dopravcami SAD Zvolen a SAD Lučenec na obdobie ďalších 5 rokov do 31.12.2023. BBSK pri riešení tejto situácie musí prikróčiť k prijatiu núdzového opatrenia a to uzatvorením nových zmlúv o službách vo verejnom záujme do 31.12.2020 podľa čl. 5 ods. 5 Nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70..

Súčasný objem výkonov je stabilizovaný na úrovni približne 28 mil. km/rok. Táto úroveň je považovaná z hľadiska zámerov do budúcnosti za minimálnu, nakoľko už pri tomto rozsahu nie je možné identifikovať akýkoľvek spoj ako „prebytočný“ tak, aby sme pri jeho zrušení skutočne nespôsobili ujmu v doprave a dostupnosti školy, alebo zamestnania konkrétnym obyvateľom nášho kraja.

V tomto období čaká BBSK proces prípravy verejného obstarávania dopravcov na ďalšie obdobie, v ktorom je záujem presadiť nové prvky spolupráce a možnosť rozvoja regionálnej dopravy v BBSK ako nástroja pre udržateľnú mobilitu. Zároveň je nutné pripraviť podmienky pre založenie krajského organizátora integrovanej dopravy, pripraviť koncepčné smerovanie v oblasti organizácie verejnej dopravy a jej zatraktívnenie voči individuálnemu motorizmu a zvrátiť tak nepriaznivý trend vývoja počtu prepravených osôb.

### I.

#### DEFINOVANIE CIEĽOV KRAJA A JEHO ZODPOVEDNOSTI

1. Dopravná obslužnosť obcí v úzkom prepojení s mestami v rámci každodennej pravidelnej mobility obyvateľov a návštevníkov kraja, etapovitá zásadná zmena organizácie poskytovaných dopravných služieb;
2. Zabezpečenie dopravného napojenia kraja s okolitými regiónmi a centrami záujmov, obstaranie dopravných služieb vo verejnom záujme s posilnením kompetencií vo vzťahu k dopravcom a organizácii dopravných služieb;
3. Budovanie infraštruktúry, technického a informačného zázemia pre udržateľnú dopravu.

### II.

#### ČASOVÉ ROZLOŽENIE CIEĽOV

##### Krátkodobé ciele:

- a) Audit zmlúv BBSK s dopravcami.
- b) Detailný rozbor prostredia.
- c) Vykonávanie pravidelných kontrol v prevádzkovej, finančnej a dokladovej oblasti.
- d) Kontrola strategických dokumentov BBSK.
- e) Tvorba a obnovenie zastaralých (neplatných) dokumentov vo verejnej doprave (Plán dopravnej obslužnosti).
- f) Posúdenie legislatívnych možností a finančných záväzkov BBSK vo VOD.
- g) Osveta a zvýšenie atraktivity verejnej dopravy a služieb v kraji (zahájenie intenzívnej komunikácie s verejnosťou o ponuke služieb verejnej dopravy).

- h) Výmena informácií o výkonoch VOD s inými kraji.
- i) Organizovanie pravidelných stretnutí s primátormi miest a starostami obcí k formovaniu primeranej dopravnej obslužnosti a úpravám cestovných poriadkov.
- j) Zahájenie rokovaní s potenciálnymi partnermi IDS BBSK (ZSSK, SAD).
- k) **Príprava základného funkčného rámca pre zriadenie IDS v BBSK.**
- l) Prehodnotenie nových foriem dopravnej obslužnosti (minibusy, taxi, kombinované lístky, diaľkové spojenia na letiská Budapešť, Viedeň).
- m) Medzinárodná spolupráca – účasť na odborných konferenciách a výstavách VOD.
- n) Preskúmanie možností na čerpanie EU fondov do prostredia VOD.

#### **Strednodobé ciele:**

- a) Dopravné licencie – určenie pravidiel pre vydávanie s ohľadom na plány kraja (IDS).
- b) Modernizácia a inovácia služieb vo verejnej doprave, zmena organizácie dopravných služieb.
- c) Príprava a ukončenie procesu zazmluvnenia dopravcov.
- d) Rozvoj IDS v kraji.

#### **Dlhodobé ciele:**

- a) Budovanie infraštruktúry pre udržateľnú dopravu.
- b) Nárast cestujúcich vo verejnej doprave.
- c) Stabilizácia výkonov vo verejnej doprave.
- d) Fungovanie a ďalší rozvoj IDS v BBSK.

### **III.**

#### **ZMLUVY A ZÁVÄZKY**

1. Kontrola zmluvných plnení, potenciál pre rozvoj a korektné nastavenie vzťahov medzi BBSK a dopravcami.
2. Uzatvorenie nových druhov zmlúv so zapojením nových subjektov (obce, apod.).

### **IV.**

#### **VYTÝČENIE CIELOV PRE NAJBLIŽŠIE VOLEBNÉ OBDOBIE**

1. Priorita – vytvorenie **Integrovaného dopravného systému** = Zjednodušenie dopravy a dochádzky do škôl, zamestnania, zdravotníckych zariadení.
2. Spoľahlivá dopravná obsluha a dostupnosť verejnej dopravy v celom kraji.
3. Zvýšenie efektivity poskytovaných dopravných služieb vo verejnom záujme v pravidelnej prímestskej autobusovej doprave, perspektívne zvýšenie objemu prostriedkov poskytovaných z rozpočtu BBSK na krytie dopravných služieb za účelom zvýšenia ponuky dopravných výkonov, resp. zvýšenia atraktivity poskytovaných služieb; objednávanie v súlade s Nariadením Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007.
4. Zahájenie úzkej spolupráce so ZSSK, **využitie potenciálu železničnej dopravy** v kľúčových koridoroch v kombinácii s regionálnou dopravou **a jednotným tarifným systémom.**

5. Dobudovanie dopravnej obsluhy a napojení kraja na okolité regióny celoštátnym a medzinárodným významom.
6. **Ponechanie sociálnych zliav** pre vybrané kategórie cestujúcich s rešpektom na socio-ekonomické pomery v BBSK a rozpočty domácností na strednom Slovensku. Špeciálne sa venovať tarifnému nastaveniu voči konkrétnym kategóriám cestujúcej verejnosti (deti, žiaci, rodiny, a pod.).
7. Už prebieha spolupráca s obcami – nastavenie primeranej ponuky pre obyvateľov obcí, rokovania so starostami pri koordinácii a tvorbe cestovných poriadkov.
8. Plán dopravnej obslužnosti – v roku 2018 ide BBSK vypracovať **nový plán** dopravnej obslužnosti, ktorý bude garantovať obyvateľom a návštevníkom kraja **ustálenú ponuku** dopravných služieb pre ich prepravné potreby.
9. Intenzívna spolupráca s mestom Banská Bystrica ako krajským sídlom, a to v dopravnej oblasti najmä v spoločných aktivitách pre presadenie priorít štátu v budovaní rýchlých ciest cez územie BBSK v obidvoch osiach sever-juh a východ-západ.
10. Iniciatíva Stredné Slovensko – spoločné úsilie primátorov miest na strednom Slovensku pre zintenzívnenie tempa procesov pre výstavbu rýchlých ciest.
11. Obnovenie dopravy a **oživenie regiónov a oblastí** s utlmenou ekonomikou a špecifickým osídlením.

## V.

### INÉ POŽIADAVKY A ODPORÚČANIA:

1. Nevyhnutná organizačná zmena ÚBBSK pre zodpovednosť BBSK za verejnú dopravu a plány v tvorbe IDS, doplnenie nových pozícií, oslovenie expertov.
2. Odsúhlasenie rozpočtu pre Odbor dopravy na rozvojové činnosti (spolupráca so zahraničnými subjektami, služobné cesty, kontakt s inými regiónmi, získavanie potrebných informácií, členstvo odborných organizáciách).
3. Odsúhlasenie rozpočtu pre podporu verejnej dopravy, jej osvetu a tvorba kampaní pre zviditeľnenie obcí v regióne v spolupráci s VOD v BBSK (+ webový dopravný portál kraja a IDS).
4. Prevzatie záštity BBSK v oblasti VOD v SR a organizovanie pravidelných odborných stretnutí s inými krajinami na tému rozvoja VOD a IDS a výmeny informácií.
5. Vykonanie prieskumu VOD a Modal splitu v BBSK, porovnanie s inými krajinami.
6. Aktualizácia strategických dokumentov BBSK vo vzťahu k zámerom BBSK v tvorbe IDS.
7. Zmluvy so SAD a inými dopravcami – stabilizácia, nové parametre (ak podľa PDO).
8. Plán dopravnej obslužnosti PDO – nevyhnutná podmienka pre pokračovanie v rozvoji.
9. Vývoj VOD a otočenie negatívnych trendov (pokles cestujúcich a pod.).

10. Úzka spolupráca so starostami, obcami, mestami = rozvoj VOD, utlmenie IAD.
11. Implementácia rozvojových projektov (víkendové spoje – rodinné lístky, zľavy akcie, facebook, ai).
12. Publikovanie činnosti - Almanach verejnej dopravy BBSK, Kalendár VOD v BBSK, Informovanie cez tlačoviny BBSK, Web o doprave v regióne.
13. Investovanie do propagácie VOD – kampane, nielen ETM, ale aj vlastná kampaň kraja a predsedu BBSK.
14. Zatiahnúť do systému VOD obce a OOCR, spolky, a pod. - Cyklobus do režimu PAL.
15. Zahájiť monitoring a digitalizáciu VOD v kraji.
16. Zmena organizácie dopravných služieb.
17. Aktívne zapojenie subjektov do systému VOD v BBSK (aj finančne) – postupná tvorba IDS.
18. Integrátor dopravy – určenie zástupcu vo veciach zmluvných a platobných.
19. Zabezpečenie prístupu pracovníkom VOD na odbornú kvalifikáciu, semináre, konferencie, ai.
20. Spolupráca so školami v BBSK a výchova nových absolventov pre potrebné profesie.
21. Prezentácia VOD pre nových županov 2018 a nových primátorov 2019.
22. Ekologizácia VOD v BBSK.
23. Zahustenie dopravy, tvorba ponuky spojov.
24. Rokovanie so ŽSR a ŽSSK – spolupráca, obnova tratí, obnova spojov a posilnenie, finančná participácia obcí, BBSK, zamestnávateľov – viacstranné zmluvy.
25. Dopravné licencie pre dopravcov len v súlade s plánmi IDS, detto Zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme.
26. Rokovania so zamestnávateľmi – potenciál nárastu cestujúcich a tržieb.
27. Vodiči VOD – špeciálna starostlivosť, mzdové ohodnotenie, výchova nových vodičov, spolupráca so školami a Ministerstvom dopravy a výstavby SR.
28. IDS – riešenie dopravy v záujmových oblastiach (BB+BR+ZV a LC+RS) = generovanie mobility v kraji, rozdelenie regiónov na zoskupenia podľa prirodzených existujúcich záťažových prúdov – integrácia dopravy na sledovanom území.
29. Medzištátne spojenia na letiská – dostupnosť: Budapešť, Bratislava, Košice, Viedeň, Krakov. Okrem uvedených priamych kompetencií BBSK vo vzťahu k regionálnej doprave vidíme vysoký potenciál pre jej rozvoj v spolupráci s mestami a ich parkovacou politikou, ktorá pomôže presvedčiť ľudí zmeniť svoje dopravné návyky a prepočítať skutočné náklady na pravidelné cestovanie. Naším cieľom je ľuďom dochádzku uľahčiť a odbremeniť ich od starostí a výdavkov, ktoré sú spojené s prevádzkou auta a sú niekoľkonásobne vyššie ako cestovné vo verejnej doprave.