

## II. Obdobie 1950 – 1962, existencia vlastného mestského dopravného podniku

### 1. Urbanistický vývoj Banskej Bystrice

Po skončení 2. svetovej vojny sa rapídne mení charakter Banskej Bystrice. Na začiatku tohto obdobia malo mesto okolo 12 000 obyvateľov, avšak tento počet sa po roku 1950 začína veľmi rýchlo zvyšovať. Dochádza k celkovej zmene životného štýlu, ľudia začínajú dochádzať za prácou. Nová potreba obyvateľov si vyžiadala zavedenie a postupný rozvoj MHD. Významným impulzom bola výstavba novej železničnej stanice (odovzdaná do užívania v roku 1951) na Horných lúkach, keďže tá pôvodná (nachádzajúca sa približne v priestore súčasného mestského úradu) už kapacitne nepostačovala. Zároveň tak vznikol priestor pre ďalší územný rozvoj mesta.

V meste sa stavajú nové priemyselné podniky – napríklad textilný podnik Slovenka (rok 1961) na Námestí 1. mája (dnes Strieborné námestie). Ďalším významným podnikom bola Stredoslovenská cementáreň dokončená v apríli 1958, ktorú prepojili nákladnou lanovkou (tzv. „hunting“) s vápencovým lomom v Kostiviarskej. Ďalšie veľké priemyselné areály sa zakladali aj v priľahlých obciach (napríklad Biotika v Slovenskej Lúpeči, strojársky priemysel vo Vlkanovej).

V dôsledku stúpajúceho počtu obyvateľov bolo nutné riešiť bytovú otázku. Do roku 1950 sa vzhľad mesta výrazne nemenil (okrem centrálnej zóny sa mesto čiastočne rozprestieralo na ľavom

brehu Hrona – v časti nazývanej Fabrika (dnes Uhlisko), kde pribudlo niekoľko nových domov v medzivojnovom období). Po roku 1950 sa situácia mení a mesto začína výrazne rásť – jednak extenzívnym rastom (výstavba nových panelových sídlisk a ďalších mestských častí) a taktiež postupným pričleňovaním pôvodne samostatných obcí k Banskej Bystrici. V meste bol v roku 1956 postavený prvý panelový dom typu MS11 v Stredoslovenskom kraji. Následne prebieha rozsiahlejšia výstavba na Uhlisku a na sídlisku Prednádražie, prezývané často zjednodušene ako „sídlisko“ (zaberá priestor pred novou železničnou stanicou, pozdĺž Triedy SNP a medzi súčasným Námestím slobody a Ulicou 29. augusta). Stavebná činnosť prebieha od roku 1957 aj na Fortničke a tiež v spodnej časti Fončordy (Ulica kapitána Nálepku, Gorkého). Na Fončorde bolo postavených niekoľko bytových domov (Nové Kalište) pre obyvateľov vypálenej obce Kalište (pôvodná obec vzhľadom na značné poškodenie a odľahlú polohu už nebola obnovená).

Počas 50. rokov prebiehala preložka koryta Hrona. Takýmto spôsobom sa vyrovnal tok rieky, pôvodný meander (prechádzajúci v miestach dnešného parku pod pamätníkom SNP a hotelom LUX) bol zasypáný. K významnejším zmenám v cestnej infraštruktúre vtedy ešte nedochádzalo.

### 2. Hostiteľské závody mesta Banskej Bystrice, k. p. 1949 – 1950

Po založení komunálneho dopravného podniku bolo potrebné vyriešiť materiálno-technické zabezpečenie (vozidlový park, vozovňa). Listom zo dňa 28. mája 1949 oslovil Miestny národný výbor (MNV) Banská Bystrica národné výbory v Čechách so žiadosťou o odpredaj autobusov. Kladne reagoval len Dopravní podniky hlavného mesta Olomouce s ponukou odpredaja štyroch autobusov Škoda 505 z rokov 1928 až 1932. Na základe toho Rada Jednotného národného výboru Banská Bystrica (JNV) dňa 6. júla 1949 uznesením č. 549/1949 vyčlenila na nákup a generálnu opravu štyroch autobusov jeden milión Kčs. Nakoniec oblastné riaditeľstvo ČSAD n.p. v Bratislave rozhodnutím č. A-376/27-30-32-49 zo dňa 26. októbra 1949 odpredalo štyri auto-



prvé autobusy - Praga RN s obľým „nosom“ a Škoda 256B s plochým, 1950, zbierka Ondrej Klátik

busy Škoda 256B z roku 1946 z Trnavy, ktoré boli dané ako majetkový vklad do Hostiteľských závodov mesta Banskej Bystrice, komunálneho pod-

## IX. Trolejbusy v Banskej Bystrici

### 1. Stavba trolejbusovej dráhy a spustenie prevádzky

O zavedení trolejbusov v Banskej Bystrici sa rozhodlo v polovici 80. rokov. Hlavným dôvodom bol jednak ekologický prínos pre mesto, ako aj lepšie využitie trolejbusov v kopcovitom teréne mesta. Pridal sa k tomu aj nedostatočný počet kĺbových autobusov a plánované dokončenie najväčšieho banskobystrického sídliska Sásová, do ktorého mali prioritne premávať trolejbusy. Nie je presne známe, kedy sa po prvýkrát začalo uvažovať s trolejbusovou dopravou, avšak o výstavbe prvej etapy trolejbusovej mestskej dráhy na troch lin-

s tým museli byť upravené, zrekonštruované a rozšírené viaceré cesty a postavená úplne nová vozovňa v Kremničke. Prvé stavebné práce začali v júni 1986, slávnostné polozenie základného kameňa sa konalo až neskôr, v auguste pri 42. výročí SNP. Dodávatelia sa zaviazali, že do troch rokov, čiže pri 45. výročí SNP odovzdajú do užívania dokončenú prvú etapu trolejbusovej mestskej dráhy vo vzorovej kvalite.

V prvej etape sa mali postaviť tri linky a trolejbu-



skúšobné jazdy prototypov trolejbusov Škoda 14Tr (#1001) a 15Tr (#1501) na železničnej stanici, 24.5.1989, autor Martin Harák

kách sa uvažovalo už v roku 1982 a spustenie prevádzky sa predpokladalo v rokoch 1985 alebo 1986. Už vtedy sa počítalo s postavením novej vozovne v Kremničke a troch základných liniek, ktoré sa aj neskôr vybudovali. Jediným rozdielom bolo, že linky mali byť vedené cez Námestie SNP, nie po Štefánikovom nábreží. K realizácii stavby sa pristúpilo až o pár rokov neskôr. Výstavba sa definitívne schválila v roku 1985. Hneď v tom istom roku sa začala predprojektová príprava na výstavbu trolejbusovej mestskej dráhy. V súvislosti

sová vozovňa v Kremničke vrátane troch meniarňí. V druhej etape sa počítalo s rozšírením trolejbusov do Sásovej. Sídlisko Sásová (v tom čase oficiálne Sídlisko osloboditeľov) sa v 80. rokoch iba budovalo, cestná sieť nebola dokončená alebo bola iba dočasná a do roku 1989, kedy sa mala spustiť prevádzka trolejbusov, ani nebol predpoklad, že sídlisko bude dobudované. Z toho dôvodu mali zatiaľ trolejbusy obsluhovať prioritne už vybudované sídliská Pončorda a Radvaň. Podlavice sa začali meniť na sídlisko iba v druhej polovici 80. ro-