
Mestský úrad Považská Bystrica
Centrum 2/3
017 01 Považská Bystrica

18. 2. 2008

Vec

Pripomienky k návrhu územného plánu mesta Považská Bystrica

K časti J.6.2 Cyklistická doprava

Predložený návrh územného plánu neoprávnene odsúva cyklistiku do polohy len voľnočasovej, rekreačnej aktivity a napriek názvu „Cyklistická doprava“ sa v ňom s využitím bicykla ako spôsobu dopravy v meste vôbec nepočíta. Obsahom state je len návrh niekoľkých cykloturistických trás do okolia, kým o vytvorení podmienok pre denné používanie bicykla ako dopravného prostriedku niet ani zmienky. Spracovanie tejto časti ÚPN nezodpovedá významu cyklistiky ako spôsobu dopravy zvyšujúceho kvalitu života v meste.

Cyklistická doprava je bežnou súčasťou dopravného systému miest vo vyspelých krajinách Európy. Obyvateľom poskytuje bicykel veľmi pohotový, rýchly a lacný spôsob dopravy. Pre mesto ako celok a kvalitu života v ňom cyklistická a iná bezmotorová doprava:

- má výrazne menšie priestorové nároky pri pohybe i pri parkovaní – nespôsobuje dopravné zápchy a umožňuje lepšie využitie verejného priestoru namiesto rozsiahlych parkovacích plôch
- neznečisťuje mestské prostredie splodinami ani hlukom
- podporuje zdravý spôsob života a zlepšuje celkový zdravotný stav obyvateľstva
- predstavuje nižšie riziko dopravných nehôd a hlavne ich následkov
- nerozdeľuje mestský priestor ťažko prekročiteľnými bariérami ako motorizované komunikácie
- vyžaduje podstatne nižšie náklady na výstavbu infraštruktúry

Predložený návrh územného plánu vychádza z mylného predpokladu, že „riešené územie vzhľadom na svoju výškovú členitosť obmedzuje plný rozvoj cyklistickej dopravy“.

Naopak, Považská Bystrica leží v údolnej nive riek Váh a Domanižanka (s výnimkou sídliska

Rozkvet) a z tohoto hľadiska má pre dopravu na bicykli veľmi dobré predpoklady. Najpresvedčivejším dôkazom je samotný fakt, že ako v minulosti tak i dnes je tu bicykel veľmi zaužívaným druhom dopravy.

Návrh siete cyklotrás tak musí zohľadňovať dve funkcie cyklistiky – *rekreačnú* a *dopravnú*. Niektoré trasy môžu plniť obe funkcie súčasne, iné len jednu z nich.

Rekreačná funkcia je určená obyvateľom, ktorí si vo *voľnom čase* vyrazili zajazdiť a *návštevníkom* mesta. Trasa by preto mala viesť cez miesta zaujímavé z pohľadu turizmu a rekreácie – centrum, stanica, kostol, kúpalisko, športoviská a príroda v okolí. Prispieva tak k rozvoju cestovného ruchu a kvôli nadväznosti na nadregionálne trasy sa musí plánovať v súlade s územným plánovaním vyššieho územného celku.

Dopravná funkcia je zameraná na *každodenné cesty obyvateľov* do práce, školy, za nákupmi, kultúrou, na úrady. Preto tieto trasy musia byť predovšetkým efektívnym spojením zdrojov dopravy (obytné zóny) a obvyklých cieľov (podniky, školy, úrady, stanica, nákupné zóny, centrum, kultúrne inštitúcie). Efektívnym, to znamená rýchlym (čo najpriamejším), bezpečným a pohodlným spojením (bez obrubníkov, bez nutnosti zosadať a tlačiť bicykel). Toto je rozhodujúce pre človeka, ktorý sa niekam dopravuje – on sa nechce pobicyklovať, ale rýchlo, pohodlne a bezpečne sa dostať do svojho cieľa.

Z premysleného spojenia obytných zón s častými cieľmi a z uvedených princípov treba vychádzať pri návrhu dostatočne hustej siete mestských cyklotrás pre každodenné použitie. Toto je plne v kompetencii mesta a nie je to náplňou územného plánovania kraja ani v rozpore s ním. **Predložený návrh územného plánu však so žiadnou koncepciou cyklistickej dopravy v meste neuvažuje.**

Ku konkrétnej realizácii cyklistických trás v teréne je vhodné uviesť rozdiel medzi *cyklotrasou* a *cyklocestou*. **Cyklocesta** je *typ komunikácie* kam môžu len cyklisti, je vždy označená dopravnou značkou cyklistu v modrom kruhu a je analógiou k ceste len pre motorové vozidlá alebo k chodníku, ktorý je komunikáciou len pre peších. **Cyklotrasa** je oproti tomu len *odporúčaná trasa* pre pohyb cyklistov. Niektoré jej časti môžu byť vedené po samostatnej cykloceste, iné spolu ostatnou dopravou po málo frekventovaných cestách, resp. v samostatnom cyklopruhu po frekventovanejších cestách, ďalej po lesnej či poľnej ceste alebo po spoločnej ceste peších a cyklistov.

Predložený návrh územného plánu navodzuje nesprávny dojem, že všetky trasy sa musia realizovať ako samostatné cyklocesty s šírkou 250 cm. Na to pochopiteľne v existujúcej mestskej zástavbe často nie je priestor, nehovoriac už o potrebných finančných investíciách (stále však len zlomok z nárokov motorovej dopravy). Pritom príslušná norma STN 73 6110 a hlavne skúsenosti miest, ktoré už cyklistickú dopravu podporujú, ponúkajú množstvo iných

riešení, ktoré sa dajú prirodzene začleniť do mestského prostredia. Vyhradené cyklopruhy, zriadenie predsunutého státia cyklistov na križovatkách, ukludňovanie dopravy, umožnenie vjazdu cyklistov do širších jednosmeriek (označené dopravnou značkou) a do peších zón, spoločné cesty pre chodcov a cyklistov – tieto overené opatrenia sa už roky s úspechom používajú na vytvorenie praktickej siete cyklotrás v meste. Prispievajú k bezpečnosti cyklistov na cestách, k plynulosti jazdy a tak aj k zvyšovaniu atraktívnosti bicykla ako ideálneho dopravného prostriedku do mesta. Okrem toho, že stoja len zlomok z nákladov na novú samostatnú cyklocestu, sú tieto opatrenia hlavne realizovateľné a to v každom meste.

Pripravované rozsiahle úpravy ciest, križovatiek a preložky v súvislosti s výstavbou diaľnice predstavujú jedinečnú príležitosť zahrnúť do stavieb aj úpravy pre cyklistov a to s minimálnymi nákladmi pre mesto. Je to príležitosť, ktorá sa nebude opakovať a ktorú iné mestá nemajú. Ak sa prvky cyklistickej infraštruktúry teraz vynechajú, dodatočná úprava je často komplikovaná a drahá. A na zasahovanie do novopostavených ciest a križovatiek, len kvôli cyklistom sa nenájde po veľa nasledujúcich rokov chuť ani peniaze.

Terajší územný plán je preto bodom, kde súčasní predstavitelia mesta rozhodnú o budúcom postavení cyklistickej dopravy v ňom. Sme presvedčení, že pri dnešnom všadeprítomnom náraste individuálnej automobilovej dopravy a jej dopadov je záujmom mesta vytvoriť také podmienky, aby cyklistická doprava mohla byť v čo najväčšej miere alternatívou k individuálnej automobilovej doprave.

Na základe uvedeného žiadame, aby sa v ÚPN zmenil pohľad na význam a možnosti cyklistiky a pre časť J.6.2 Cyklistická doprava navrhujeme znenie:

„Územie mesta i oddelené mestské časti ležia prevažne v údolnej nive riek Váh a Domanižanka a ako také má veľmi dobré predpoklady pre rozvoj cyklistickej dopravy. Dokladom je aj v minulosti i dnes bežné používanie bicykla ako dopravného prostriedku aj ako prostriedku športového a rekreačného vyžitia.

Cyklistika ako spôsob dopravy nezaťažujúci svoje okolie aj ako športová aktivita pomáhajúca predchádzať civilizačným ochoreniam si zasluhuje plnú a aktívnu podporu mesta. Predpokladom plného rozvoja cyklistiky je ucelená, primerane hustá sieť cyklotrás plniaca rekreačnú i dopravnú funkciu.

Rekreačné trasy je potrebné navrhovať tak, aby prechádzali cieľmi zaujímavými z pohľadu turizmu a rekreácie – centrum, stanice, kostol, kúpalisko, športoviská, príroda a obce v okolí. Z hľadiska rozvoja cestovného ruchu je žiadúca náväznosť na okolité trasy regionálneho a nadregionálneho významu.

Pri návrhu trás s dopravnou funkciou treba vychádzať z premysleného prepojenia zdrojov dopravy (obytné zóny) s obvyklými cieľmi (podniky, školy, úrady, stanica, nákupné zóny, centrum, kultúrne

inštitúcie) pri zachovaní kritérií bezpečnosti, pohodlnosti a plynulosti jazdy. Je žiadúce, aby navrhnutá sieť dopravných cyklotrás bola vhodná pre každodenné cesty na bicykli a tvorila tak plnohodnotnú súčasť dopravného systému mesta.

Časté ciele dopravy v meste by mali byť dopĺňané zariadeniami pre bezpečné odstavovanie bicyklov v správe jednotlivých objektov. Hlavne u podnikov, škôl a ďalších cieľov, kde sa vzhľadom na dlhšiu dobu parkovania dá očakávať zmena počasia alebo kde sú na to prirodzené podmienky je vhodné uvažovať s ich umiestnením pod strechou alebo jednoduchým zastrešením.

Pri riešení konkrétnej realizácie cyklotrás treba s ohľadom na možnosti v existujúcej zástavbe vhodne využívať celú škálu cyklistických komunikácií, ktoré ponúka norma STN 73 6110 ako aj riešenia, ktoré sa osvedčili v iných mestách. Druh povrchu trás treba navrhovať s ohľadom aj na iné druhy bezmotorovej dopravy, ako napr. inline korčuliari, kolobežky.

Návrh siete cyklotrás ako aj spôsob realizácie ich jednotlivých úsekov sú podrobne spracované samostatne v genereli cyklistickej dopravy.“

Súčasne žiadame bezodkladné spracovanie samostatného generelu cyklistickej dopravy a zakreslenie siete cyklotrás do bežnej mapy mesta, aby boli zrozumiteľné všetkým občanom mesta – potenciálnym cyklistom.

Na spracovaní generelu a ďalšom riešení cyklistiky v meste sme ochotní aktívne spolupracovať.

Pridávame vlastný návrh siete cyklistických trás. Obsahuje:

- a) hlavné mestské trasy, s dopravnou funkciou (žltá farba)
- b) radiály spájajúce centrum a mestské časti, s dopravno-turistickou funkciou (tyrkysová farba)
- c) turisticko-rekreačné trasy do okolia mesta (modrá farba)
- d) športovo-rekreačné okruhy s kvalitným povrchom, zvlášť zaujímavé pre inline korčuliarov (červená farba)

Prílohy:

- A) Návrh siete cyklotrás v grafickej forme.
- B) Článok *V meste na dvoch kolesách* ilustrujúci niektoré riešenia i obrazom.
- C) Publikácie *Cyklistika pro města, Města pro lidi* a *Deti na cestách*.
- D) Ukážka mapovej časti generelu cyklistickej dopravy mesta Liberec.

K časti J.4 Cestná hromadná doprava

Autobusová stanica

Návrh ÚPN neuvažuje o zmene lokality autobusovej stanice, čo sa v texte odôvodňuje „vysokými investičnými nákladmi.“ Žiadame o opätovné prehodnotenie.

Autobusová stanica bola v minulosti umiestnená do blízkosti Považských strojární, ktoré v meste zamestnávali veľkú časť obyvateľstva. V súčasnosti toto riešenie z pochopiteľných príčin stráca svoje opodstatnenie. Lokalita je nevhodne vzdialená od železničnej stanice (630 m), od centra mesta (1880 m) a najväčších obytných zón (sídlišká Stred, Lánska, Rozkvet, SNP, Hliny). Týmto je prístup na autobusovú stanicu pre väčšinu obyvateľov nepraktický nielen v denných, ale aj v nočných hodinách – v meste nepremávajú nočné linky MHD.

Väčšina diaľkových autobusov stojí na autobusovej zastávke pri Dome služieb, ktorej výbornú dostupnosť uprostred mesta si ľudia veľmi cenia. Výstavba diaľnice a návrh mestského bulváru so zachovaním tejto zástavky nepočítajú. Diaľkové autobusy tak budú musieť v budúcnosti schádzať z diaľnice a najbližšou možnou trasou z plánovanej križovatky Okružná pokračovať na autobusovú stanicu.

Ďalším argumentom proti súčasnej lokalite autobusovej stanice je blízkosť zberného dvora, ktorého výstavba je plánovaná za mestskou plavárňou.

Preto logickým riešením je preloženie autobusovej stanice z pôvodého miesta do lokality pri železničnej stanici, čím vznikne funkčné prepojenie železničnej a autobusovej dopravy. Pri železničnej stanici už dokonca existuje vhodná asfaltová plocha za súčasnými zastávkami prímestských liniek, ktorá sa využíva ako parkovisko. Toto umiestnenie zlepší prístup na stanicu obyvateľom aj autobusom a zjednoduší prestupovanie medzi železničnou a autobusovou dopravou. Týmto vytvára predpoklady na vytvorenie integrovaného systému verejnej dopravy. Niektoré odstavené, dlhšie čakajúce autobusy môžu parkovať aj v pôvodnej lokalite.

Na spracovaní pripomienky sa podieľali:

Mgr. Jaroslav Semančík

Mgr. Iva Posluchová

Ing. Jaroslav Dunaj, Občianske združenie Diaľnica a ľudia

Mgr. Juraj Smatana, Klub Strážov

Ján Remšík, Športklub Považská Bystrica

Ing. Ján Panák