

---

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

16. 4. 2008

Vec

### **Pripomienky ku konceptu generelu dopravy mesta Považská Bystrica**

**Spracovanie konceptu generelu dopravy nezodpovedá stanovenému poradiu dôležitosti východísk** (strana 2), kde je zabezpečenie potrieb nemotorových účastníkov dopravy (chodci a cyklisti) nadradené zabezpečeniu rozvoja individuálnej automobilovej dopravy.

Spracovanie konceptu naopak vychádza z filozofie „motorová doprava je alfou a omegou dopravného generelu“ a tento postoj sa odráža aj na pozornosti venovanej jednotlivým druhom dopravy. Pri návrhu dopravnej infraštruktúry mesta sa vychádzalo z dopravného prieskumu automobilovej dopravy, jej súčasného stavu a potrieb. Cyklistická ani pešia doprava neboli do prieskumu zahrnuté, koncept generelu nepozná a ani sa nesnaží poznať ich súčasný stav ani potreby.

**Koncept taktiež nie príliš dôrazne sleduje svoje ciele – zachovanie udržateľného životného prostredia a miestnych zvyklostí** (časť A.3). Navrhuje komunikácie pre očakávaný prudký nárast individuálnej automobilovej dopravy, ale neponúka možnosti ako tento nárast aspoň zmierniť. Ako základný dokument dopravnej politiky mesta by mal generel dopravy zreteľne určiť ako víziu rozvoja udržateľného dopravného systému, tak aj konkrétne kroky potrebné pre jej dosiahnutie. Nie len modelovať a prijímať spontánny vývoj.

### **K časti K.2 Trasy cyklistickej dopravy**

Koncept generelu dopravy, rovnako ako predchádzajúci návrh územného plánu, vôbec nepočíta s bicyklom ako spôsobom dopravy a ponecháva mu len rolu rekreačnej aktivity. Nevytvára podmienky na rozvoj cyklistickej dopravy pre každodenné cesty do zamestnania, školy, za nákupmi a inou občianskou vybavenosťou. S odkazom na údajnú „výškovú členitosť riešeného územia, obmedzujúcu plný rozvoj cyklistickej dopravy“ nerieši túto

---

dopravu vôbec<sup>1</sup>.

Bicykel je z hľadiska dopadov na svoje okolie najvhodnejším dopravným prostriedkom do mesta. Neznečisťuje emisiami ani hlukom, vyžaduje len zlomok priestoru a tiež omnoho nižšie investície do infraštruktúry oproti motorovej doprave. Pre majiteľa je súčasne veľmi efektívnym spôsobom dopravy v meste. Zvýšenie podielu cyklistickej a pešej dopravy je jedným z mála spôsobov ako znížiť stále rastúcu mieru automobilizmu. Uvedomujú si to už i európske metropoly zahŕtené autami (Londýn, Paríž, Berlín) a okrem utlmovania automobilovej dopravy a podpory kvalitnej MHD masívne investujú do rozvoja cyklo dopravy a jej propagácie. V mestách, kde sa cieľavedomá podpora dopravy na bicykli uplatňuje už dlho a pri každom dopravnom plánovaní sa automaticky počíta i s cyklistami, dosahuje počet obyvateľov dopravujúcich sa na bicykli desiatky percent (Cambridge, Parma, Ferrara, Amsterdam, Bazilej a ďalšie).

To, čo je najťažšie – naučiť obyvateľov používať bicykel, to Považská Bystrica už má. Jazdiť do práce na bicykli tu bolo vždy bežné, v rámci Slovenska je tak prirodzené cyklistickým mestom. V poslednej dobe používanie bicykla klesá aj vďaka absencii bezpečných mestských cyklotrás a kvôli pocitu ohrozenia od stále intenzívnejšej motorovej dopravy na cestách.

**Žiadame pristupovať k cyklistickej doprave ako k rovnocennému druhu dopravy a jej spracovanie v dopravnom genereli s rovnakou pozornosťou ako u motorovej dopravy. Resp. bezodkladne zadať spracovanie samostatného generelu cyklistickej dopravy.** Je potrebné zistiť skutočné potreby cyklistickej dopravy, navrhnuť ucelenú sieť cyklotrás zohľadňujúcu aj rekreačnú aj dopravnú funkciu, ďalej spôsob a postup realizácie. Pri návrhu dopravných trás treba vychádzať z prepojenia obytných zón a cieľov dopravy – zamestnanie, škola, občianska vybavenosť (ako prílohu prikkladáme postup pri spracovaní generelu cyklistickej dopravy pre Mladú Boleslav firmou Edip). Generel musí predstavovať celkovú koncepciu rozvoja cyklistickej dopravy.

Dopravný generel je plán na mnoho rokov dopredu. Popri investíciách do dopravy počas týchto rokov sú náklady vynaložené na jeho spracovanie zanedbateľné. Sú tiež nižšie ako vybudovanie jediného kilometra novej cyklocesty. Generel cyklistickej dopravy je momentálne najlepšou možnou investíciou do rozvoja cyklistickej dopravy.

Najbližšie mesiace predstavujú vhodný termín pre realizáciu cyklistického dopravného prieskumu, ktorý obvykle príprava generelu obsahuje. Súčasne je potrebné zachytiť blížiacu sa úpravu cestnej siete, a to aby sa stihli premietnuť opatrenia z generelu do projektovej dokumentácie dotknutých stavieb. Úprava pre cyklistov priamo pri výstavbe či rekonštrukcii prináša obvykle len malé alebo žiadne zvýšenie nákladov. Dodatočné úpravy sú však často

---

<sup>1</sup> Slovom „doprava“ tu chápeme, rovnako ako pri iných dopravných prostriedkoch, spôsob ako sa niekam dostať a nie „ísť sa bicyklovať“.

---

komplikované a drahé.

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

**Príloha:** Článok *Navrhování komunikací pro cyklisty v Mladé Boleslavi*. EDIP s.r.o. 2006.

## K časti K.1 Trasy pešej dopravy

Hoci sa textová časť konceptu zmieňuje o pešej trase vedúcej po Ulici M. R. Štefánika, v grafickej schéme vyznačenie trasy chýba. Bezpochyby ide o jednu z hlavných peších trás v meste, možno dokonca okrem centrálnej pešej zóny o najvyužívanejšiu. Spája oblasť sústredeného stredného školstva s väčšinou obytných zón na juh od hlavnej križovatky a značná časť chodcov sú práve študenti. Spája tiež centrálnu mestskú zónu s autobusovou a železničnou stanicou a je aj významnou nákupnou oblasťou. V pracovný deň v obedňajších hodinách tam bolo napočítaných viac než 1300 chodcov za jednu hodinu.

Po tejto ulici prechádza preložka cesty I/61 a očakáva sa výrazný nárast motorovej dopravy v už dnes preťaženej ulici. Navrhujeme zvážiť možnosť premeny ulice na jednosmernú, so smerom dopravy od centra k mostu cez Váh. Opačným smerom by bola doprava vedená po tiež jednosmernej Ulici kpt. Nálepku v dvoch prúdoch, kde by takto nebola potrebná žiadna asanácia.

*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