

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Názov územnoplánovacieho podkladu :	Územný generel nemotorovej dopravy mesta Banská Bystrica
Orgán územného plánovania, ktorý ÚPP podklad obstaráva :	Mesto Banská Bystrica ul. Československej armády 26 974 01 Banská Bystrica
Osoba zodpovedná za obstarávanie :	Ing. Ľudmila Kymanová Odborne spôsobilá osoba reg.č.120
Objednávateľ :	Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica Občianske združenie Javorová č. 7, 974 09 Banská Bystrica Andrea Štulajterová, správca združenia
Zhotoviteľ :	Ing. arch. Vladimír Letovanec – Future Zvolenská 25 974 05 Banská Bystrica autorizovaný architekt reg. č. 1205 AA
Návrhové obdobie generelu :	r. 2025
Uloženie generelu :	MsÚ Banská Bystrica - odbor územného plánovania MsÚ Banská Bystrica - odbor stavebnej správy ÚHA mesta Banská Bystrica
Obsah Územného generelu nemotorovej dopravy mesta Banská Bystrica :	
- textová časť	Spríevodná správa + tabuľky, grafy, situácie
- grafická časť	
1. Širšie vzťahy	M 1: 30 000
2. Funkčné členenie trás – I. a II.etapa	M 1: 15 000
3. Funkčné členenie trás – I. etapa	M 1: 15 000
4. Členenie podľa vedenia trasy – I. etapa	M 1: 15 000
5. Model cyklistickej dopravy – I.etapa	

2. ÚVOD

Územný generel nemotorovej dopravy mesta Banská Bystrica /ÚGND /je vypracovaný v zmysle § 12 a §13.zákona č. 50/1976 o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení jeho neskorších zmien a doplnkov a §9 a §13 vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č.55/2001 Z.z. o územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacej dokumentácii.

Podkladom pre vypracovanie ÚGND bolo Zadanie k ÚGND mesta Banská Bystrica vypracované ÚHA mesta Banská Bystrica.

3. HLAVNÉ CIELE A ÚLOHY GENERELU

Hlavným cieľom vypracovania Územného generelu nemotorovej dopravy mesta Banská Bystrica bolo zabezpečiť pre mesto Banská Bystrica územnoplánovací podklad, ktorý bude pre návrhové obdobie komplexným nástrojom pre koordinované riadenie územného rozvoja nemotorovej dopravy v meste Banská Bystrica.

Cieľom Územného generelu nemotorovej dopravy mesta Banská Bystrica bolo vzhľadom na mierku spracovania grafickej časti úlohy a rozsah riešeného územia :

- Overenie, spodobnenie, priestorové upresnenie a skordinovanie riešení v oblasti nemotorovej dopravy vychádzajúcich z rozpracovaného ÚPN mesta Banská Bystrica a vypracovanie podkladu vhodného pre zapracovanie do etapy Návrhu ÚPN mesta Banská Bystrica
- Overenie, spodobnenie a priestorové upresnenie výstupov z návrhu ÚGD mesta Banská Bystrica
- Zosúladienie a skordinovanie koncepčných zámerov vypracovaných územnoplánovacích a územnotechnických podkladov, projektových dokumentácii a odvetvových koncepcii
- Stanovenie resp. upresnenie zásad podporujúcich rozvoj nemotorovej dopravy
- Návrh etapizácie a odporúčaného postupu realizácie cyklistických trás a sprievodnej infraštruktúry

4. VYMEDZENIE RIEŠENÉHO ÚZEMIA

Riešeným územím Územného generelu nemotorovej dopravy je katastrálne územie mesta Banská Bystrica. Rozloha riešeného územia predstavuje 10 337 ha. Vymedzenie riešeného územia je dokumentované vo výkresoch grafickej časti úlohy.

5. POSTUP VYPRACOVANIA GENERELU NEMOTOROVEJ DOPRAVY

Vypracovanie generelu nemotorovej dopravy mesta Banská Bystrica prebiehalo nasledovnými fázami :

Anketa	02 / 2011
Terénny prieskum	08 / 2011
Sčítanie cyklistov	09 / 2011
Analýza súčasného stavu cyklistickej dopravy	10 / 2011
Vypracovanie konceptu generelu nemotorovej dopravy	12 / 2011
Prerokovanie konceptu generelu nemotorovej dopravy	02/ 2012
Vypracovanie návrhu generelu nemotorovej dopravy	03/ 2012

6. ÚDAJE O SÚLADE RIEŠENIA SO ZADANÍM

Návrh ÚGND mesta Banská Bystrica je vypracovaný v súlade so Zadaním k ÚGND mesta Banská Bystrica

7. SÚLAD RIEŠENIA S NÁVRHOM ÚPN MESTA BANSKÁ BYSTRICA

Územný generel nemotorovej dopravy bol vypracovávaný v čiastočnom v súbehu s etapou Návrhu nového ÚPN Mesta Banská Bystrica. V rámci tohto spoločného súbehu spracovania boli riešenia v oboch dokumentáciách navzájom konzultované a koordinované. Návrh riešenia Územného generelu nemotorovej dopravy je v súlade so záväznou časťou nového ÚPN mesta Banská Bystrica.

8. PRIESKUM A ANALÝZA CYKLISTICKEJ DOPRAVY

8.1. Anketa

8.1.1. Cieľ ankety

Cieľom ankety bolo získanie námetov, požiadaviek a názorov občanov na riešenie cyklistickej dopravy, zmapovanie zdrojov a cieľov cyklistickej dopravy v meste.

Anketa „Pomôžete nám vytvoriť kvalitné cyklochodníky v Banskej Bystrici?“, ktorá bola súčasťou projektu „Rozvoj nemotorovej dopravy na území mesta Banská Bystrica“, bola publikovaná v januárovom vydaní Radničných novín a na oficiálnej internetovej stránke Mesta Banská Bystrica.

Respondenti mali možnosť sa prostredníctvom siedmich otázok vyjadriť, aký vzťah majú k bicyklovaniu v Banskej Bystrici. Anketa pozostávala z otázok, ktoré mapovali preferované smery pri pohybe na bicykli po meste a smery rekreačných ciest, počet jazd na bicykli počas týždňa a tiež požiadavky na vybudovanie bezpečných cyklotrás na území mesta Banská Bystrica a v blízkom okolí.

8.1.2. Vyhodnotenie ankety

- Ankety sa zúčastnilo 256 respondentov
- Najpočetnejšou vekovou kategóriou boli respondenti vo veku od 26 – 45 rokov (51%)
- Takmer všetci respondenti odpovedali, že cyklochodníky v meste by uvítali (98,8%)
- Preferované smery vychádzali hlavne z miesta bydliska respondentov smerom do centra, alebo do extravilánu mesta, hlavne v dvoch smeroch a to na Vlkanovú, Sliač, Zvolen (22%) a na opačný smer Šalková, Slovenská Ľupča (18%).
- Bicykel v meste nepoužíva 23% respondentov, ale na rekreačné cesty chodí až 38% respondentov 1x do týždňa a 28% 2x do týždňa.
- Viac ako 2x do týždňa by na bicykli jazdilo 38% respondentov v prípade, že by boli vybudované bezpečné cyklochodníky a 40% by jazdilo každý deň.
- Z ankety jednoznačne vyplýva, že v Banskej Bystrici je silná spoločenská požiadavka na to, aby sa vytvoril priestor pre bezpečné jazdenie na bicykli. Svedčí o tom 256 vyplnených dotazníkov, ktoré boli v stanovenom termíne doručené od respondentov.

Vyhodnotenie vekovej štruktúry účastníkov ankety, ktorí odpovedali na otázku veku (bez vplyvu, či zodpovedali všetky ostatné otázky ankety) :

VEK	POČET	% podiel
Do 25 rokov	22	8,7
26 – 45 rokov	127	50,6
46 – 60 rokov	76	30,3
Nad 60 rokov	26	10,4
SPOLU	251	100,0

Z analýzy výsledkov ankety vyplýva početnosť ciest v meste :

- každý deň $22 * 1 = 22$
- 1x za týždeň $57 * 1/5 = 11,4$
- 2x za týždeň $57 * 2/5 = 22,8$
- > 2x za týždeň $54 * 2,5/5 = 27,0$
- vôbec $62 * 0 = 0$
- spolu = 83,2 v priemerný pracovný deň

Priemerný počet najazdených km v priemerný pracovný deň v meste je nasledovný :

- každý deň $11,5 \text{ km} * 22 * 1 = 253 \text{ km}$
- 1x za týždeň $16,9 \text{ km} * 49 * 1/5 = 165,6 \text{ km}$
- 2x za týždeň $17,6 \text{ km} * 54 * 2/5 = 380,2 \text{ km}$
- > 2x za týždeň $19,9 \text{ km} * 45 * 2,5/5 = 447,7 \text{ km}$
- spolu 170 cestujúcich = 1246,5 km
- priemerne : $1246,5/170 = 7,35 \text{ km/deň}$

Z analýzy výsledkov ankety vyplýva početnosť ciest za rekreáciou počas víkendu :

- každý deň $7 * 2 = 14$
- 1x za týždeň $100 * 1/2 = 50$
- 2x za týždeň $71 * 2 = 142$
- > 2x za týždeň $63 * 2 = 126$
- vôbec $11 * 0 = 0$
- spolu = $332/2 = 166$ ciest v priemerný víkendový deň

Priemerný počet najazdených km v priemerný víkendový deň je nasledovný :

- každý deň $4 * 18,8 = 75,2 \text{ km}$
- 1x za týždeň $64 * 28,5 * 1/2 = 912 \text{ km}$
- 2x za týždeň $52 * 34,7 = 1804,4 \text{ km}$
- > 2x za týždeň $31 * 33,8 = 1047,8 \text{ km}$
- spolu 151 cestujúcich = 3839,4 km
- priemerne : $3839,4/151 = 25,43 \text{ km/deň}$

Medziokrskové vzťahy v meste – prepočet na priemerný pracovný deň

Po prepočte vzťahov v rekreačnej cyklistike koeficientom odvodeným z počtu úplne vyplnených dotazníkov bez počtu nevyužívajúcich bicykel na rekreáciu, znižujúceho počet cieľov $236/700 = 0,337$ a koeficientu „návratnosti ciest“ do bydliska (k_z) = 2,00 boli matice vzťahov upravené výsledným koeficientom $k = k_1 * k_2 = 0,337 * 2,00 = 0,674$ na cesty obojsmerné.

V nasledujúcej tabuľke je uvedená matica rekreačných ciest po predmetnom prepočte na rekreačný deň :

CIEĽ / BYDLISKO	A	B	C	D	E	F	G	H	O	W	V
A/Centrum, Fortnička, Uhlisko	11	21	21	13	10	2	8	6	11	81	40
B/Fončorda	-	21	18	7	12	2	7	6	21	73	37
C/Radvaň, Kremnička, Rakytovce	-	-	19	7	8	3	5	4	19	66	33
D/ Sásová, Rudlová	-	-	-	31	3	5	5	5	31	45	23
E/ Graniar, Podlavice, Skubín	-	-	-	-	12	9	1	3	12	46	23
F/ Senica, Kynceľová	-	-	-	-	-	1	1	1	1	24	12

G/ Šalková	-	-	-	-	-	-	0	3	0	30	15
H/ Kostiviarska, Jakub, Uľanka	-	-	-	-	-	-	-	6	6	28	14
SPOLU									101	393	197

Medziokrskové vzťahy v rekreačnej cyklistike – prepočet na priemerný víkendový deň

CIEĽ BYDLISKO	A Suchý vrch Králiky	B Pánsky Diel	C Tajov	D Iliaš Vlka- nová Sliač	E Badín	F Mala- chov. dolina	G Riečanské sedlo	H Šalková Sl. Ľupča	I Mičiná	Σ
A/Centrum Fortnička Uhlisko	11	9	9	20	7	7	7	13	8	91
B/Fončorda	20	7	18	30	15	14	12	11	11	138
C/ Radvaň Kremnička Rakytovce	9	4	8	20	10	10	4	6	9	80
D/ Sásová Rudlová	7	15	6	23	6	4	5	13	6	85
E/ Graniar Podlavice Skubín	9	3	11	15	4	6	9	7	6	70
F/ Senica Kynceľová	1	1	2	1	1	1	2	1	1	11
G/ Šalková	1	1	1	2	1	1	1	1	2	11
H/ Kostiviar- ska Jakub Uľanka	2	3	2	2	2	2	3	4	2	22
SPOLU	60	43	57	113	46	45	43	56	45	508

8.2. Terénny prieskum

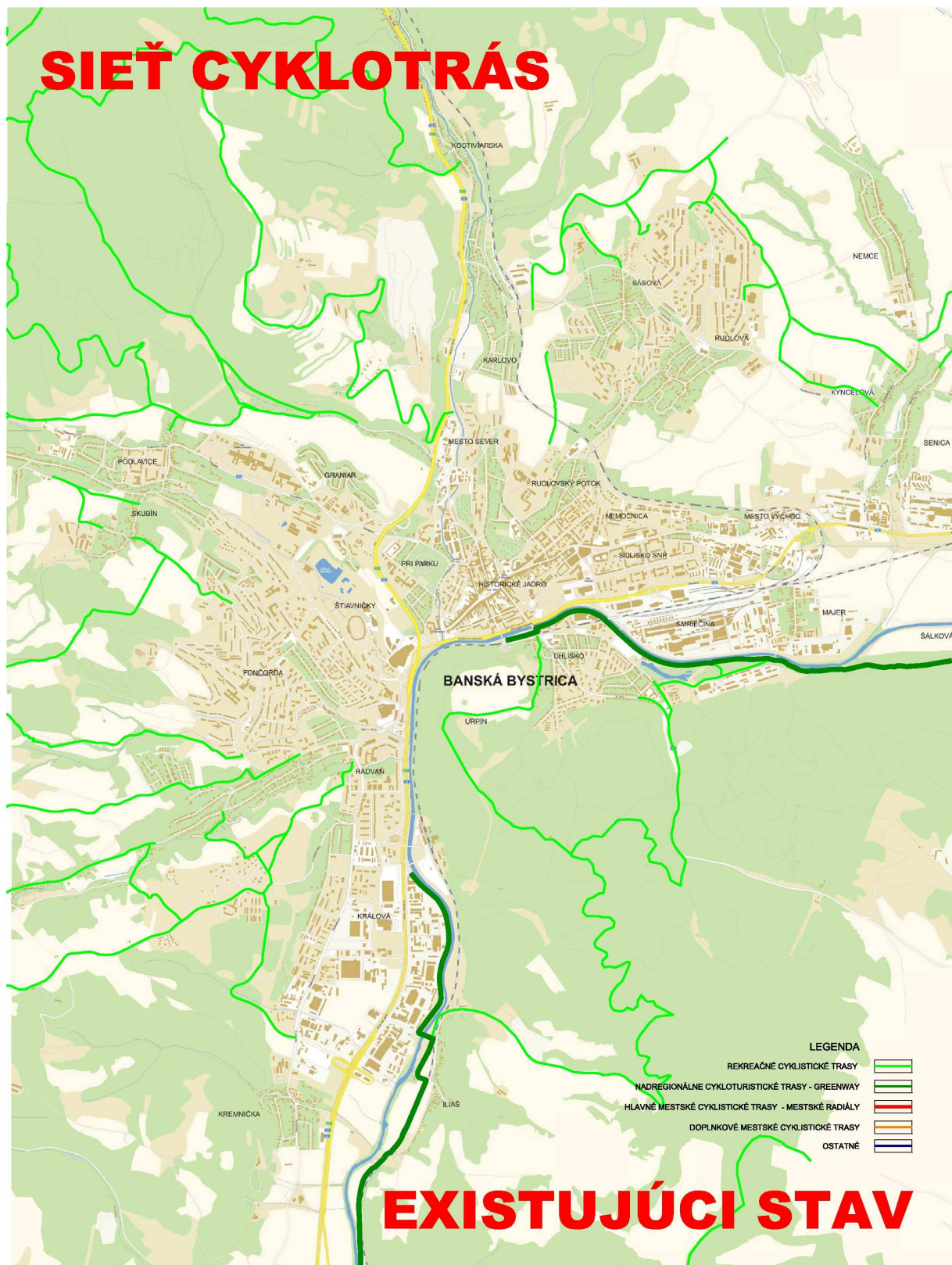
8.2.1. Cieľom terénneho prieskumu bolo získanie informácií o každodennom pohybe cyklistov a chodcov, jeho intenzite a priebehu, získanie základných informácií o stavebnotechnickom stave komunikácii vhodných pre pohyb cyklistov, zmapovanie problémových javov a kolíznych bodov, zistenie nedostatkov a problémov v oblasti organizácie dopravy a dopravného značenia, vyhotovenie fotodokumentácie, skreslenie trás využívaných v súčasnosti cyklistami.

8.2.2. Závěry a analýzy terénneho prieskumu

- Mesto Banská Bystrica nie je typickým mestom s tradíciou v oblasti cyklistickej dopravy
- Podiel cyklistickej dopravy cca 1% je v porovnaní s porovnateľnými mestami v SR a v zahraničí nelichotivý a poukazuje na akútnu potrebu venovať problematike cyklodopravy v meste náležitú pozornosť.
- V meste Banská Bystrica nie je doposiaľ realizovaná ani jedna mestská cyklistická trasa.
- V nezastavanej časti mesta a v jeho okolí sú vyznačené rekreačné cyklistické trasy, ktoré

však nie sú udžiavané. Existujúci stav cyklistických trás dokumentuje situácia na nasledujúcej strane.

- Napriek skutočnosti, že mesto Banská **Bystrica** doposiaľ nevenovalo pozornosť problematike cyklistickej dopravy a podmienky pre pohyb cyklistov sú viac ako nepriaznivé, prieskum v teréne a sčítanie cyklistov preukázali, že cyklistická doprava v meste existuje.
- V meste Banská Bystrica existuje z hľadiska používania bicykla niekoľko kategórii cyklistov :
 - Skúsení a odvážni cyklisti, používajúci pre pohyb na bicykli mestské obslužné a zberné komunikácie ako i cesty I. II. III. triedy. Títo cyklisti zväčša dobre ovládajú dopravné predpisy a chovajú sa ako riadni účastníci cestnej premávky. Dobre ovládajú tiež techniku jazdy na bicykli, chovajú sa prirodzene a na komunikácii využívajú svoje práva riadneho účastníka cestnej premávky.
 - Menej skúsení resp. menej odvážni cyklisti využívajúci pre pohyb na bicykli zväčša menej frekventované obslužné komunikácie a chodníky. Vyhýbajú sa križovatkám, na problematických úsekoch z bicykla zväčša zosadnú. Táto skupina cyklistov nemá odvahu zaradiť sa do cestnej premávky a to buď z dôvodu obavy o svoju bezpečnosť a zdravie, alebo nedostatočnej znalosti dopravných predpisov, alebo nedostatočného ovládania techniky jazdy na bicykli.
 - Ďalšiu kategóriu tvoria „bývalí cyklisti“ – obyvatelia, ktorí síce vlastnia bicykel a voľakedy po meste jazdili, no v súvislosti s nárastom motorovej dopravy v meste a neohľaduplnosti vodičov sa na jazdu bicyklom po meste už neodvážia. Túto kategóriu tvoria zväčša starší obyvatelia mesta.
 - Samostatnú kategóriu tvoria deti a školopovinná mládež, ktorá využíva bicykel na športovorekreačné využitie voľného času v obmedzenom rádiuse obytnej zóny v ktorej žijú. Na jazdu po meste – mimo obytnej zóny vyžíva bicykel len v doprovode svojich rodičov, resp. iných dospelých osôb. V období dospievania s používaním bicykla zväčša končia /okrem iného i z dôvodu, že v meste nie sú vytvorené podmienky pre bezpečný pohyb na bicykli /, resp. využívajú ho len na rekreačné jazdy mimo mesta.
 - Poslednú kategóriu tvoria rekreační cyklisti, ktorí bicykel využívajú len pre pohyb v prírode a pohybu po meste sa vzhľadom na existujúce nepriaznivé podmienky vyhýbajú. Zväčša vlastnia bicykel určený predovšetkým do terénu, ktorý je pre pohyb po meste nevhodný.



Rekreačné cyklistické trasy v okolí mesta Banská Bystrica

- Vzhľadom na skutočnosť, že mesto Banská Bystrica doposiaľ neinvestovalo do rozvoja cyklistickej dopravy sú cyklisti „ odkázaní “ jazdiť okrem komunikácii :
 - po chodníkoch
 - po zeleni
 - do zákazu vjazdu
 - v protismere na jednosmerných komunikáciách
 - po pešej zóne
 - po prechodoch pre chodcov
 - po rýchlostnej komunikácii R1, cestách I triedy, atď.
 a tým porušovať dopravné predpisy a ohrozovať seba, chodcov a ostatných účastníkov cestnej premávky
- Prejazd centrálnou časťou mesta na bicykli je v súčasnosti nemožný bez porušovania dopravných predpisov resp. bez ohrozenia vlastnej bezpečnosti jazdou po ceste I. triedy s vysokým dopravným zaťažením.



Dolná ulica so zákazom vjazdu cyklistom



Národná ulica so zákazom vjazdu cyklistom



Dolná Strieborná so zákazom vjazdu cyklistom



Horná Strieborná so zákazom vjazdu cyklistom



Lazovná ulica so zákazom vjazdu cyklistom



Námestie Štefana Moyzeša so zákazom vjazdu cyklistom



Kapitúlska ulica so zákazom vjazdu cyklistom



Námestie SNP so zákazom vjazdu cyklistom



Kuzmányho a Cikkerova ulica – pohyb cyklistov je možný len v jednom smere



Pohyb cyklistov po ceste I/66 je nebezpečný a nevhodný

- Cykloturistická trasa prechádzajúca mestom Banská Bystrica nemá doposiaľ vymedzenú a označenú trasu, čo je na škodu i z pohľadu rozvoja cestovného ruchu. Rodinná cestička v smere od Zvolena prakticky končí pred mostom cez rieku Hron v Radvani, pokračovanie smerom do centra mesta je problémové s množstvom bariér, často až nebezpečné.



Most cez R1 a Hron v Radvani - cyklisti prekonávajú bariéru vo forme schodov s prevýšením takmer dvoch podlaží

- Nevhodné resp. neopodstatnené dopravné značenie na niektorých mestských komunikáciách neumožňuje vjazd resp. prejazd cyklistom



Účelová komunikácia vedúca pozdĺž plážového kúpaliska



Ul. Lazovná- pozdĺž ZŠ na Bakosovej ul. – so záka-



Ul. Krížna



Štefánikovo nábrežie - popred objekt OR PZ

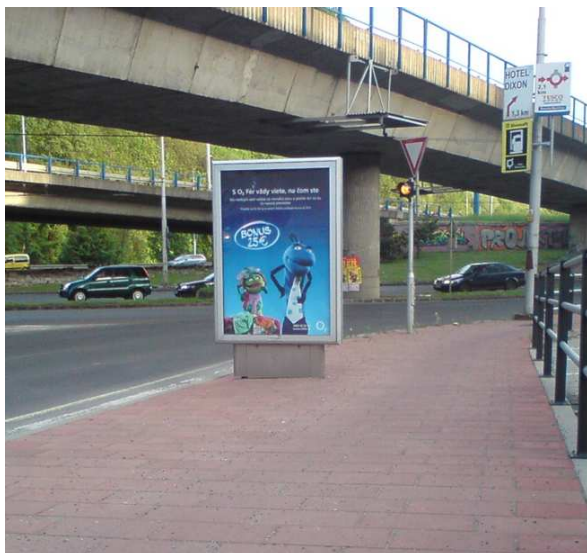


Ul. Profesora Sáru – časť

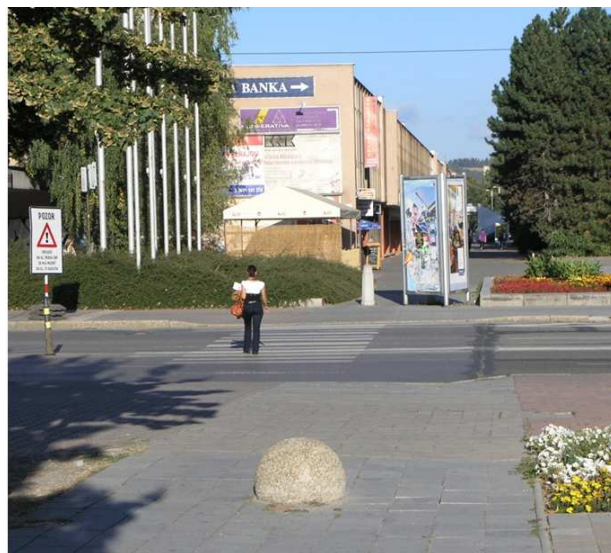


Ul. Jelšová v Kostiviarskej

- Povrch na okraji miestnych komunikácií neumožňuje bezpečnú jazdu cyklistom - výmole, „utopené“ dažďové vpusty, zbytky posypu a pod.
- Na chodníkoch, ktoré by pri svojej šírke umožňovali spoločný pohyb chodcov a cyklistov existujú často prekážky v podobe stožiarov osvetlenia, stožiarov trolejového vedenia, dopravných značiek, reklamných a informačných tabúl.



Chodník pri ESC - reklamné panely-citylighty



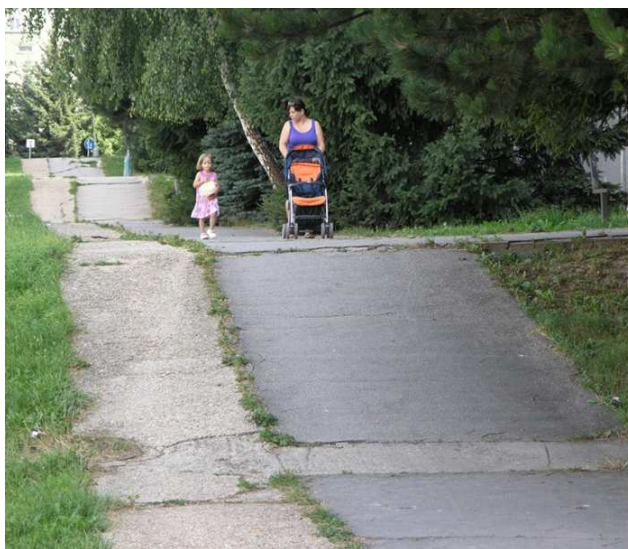
Námestie Slobody - reklamný pútač, stĺpik a betónová polguľovitá zábrana



Chodník na Štadlerovom nábreží – trolejové stožiare



Chodník na Štadlerovom nábreží - prístrešok, infotabuľa



Chodník v Sásovej – strmé rampy



Chodník v Kráľovej – stožiare verejného osvetlenia

- Prechod a prejazd naprieč komunikáciami komplikujú vysoké obrubníky



Sládkovičova ulica



Námestie Ľ. Štúra

- V meste nie je vybudovaná žiadna infraštruktúra pre cyklistickú dopravu



Námestie SNP – chýbajúce cyklostojany



Námestie SNP – chýbajúce cyklostojany



Námestie SNP – chýbajúce cyklostojany



Námestie SNP – chýbajúce cyklostojany



Ul. Pod Jesenským vrškom – chýbajúca rampa



Ul. Bakossova – chýbajúce lyžiny



Vstup do Aqualandu - zábradlie znemožňujúce využitie rampy na vytlačenie bicykla



Lávka cez Hron v Majeri – neúplné lyžiny bez proti-šmykovej úpravy

- V meste Banská Bystrica nie je realizované žiadne cykloznačenie ani informačný systém, ktorý by navigoval či už domáceho cyklistu, resp. cykloturistu o základných smeroch a cieľoch a označoval odporúčané trasy pre pohyb cyklistov.



Radvaň - torzo zo značenia cyklistickej trasy cez mesto



Nezjazdný terén pri Obvodnom úrade s nevhodne umiestneným cykloznačením

- Všeobecne sa dá konštatovať aj nedostatočná disciplinovanosť, ohľaduplnosť a tolerancnosť či už zo strany motoristov, cyklistov i chodcov.