



## **STRATÉGIA CYKLODOPRAVY MESTA BREZNO**

Na základe uznesenia MsZ č. 233/2015 zo dňa 16. decembra 2015, ktorým bol schválený strategický dokument Program rozvoja mesta Brezna 2016 – 2022, mesto Brezno spracovalo dokument, ktorým rieši základné body koncepcie rozvoja nemotorovej dopravy v meste a jeho okolí.

### **Doprava v meste Brezno**

Dopravná poloha mesta Brezno je ovplyvnená pozíciou mesta v priestore Horehronského podolia, s bariérou Nízkych Tatier na severe a Veporských vrchov na juhu. Tieto pohoria predstavujú dopravné bariéry, ktoré spôsobujú, že dominantným dopravným smerom v priestore mesta Brezno je smer západ-východ, ktorý je podporený priebehom cestnej a železničnej siete. Komunikácia v smere na sever a na juh je možná len prostredníctvom cestnej siete, ktorá však v týchto smeroch prekonáva značné výškové rozdiely. Prírodné pomery a historický vývoj regiónu spôsobili, že Brezno leží mimo ťažiskových vnútroštátnych dopravných trás západo-východného smeru a mimo paneurópskych multimodálnych dopravných koridorov. Ťažiť však môže z polohy na vnútroštátnom dopravnom koridore západo-východného smeru v trase Banská Bystrica – Brezno – Telgárt – Poprad/Rožňava.

Brezno predstavuje regionálne významnú cestnú dopravnú križovatku, na jeho území a v jeho zázemí sa zbieha cestná doprava prichádzajúca do priestoru Horehronského podolia v smere od severu (t. j. od Liptovského Hrádku) a od juhu (t. j. od Detvy a Rimavskej Soboty) a premiešava sa s cestnou dopravou prichádzajúcou od západu (t. j. od Zvolena a Banskej Bystrice) a od východu (t. j. od Popradu a Rožňavy). Vďaka týmto okolnostiam je priestor Brezna vystavený pomerne objemnej cestnej tranzitnej doprave, čo kladie mimoriadne nároky na riešenie cestnej siete na území mesta a v jeho zázemí (s predpokladaným nárastom intenzity cestnej dopravy sa tieto nároky budú zvyšovať).

Mesto Brezno je vystavené pomerne objemnej tranzitnej cestnej doprave. V priestore mesta a jeho bezprostrednom okolí prichádza k stretu tranzitnej dopravy z priestoru Zvolen – Banská Bystrica v smere na Horehronie, Poprad a Rožňavu (resp. opačným smerom) a dopravy od Liptovského Mikuláša zo severného a od Detvy a Rimavskej Soboty z južného ťahu. Zároveň je Brezno ako významné regionálne hospodárske centrum zdrojom i cieľom regionálnej i vnútromestskej dopravy, čo kladie vysoké

nároky na rozvoj a údržbu cestných komunikácií. K stretu všetkých spomenutých cestných ťahov prichádza v intraviláne mesta, čo spôsobuje nadmernú záťaž centrálnej zóny mesta, ktorá vzhľadom na dopravnú kapacitu Nám. gen. M. R. Štefánika a príslahých komunikácií zároveň pôsobí ako bariéra spomaľujúca tranzitnú dopravu priamo v priestore mesta. Objem tranzitnej cestnej dopravy vchádzajúcej a vychádzajúcej do/z Brezna rastie, a to predovšetkým na prieťahu cesty I/66. Nárast intenzity cestnej dopravy vyplýva z nárastu významu osobného automobilu v mobilite obyvateľstva, ako i z postupného presunu ťažiska nákladnej dopravy zo železníc na cesty (rast kamiónovej dopravy).

## **1. Hľadisko ÚPN**

Mesto Brezno má vypracovanú vlastnú ÚPN, ktorej urbanistická koncepcia schválením jedenástich zmien a doplnkov, sa však natoľko narušila, že stráca uplatniteľnosť. Návrh – plán funkčného využitia územia a priestorového usporiadania sídla sa priamo opiera o dobu určitú – 15 rokov, počas ktorých stráca platnosť koncept neusmerňovaných činností, divokého vývoja, a potreby riešenia týchto dopadov. Z uvedeného dôvodu mesto plánuje na ďalšie obdobie rokov 10-15 vypracovanie novej Územno-plánovacej dokumentácie mesta Brezna, ktorá by mala (okrem mnohých iných oblastí) riešiť dopravnú situáciu v meste na podklade aktualizácie projektu rozvoja dopravy.

Pri MsZ Brezna existuje Komisia pre rozvoj mesta a mestskej infraštruktúry, ktorá má poradnú funkciu aj vo vzťahu k riešeniu dopravných problémov mesta. V rámci Návrhu rozvojových programov na roky 2016 - 2020 mesto deklaruje okrem priebežnej rekonštrukcie komunikácií a chodníkov tiež snahu venovať pozornosť vytvoreniu projektu organizácie dopravy v meste.

## **2. Nemotorová doprava - nevyhnutnosť**

V tomto kontexte je problémom mesta Brezno, že potreby jeho obyvateľov sú v čoraz väčšej miere uspokojované individuálnou automobilovou dopravou. To zákonite vedie ku kongesciám a k požiadavkám budovania nových ciest a parkovísk. Efektívnejšou a navyše aj trvalo udržateľnou cestou rozvoja mestskej mobility je podpora rozvoja cyklistickej dopravy pri súčasnej podpore verejnej osobnej dopravy. Je potrebné vytvoriť také podmienky, aby bol bicykel použiteľný bez obmedzení ako plnohodnotný dopravný prostriedok pri ceste do zamestnania a škôl, za nákupmi, službami, voľnočasovými aktivitami. V mestách, ktoré sa touto cestou vydali, získali časom cyklisti (zvýšenie bezpečnosti) i motoristi. Navyše klesla potreba budovať a udržiavať viac ciest pre pribúdajúce autá.

V ÚPN je navrhnutý systém cyklistických trás mestských aj rekreačných, ktoré sa budú líšiť úrovňou vybavenosti a povrchovou úpravou. Mestské trasy budú mať povrch spevnený dlažbou, resp. asfaltový, a budú viesť v súbehu s pešími trasami, resp. automobilovými komunikáciami. Turistické trasy budú viesť po upravených účelových komunikáciách spevnených aj nespevnených.

Pre cyklistov je nutné zabezpečiť v nadväznosti na navrhované trasy systém opravovní, požičovní bicyklov a pod., tak aby došlo k zvýšeniu atraktivity tohto druhu dopravy pre obyvateľov mesta Brezna.

Rozvoj a smerovanie dopravy v Brezne bude koncipované v súlade s nasledovnými dokumentmi:

- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy v SR do roku 2020
- Regionálna integrovaná územná stratégia Banskobystrického kraja

Budovaním cyklotrás, cyklistických chodníkov a cyklistických pruhov sa dosiahnu nasledovné ciele:

- Prispieje sa k budovaniu siete cyklotrás v meste Brezne a jeho okolí
- Prispieje sa k prepojeniu sídiel, dopravných uzlov a hospodárskych centier
- vytvoria sa podmienky pre lepšiu mobilitu obyvateľov Brezna a okolia
- zvýši sa dostupnosť služieb

## **2.1 Dochádzanie za prácou**

V meste Brezno je dlhodobý dopyt najmä po rozvoji cyklistickej dopravy z hľadiska dochádzania za prácou (približne 3000 pracovných miest z celého okresu spadá pod podnik Železiarne Podbrezová, a.s.) v dĺžke trasy do 15 km, čo vytvára z tejto otázky prioritu. Mnoho pracovníkov dlhoročne trasu komunikácie I/66 Brezno – Valaská (- Podbrezová) aj využíva na dochádzanie do práce na bicykli, no deje sa to v súbehu s motorovou dopravou. To, čo kedysi pri oveľa menšom počte motorových vozidiel nebol problém, teda súbežnosť motorovej a nemotorovej dopravy v rámci jednej komunikácie, v tomto období môžeme nazvať ako ohrozenie bezpečnosti najmä cyklistov pri enormnej kapacite spomínanej komunikácie.

## **2.2 Centrum mesta, sídliská a okolie**

Pre obyvateľov, no aj turistov mesto plánuje doplniť statickú dopravu a vybudovať sieť nemotorovej dopravy kvôli zníženiu objemu cestnej dopravy v centre mesta. Tu si mesto dáva za úlohu spracovať podrobný plán rozvoja nemotorovej dopravy: projekt trás pre cyklistov, korčuliarov, peších v katastri mesta, a prepojiť nimi centrum mesta so sídliskami aj s okrajovými štvrťami. Taktiež doplniť mestský mobiliár o stojany na bicykle s projektom na vybudovanie kompletnej infraštruktúry a zázemím. Takýmto spôsobom vytvárať pre občanov príjemnejšie a zdravšie životné prostredie. Návrh cyklistických trás je zrejмый z ÚPN, výkresu č.4 - Doprava.

Medzi ďalšie prínosy kvalitnej cyklistickej infraštruktúry patrí aj zlepšenie zdravia miestnej populácie, ochrana životného prostredia a rozvoj cestovného ruchu. V súlade s usmerňujúcimi dokumentmi Svetovej zdravotníckej organizácie Európska únia a jej členské štáty odporúčajú minimálne 60 minút fyzickej aktivity miernej intenzity denne v prípade detí a mladých ľudí a minimálne 30 minút v prípade dospelých a seniorov. Práve na to je ideálne napr. dochádzanie do práce či do školy pešo, alebo na bicykli. Prínosom bude v dlhodobom horizonte zdravšie miestne obyvateľstvo a nižšie výdavky na zdravotníctvo. Rozšírené používanie bicykla ako prostriedku prepravy pomáha obmedzovať negatívny vplyv automobilovej dopravy,

najmä hluk, emisie plynov a prachových častíc. Návrhy na zlepšenie infraštruktúry pre cyklistov, môžu pomôcť výrazne zvýšiť popularitu tohto spôsobu dopravy a viesť časť obyvateľov k obmedzeniu používania motorovej dopravy pri každodennej preprave najmä na krátke vzdialenosti v rámci mesta, alebo pri ceste z mestských častí do centra mesta. To vytvára predpoklady na znižovanie podielu plochy určenej pre automobilovú dopravu (dynamickú i statickú) na celkovom verejnom priestore v prospech ekologickej nemotorovej dopravy a zelene.

Mesto Brezno kladie veľký dôraz na zapájanie širokej verejnosti, politikov a kompetentných osôb do samotných procesov plánovania mestskej mobility. Na komunikáciu s obyvateľmi o tom, ako chcú v budúcnosti cestovať, akú dopravu pri tom budú využívať. Snahou je ich predstavy naplniť. Dôležitá je vzájomná komunikácia, počúvanie a príprava, zapracovanie možností a následná realizácia.

Účelom doplnenia Projektu rozvoja dopravy v meste Brezno v rámci cyklistickej dopravy v meste Brezno je navrhnúť komplexnú hlavnú a doplnkovú cyklistickú infraštruktúru na území mesta so všetkými príslušnými zložkami a nárokmi na priestor. Jeho cieľom je nastolenie funkčnej koncepcie rozvoja udržateľného spôsobu dopravy a zníženie podielu motorovej dopravy v meste na základe myšlienky rozvoja „zdravého“ mesta. Zvýšením kvality cyklistickej infraštruktúry kladne prispieť k ďalšiemu rastu používania bicyklov v rámci dopravy v meste. To vo svojom dôsledku povedie k väčšej priepustnosti mesta pre všetky druhy dopravy. Návrh musí zohľadňovať existujúcu a plánovanú dopravnú infraštruktúru a plynule na ňu nadviazať. Musí vo výraznej miere prispieť k bezpečnosti cyklistov, ale aj chodcov a vodičov motorových vozidiel. Overenie, spodrobnenie, priestorové upresnenie a skordinovanie riešení v oblasti nemotorovej dopravy vychádzajúcich z rozpracovaného ÚPN mesta Brezno a vypracovanie podkladu vhodného pre zapracovanie do etapy Návrhu ÚPN mesta.

Jeho cieľom je tiež stanovenie, resp. upresnenie zásad podporujúcich rozvoj nemotorovej dopravy. Návrh etapizácie a odporúčaného postupu realizácie cyklistických trás a sprievodnej infra- štruktúry.

### **2.3 Technické podklady**

Presné rozmerové usporiadanie cyklistických trás, riešenie križovatiek, zvislé a vodorovné dopravné značenie je predmetom jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie.

Bude odvodené od predpokladaných intenzít prevádzky chodcov a cyklistov a priestorových dispozícií.

Šírky a kategórie sú stanovené a vyplývajú zo základných požiadaviek definovaných v:

- STN 73 6100 – Názvoslovie pozemných komunikácií
- STN 73 6100 – Projektovanie ciest a diaľnic
- STN 73 6102 – Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách
- STN 73 6110 – Projektovanie miestnych komunikácií

- STN 73 6201 – Projektovanie mostných objektov
- STN 73 6425 – Stavby pre dopravu. Autobusové, trolejbusové a električkové zastávky • STN 01 8020 – Odstavné plochy a parkovacie plochy cestných vozidiel
- STN 01 8020 – Dopravné značky na pozemných komunikáciách
- TP 7/2014 – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry
- TP 04/2004 – Projektovanie okružných križovatiek na cestných a miestnych komunikáciách, MDPT SR: 2004
- TP 13/2005 – Projektovanie odvodňovacích zariadení na cestných komunikáciách, MDPT SR: 2005
- TP 15/2005 – Zásady navrhovania prvkov upokožovania dopravy na úsekoch cestných prietahov v obciach a mestách, MDPT SR: 2005 + Dodatok č. 1/2006 k TP 15/2005, MDPT SR: 2007