K. PEŠIA A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

K.1. Trasy pešej dopravy

Koncepcia riešenia pešej dopravy vychádza z princípu prepojenia mestského centra s ostatnými mestskými časťami. Súčasná dĺžka peších trás je 2,74 km. Dĺžka peších trás v návrhu predstavuje hodnotu 7,85 km.

Pešia doprava je založená najmä na dotvorení pešej zóny v centrálnej mestskej zóne. Z tohto priestoru vychádzajú hlavné smery peších trás jednak na autobusovú a železničnú stanicu, jednak pozdĺž toku Domanižanky k OS Lány a OS SNP. Dôležitou pešou trasou z pešej zóny je smer na OS Rozkvet, jeho nevýhodou je však potreba prekonávania značného výškového rozdielu.

Vybudovanie okružnej križovatky na preložke cesty I/61 a ulíc Kukučínova a M. R. Štefánika vytvára zároveň ďalší uzol pešej dopravy, kde sa rozvetvujú trasy v smeroch do ulíc M. R. Štefánika, Kukučínovej, Hviezdoslavovej, na cestný most cez Váh, pozdĺž toku Mošteníka do UO Jelšové a na OS Rozkvet. V miestach križovania komunikácií s intenzívnou dopravou navrhuje GDP v súlade s návrhom ÚPN mesta Považská Bystrica vybudovanie podchodov pre peších, a to:

- pod preložkou cesty I/61 a železničnou traťou (z OS Stred do lokality Vŕbie - v rámci modernizácie železničnej trate),
- na ul. M. R. Štefánika (križovatka pri Pošte),
- na ulici Slovenských partizánov (2 podchody z CMZ a 1 podchod v predĺžení ul. 1.mája),
- pod preložkou cesty I/61 a železničnou traťou (z OS Stred do lokality Vŕbie - v rámci modernizácie železničnej trate),
- na Jánskej ulici (z CMZ k starému cintorínu a Kalvárii),
- z Považskej Teplej na navrhovanú železničnú zastávku (v rámci modernizácie železničnej trate),
- pod diaľnicou D1 v rámci spojnice Považskej Teplej s Považským Podhradím.

Kvôli výškovému usporiadaniu územia je križovanie pešej trasy z OS Rozkvet v smere na ulicu kpt. Nálepku navrhované ako nadchod.

Úpravami trás – preložiek ciest I/61 a II/517 – bude dochádzať k zmene dopravného zaťaženia na ulici M. R. Štefánika a na ul. Ľ. Štúra. To zároveň upravuje aj počet chodcov pozdĺž týchto komunikácií, preto koncept GDP v súlade s návrhom ÚPN mesta Považská Bystrica odporúča riešiť na týchto komunikáciách odporúča riešiť organizáciu pešej dopravy (pešie priechody) s pomocou svetelnej signalizácie.

V priestore MČ Považská Teplá a MČ Za Váhom (UO Považské Podhradie) preberá GDP návrh ÚPN mesta Považská Bystrica, t.j. vybudovanie ich vzájomného pešieho a cyklistického prepojenia s využitím jestvujúceho mosta nad Vážskym kanálom, vybudovaním nového podchodu pod diaľnicou D1 a novej lávky pre peších a cyklistov cez staré koryto Váhu. Trasa v priestore železničnej zastávky Považská Teplá využije podchod pod železničnou traťou navrhovaný v rámci jej modernizácie.

K.2. Trasy cyklistickej dopravy

Riešené územie vzhľadom na svoju výškovú členitosť obmedzuje plný rozvoj cyklistickej dopravy, ktorá je takto zameraná najmä na športové a rekreačné využitie. Keďže mesto leží na Váhu, vzniká tu možnosť zabezpečenia Vážskej cyklistickej trasy na pravom brehu Váhu

využitím a úpravou hrádzí okolo rieky. Ostatné trasy zabezpečujú prepojenie centra s územne odčlenenými mestskými časťami, okolitými obcami a rekreačnými cieľmi.

Tab. K.2-1 Najdôležitejšie navrhované trasy cyklistickej dopravy

Por.čís.	Označenie	Dĺžka v m
1	Trasa Považská Bystrica - Horný Moštenec	11.640
2	Trasa Považská Bystrica – Zakvášov (pozdĺž Domanižanky) – Praznov	3.520
3	Trasa Zakvášov – hranica mesta – (Prečín)	440
4	Trasa Praznov – hranica mesta – (Kostolec)	2.320
5	Trasa Praznov – (Kostolec) - variant	920
6	Trasa Považská Bystrica - Vážska trasa	1.670
7	Trasa Orlové - Považské Podhradie	3.880
8	Vážska cyklistická trasa	3.170
9	Vážska cyklistická trasa	6.850
10	Trasa Považská Teplá - Manínska úžina	3.700
11	Trasa Považská Teplá – Považské Podhradie	1.045
12	Trasa Považská Bystrica – Milochov – hranica mesta -	9.940
13	Trasa Považská Bystrica – Jelšové – Kunovec – Rybárikov laz – Krekáčov laz – Jelšové	9.295
14	Trasa Krekáčov laz – Dolný Milochov	3.380
	Spolu	61.770

Tieto trasy cyklistickej dopravy sú doplnené možnosťami prepojenia hlavných cieľov v meste po mestských komunikáciách.

V miestach križovania trás cyklistickej dopravy s intenzívnou cestnou dopravou, resp. železničnou dopravou, navrhuje GDP v súlade s návrhom ÚPN mesta Považská Bystrica vybudovanie podchodov pre cyklistov (v kombinácii s pešími), a to:

- pod preložkou cesty I/61 a železničnou traťou (z OS Stred do lokality Vŕbie - v rámci modernizácie železničnej trate),
- z Považskej Teplej na navrhovanú železničnú zastávku a ďalej do rekreačno-športových lokalít Rybníky a Vŕbie (v rámci modernizácie železničnej trate),
- pod diaľnicou D1 v rámci spojnice Považskej Teplej s Považským Podhradím.

Pri situovaní cyklistických trás pozdĺž ciest I. a II. triedy, resp. pozdĺž mestských komunikácií vyšších funkčných tried (B1, B2), je potrebné uvažovať s ich trasami ako segregovanými, t.j. umiestnenými v samostatnom pruhu. V priaznivých priestorových podmienkach je potrebné uprednostňovať samostatne vedené trasy, v zásade obojsmerné

Cyklistické trasy je potrebné navrhovať v profile šírky 250 cm s minimom kolíznych bodov s automobilovou dopravou a s bezbariérovou úpravou. Navrhované cyklistické trasy by mali byť dopĺňané zariadeniami pre odstavovanie bicyklov v správe jednotlivých zariadení občianskeho vybavenia (obchodné centrá, stanice, športové areály, kultúrne zariadenia a pod.), resp. v správe mesta.

Podrobnejšie môže trasy cyklistickej dopravy v meste riešiť následný špecializovaný Generel cyklistickej dopravy (ako aj projektové dokumentácie jednotlivých trás). V rámci neho musí byť zabezpečené najmä napojenie siete mestských cyklistických trás na cykloturistické trasy v extraviláne mesta a jeho záujmovom území.

Celková dĺžka trás cyklistickej dopravy navrhovaných v GDP je 61,77 km.

Grafické vyjadrenie návrhu pešej a cyklistickej dopravy je znázornené v priloženej schéme „Pešia a cyklistická doprava pre obdobie do r. 2035“.