F. C E S T N Á H R O M A D N Á D OP R A V A

F.1. Mestská hromadná doprava

Mestskú hromadnú dopravu na území Považskej Bystrice zabezpečuje od r. 2006 Mestská dopravná spoločnosť, a.s., Považská Bystrica. Mestská hromadná doprava je charakterizovaná vyšším počtom liniek, čo je vyvolané územne odčlenenými MČ dopravne obsluhovanými práve touto dopravou. Zoznam liniek je uvedený v nasledovnej tabuľke:

Tab. F.1-1 Zoznam liniek MHD v meste Považská Bystrica (stav k 1.1.2008)

Číslo linky MHD	Číslo linky PHD	Trasa	Počet spojov/ deň/ jednosm., prac.deň	Pozn.
2	306002	Podvažie - aut.nást. - nemocnica - Tesco	14	
3	306003	aut.nást. - železnič.stanica - nemocnica - sídlisko SNP	52	
4	306004	železn.stanica - aut.nást.- Hliny - Zem.Kvašov	16	
5	306005	železn.stanica - Vrtižer - Považ.Teplá	15	
6	306006	Orlové - žel.stanica - nemocnica	2	
7	306007	aut.nást. - železnič.stanica - Jelšové	6	
8	306008	nemocnica - Hor.Milochov - Dol.Milochov	8	
9	306009	aut.nást. – žel..stanica - Dol.Moštenec - Hor.Moštenec	22	
10	306010	železn.stanica - aut.nást.- Rozkvet(I)	40	
11	306011	železn.stanica - aut.nást.- Rozkvet(F)	38	
12	306012	Tesco - Rozkvet	15	
20	306020	Podvažie - aut.nást. - žel.stanica	9	
31	306031	železn.stanica - aut.nást.- Podmanín	6	
32	306032	železn.stanica - aut.nást.- Praznov	14	
40	306040	železn.stanica - aut.nást.- Hliny	14	
99	306099	Hypernova - Rozkvet - Hypernova	13	iba v S a N
100	306100	železn.stanica - aut.nást.- Rozkvet(I)	3	
110	306110	železn.stanica - aut.nást.- Rozkvet(F)	5	
120	306120	Tesco - žel.stanica	8	
310	306310	železn.stanica - aut.nást.- nemocnica - Podmanín	10	
320	306320	železn.stanica - aut.nást.- Praznov	7	

Potreba hustoty spojov je výrazná pri prepojení OS SNP a Rozkvet na autobusovú a železničnú stanicu. Počet spojov na linkách je flexibilný v závislosti na počte cestujúcich v priebehu dňa. Stav linkovania a cestovných poriadkov je neprehľadný a nezaručuje optimálnu dopravnú obsluhu hromadnou dopravou na území mesta Považská Bystrica.

Väčšina liniek je viazaná na autobusovú aj železničnú stanicu (linky 2, 20, 3, 4, 40, 5, 6, 7, 9, 10, 100, 11, 110, 31, 310, 32,320), alebo len na železničnú stanicu (linky č. 8, 120), ostatné linky (č. 12, 99) doplňujú prepojenie na hlavné nákupné centrá (TESCO, Hypernova).

Súčasné trasovanie liniek a zastávky mestskej hromadnej dopravy sú uvedené v schéme „Mestská hromadná doprava“. Návrh nového usporiadania liniek MHD v nadväznosti na návrh rozvoja funkčných plôch v ÚPN je možné spracovať v samostatnom dokumente s cieľom optimalizovania jestvujúcich a návrhom nových liniek MHD, podľa reálnych prepravných požiadaviek obyvateľov Považskej Bystrice. Uvedené prepravné potreby je možné zistiť priamym dopravno-sociologickým prieskumom na cca 10 % vzorke

obyvateľstva, alebo dôkladnou analýzou záznamov z palubných počítačov jednotlivých vozidiel MHD, ktoré sú v súčasnosti v prevádzke na linkách MHD v Považskej Bystrici.

Vzhľadom na veľkosť a charakter územia sa nepredpokladá návrh budovanie iných druhov mestskej hromadnej dopravy (električka, trolejbus), nakoľko súčasný typ MHD s výkonnosťou 4.000 - 6.000 cestujúcich/šp.h. je pre uvažovanú sieť MHD kapacitne postačujúci.

Pre dopravnú obsluhu mesta sa sleduje tzv. „dopravný trojuholník“. Sú to vzdialenosti medzi centrom mesta, autobusovou a železničnou stanicou. Tieto údaje určujú možnosť pešieho prepojenia od zdrojov hromadnej dopravy k cieľom sústredeným do mestského centra.

Vzdialenosti pre Považskú Bystricu sú:

- mestské centrum – autobusová stanica 1.880 m,
- mestské centrum – železničná stanica 1.710 m,
- autobusová stanica – železničná stanica 630 m.

Uvedené vzdialenosti sú pomerne veľké a hlavne vzťahy k mestskému centru si vyžadujú zabezpečenie hromadnou dopravou.

Sieť liniek MHD a rozmiestnenie zastávok je v súčasnosti vyhovujúca a pri dostupnosti zastávok do 300 - 500m plne pokrýva celé zastavané územie mesta.

Na jednotlivých konečných zastávkach je potrebné rátať s realizáciou sociálnych zariadení pre vodičov MHD.

Na zastávkach MHD je nutné vytvárať zastávkové zálivy v rozmeroch vyhovujúcich pre najdlhšie prevádzkované vozidlo na predmetnej trase MHD. Všetky zastávky (najmä nástupné) je potrebné vybaviť prístreškami pre cestujúcich.

Veľká je aj vzdialenosť medzi autobusovou a železničnou stanicou, čo je podmienené pôvodnou preferenciou lokalizácie autobusovej stanice blízko vstupu do areálu bývalých Považských strojární. Návrh ÚPN ani GD s novou lokalitou autobusovej stanice, vzhľadom na vysoké investičnej náklady s tým spojené, v návrhovom ani výhľadovom období neuvažuje. V zmysle úvah MDS, a.s. však počíta so zásadnou rekonštrukciou súčasnej autobusovej stanice.

Pre zabezpečenie MHD v návrhovom období by mal platiť zásada jej postupnej ekologizácie (výmena zastaraných typov autobusov, prechod na plynový pohon, resp. motory nových typov).

Súčasné aj navrhované trasovanie liniek a zastávky MHD sú znázornené v schéme „Mestská a prímestská hromadná doprava“.

F.2. Prímestská hromadná doprava

Cestná hromadná doprava je v meste zabezpečovaná SAD Trenčín, a.s. - prevádzkarňou Považská Bystrica a zahrňuje prímestskú a diaľkovú autobusovú dopravu (do r. 2006 aj mestskú autobusovú dopravu – MHD). Závod sa nachádza pri ceste II/507 v UO Považské Podhradie s rozlohou areálu cca 4,2 ha. Pri poklese využitia intenzity autobusovej dopravy je možné doplniť využitie tejto plochy pre obdobné funkcie rovnakého zamerania (iný dopravca, servis a opravovňa, prípadne pre účely logistiky).

Pre účely prímestskej a diaľkovej dopravy je v meste Považská Bystrica vybudovaná autobusová stanica a nasledovné zastávky:

- autobusová stanica (v blízkosti vstupu do areálu bývalých Považských strojární),
- zastávka Železničná stanica,
- zastávka Kukučínova ulica,
- zastávka Váh,

- zastávka Dom služieb, MHD,
- zastávka parkovisko ABŠO,
- zastávka SPŠS,
- zastávka Pošta,
- zastávka VÚB,
- zastávka TSM.

Ostatné zastávky sa nachádzajú v územne oddelených mestských častiach, ktoré sú súčasťou riešeného územia. Rozloženie zastávok v územne oddelených mestských častiach dopĺňa aj funkciu liniek MHD do týchto lokalít.

Z uvedených zastávok má najväčší význam autobusová stanica s rozlohe cca 1,8 ha a zastávka pri železničnej stanici s väčším počtom stojísk.

Prímestská a diaľková autobusová doprava je v súčasnosti zabezpečovaná cca 62 linkami (26 liniek prímestskej hromadnej dopravy a 36 liniek diaľkovej autobusovej dopravy). Vzhľadom na charakter tejto dopravy je to premenlivá hodnota, ktorá sa prispôsobuje dopravným nárokom.

Počet spojov na jednotlivých linkách diaľkovej autobusovej dopravy je relatívne malý.

V súvislosti s poklesom využívania cestnej automobilovej dopravy, ako aj zmenami vo využití areálu bývalých Považských strojární dochádza k zníženiu využitia autobusovej stanice.

Koncept GD preto v súlade s návrhom ÚPN mesta Považská Bystrica navrhuje zmenšenie plochy tejto stanice zhruba na polovicu (cca 1 ha). V prípade realizácie navrhovanej úpravy bude potrebné upraviť usporiadanie autobusovej stanice podľa aktuálneho počtu liniek a spojov.

Trasovanie liniek a zastávky prímestskej a diaľkovej autobusovej dopravy sú uvedené ako doplnkové k trasám MHD v schéme „Mestská a prímestská hromadná doprava“.

F.3. Integrovaný systém prímestskej (regionálnej) dopravy

Takýto systém by bol založený na prepojení železničnej, prímestskej a mestskej hromadnej dopravy v rámci regiónu Stredného Považia. Základnú dopravnú os systému by tvorila železničná trať č. 120, na ktorú by sa vo vybraných staniciach (sídlach okresov) pripájala sieť prímestskej a mestskej cestnej hromadnej dopravy. V regióne by boli takýmito stanicami mestá: Trenčín, Ilava, Púchov, Považská Bystrica, Bytča a Žilina.

Prepojenie železničnej a autobusovej dopravy je významné najmä pre obce, ktoré nemajú priamy prístup k železnici. Autobusové linky pozdĺž železničnej trate by mali len doplňujúci charakter.

Vytvorenie integrovaného systému hromadnej dopravy s prímestskej (regionálnej), mestskej autobusovej dopravy v Považskej Bystrici a železničnej dopravy je možné bez veľkých investičných nákladov. Vytvorenie integrovaného systému prímestskej dopravy v riešenom priestore však spočíva najmä vo vytvorení vhodných legislatívnych a následne aj tarifných opatrení, ktoré budú realizované najmä v organizačnom zabezpečení integrovanej dopravy. Vytvorenie integrovaného systému hromadnej prímestskej dopravy musí byť na báze optimalizácie jednotlivých druhov hromadnej dopravy s vytvorením synergického efektu v prospech cestujúcej verejnosti.

Integrovaný systém hromadnej (regionálnej) by bol založený najmä na:

- vzájomnej previazanosti cestovných poriadkov,
- jednotnom systéme financovania – spoločných cestovných tarifách.

Priestorová pôsobnosť integrovaného systému regionálnej dopravy je graficky vyjadrená v schéme „Priestorová pôsobnosť integrovaného systému hromadnej dopravy“.