



# STRATÉGIE CYKLISTICKEJ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MESTA BARDEJOV





## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	4
<b>1. VÝCHODISKOVÉ DOKUMENTY A MATERIÁLY</b> .....	5
<b>2. ANALÝZA EXISTUJÚCEHO STAVU CYKLISTICKEJ DOPRAVY V MESTE</b> .....	7
2.1 CHARAKTERISTIKA MESTA .....	7
2.2 VYMEDZENIE ÚZEMIA .....	7
2.3 OBYVATEĽSTVO .....	8
2.4 GEOMORFOLÓGIA .....	8
2.5 PODNEBIE A POČASIE .....	9
2.6 DOPRAVA .....	9
2.6.1 Hromadná doprava .....	10
2.6.2 Doprava pešia a cyklistická .....	10
2.7 EXISTUJÚCI STAV CYKLISTICKEJ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MESTA .....	11
2.8 CYKLODOPRAVA V ÚPN, PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIÍ .....	18
<b>3. VÝCHODISKÁ, VÍZIA A CIELE STRATÉGIE CYKLISTICKEJ DOPRAVY</b> .....	20
3.1 DÔVODY PRE PODPORU CYKLISTICKEJ DOPRAVY .....	20
3.2 ZÁKLADNÉ VÝCHODISKOVÉ TÉZY PRE PODPORU ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY V MESTE ....	21
3.3 CIELE STRATÉGIE CYKLISTICKEJ DOPRAVY .....	22
<b>4. STRATEGICKÁ ČASŤ – PRIORITY, OPATRENIA, AKTIVITY</b> .....	23
4.1 PRIORITY 1 - REALIZÁCIA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY .....	27
4.1.1 OPATRENIE 1.1 - REALIZÁCIA KOSTROVEJ SIETE CYKLISTICKÝCH TRÁS .....	27
4.1.2 OPATRENIE 1.2 - ZMENA CHARAKTERU MESTA NA CYKLOMESTO – MESTO ÚSTRETOVÉ KU CYKLISTOM .....	30
4.1.3 OPATRENIE 1.3 - ÚDRŽBA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY .....	32
4.1.4 OPATRENIE 1.4 - PARKOVANIE A ÚSCHOVA BICYKLOV .....	33
4.1.5 OPATRENIE 1.5 - PREPOJENIE CYKLISTICKEJ A VEREJNEJ DOPRAVY .....	35
4.1.6 OPATRENIE 1.6 - SLUŽBY .....	35
4.2 PRIORITY 2 - MARKETING A PROPAGÁCIA, BEZPEČNOSŤ A DOPRAVNÁ VÝCHOV, VÝSKUM A SPRACOVANIE ÚDAJOV .....	36
4.2.1 OPATRENIE 2.1 - MARKETINGOVÁ PODPORA A PROPAGÁCIA CYKLODOPRAVY .....	36
4.2.2 OPATRENIE 2.2 - BEZPEČNOSŤ A DOPRAVNÝ VÝCHOV .....	38
4.2.3 OPATRENIE 2.3 - VÝSKUM, ZBER A SPRACOVANIE ÚDAJOV .....	39
4.3 PRIORITY 3 - CYKLOTURISTIKA A VOĽNOČASOVÉ AKTIVITY .....	41
4.3.1 OPATRENIE 3.1- PODPORA A PROPAGÁCIA CYKLOTURISTICKÝCH PRODUKTOV A CYKLOTURISTIKY .....	41



4.3.2	OPATRENIE 3.2 - DOPLNKOVÁ INFRAŠTRUKTÚRA PRE CYKLOTURISTIKU .....	42
4.3.3	OPATRENIE 3.3 - SLUŽBY V OBLASTI CYKLOTURISTIKY .....	43
5.	FINANČNÉ NÁSTROJE PRE REALIZÁCIU CYKLISTICKEJ A CYKLOTURISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY .....	45
6.	PRÍLOHY : .....	46
6.1	PRINCÍPY A ZÁSADY NAVRHOVANIA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY.....	46
<b>ZOZNAM OBRÁZKOV .....</b>		<b>51</b>
<b>ZOZNAM TABULIEK.....</b>		<b>51</b>
<b>POUŽITÉ ZDROJE .....</b>		<b>52</b>



## ÚVOD

*„Cyklistická doprava je samostatným druhom dopravy, ktorý veľmi účinným spôsobom prispieva k zabezpečeniu prepravných nárokov predovšetkým na krátke, ale aj dlhšie vzdialenosti. Používa sa predovšetkým na dopravu z domu do práce, školy, za nákupmi či inou občianskou vybavenosťou. Pre svoju jednoduchosť a cenovú prístupnosť je vhodná pre všetkých obyvateľov. Prispieva tak k sociálnej rovnoprávnosti a vyššej kvalite života. Jej priestorová úspornosť, prevádzková nenáročnosť, energetická nezávislosť, flexibilita a dostupnosť ako aj ekologická vhodnosť z nej vytvárajú významnú alternatívu voči individuálnej automobilovej doprave, ktorá zatažuje životné prostredie. Používanie bicykla zároveň výraznou mierou prispieva k dobrému zdravotnému stavu obyvateľstva.“ (Zdroj: Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, druhé vydanie, marec 2015, str. 46)*

Účelom tohto dokumentu je vytvoriť ucelenejší pohľad na význam a problematiku cyklodopravy v meste Bardejov a súčasne navrhnúť podmienky a priority pre usmernenie rozvoja cyklodopravy a zmenu jej postavenia v dopravnom systéme mesta.

Jazda na bicykli je hneď po chôdzi najjednoduchší spôsob individuálnej dopravy, pričom pravidelná jazda na bicykli zlepšuje zdravie ľudí, podporuje kvalitu ľudského života a predlžuje jeho dĺžku. Cyklistická doprava je ekologickou dopravou, nepotrebuje fosílnu palivú a neprodukuje znečisťujúce emisie do ovzdušia.

Bicykel ako dopravný prostriedok je z finančného hľadiska dostupný celému spektru obyvateľstva, pričom vyžaduje oveľa menšie priestorové nároky v porovnaní s inými druhmi dopravných prostriedkov na komunikácie a aj na parkovanie.

Napriek týmto nesporným výhodám nezaznamenala v uplynulých obdobiach v našich geografických oblastiach cyklistická doprava rozvoj a rozmach na potrebnej úrovni, aby bol jej podiel v rámci celkovej dopravy obyvateľstva uspokojivý a porovnateľný s krajinami západnej Európy, kde sa vo viacerých krajinách dostal podiel cyklodopravy na mobilite mestského obyvateľstva na dvojciferné číslo.

Obdobná situácia bola aj na území mesta Bardejov. V poslednom období však dochádza zo strany mesta k intenzívnejšej podpore rozvoja cyklistickej dopravy na území mesta hlavne formou budovania nových cyklistických komunikácií alebo značením cyklotrás na existujúcich pozemných komunikáciách.





## 1. VÝCHODISKOVÉ DOKUMENTY A MATERIÁLY

- ÚPN VÚC PREŠOV a jeho zmeny a doplnky,
- GENEREL Dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Bardejov na roky 2015 – 2024,
- Konceptia rozvoja cestovného ruchu a partnerských vzťahov v meste Bardejov na roky 2014 – 2020,
- ÚPN mesta Bardejov, schválený 09.2007 a príslušné Zmeny a doplnky č. 37/2017 schválené 06.2017 Uznesením č. 2/2017,
- projektová dokumentácia „MESTSKÉ CYKLOTRASY“,
- štúdia „CYKLISTICKÉ TRASY MESTA BARDEJOV“ z roku 2011,
- urbanisticko – architektonická štúdia „REVITALIZÁCIA NÁBREŽIA RIEKY TOPLA“
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, schválená vládou Slovenskej republiky na jej zasadnutí dňa 7. mája 2013 uznesením č. 233,
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020, schválená vládou Slovenskej republiky uznesením č. 311 zo dňa 25. júna 2014, ktorej cieľom je zhodnotenie situácie verejnej osobnej a nemotorovej dopravy, identifikovanie príčin tohto stavu a návrh budúceho vývoja,
- Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020),
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2020.

Východiskovým podkladom tohto dokumentu je Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, ktorej základnou víziou je:

- dosiahnuť uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky,
- výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie zamestnanosti a konkurencieschopnosti, teda ich trvalo udržateľný rozvoj.

Uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy na území mesta Bardejov a jej integráciu s ostatnými druhmi dopravy je jedným z hlavných cieľov tohto dokumentu.

Ďalej má Stratégia cyklistickej dopravy slúžiť ako východiskový podklad pre rozvoj cyklodopravy na území mesta.

Po jej schválení sa dokument stane strategickým materiálom pre riadenie plánovania a realizáciu všetkých aktivít v oblasti cyklodopravy na území mesta a pre čerpanie finančných prostriedkov z operačných programov pre roky 2016 – 2020.

Tento dokument by mal slúžiť aj ako podklad pre spracovanie generelu cyklistickej dopravy v meste Bardejov, ktorého závery by mali byť následne prenesené do vyšších stupňov územnoplánovacej



dokumentácie, ktoré sú pri územnoplánovacom procese záväzné pre jeho účastníkov (generel dopravy v meste, územný plán mesta, územné plány zón, ...)

Následne by mali byť závery tohto dokumentu premietnuté do nižších stupňov predprojektovej dokumentácie a projektovej dokumentácie pre realizáciu stavby pre jednotlivé objekty cyklistickej štruktúry.



## 2. ANALÝZA EXISTUJÚCEHO STAVU CYKLISTICKEJ DOPRAVY V MESTE

### 2.1 CHARAKTERISTIKA MESTA

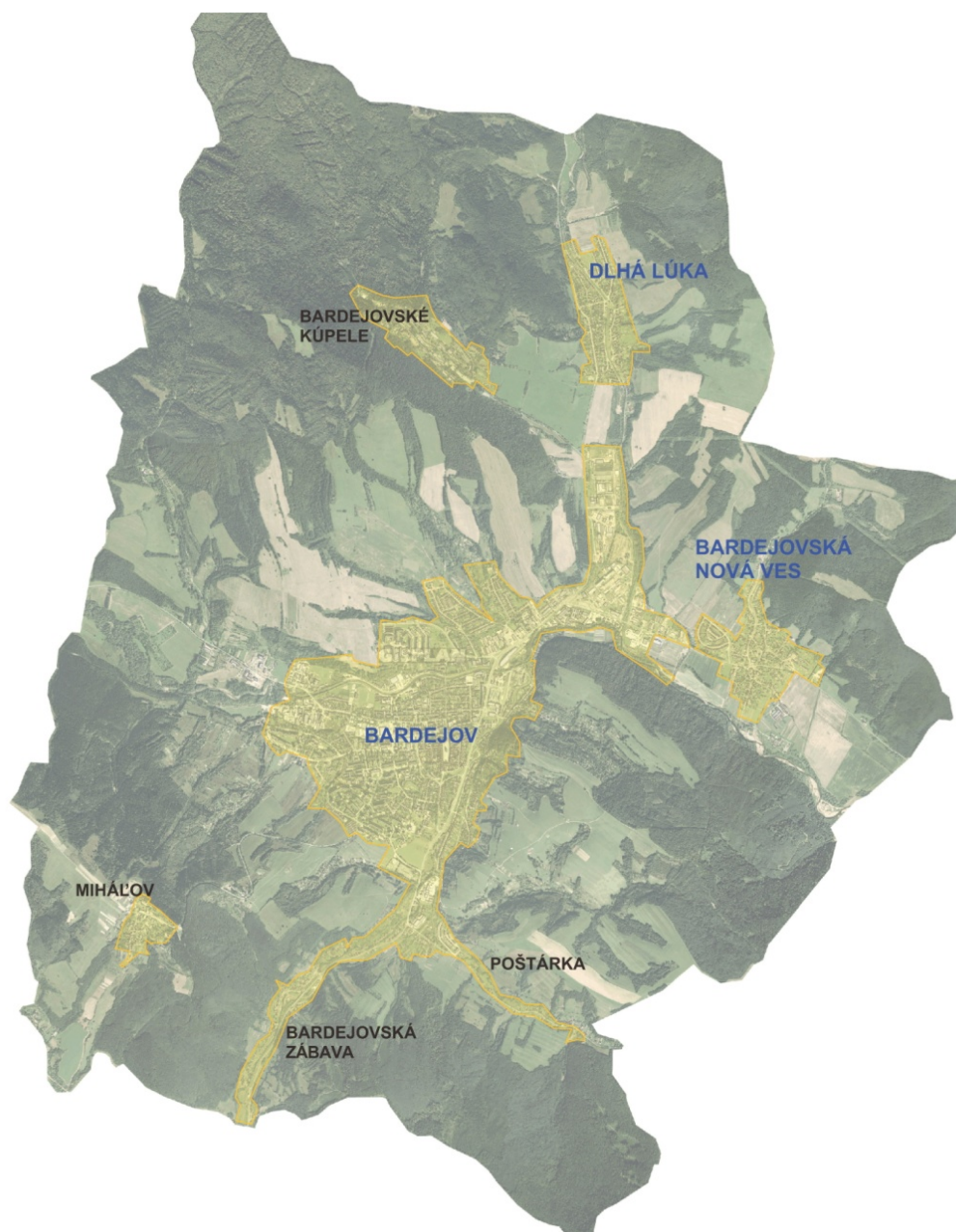
„Bardejov je historickým sídelným útvarom mestského typu, výrazne obytno-výrobného charakteru, s rozvinutou, po roku 1990 však stagnujúcou až upadajúcou priemyselnou výrobou. Je administratívnym (sídlo okresu a obvodných úradom v štátnej správy) a hospodárskym centrom horného Šariša, dnes súčasťou Prešovského kraja. Bardejovskými Kúpeľmi, ktoré sú jeho územne odlúčenou mestskou časťou, je zároveň celoslovensky významným kúpeľným miestom. Súčasťou mesta sa po roku 1970 stali aj pôvodne samostatné obce Bardejovská Nová Ves a Dlhá Lúka, ktoré sa z pôvodného poľnohospodárskeho vidieckeho osídlenia postupne transformujú na obytné, ale z časti i výrobné funkcie. Súčasný Bardejov je okresným mestom ležiacim v strede Prešovského kraja a na jeho severnom okraji, na regionálne a z časti nadregionálne dôležitých dopravných trasách. Cesta II/545 ho prepája s krajským sídlom a napája ho na celoslovenskú dopravnú sieť v západno-východnom i severno-južnom smere. Štátna cesta I/77 ho spája so susediacim Poduklianskym regiónom (Svidník) a s regiónom severného Spiša (Stará Ľubovňa). Týmito komunikačnými trasami je Bardejov napojený aj na blízko ležiace pohraničné oblasti v Poľskej republike (Nowy Sacz, Przemysl, kúpele Krynica). V meste končí lokálna železničná trať z Prešova, ktorou je Bardejov prepojený na celoslovenskú železničnú sieť. (Zdroj: ÚPMB, 2007, str. 23 in: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Bardejov, Programovacie obdobie 2015 – 2024, str.11) V roku 2000 bolo historické námestie spolu s komplexom stavieb tvoriacich židovské suburbium zapísané do Zoznamu svetového kultúrneho a prírodného dedičstva. (Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Bardejov, Programovacie obdobie 2015 – 2024)

### 2.2 VYMEDZENIE ÚZEMIA

Bardejov sa nachádza na severovýchode Slovenska, rozkladá sa na oboch stranách rieky Topľa v západnej časti Nízkyh Beskýd a Ondavskej vrchoviny. Leží na križovatke turistických trás, a to zo západu od Tatier cez Starú Ľubovňu smerom na Svidník a Duklu. Túto západno – východnú trasu z juhu pretína trasa vedúca zo severovýchodných oblastí Maďarska cez Košice, Prešov až po hranice s Poľskom. S naším severným susedom Poľskom nás spája spoločná 60 km hranica s troma hraničnými priechodmi a dvoma priechodmi pre malý pohraničný styk, čo poskytuje veľmi dobré podmienky pre cezhraničnú spoluprácu. Zemepisná poloha historického jadra – Radničné námestie – je určená týmito súradnicami: Zemepisná šírka: 49° 17' 36'' N (severnej šírky), Zemepisná dĺžka: 21° 16' 45'' E (od Greenwicha). Nadmorská výška cca 276 m. n. m.

Bardejov, vrátane územne odlúčených mestských častí Bardejovské Kúpele a Mihaľov a pričlenených mestských častí, pôvodne samostatných obcí Bardejovská Nová Ves a Dlhá Lúka, v hraniciach ich katastrálnych území má celkovú rozlohu 7.277,14 ha (72,77 km<sup>2</sup>).

Časti mesta: Bardejov, Bardejovská Nová Ves, Bardejovská Zábava, Dlhá Lúka, Bardejovské Kúpele, Mihaľov. (Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Bardejov, Programovacie obdobie 2015 – 2024)



OBRÁZOK 1 - ČLENENIE MESTA NA MESTSKÉ ČASTI

## 2.3 OBYVATEĽSTVO

(údaje k 31.12.2016)

Počet obyvateľov celkom: 31 924

(Zdroj: [www.bardejov.sk/bardejov](http://www.bardejov.sk/bardejov) )

## 2.4 GEOMORFOLÓGIA

Katastrálne územia Bardejova a k nemu pričlenených obcí – mestských častí, ležia v Nízkych Beskydách na nive a nízkej terase Topľa. Rieka Topľa prechádza naprieč celým riešeným územím. Povrch tvorí mierne zvlnená pahorkatina s úzkymi dolinami a výmoľmi, v okrajových častiach mierne členitá. (Zdroj:





ÚPMB, 2007, s. 29 in: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Bardejov, Programovacie obdobie 2015 – 2024, s. 13)

## 2.5 PODNEBIE A POČASIE

Klimatické pomery mesta Bardejov a jeho okolia značne ovplyvňujú jednotlivé komponenty. Povrchové formy, na ktorých sa mesto rozkladá, resp. ktoré v jeho okolí vystupujú, ovplyvňujú jednotlivé klimatické prvky, takže mesto Bardejov a jeho okolie charakterizujú dve klimatické oblasti, a to teplá oblasť a mierne teplá oblasť. Priemerná ročná teplota sa pohybuje v rozsahu od 5,2 – 10,3°C.

Najchladnejším mesiacom je január, kedy sa priemerné teploty pohybujú od -3,5 do -6,2°C.

Najteplejší je mesiac júl s priemernými teplotami od 14 – 18,3°C. Z hľadiska zrážkových pomerov patrí mesto do horsko – pevninskej klimatickej oblasti. Priemerný ročný úhrn zrážok je v Bardejove cca 700 mm a v Bardejovských kúpeľoch cca 754 mm. Priemerný počet dní so snehovou prikrývkou dosahuje maximum v januári 25,6 a minimum v mesiaci október 0,1 a apríl 1,4 dňa. Ročný priemer je 82,4 dňa.

Priemerná vlhkosť vzduchu a pohybuje od 78 – 82 %. V apríli až septembri sa pohybuje okolo 76 %. Maximum relatívnej vlhkosti pripadá na november – január 87 – 88 %.

Oblačnosť je v ročnom priemere na 58 % a najnižšie hodnoty dosahuje v auguste a septembri, a to 47 %. Najvyššie hodnoty dosahuje v novembri a decembri, a to až 75 %. V ročnom priemere je počet jasných dní okolo 59, pričom najviac je ich v auguste 7,8 a septembri 7,9 dňa. Najmenej jasných dní pripadá na mesiac december, a to 1,8. (Zdroj: [www.bardejov.sk/bardejov](http://www.bardejov.sk/bardejov) )

## 2.6 DOPRAVA

Mesto Bardejov leží mimo hlavných dopravných koridorov Slovenska.

Základný komunikačný systém na území mesta je tvorený cestami I/77 a II/545 vo funkčnej triede B1 a cestou III/5565 vo funkčnej triede B2. Tieto komunikácie sú najviac zaťažené a zohrávajú rozhodujúcu úlohu aj v priamej dopravnej obsluhu príslušného územia supľujúc absenciu súbežných obslužných komunikácií na úkor svojej hlavnej t. z. dopravnej funkcie. Tieto nosné komunikácie sú doplnené zbernými komunikáciami vo funkčnej triede B2, ktoré sa postupne vyvinuli z reálnej potreby pripojiť nové, pomerne veľké obytné súbory (Družba, Vinbarg, Obrancov mieru) na centrálnu časť mesta reprezentovanú hlavne ulicou Dlhý rad a čiastočne aj územím MPR. Prepojenie zberných komunikácií B2 zabezpečujú obslužné komunikácie funkčnej triedy C1, resp. C2. Špecifikom mesta je centrum mesta s historickým jadrom so štatútom MPR, ktoré vyžaduje osobitný režim dopravnej obsluhy tohto územia a ochranu pred nežiaducou dopravou. V súčasnosti je organizácia dopravy a funkčné vyžívanie uličnej siete v historickej zástavbe rozpačité, čo je dôsledkom absencie koncepcie dopravy v MPR zameranej hlavne na systém zásobovania a statickej dopravy (Zdroj: ÚPMB, 2007, s.152).

Základnú cestnú sieť mesta tvoria priedahy štátnych ciest prvej, druhej a tretej triedy a sieť hlavných zberných mestských komunikácií vo vlastníctve mesta.

Celková dĺžka cestných komunikácií na území mesta a jeho mestských častí predstavuje 23,615 km štátnych ciest a 46,3 km mestských komunikácií (Zdroj: KRCR Bardejov 2014-2020, s.22).



## 2.6.1 Hromadná doprava

### Autobusová doprava

Je zabezpečovaná SAD Prešov a.s. Autobusová stanica sa nachádza v urbanistickom obvode č. 9 v spoločnom priestore so železničnou stanicou. Výpravná budova autobusovej stanice tvorí jeden celok s výpravnou budovou železničnej stanice so spoločným vstupným priestorom (vestibulom) a kapacitným parkoviskom priamo napojeným na cestu I/77 (ul. Slovenská).

### Mestská hromadná doprava (MHD)

MHD zabezpečuje SAD Prešov a.s v Bardejove približne od polovice roku 2004. Na území intravilánu mesta a miestnych častí je rozmiestnených 55 zastávok a 12 funkčných liniek. (Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Bardejov, Programovacie obdobie 2015 – 2024)

### Železničná doprava

Katastrálnym územím mesta Bardejov prechádza regionálna jednokolejová železničná trať č. 194 s nezávislou motorovou trakciou Prešov – Bardejov v dĺžke 44,833 m. Železničná stanica Bardejov je stanicou východnou (Zdroj: ÚPMB, 2007, s.145).

## 2.6.2 Doprava pešia a cyklistická

Najväčšia koncentrácia pešieho pohybu je v koridore ulice Dlhý rad v nadväznosti na tangované územie MPR a na spoločný prednádražný priestor železničnej a autobusovej stanice. Značnou nevýhodou je úrovňové prekonávanie cesty I/77 (ulica Slovenská) v prepojení Dlhý rad – predstaničný priestor. Hlavné pešie prúdy smerujúce do centra mesta sú generované okrajovými obytnými zónami s vysokou koncentráciou obyvateľov. Podobne ako v pešej doprave nie je známe smerovanie cyklistov po uličnej sieti a ich intenzita. V princípe mesto Bardejov nie je charakteristické využívaním bicyklov pre cesty za prácou a do školy. Nepriaznivé výškové rozdiely medzi jestvujúcimi obytnými súbormi a centrálnou či priemyselnou časťou mesta nedávajú predpoklady pre denné používanie bicyklov. Preto je možné konštatovať, že v súčasnosti je dominantou rekreačná cyklistická doprava so svojimi sezónnymi obmedzeniami. Na území mesta a jeho katastra nie sú zrealizované špecializované cyklistické trasy (len cykloturistické).

(Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Bardejov, Programovacie obdobie 2015 – 2024)

Mesto Bardejov má spracovanú štúdiu Riešenia cyklotrás v meste Bardejov a jeho častiach (spracovanú v 12/2011), v rámci ktorej na území mesta a jeho častiach je riešených 22 cyklotrás rôznej obtiažnosti o celkovej dĺžke cca 38,80 km. V súčasnosti je spracovávaná projektová dokumentácia „MESTSKÉ CYKLOTRASY“, ktorá rieši značenie šiestich na seba nadväzujúcich okruhov cyklotrás v samotnom centre mesta Bardejov a jeho blízkom okolí rôznej náročnosti a obtiažnosti, z ktorých si cykloturisti môžu vybrať podľa druhu bicykla a svojej kondície. Dĺžka navrhovaných cyklotrás predstavuje cca 57,70 km (Zdroj: ÚPMB, 2007, s.156-157).



## 2.7 EXISTUJÚCI STAV CYKLISTICKEJ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MESTA

Existujúci stav cyklistickej dopravy a cyklistickej infraštruktúry na území mesta Bardejov je možné z hľadiska súčasných potrieb charakterizovať ako nevyhovujúci.

Katastrálnym územím mesta prechádzajú tri cyklotrasy nadregionálneho a medzinárodného významu:

V rámci okresu Bardejov evidujeme nasledovné cyklotrasy:

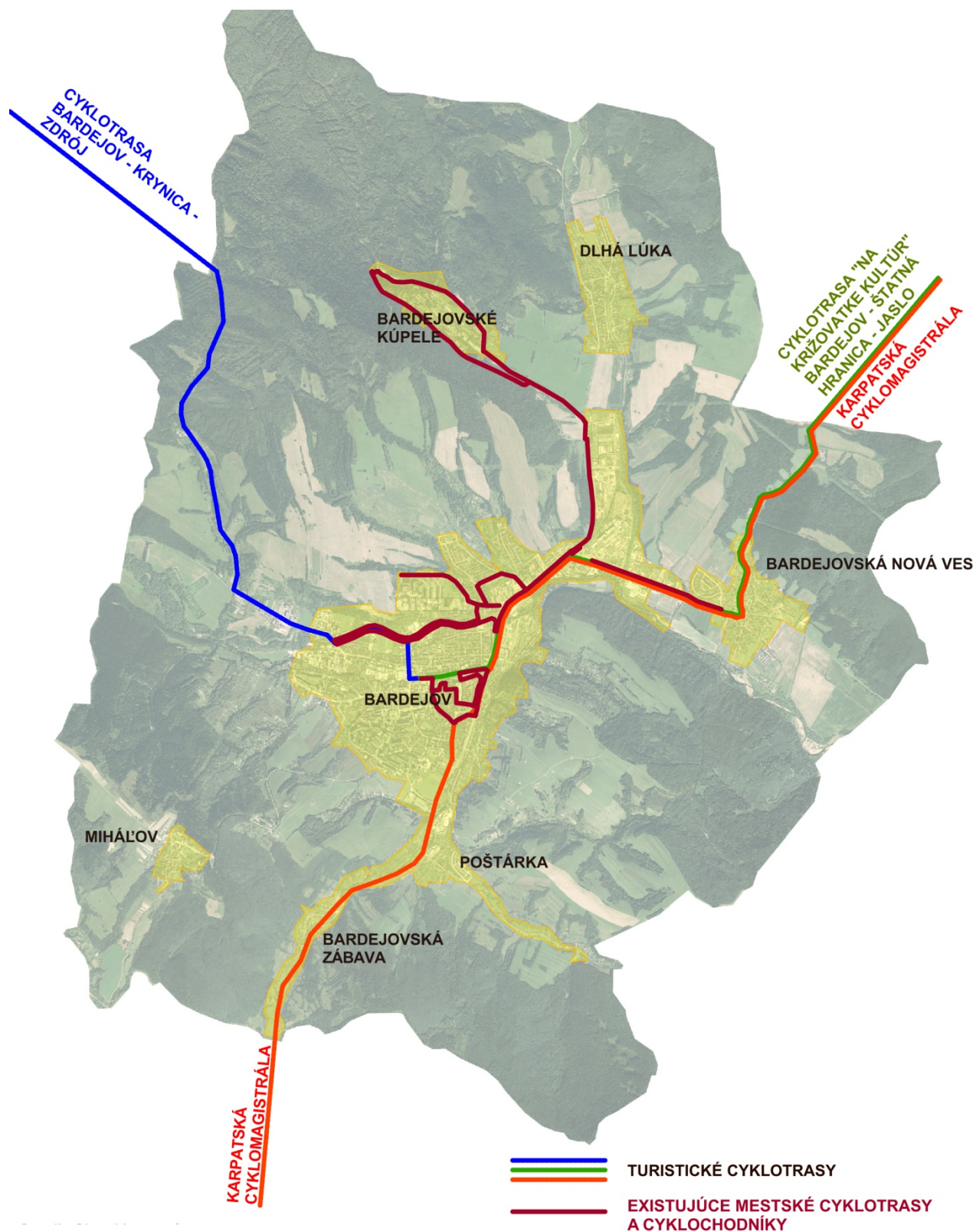
- *Cyklotrasa BARDEJOV – KRYNICA – ZDRÓJ* (ev. č. 2892) o celkovej dĺžke 23,2 km. Spája dve partnerské mestá Bardejov (SR) a Krynica - Zdrój (Poľsko), ako aj jestvujúce cyklotrasy na slovenskej strane ("Karpatská cyklistická cesta", „Na križovatke kultúr“) s existujúcimi cyklotrasami na strane poľskej ("Na styku kultúr", "Beskidskie Muzea" a ďalšie).
- *Cyklotrasa NA KRIŽOVATKE KULTÚR“ BARDEJOV - ŠTÁTNA HRANICA - JASLO* (ev. č. 5892): Prezentuje najzaujímavejšie prírodné, kultúrne a historické skvosty a neopakovateľnú atmosféru rázovitého regiónu na slovenskej i poľskej strane Beskýd o celkovej dĺžke 77 km.
- *Medzinárodná KARPATSKÁ CYKLOMAGISTRÁLA CM 015*: Cez Bardejov je vedená trasa medzinárodnej cyklistickej cesty CM 015, ktorá je okruhom spájajúcim päť krajín Slovensko, Poľsko, Ukrajinu, Maďarsko a Rumunsko.

(Zdroj: KRCR Bardejov 2014-2020, s.222-26).

Uvedené cyklotrasy sú v prevažnej miere vedené po štátnych cestách.

V rámci územia mesta sú okrem uvedených nadregionálnych a medzinárodných cyklotrás vedené a značené aj dve mestské cyklotrasy:

- *Mestská cyklotrasa „STAROMESTSKÝ OKRUH“* (ev. č. 8930) o celkovej dĺžke 4,1 km.  
Cyklotrasa je riešená ako vnútromestský náučno – poznávací jednosmerný okruh historickým jadrom mesta Bardejov.  
Celá trasa je vedená po cestných komunikáciách z časti s asfaltovým povrchom a z časti s dlažobným povrchom z kociek zo štiepaného andezitu. Je značená výlučne zvislými značkami a smerovkami.
- *Cyklotrasa „BARDEJOVSKÉ KÚPELE – KÚPEĽNÝ OKRUH“* (ev. č. 8931) o celkovej dĺžke 17,7 km.  
Cyklotrasa je riešená ako vnútromestský obojsmerný okruh spájajúci centrum mesta Bardejov s príľahlou mestskou časťou Bardejovské kúpele.  
Trasa je čiastočne vedená po cestných komunikáciách a čiastočne po odčlenených ale nevyhovujúcich chodníkoch pre peších a cyklistov, resp. združenom chodníku pre peších a cyklistov. Povrch cyklotrasy je asfaltový, čiastočne je značená vodorovným dopravným značením a z časti zvislými značkami a smerovkami.



OBRÁZOK 2 - EXISTUJÚCA INFRAŠTRUKTÚRA CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY NA ÚZEMÍ MESTA





Je zrealizovaných niekoľko úsekov cyklopruhov v dopravnom priestore pozemnej komunikácie, odčlenené ale nevyhovujúce pásy pre peších a cyklistov a združený chodník na nábřeží Tople po jej pravej strane.

Na území mesta sú zrealizované nasledovné úseky komunikácií pre cyklistov:

- Cyklopruhy v hlavnom dopravnom priestore na ulici Pod Vinbargom. Cyklopruhy sú vedené po oboch stranách komunikácie v úseku od križovatky ulíc J. Grešáka – Pod Vinbargom až po svetelnú križovatku ulice Pod Vinbargom a vjazdu ku OC LIDL, tesne pred križovatkou s Duklianskou ulicou. Cyklochodníky sú vyznačené vodorovným a zvislým dopravným značením. Cyklopruhy svojím charakterom, riešením a značením zodpovedajú súčasným požiadavkám na cyklistickú dopravu, problémom je však kvalita farby, ktorou sú cyklopruhy značené. Farba je po cca dvoch rokoch značne zošúchaná a poškodená.



OBRÁZOK 3 - CYKLOPRUHY VINBARG - POD VINBARGOM  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP, ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR, S.R.O.



- Odčlenený ale nevyhovujúci chodník pre peších a cyklistov na Duklianskej ulici po ľavej strane v smere na Svidník, v úseku od areálu stavebnín po kruhovú križovatku Duklianska – Priemyselná, s pokračovaním po pravej strane až po vjazd do areálu JAS. Predmetný chodník je orientovaný v pridruženom priestore cesty I/77 a od komunikácie pre motorové vozidlá je oddelený zeleným pásom premenlivej šírky. Chodník pre peších a cyklochodník nevyhovuje z hľadiska šírkového usporiadania, nakoľko celková šírka chodníka je len 3,3m. Pre peších je oddelená časť chodníka vzdialenejšia od cesty šírky cca 1,4m vodorovným dopravným značením, zvyšok chodníka t.j. 1,9m je vymedzený pre obojsmernú cyklistickú dopravu. Oddelenie chodcov a cyklistov vodorovným dopravným značením sa používa len vo výnimočných prípadoch a ide len o dočasné riešenie. Na

chodníku chýba zvislé dopravné značenie, povrch chodníka je hlavne pri niektorých vjazdoch zle odvodnený a pri niektorých dažďových vpustoch je poškodený povrch chodníka.



OBRÁZOK 4 - CYKLOCHODNÍK NA DUKLIANSKEJ ULICI  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP, ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR, S.R.O





- Odčlenený ale nevyhovujúci chodník pre peších a cyklistov na Priemyselnej ulici po ľavej strane v smere na B.N.Ves, v úseku od kruhovej križovatky Duklianska – Priemyselná po začiatok mestskej časti B.N.Ves.

Predmetný chodník je orientovaný v pridruženom priestore cesty III/3533. Chodník pre peších a cyklochodník nevyhovuje z hľadiska šírkového usporiadania, nakoľko celková šírka chodníka je len 3,0m, z toho 0,5m patrí do bezpečnostného odstupu cesty. Pre peších je oddelená časť chodníka vzdialenejšia od cesty šírky cca 1,5m vodorovným dopravným značením, zvyšok chodníka tj. 1,5m aj s bezp. odstupom je vymedzený pre obojsmernú cyklistickú dopravu. Oddelenie chodcov a cyklistov vodorovným dopravným značením sa používa len vo výnimočných prípadoch a ide len o dočasné riešenie.

Nevyhovujúce je aj vedenie cyklistov cez autobusové nástupiska popred autobusové prístrešky, kde hrozí kolízia s chodcami. Cyklisti by mali prechádzať poza autobusovú zastávku, aby neohrozovali chodcov na nástupisku.



OBRÁZKY 5 - CYKLOCHODNÍK UL.PRIEMYSELNA - BARDEJOVSKÁ NOVÁ VES  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP, ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR, S.R.O





- Odčlenený ale nevyhovujúci chodník pre peších a cyklistov v úseku od vjazdu z Duklianskej ulice ku salašu Lesná až po vjazd na záchytné parkovisko v Bardejovských Kúpeľoch. Predmetný chodník je situovaný po ľavej strane v súbehu s cestou v smere do B. Kúpeľov a od komunikácie pre motorové vozidla je oddelený zeleným pásom so stromoradiím premenlivej šírky (cca 5-6m). Chodník pre peších a cyklochodník nevyhovuje z hľadiska šírkového usporiadania, nakoľko celková šírka chodníka je len 3,2m. Pre peších je oddelená časť chodníka vzdialenejšia od cesty šírky cca 1,45m vodorovným dopravným značením, zvyšok chodníka tj. 1,75m je vymedzený pre obojsmernú cyklistickú dopravu. Oddelenie chodcov a cyklistov vodorovným dopravným značením sa používa len vo výnimočných prípadoch a ide len o dočasné riešenie. Na chodníku chýba zvislé dopravné značenie, povrch chodníka je v pomerne dobrej kvalite. Pri krížení chodníka s miestnou komunikáciou vedúcou do lesa je zle zrealizovaný a neodvodnený povrch chodníka aj cesty. Pozdĺž chodníka sú v troch lokalitách osadené prvky doplnkovej cyklistickej infraštruktúry – prístrešky s lavičkami na oddych, odpadkové koše, cvičiace stroje a turistické informačné tabule a mapy.



OBRÁZOK 6 - CYKLOCHODNÍK UL.DUKLIANSKA - BARDEJOVSKÉ KÚPELE  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP, ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR, S.R.O





- Čiastočne odčlenený a čiastočne združený chodník pre peších a cyklistov po pravom brehu Tople v úseku od Mokrolužského mosta po koniec areálu futbalového štadióna. Existujúci stav chodníka je po realizácii protipovodňových opatrení v pomerne zlom technickom stave, povrch chodníka je z veľkej časti poškodený, chýba vodorovné aj zvislé značenie. Časť chodníka v dĺžke cca 405 m v úseku od mosta po cca stred areálu kúpaliska je užšia – cca 3-3,2 m – a zvyšná časť chodníka cca 280 m je širšia – cca 5,5m. Užšia časť je združený chodník pre peších a cyklistov a je bez značenia a v širšej časti je vodorovnými pásmi oddelený chodník pre peších od obojsmerného chodníka (cestičky) pre cyklistov. Chýba tu zvislé dopravné značenie.



OBRÁZOK 7 - CYKLOCHODNÍK MOKROLUŽSKÝ MOST -  
FUTBALOVÝ ŠTADIÓN, TOPLIANSKA ULICA  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP, ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR, S.R.O



V súčasnosti je vo výstavbe cyklochodník MNÍCHOVSKÝ POTOK – MOKROLUŽSKÝ MOST po pravej strane štátnej cesty I/77, v smere na Starú Ľubovňu v úseku od Mokrolužského mosta po križovatku štátnej cesty a cesty na Mníchovský potok.

Problémom existujúcich cyklistických trás je ich vzájomná neprepojenosť, tvoria prerušované úseky.

Všetky uvedené existujúce úseky majú asfaltový povrch rôznej kvality.

V najhoršom stave je združený chodník popri Topli, ktorý je po realizácii protipovodňových opatrení v r. 2015 značne poškodený. V prvej polovici r. 2017 bola spracovaná realizačná projektová dokumentácia na jeho úpravu a obnovu.

V absolútne nevyhovujúcom stave je cyklistická infraštruktúra na území mesta. Chýbajú parkoviská bicyklov, a ďalšie doplnkové služby, aj na existujúcich úsekoch cyklotrás, hlavne na miestach s vyššou koncentráciou ľudí – verejné priestranstvá, obchodné centrá, školy, autobusová a železničná stanica a pod. Podcenené je aj cykloznačenie jednotlivých trás.

## 2.8 CYKLODOPRAVA V ÚPN, PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIÍ

Vo februári r. 2017 boli spracované zmeny a doplnky č. 37 k Územnému plánu mesta, ktorých predmetom bolo aj zapracovanie cyklotrás do ÚPN mesta Bardejov.

Bola navrhnutá sústava hlavných cyklotrás tvoriacich základnú osnovu budúcej cyklistickej siete v meste pripájajúca mestské časti Bardejovské Kúpele, Dlhá Lúka, Bardejovská Nová Ves, Bardejovská Zábava a Mníchovský potok ku centru mesta.

V ÚPN navrhnutá základná sieť umožní vytvorenie podmienok pre výraznejší rozvoj cyklodopravy na území mesta a zvýšenie jej podielu na celkovej doprave v meste, čo je v súlade so zámerom a cieľom stratégie cyklodopravy.

Výrazná časť navrhovaných cyklotrás bola zahrnutá do záväznej časti ÚPN, čím vznikol silný územnoplánovací nástroj na presadzovanie budovania a rozširovania cyklistickej siete na území mesta.

Mesto má spracované aj dve štúdie, ktoré vo svojom predmete riešia návrh cyklistických trás na území mesta.

Štúdia „CYKLISTICKÉ TRASY V MESTE BARDEJOV“ (r. 2011) sa zaoberá výhradne hľadaním a návrhom možných cyklistických a cykloturistických trás na celom katastrálnom území mesta.

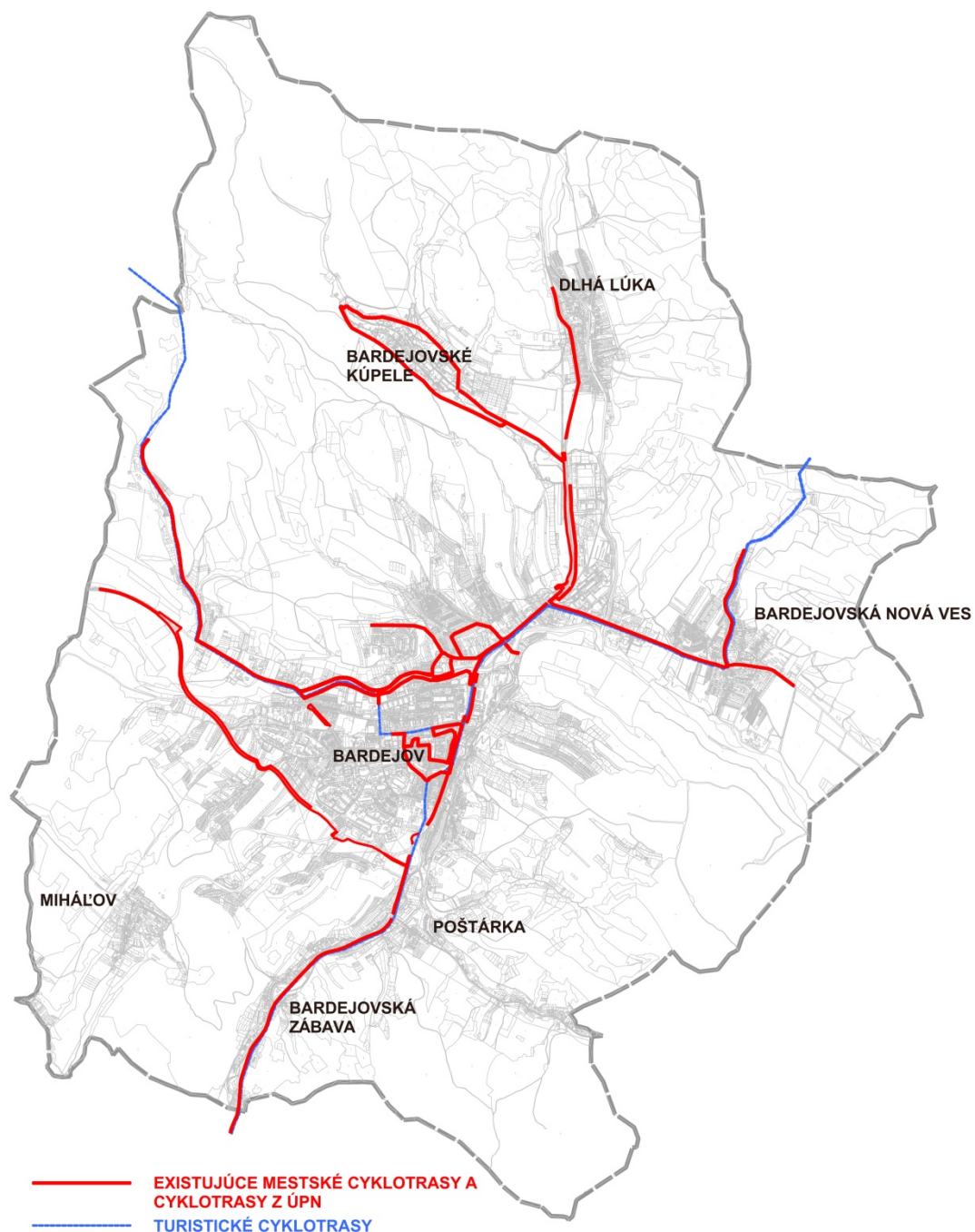
Urbanisticko – architektonická štúdia „REVITALIZÁCIA NÁBREŽIA RIEKY TOPL'A“ (r. 2015) sa zaoberá riešením nábrežia rieky Topľa a blízkeho okolia v úseku od Mokrolužského mosta po Vodarensku ulicu v Bardejovskej Novej Vsi. Súčasťou riešenia je aj návrh cyklotrás a cyklochodníkov po obidvoch stranách rieky a ich napojenie na okolie.

Niektoré úseky cyklotrás zo štúdie sú zahrnuté v základnej cyklistickej sieti navrhutej v ÚPN mesta a na niektoré úseky základnej cyklistickej siete sú už spracované projektové dokumentácie, sú pripravené na realizáciu. Jedná sa o úseky na obidvoch brehoch rieky Topľa od Mokrolužského mosta po most na Kellerovej ulici, úsek pozdĺž ulice Krátky rad od križovatky s ulicou Dlhý rad po križovatku s Veternou ulicou po jej západnej strane a úsek po obidvoch stranách Duklianskej ulice od kruhovej križovatky s Priemyselnou ulicou, až po križovatku do Bardejovských kúpeľov. Pravostranný cyklochodník v tomto



úseku v smere na Svidník je súčasťou projektovej dokumentácie rekonštrukcie cesty „I/77 Bardejov-Bardejovské kúpele – rekonštrukcia cesty“ spracovaného 01.2011 firmou ISPO spol. s r.o., Prešov.

V centre mesta sú v niektorých lokalitách rozmiestnené stojany na bicykle s možnosťou odstaviť 3 – 5 ks bicyklov.



OBRÁZOK 8 - EXISTUJÚCE CYKLOTRASY ZAHRNUTÉ DO ÚPN



### 3. VÝCHODISKÁ, VÍZIA A CIELE STRATÉGIE CYKLISTICKEJ DOPRAVY

#### 3.1 DÔVODY PRE PODPORU CYKLISTICKEJ DOPRAVY

V súlade s Národnou stratégiou rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike možno rozdeliť hlavné dôvody na podporu cyklistickej dopravy a cykloturistiky do štyroch stupňov:

##### Ekonomické

Neustály nárast cien pohonných hmôt a cien cestovného, stále častejšie dopravné zápchy a z toho prameniace časové straty pri preprave autom či verejnou osobnou dopravou čoraz viac zvyrazňujú prednosti cyklistickej dopravy. Reálne sa prejavia tam, kde sú podmienky na jej bezpečné využívanie. Zo všetkých jazd automobilov je až 30 % kratších ako 3 km. Bicykel pritom môže byť v meste do vzdialenosti 5 km rýchlejší ako automobil. Na druhej strane cykloturistika má potenciál tvoriť významný podiel na cestovnom ruchu a stať sa prínosom pre ekonomiku štátu, samospráv i podnikateľov.

##### Ekologické

Bicykel je dopravným prostriedkom, ktorý neprodukuje žiadne škodlivé emisie do ovzdušia. Jeho prevádzku tiež sprevádza podstatne menší hluk a vibrácie v porovnaní s motorovou dopravou. Používanie bicykla nevyžaduje spotrebu žiadnej energie (s výnimkou ľudskej), naopak prispieva k znižovaniu závislosti na fosílnych palivách a k znižovaniu emisií skleníkových plynov.

##### Zdravotné

V jednotlivých krajinách EÚ od 30 do 80 % dospeljej populácie trpí nadváhou. Pritom práve bicyklovanie sa odporúča ako výborný preventívny prostriedok, ktorý vedie k zníženiu rizika srdcovo – cievnych ochorení, ochorení na diabetes mellitus II. typu, k zníženiu rizika vysokého krvného tlaku, atď. Exhaláty z dopravy v sídelných útvaroch sú považované za hlavnú príčinu ochorení dýchacieho systému, a preto zastavenie rastu automobilizácie v mestách priaznivo ovplyvní zdravie obyvateľov.

##### Sociálne

Bicykel je vhodným a dostupným dopravným prostriedkom pre všetky sociálne vrstvy a zároveň vedie k samostatnosti a podporuje nezávislosti detí a mladých ľudí. Pri návšteve mesta s priateľskou klímou voči cyklistom a s väčším počtom cyklistov v uliciach sa nedá nevšimnúť si, ako tento fenomén pozitívne vplyva na spoločenstvo a na kvalitu života. Bicyklovanie totiž dáva priestor k väčšej socializácii a bližším kontaktom medzi ľuďmi.

*(Zdroj: Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, druhé vydanie.)*





### 3.2 ZÁKLADNÉ VÝCHODISKOVÉ TÉZY PRE PODPORU ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY V MESTE

- Zaistenie mobility v meste kombináciou všetkých druhov dopravy do dopravného systému, ktorého súčasťou je aj cyklistická doprava.
- Prispenie cyklostratégie k posilneniu fungovania dopravy v meste ako celku v spolupôsobnosti s pešou dopravou a verejnou dopravou.
- Konkretizácia a doplnenie celoštátnych cieľov uvedených v Národnej stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike na miestnej úrovni.
- Vytvorenie podmienok pre bezbariérové a bezkolízne prepojenie cyklistickej dopravy na území mesta s existujúcimi aj budúcimi cykloturistickými trasami na regionálnej, nadregionálnej a medzištátnej úrovni.
- Zabezpečenie cyklistickej dopravy od miesta bydliska k pracoviskám, k zariadeniam občianskej vybavenosti a sociálnej infraštruktúry, ku školským objektom a zariadeniam, ku športovým objektom a rekreačným areálom, k určitým zastávkam MHD (v miestach s výraznejším výškovým prevýšením) a k autobusovej a vlakovej stanici. V rámci možností a konkrétnych daností vytvárať skôr kratšie trasy, ktoré sú priaznivejšie na prekonávanie bicyklom.
- Cyklistická doprava je komplexný systém, do ktorého patrí aj cyklistická infraštruktúra pre cyklistov vyžadujúca dostatočné možnosti rôznych druhov parkovania a úschovy bicyklov, vhodné a optimálne prepojenie s prostriedkami verejnej dopravy, bezpečné podmienky pre jej fungovanie v štruktúre dopravného systému mesta, pestrá ponuka služieb a taktiež práca s informáciami pre verejnosť zameraná na jednotlivé cieľové skupiny.
- Rozhodujúcim faktorom úspechu je dlhodobá kontinuita pri sledovaní hlavných cieľov cyklo dopravy a dobré výsledky vyžadujú kombináciu do budúcnosti orientovaných opatrení v infraštruktúre a pri práci s verejnosťou, vytvárania pozitívneho imidžu cyklo dopravy.
- Vytváranie priamych, pohodlných, atraktívnych a bezpečných spojení pre cyklo dopravu na celom území mesta, zabezpečenie dobrých podmienok pre cyklo dopravu plošne na celom území mesta – na hlavných aj vedľajších trasách, na hlavných dopravných komunikáciách vo vnútri mesta a v obytných častiach a sídliskách, vo výrobných a priemyselných zónach, v nákupných centrách aj v okrajových polohách mestskej štruktúry. (Cyklista by mal mať možnosť dostať sa na bicykli do centra mesta rovnako ako aj k ďalším dôležitým cieľom v meste po atraktívnych cyklistických cestách a koridoroch.)
- Pre trvalé a plošné zlepšovanie podmienok cyklo dopravy zohľadňovať záujmy cyklistickej dopravy pri realizácii všetkých opatrení vo verejnom cestnom priestore tak, aby odpovedajúcim spôsobom zahŕňali jej uvažovaný význam.
- Cielená motivácia verejnosti k používaniu bicyklov pre každodennú dopravu, skvalitňovanie vonkajších rámcových podmienok pre cyklo dopravu informovaním a motivovaním presne vybraných cieľových skupín obyvateľstva s cieľom zlepšiť atmosféru a spoločenské vedomie v prospech cyklo dopravy a vzájomnej ohľaduplnosti všetkých účastníkov dopravného procesu pre



dosiahnutie lepšieho subjektívneho pocitu bezpečia a ochoty používať bicykel ako dopravný prostriedok.

Základnou víziou stratégie cyklo dopravy je vytvoriť na území mesta Bardejov kvalitnú cyklistickú sieť navzájom prepájajúcu jeho jednotlivé časti a centrum mesta do organického celku, po ktorej bude zabezpečená pohodlná, bezpečná a efektívna preprava obyvateľov na bicykli za konkrétnymi cieľmi ako aj voľno-časovými aktivitami.

S narastajúcou intenzitou využívania bicykla ako dopravného prostriedku bude narastať aj tlak na potreby kvalitného parkovania bicyklov, ich bezpečnú úschovu, zabezpečenie servisu a ďalších služieb, čo má zabezpečiť kvalitne budovaná cyklistická infraštruktúra.

Premysleným koncepčným prístupom k budovaniu cyklistickej dopravy na území mesta ako komplexného systému a následne jeho rozširovaním do širšej cykloturistickej siete v bližšom aj širšom okolí vybudovať marketingovú značku mesta „CYKLOMESTO BARDEJOV“ ako centrum „CYKLORAJA HORNÝ ŠARIŠ“.

### 3.3 CIELE STRATÉGIE CYKLISTICKEJ DOPRAVY

Pre naplnenie vízie a dosiahnutie trvalo udržateľného rozvoja cyklo dopravy definuje stratégia konkrétne opatrenia a ciele podporujúce cyklistickú dopravu ako bezpečný systém dopravy na území mesta. Sú to hlavne tieto ciele:

- integrovať cyklistickú dopravu do dopravného systému mesta ako rovnocenný druh dopravy a zvýšiť podiel cyklistickej dopravy na celkovej doprave v meste,
- vytvoriť vhodné, bezpečné a bezbariérové podmienky pre jazdu na bicykli na území mesta,
- navrhnuť základnú koncepciu cyklistickej siete na území mesta prepájajúcu jeho jednotlivé časti do uceleného a organického celku doplnenú kvalitnou cyklistickou infraštruktúrou,
- vytvoriť podmienky pre prirodzené prepojenie cyklistickej siete v meste s cykloturistickými trasami v jeho okolí,
- podnietiť efektívnu propagáciu cyklistickej dopravy formou pozitívneho marketingu bicyklovania a objavenia potenciálu cyklo dopravy a jeho dopadov na naše zdravie.



## 4. STRATEGICKÁ ČASŤ – PRIORITY, OPATRENIA, AKTIVITY

### PRIORITA 1 – ROZVOJ CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY NA ÚZEMÍ MESTA

#### OPATRENIE 1.1 - REALIZÁCIA KOSTROVEJ SIETE CYKLISTICKÝCH TRÁS

- Aktivita 1.1.1 Vypracovanie štúdie vedenia hlavných trás cyklistickej siete za účelom vzájomného prepojenia mestských častí.
- Aktivita 1.1.2 Úprava a doplnenie existujúcich cyklistických chodníkov – Priemyselná ulica, Duklianska ulica, Salaš – Bardejovské Kúpele
- Aktivita 1.1.3 Postupná realizácia projekčne pripravených a schválených stavieb:
- Cyklochodník Krátky rad,
  - Cyklochodník ul. Duklianska, JAS – Salaš Lesná,
  - Cyklochodník Toplianska ulica,
  - Revitalizácia nábrežia Tople – južná časť – 1. etapa,
  - Revitalizácia nábrežia Tople – severná časť – 1. etapa.
- Aktivita 1.1.4 Projekčne pripraviť a legislatívne schváliť chýbajúce úseky kostrovej siete cyklotrás a postupne ich pripraviť do realizácie.

#### OPATRENIE 1.2 - ZMENA CHARAKTERU MESTA NA CYKLOMESTO – MESTO ÚSTRETOVÉ K CYKLISTOM.

- Aktivita 1.2.1 Postupná realizácia vedľajších a doplnkových cyklistických trás v meste.
- Aktivita 1.2.2 Obytné zóny, pešie zóny, zóny 30, uvoľnenie komunikácií od parkujúcich automobilov.
- Aktivita 1.2.3 Jednosmerné ulice – možnosť obojsmernej jazdy bicyklom.
- Aktivita 1.2.4 Riešenie potrieb rozvoja cyklo dopravy a jej infraštruktúry zohľadňovať pri príprave rekonštrukcií objektov, ako aj nových investičných zámerov v etape prípravnej a projektovej dokumentácie.

#### OPATRENIE 1.3 - ÚDRŽBA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

- Aktivita 1.3.1 Udržanie kvality:
- sledovať kvalitu pri realizácii a dávať podnety k údržbe infraštruktúry,
  - vyčleniť potrebné prostriedky na údržbu a opravu cyklotrás a cyklistickej infraštruktúry,
  - zhromažďovať informácie o cyklotrasách.
- Aktivita 1.3.2 Zabezpečenie bezbariérovosti
- udržiavať bezbariérovú infraštruktúru,
  - zaisťovať bezbariérovú prejazdnosť pri zimnej údržbe a čistení ulíc,
  - zaisťovať a označovať neodstraniteľné prekážky,



- zaistiť osvetlenie na cyklotrasách.

#### OPATRENIE 1.4 - PARKOVANIE A ÚSCHOVA BICYKLOV

Aktivita 1.4.1 Vypracovanie koncepcie:

- vypracovať celkovú koncepciu parkovania a úschovy bicyklov na území mesta.

#### OPATRENIE 1.5 - PREPOJENIE CYKLISTICKEJ A VEREJNEJ DOPRAVY

Aktivita 1.5.1 Parkovanie na zastávkach a stanicach

- zabezpečiť viac možností parkovania a úschovy bicyklov na zastávkach verejnej dopravy,
- zabezpečiť možnosť bezpečného parkovania a úschovy bicyklov na autobusovej a železničnej stanici.

Aktivita 1.5.2 Kombinácia cyklodopravy s linkami MHD

- zaistiť dostupnosť časti mesta v ťažšie prístupnom teréne bicyklom nasadením MHD liniek s možnosťou prevážania bicyklov.

#### OPATRENIE 1.6 - SLUŽBY

Aktivita 1.6.1 Podpora služieb

- ovplyvniť a podporovať vytváranie prevádzok so špecifickými službami pre cyklistickú dopravu a infraštruktúru,
- skvalitňovanie služieb pre cyklistov.

Aktivita 1.6.2 Zdieľané bicykle

- vytipovať vhodné lokality v meste na zriadenie systému automatických požičovní bicyklov.

### PRIORITA 2 - MARKETING A PROPAGÁCIA, BEZPEČNOSŤ A DOPRAVNÁ VÝCHOVA, VÝSKUM A SPRACOVANIE ÚDAJOV

#### OPATRENIE 2.1 - MARKETINGOVÁ PODPORA A PROPAGÁCIA CYKLODOPRAVY

Aktivita 2.1.1 Zásady marketingovej podpory a práca s verejnosťou,

- spracovať zásady a postupy marketingovej podpory cyklodopravy v meste,
- spolupráca s rôznymi organizáciami a firmami.

Aktivita 2.1.2 Budovanie značky „CYKLOMESTO BARDEJOV“

Aktivita 2.1.3 Realizácia rôznych kampaní:

- Do práce na bicykli
- Do školy na bicykli
- Seniori na bicykel





### OPATRENIE 2.2 - BEZPEČNOSŤ A DOPRAVNÁ VÝCHOVA

#### Aktivita 2.2.1 Dopravná výchova a osвета

- podporovať zavedenie komplexnej dopravnej výchovy na miestnej úrovni.

#### Aktivita 2.2.2 Ohľadupnosť v dopravnom priestore

- vplývať na verejnosť a posilňovať vzájomnú ohľadupnosť všetkých účastníkov dopravného procesu - vodiči automobilov, cyklisti, chodci.

#### Aktivita 2.2.3 Ochrana a prevencia proti krádeži bicyklov

- budovať rôzne preventívne systémy a zariadenia proti krádeži bicyklov,
- podporovať opatrenia proti krádežiam bicyklov.

### OPATRENIE 2.3 - VÝSKUM, ZBER A SPRACOVANIE ÚDAJOV

#### Aktivita 2.3.1 Monitoring dopravného chovania

- priebežne monitorovať chovanie účastníkov v oblasti mobility,
- realizovať sčítanie cyklistov.

#### Aktivita 2.3.2 Zber a spracovanie údajov

- zaviesť systém získavania údajov súvisiacich s cyklistickou dopravou,
- nehodovosť,
- dĺžka a kvalita cyklotrás.

#### Aktivita 2.3.3 Monitoring potrieb cyklistov

- priebežné zisťovanie potrieb cyklistov a spätná väzba z oblasti cyklo dopravy.

### PRIORITA 3 - CYKLOTURISTIKA A VOĽNOČASOVÉ AKTIVITY

#### OPATRENIE 3.1 - PODPORA A PROPAGÁCIA CYKLOTURISTICKÝCH PRODUKTOV A CYKLOTURISTIKY

#### Aktivita 3.1.1 Vytváranie lokálnych cykloturistických produktov

- vytvárať lokálne cykloturistické produkty a skvalitňovať existujúce.

#### Aktivita 3.1.2 Budovanie značky „CYKLORAJ HORNÝ ŠARIŠ“

- budovať marketingovú značku,
- vytvoriť logo a propagovať ho.

#### Aktivita 3.1.3 Prezentácia mesta

- zabezpečiť kvalitnú a súhrnnú prezentáciu mesta.

#### Aktivita 3.1.4 Realizácia projektu „MESTSKÉ CYKLOTRASY“



### OPATRENIE 3.2 - DOPLNKOVÁ INFRAŠTRUKTÚRA PRE CYKLOTURISTIKU

Aktivita 3.2.1 Príprava a realizácia doplnkovej infraštruktúry

Aktivita 3.2.2 Spracovanie a údržba značenia cyklotrás

Aktivita 3.2.3 Podpora realizácie areálov pre terénnu a extrémnu cyklistiku

### OPATRENIE 3.3 - SLUŽBY V OBLASTI CYKLOTURISTIKY

Aktivita 3.3.1 Podpora certifikácie turistických služieb „VITAJTE CYKLISTI“

[www.vitajtecyklisti.sk](http://www.vitajtecyklisti.sk)

Aktivita 3.3.2 Podpora integrácie bicyklov do jednotlivých druhov dopravy

Aktivita 3.3.3 Spolupráca organizácií v oblasti turizmu a cestovného ruchu



## 4.1 PRIORITA 1 - REALIZÁCIA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

### 4.1.1 OPATRENIE 1.1 - REALIZÁCIA KOSTROVEJ SIETE CYKLISTICKÝCH TRÁS

Pri riešení spoločného dopravného priestoru v rámci mestskej zástavby platia pre všetky druhy dopravy rovnaké zásady. Bez ohľadu na to, o ktorý druh dopravy sa jedná – individuálnu - automobilovú, verejnú alebo cyklistickú, je žiaduce zaistiť priamosť prepojenia, bezpečnosť účastníkov, atraktivitu priestoru aj okolia a kontinuitu procesu. Dopravný priestor by mal byť riešený ako celok, v ktorom sú zohľadnené požiadavky všetkých zložiek dopravy.

Vo vzťahu ku realizácii OPATRENIA 1.1. platia zásady:

- *Preventívny rast*

Súčasná aktivita zväčša nezohľadňuje budúce požiadavky, ale odrážajú existujúce minimálne štandardy. Preto je potrebné dbať pri výstavbe infraštruktúry cyklo dopravy, aby tá zodpovedala požadovaným nárastom.

- *Atraktivita jazdy na bicykli*

Akokoľvek projektová príprava s vplyvom na cyklo dopravu by mala zvažovať a uplatňovať také opatrenia, ktoré zvýšia rýchlosť cyklo dopravy. Sú to hlavne dobré jazdné vlastnosti povrchov, šírka cyklistickej infraštruktúry umožňujúca predbiehanie, uzlové body s čo najkratšími čakacími dobami, skracovanie trás zhusťovaním cyklistickej siete a orientačnými pomôckami. Súčasný trend využívania elektrobicyklov a jeho predpokladané zvýšenie si vyžaduje navrhovať infraštruktúru pre cyklo dopravu na rýchlosť 25 km/hod.

Kľúčovou otázkou zmiešanej dopravy bude ukludnenie dopravy a regulácia rýchlosti motorových vozidiel na 30 km/hod, čo umožní zapojenie elektrobicyklov do bežného dopravného toku.

- *Etapizácia výstavby cyklistickej infraštruktúry*

Realizácia cyklistickej siete je z časového, finančného aj legislatívneho hľadiska náročnou úlohou a bude prebiehať etapovite. Pri plánovaní jej výstavby je potrebné vychádzať z konkrétnych priorít v jednotlivých častiach mesta a dbať na to, aby realizované úseky logicky nadväzovali na už zrealizované časti.

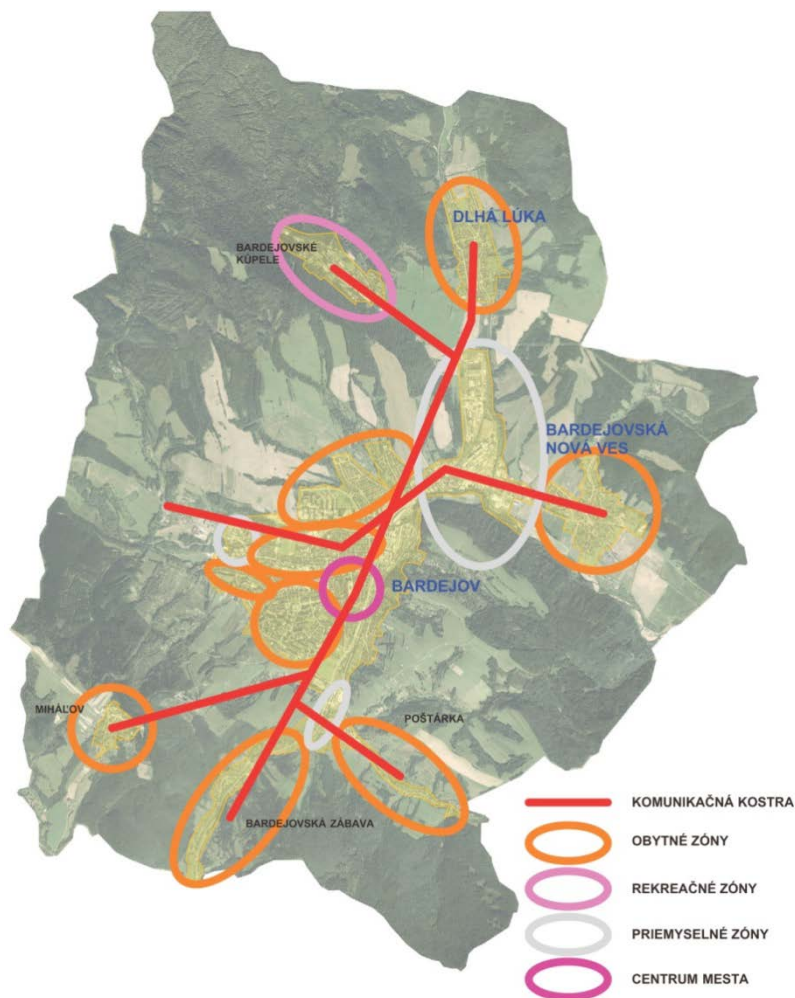
Vhodným riešením je spracovanie generelu cyklo dopravy, resp. bezmotorovej dopravy v meste, v ktorom budú jasne zadefinované všetky potrebné opatrenia a priority.

Základná schéma kostrovej cyklistickej siete v Bardejove je z väčšej časti zahrnutá v ÚPN mesta.





Tvoria ju dve hlavné vetvy:



OBRÁZOK 9 – ZÁKLADNÁ SCHÉMA KOSTROVEJ SIETE CYKLOTRÁS

- severojužná – je vedená z mestských častí Bardejovské Kúpele a Dlhá Lúka na severnom okraji mesta doestskej časti Bardejovská Zábava na juhu

- západno-východná – je vedená z Mníchovského potoka do Bardejovskej Novej Vsi.

Obidve vetvy sú v úseku od križovatky ulíc Duklianska – Pod Vinbargom po križovatku Duklianska – Priemyselná spojené, pričom je to z hľadiska priestorových možností a intenzity motorovej dopravy najkomplikovanejšia a najproblematickejšia časť celej základnej cyklistickej siete.

Problémový úsek je v súbehu s cestou I. triedy I/77 z jednej strany súvisle zastavaný a z druhej strany je súbežne vedená železničná trať do areálu JAS.

## REALIZÁCIA AKTIVÍT

### Aktivita 1.1.1 Vypracovanie štúdie vedenia hlavných trás cyklistickej siete za účelom vzájomného prepojenia mestských častí.

Cyklistickú sieť navrhnuť a budovať koncepčne tak, aby logickým spôsobom prepájala jednotlivé časti mesta s jeho centrom a rezidenčné (obytné) zóny s hlavnými cieľmi (destináciami) pohybu ľudí v meste, ako napr. historické centrum mesta, administratívne objekty a objekty služieb, obchodné centrá, športové areály a športoviská, miesta oddychu a rekreácie, školy a pod.

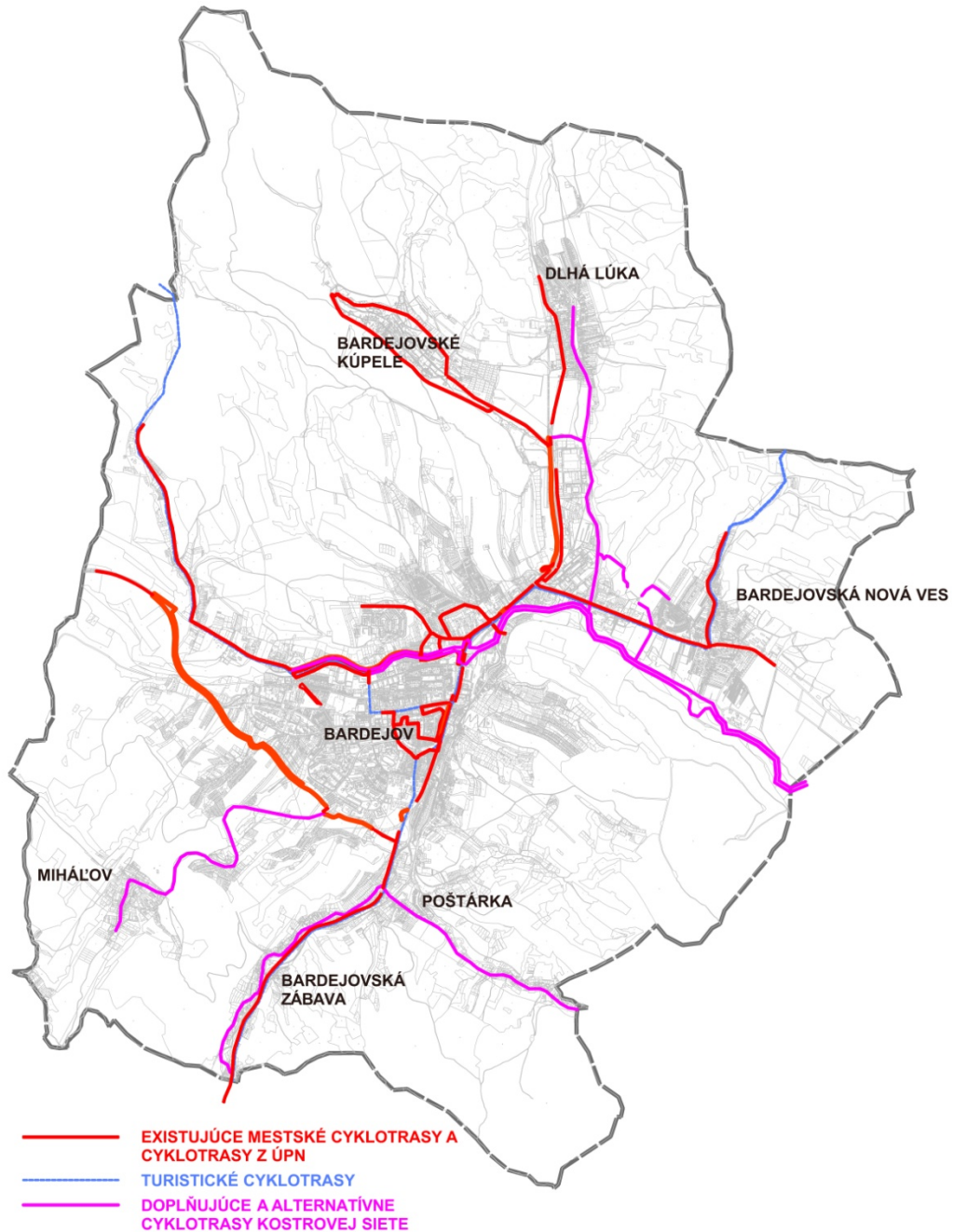
#### KOMENTÁR:

Vhodným alternatívnym riešením západno-východnej vetvy je situovanie cyklotrás a cyklochodníkov po obidvoch brehoch Tople v úseku od Mokrolužského mosta až po Vodárenskú ulicu vestskej časti Bardejovská Nová Ves.

Výhodou takéhoto riešenia je segregácia cyklistických trás od komunikácií silne zaťažených automobilovou dopravou, možnosť budovania samostatných cyklistických cestičiek a ich vedenie v príjemnom a atraktívnom prostredí nábregia Tople. V ich súbehu je možné budovať aj pešie trasy, čím by vznikla



urbanisticky výrazná a logická os nemotorovej dopravy (cyklisti a chodci), na ktorú by bolo možné napájať severojužné vetvy v rôznych bodoch.



OBRÁZOK 10 - SCHÉMA SIETE ALTERNATÍVNYCH CYKLOTRÁS

V mieste sútoku rieky Topľa a potoka Kamenec je možné napojiť severnú vetvu do mestskej časti Dlhá Lúka ako alternatívu ku trase umiestnenej v súbehu s cestou I/77, ktorá by bola vedená po pravom brehu potoka Kamenec s podobnou charakteristikou prostredia ako na nábřeží Tople a po východnom okraji priemyselnej zóny, ktorá by takto bola priamo prístupná cyklistom aj chodcom.

Po severnej hranici priemyselnej zóny je možné krátkym „bypassom“ ku križovatke do Bardejovských Kúpeľov prepojiť cyklotrasu do Bardejovských Kúpeľov.



Napojenie mestských častí Mihaľov na cyklistickú sieť je možné zrealizovať v súbehu s existujúcou príjazdovou komunikáciou na Mihaľov.

Podobne je možné zrealizovať napojenie miestnej časti Poštárka v súbehu s cestou III/54518 na Lukavicu. V mestskej časti Bardejovská Zábava môže byť veľmi dobrou alternatívou ku cyklotrase navrhovanej v ÚPN v koridore cesty II/545 cyklotrasa vedená po obslužnej komunikácii po ľavej strane Šibského potoka, kde je veľmi nízke zaťaženie automobilovou dopravou.

#### Aktivita 1.1.2 Úprava a doplnenie existujúcich cyklistických chodníkov zvislými dopravnými značkami a doplnkovou infraštruktúrou.

- Duklianska ulica – úsek od areálu stavebnín po kruhovú križovatku Duklianska – Priemyselná, s pokračovaním po pravej strane až po vjazd do areálu JAS.
- Priemyselná ulica, úsek od kruhovej križovatky s Duklianskou ulicou po začiatok mestskej časti B.N.Ves.

Tieto úseky riešiť ako spoločnú cestičku pre chodcov a cyklistov, doplniť zvislé dopravné značenie a odstrániť vodorovné dopravné značenie.

Odstrániť kolízne body miesta a osadiť prvky doplnkovej infraštruktúry.

- Duklianska ulica – Bardejovské Kúpele – úsek od vjazdu ku salašu Lesná až po záchytné parkovisko v Bardejovských Kúpeľoch.

Zvážiť možnosť rozšírenia existujúceho chodníka a vybudovanie vzájomne oddelenej samostatnej cyklistickej cestičky a chodníka pre chodcov, odstrániť lokálne závady, doplniť zvislé dopravné značenie.

#### Aktivita 1.1.3 Postupná realizácia projekčne pripravených a schválených stavieb

Postupne podľa určených priorít pripraviť do výstavby a realizovať pripravené stavby.

#### Aktivita 1.1.4 Projekčne pripraviť a legislatívne schváliť chýbajúce úseky kostrovej siete cyklotrás

Chýbajúce úseky – napojenie mestských častí Bardejovská Zábava, Mihaľov, Poštárka a Dlhá Lúka – budú navrhnuté pri realizácii Aktivity 1.1.1.

Zabezpečiť projektovú prípravu, legislatívne schváliť a podľa určených priorít postupne realizovať.

## **4.1.2 OPATRENIE 1.2 - ZMENA CHARAKTERU MESTA NA CYKLOMESTO – MESTO ÚSTRETOVÉ KU CYKLISTOM**

Kostrovú sieť cyklistických trás je potrebné doplniť o ďalšie cyklotrasy smerom dovnútra urbanistickej štruktúry mesta a postupne vybudovať cyklistickú sieť s jasnou hierarchiou a štruktúrou pokrývajúcu celé mesto.

Cyklisti využívajú bicykel vo väčšine prípadov na jazdu v blízkom okolí ich bydliska. Na celom území mesta tak vzniká požiadavka na krátke, bezpečné a pohodlné trasy s atraktívnymi podmienkami pre cyklo dopravu. Jej podporu a rozvoj je možné dosiahnuť množstvom drobných opatrení aj v rámci existujúcej dopravnej infraštruktúry, napr. sprístupnením slepých alebo jednosmerných ulíc cyklistom pre





obojsmernú jazdu, postupnou úpravou dopravného režimu na uliciach hlavne v hustejšie zastavaných častiach mesta a v rezidenčných zónach a podobne.

Aby bolo možné začať meniť charakter mesta v prospech nemotorovej dopravy je potrebné zaviesť na území mesta koncepciu ukludnenej dopravy, ktorá spočíva v plošnom obmedzení rýchlosti individuálnej automobilovej dopravy na obslužných komunikáciách na 30 km/hod. Dôjde tým ku zvýšeniu bezpečnosti premávky hlavne pre chodcov a cyklistov, ktorí sú v nevýhode voči motorovým vozidlám ale aj chodcov voči cyklistom.

Ukludnením automobilovej dopravy vo verejnom priestore budú vytvorené podmienky pre rovnocennú integráciu všetkých druhov dopravy v ňom, možností rozvoja spoločenskej funkcie ulice, zníženie využívania takýchto priestorov pre tranzitnú dopravu a podobne. V konečnom dôsledku to plošne zlepší podmienky pre cyklistickú dopravu na celom území mesta bez toho, aby bolo potrebné výrazne investovať finančné prostriedky do jej budovania.

## REALIZÁCIA AKTIVÍT

### Aktivita 1.2.1 Postupná realizácia vedľajších a doplnkových cyklistických trás v meste

- spracovať zásady ukludňovania automobilovej dopravy na území mesta, určiť priority a postupnosti v dotknutých mestských zónach,
- ulica Dlhý rad – pri transformovaní štvorpruhovej dopravy na dvojpruhovú využiť uvoľnené krajné pruhy na vedenie cyklistických pruhov a parkovanie bicyklov,
- postupne podľa určených priorít ukludňovať a integrovať dopravu vo verejných priestoroch mesta a vytvárať vhodné podmienky pre zavádzanie cyklodopravy,
- v priaznivých priestorových úsekoch a šírkových pomeroch, hlavne v súbehu so zbernými komunikáciami, budovať cyklopruhy, resp. samostatné cyklistické cestičky.

### Aktivita 1.2.2 Obytné zóny, pešie zóny, zóny 30 , uvoľnenie komunikácií od parkujúcich automobilov

- ukludňovaním dopravy a obmedzením rýchlosti hlavne v rezidenčných zónach a polyfunkčných zónach vytvárať podmienky pre pohodlný a bezpečný pohyb chodcov a cyklistov; v peších zónach v historickom centre mesta (Radničné námestie a príľahké uličky) povoliť, resp. ponechať vjazd cyklistov a osadiť prvky doplnkovej cyklistickej infraštruktúry,
- sprísnenou kontrolou parkovania automobilov, zamedziť ich odstaveniu na komunikáciách v priestore určenom na prejazd, kde obmedzujú, resp. prekážajú plynulosti dopravy. Rovnako to platí aj pre parkovanie automobilov na chodníkoch pre peších a komunikáciách pre cyklodopravu.

### Aktivita 1.2.3 Jednosmerné ulice – možnosť obojsmernej jazdy bicyklom

Pre zabezpečenie plošnej dostupnosti cieľov cyklistickej dopravy pri čo najkratších trasách je potrebné sprejzdniť pre cyklistov jednosmerné ulice v oboch smeroch.

Pri vytváraní jednosmerných ulíc z akéhokoľvek dôvodu (obmedzenie tranzitu, vytváranie parkovacích miest, zamedzenie nežiaducich prejazdov a podobne), by mala byť zabezpečená obojsmerná prejazdnosť bicyklov.



V existujúcich jednosmerných uliciach v meste, v jeho centrálnej časti a v historickom jadre bude potrebné preveriť a posúdiť možnosť obojsmernej jazdy pre cyklistov v jednosmerných uliciach a umožniť, resp. ponechať povolenie vjazdu cyklistov na Radničné námestie a do priľahlých uličiek so zákazom vjazdu pre motorovú dopravu.



OBRÁZKY 11 - PRÍKLADY SPREJAZDENIA JEDNOSMERNÝCH ULÍC PRE CYKLISTOV V OBOCH SMEROCH – UTRECHT, HOLANDSKO  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP, ARCHITEKTONICKÝ ATELIER, S.R.O

#### Aktivita 1.2.4 Riešenie potrieb rozvoja cyklo dopravy a jej infraštruktúry rozhládňovať pri príprave rekonštrukcií objektov, ako aj nových investičných zámerov v etape prípravnej a projektovej dokumentácie

V prípravnom a schvaľovacom procese nových investičných zámerov na území mesta, resp. obnovy a prestavby existujúcej stavebnej infraštruktúry dbať na to, aby v prípravnej ale hlavne v schvaľovanej projektovej dokumentácii boli zahrnuté prvky cyklistickej infraštruktúry vhodne dopĺňujúcej a rozširujúcej existujúcu sieť cyklo dopravy a cyklistickej infraštruktúry na území mesta.

Túto povinnosť a zodpovednosť za jej realizáciu preniesť do kompetencie, resp. povinnosti príslušných stavebných úradov a dbať na jej napĺňanie v schvaľovacom procese jednotlivých investičných zámerov.

### 4.1.3 OPATRENIE 1.3 - ÚDRŽBA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

#### Aktivita 1.3.1 Udržanie kvality

- sledovať kvalitu pri realizácii a dávať podnety k údržbe infraštruktúry,
- vyčleniť potrebné prostriedky na údržbu a opravu cyklotrás,
- zhromažďovať informácie o cyklotrasách.

Zodpovední za cyklistickú infraštruktúru na úrovni mesta by mali sledovať kvalitu pri prebiehajúcej výstavbe, rekonštrukciách a opravách v meste a dávať podnety pre zvyšovanie štandardu cykloinfraštruktúry. Je potrebné sledovať úroveň a stav existujúcich prvkov infraštruktúry, v prípade potreby dávať podnety na jej opravu a zabezpečovať na ňu potrebné prostriedky.

- Cyklopruhy na ulici Pod Vinbargom – zabezpečiť obnovu vodorovného dopravného značenia, ktoré je značne zničené a zošúchané, miestami je nečitateľné.
- Po realizácii nových úsekov a prvkov cyklistickej infraštruktúry a po jej dobudovaní zabezpečiť pravidelný monitoring a zber informácií ohľadom jej aktuálnej kvality a následne ich poskytovať oddeleniu správy majetku pre prípad potreby opráv a odstraňovania nedostatkov a závad.



### Aktivita 1.3.2 Zabezpečenie bezbariérovosti

- udržiavať bezbariérovú infraštruktúru,
- zaisťovať bezbariérovú prejazdnosť pri zimnej údržbe a čistení ulíc,
- zaistiť a označiť neodstraniteľné prekážky,
- zaistiť osvetlenie na cyklotrasách.

Bezbariérovosť cyklistickej infraštruktúry je základnou podmienkou fungovania a rozvíjania sa cyklodopravy na území mesta. Infraštruktúra pre cyklodopravu musí byť plne funkčná a zbavená akýchkoľvek prekážok tak na jej trasách, ako aj na prvkoch.

V prípade výskytu neodstraniteľných fyzických prekážok na trase je nutné tieto výrazne označiť s dostatočným odstupom, aby na ne cyklisti mohli včas reagovať a bezpečne sa im vyhnúť.

Zvýšenú pozornosť venovať vzniku prekážok pri údržbe a čistení komunikácií (zimná údržba, kosenie a podobne) a v čo najkratšom možnom termíne ich odstraňovať.

Pri pravidelnom obmedzovaní cyklistov nesprávne parkujúcimi automobilmi treba hľadať riešenia na obmedzenie možnosti parkovania (fyzické prekážky) v daných miestach alebo reorganizáciou parkovania vytvoriť lepšie podmienky pre cyklistov (prestavať dané úseky, zmeniť režim parkovania a podobne).

Na hlavných alebo rizikových cyklotrasách zabezpečiť ich osvetlenie. Zároveň sa zvýši aj bezpečnosť cyklistov na nich.

## 4.1.4 OPATRENIE 1.4 - PARKOVANIE A ÚSCHOVA BICYKLOV

Bez kvalitného a bezpečného parkovania bicyklov a v prípade potreby ich úschovy nie je možné uvažovať s rozvojom cyklistickej dopravy a nárastom jej podielu na celkovej doprave v meste.

Bez pocitu, že odložený alebo zaparkovaný bicykel je v bezpečí ho cyklisti nenechajú bez dozoru, čo je jedným zo základných obmedzení rozvoja cyklodopravy.

Sú rôzne možnosti a spôsoby parkovania a úschovy bicyklov, ale základnou podmienkou ich využívania je bezpečnosť bicyklov a ich zaistenie proti krádeži.



OBRÁZOK 12 - PRÍKLAD PARKOVANIA A ÚSCHOVY BICYKLOV – UTRECHT, HOLANDSKO  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP. ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR. S.R.O





OBRÁZOK 13 - PRÍKLAD PARKOVANIA BICYKLOV – PREŠOV, VÝROBNÝ ZÁVOD DRAKA  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP, ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR, S.R.O



OBRÁZOK 14 - PRÍKLAD PARKOVANIA BICYKLOV  
– ANTVERPY, BELGICKO  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP, ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR, S.R.O



OBRÁZOK 15 - PRÍKLAD PARKOVANIA BICYKLOV – VIEDEŇ, RAKÚSKO – ZASTÁVKA METRA  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP, ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR, S.R.O



Pre komplexné riešenie parkovania a úschovy bicyklov je potrebné získať partnerov pre spoluprácu ako sú správcovia verejných budov, majitelia obchodných prevádzok a objektov služieb, výrobné závody a podobne. Pri povoľovaní novej výstavby na území mesta vyžadovať od investorov riešenie parkovania bicyklov podobne ako to je pri parkovaní automobilov.

## REALIZÁCIA AKTIVÍT

### Aktivita 1.4.1 Vypracovanie koncepcie

- vypracovať celkovú koncepciu parkovania a úschovy bicyklov na území mesta

Zo strany vedenia mesta je potrebné zabezpečiť spracovanie takejto koncepcie, kde budú určené možnosti, podmienky a požiadavky vzniku parkovísk a úschovní bicyklov a budú identifikované riziká a prípadné prekážky ich vzniku vo verejnom priestore.





## 4.1.5 OPATRENIE 1.5 - PREPOJENIE CYKLISTICKEJ A VEREJNEJ DOPRAVY

### Aktivita 1.5.1 Parkovanie na zastávkach a staniach

- zabezpečiť viac možností parkovania a úschovy bicyklov na zastávkach verejnej dopravy,
- zabezpečiť možnosť bezpečného parkovania a úschovy bicyklov na autobusovej a železničnej stanici.

Vypracovať systémové riešenie pre parkovanie bicyklov na zastávkach verejnej dopravy, vytipovať vhodné lokality.

Zvláštnu pozornosť venovať parkovaniu a úschove bicyklov v priestore autobusovej a železničnej stanice, vyhľadať vhodné priestorové a technické možnosti umiestnenia parkoviska bicyklov s dôrazom na ich bezpečnosť a ochranu.

### Aktivita 1.5.2 Kombinácia cyklodopravy s linkami MHD (miestnej hromadnej dopravy)

- zaistiť dostupnosť časti mesta v ťažšie prístupnom teréne bicyklom nasadením MHD liniek s možnosťou prevážania bicyklov.

#### KOMENTÁR:

Niektoré časti mesta sú z geomorfologického hľadiska menej vhodné a menej atraktívne pre denné používanie bicykla ako dopravného prostriedku. Jedná sa predovšetkým o mestskú časť Mihaľov a časť sídliska Moliterka.

Pre zabezpečenie primeranej dostupnosti týchto častí mesta bicyklom je vhodné nasadiť na príslušné linky MHD autobusy s možnosťou prepravy bicyklov. Cyklisti by sa takto mohli rozhodnúť pre cestu smerom „hore“ buď na bicykli alebo autobusom MHD.

## 4.1.6 OPATRENIE 1.6 - SLUŽBY

### Aktivita 1.6.1 Podpora služieb

- ovplyvňovať a podporovať vytáranie prevádzok so špecifickými službami pre cyklistickú dopravu a infraštruktúru,
- skvalitňovanie služieb pre cyklistov.

Mesto má veľa možností, ako podporovať alebo iniciovať aktivity v prospech cyklistov.

Na verejných priestranstvách zabezpečiť realizáciu vzduchových kompresorov a nabíjajúcich staníc pre elektrobicykle, v súkromnom sektore podporovať rozvoj a skvalitňovanie servisných služieb, požičovní bicyklov a podobne.

### Aktivita 1.6.2 Zdieľané bicykle (BIKE AND RIDE)

- vytipovať vhodné lokality v meste na zriadenie systému automatických požičovní bicyklov,
- zabezpečiť realizáciu systému.

**KOMENTÁR:**

Vhodnými lokalitami by mohli byť železničná a autobusová stanica, centrum Bardejovských Kúpeľov, plánované záchytné parkovisko na Krátkom rade, priestor pri križovatke Dlhý rad – Mlynská.

Mesto môže zabezpečiť realizáciu systému automatického požičiavania bicyklov vo vlastnej réžii alebo v partnerstve so subjektmi zo súkromného sektoru.



OBRÁZOK 16 - PRÍKLAD AUTONATICKEJ POŽIČOVNE BICYKLOV (BIKE AND RIDE), ANTVERPY, BELGICKO  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP, ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR, S.R.O

## 4.2 PRIORITA 2 - MARKETING A PROPAGÁCIA, BEZPEČNOSŤ A DOPRAVNÁ VÝCHOV, VÝSKUM A SPRACOVANIE ÚDAJOV

### 4.2.1 OPATRENIE 2.1 - MARKETINGOVÁ PODPORA A PROPAGÁCIA CYKLODOPRAVY

**KOMENTÁR:**

Cyklistickú dopravu je treba chápať ako akýkoľvek iný produkt a ak ho chceme úspešne uplatniť a umiestniť na trhu, potrebujeme ho spropagovať medzi potenciálnymi užívateľmi a motivovať ich, aby ho používali, tzn. chceme aby ľudia využívali bicykel ako každodenný dopravný prostriedok.

Kľúčovou zložkou marketingu sú kampane. Vhodnými príkladmi sú mestá v štátoch západnej Európy, napr. Mníchov, kde kampaň zverili profesionálnej agentúre alebo niektoré holandské mestá s nárastom podielu cyklo dopravy až o 60 % od polovice 70-tych rokov 20. storočia.

#### Aktivita 2.1.1 Zásady marketingovej podpory a práca s verejnosťou

- spracovať zásady a postupy marketingovej podpory cyklo dopravy v meste,
- spolupráca s rôznymi organizáciami a firmami.

Cieľom marketingu a propagácie by malo byť vytvorenie priaznivej atmosféry v prospech cyklistickej dopravy a v prospech voľby bicykla ako dopravného prostriedku pre každodenné používanie jednotlivcami. Za týmto účelom je potrebné pripravovať rôzne verejné informačné kampane smerujúce k podpore



cyklodopravy ponúkajúce rôzne informácie v danej oblasti a vo verejnosti propagovať jazdu na bicykli ako zaujímavú a modernú alternatívu k automobilovej doprave.

Existujú rôzne možnosti a spôsoby odovzdávania informácií verejnosti:

- internet – využívanie web stránky mesta, sociálne siete, rôzne cykloportály, mobilné aplikácie a podobne,
- vysielanie miestnej televízie,
- lokálne a regionálne noviny, reklamy v novinách, odborné články,
- rôzne akcie a udalosti na verejnosti – súťaže, konferencie a podobne,
- informačné letáky, brožúry, plagáty, cyklomapy,
- rôzne tématické školenia a prednášky na tému cyklodopravy pre širšiu verejnosť aj pre konkrétne subjekty (výrobné podniky, školy, organizácie verejnej správy a podobne),
- konkrétne kampane zamerané na podporu cyklodopravy,
- cyklokonferencia.

Dôležitou oblasťou je spolupráca s firmami a organizáciami na území mesta s cieľom ich zapojenia do procesu marketingovej podpory cyklodopravy.

#### Aktivita 2.1.2 Budovanie značky „CYKLOMESTO BARDEJOV“

Pri procese rozvoja cyklodopravy v meste dbať na propagáciu mesta ako „CYKLOMESTO BARDEJOV“. V určitom štádiu rozvoja (keď už bude vybudovaná určitá primeraná časť cyklistickej infraštruktúry v meste) vytvoriť spoločný informačný prvok – logo, značky prezentujúce cyklodopravu v meste a výstižný a vtipný slogan a začať ich používať pri všetkých príležitostiach a vo všetkých výstupoch v spojení s cyklodopravou. Dbať na ich pozitívny dopad v širokej verejnosti.

#### Aktivita 2.1.3 Realizácia rôznych kampaní:

- Do práce na bicykli,
- Do školy na bicykli,
- Seniori na bicykel.

Kampaň „Do práce na bicykli“ prebieha v rôznych európskych štátoch a prebieha aj na celoštátnej úrovni vo forme súťaže „Dochádzka do práce na bicykli“ ako aj súťaž „Dochádzka do školy na bicykli“.

Základnou podmienkou rozvoja a podpory cyklodopravy a organizácií rôznych kampaní je vybudovanie bezpečnej (podľa možnosti aj atraktívnej) cyklistickej infraštruktúry s dostatočným parkovaním v cieľoch cyklistickej dopravy a pochopenia jedného zo základných princípov, a to je rešpekt k okoliu a tolerancia voči ostatným účastníkom dopravného procesu.

Organizovanie kampane „Seniori na bicykel“ je vhodnou príležitosťou na udržanie a aj zvyšovanie nezávislej mobility ľudí v pokročilom veku. Prispieva k udržaniu a rozvoju sociálnych kontaktov, fyzickej zdatnosti a každodennému pohybu starších ľudí, a tým aj lepšej mentálnej a zdravotnej kondícii.



## 4.2.2 OPATRENIE 2.2 - BEZPEČNOSŤ A DOPRAVNÝ VÝCHOVA

### KOMENTÁR:

Ako tu už bolo niekoľkokrát spomenuté, bezpečná cyklistická infraštruktúra je nevyhnutnosťou a základnou podmienkou rozvoja cyklistickej dopravy a jej úspešnej integrácie do dopravného procesu ako jeho rovnocennej zložky.

Pri dopravných nehodách sú cyklisti vystavení niekoľkokrát vyššiemu riziku zranenia ako ostatní účastníci cestnej dopravy.

Medzi základné príčiny častých dopravných nehôd patrí zlý vizuálny kontakt medzi účastníkmi dopravného procesu, nedostatočne vyznačená cyklistická infraštruktúra, nejasne určené využitie dopravného procesu, zlé vyriešené križenie a križovatky.

Ďalšími rizikami vzniku nehôd sú kolízie medzi automobilmi (autobusmi) a cyklistami na križovatkách a autobusových zastávkach, chyby vodičov motorových vozidiel (vysoká rýchlosť, neopatrnosť pri odbočovaní, nevšímavosť cyklistov) a chyby cyklistov (neosvetlené bicykle, prejazd na červenú, neopatrnosť voči chodcom).

Pre predchádzanie nehodám a znižovanie ich následkov je potrebné budovať cyklistickú infraštruktúru podľa súčasných požiadaviek na bezpečnosť dopravy na základe platných predpisov a noriem. Na všetkých miestach s častým výskytom nehôd s účasťou cyklistov musia byť zistené a vyšetrené ich príčiny a musia byť prijaté a zrealizované vhodné opatrenia na ich elimináciu.

Jedným z výrazných opatrení na znižovanie nehodovosti na cestách je informovať účastníkov dopravného procesu o otázkach jeho bezpečnosti, obsahom ktorej by mali byť informácie o bezpečnom dopravnom správaní, o následkoch v prípade jeho nedodržovania a o vzájomnej ohľaduplnosti v dopravnom procese.

### Aktivita 2.2.1 Dopravná výchova a osвета

- podporovať zavedenie komplexnej dopravnej výchovy na miestnej úrovni.

Deti a mládež majú oveľa ústretivejší a pozitívnejší vzťah ku bicyklu a jeho používaniu ako dospelá populácia.

Bicyklovanie je často výraznou súčasťou hier a zároveň umožňuje pohyb v oveľa širšom okruhu ako pešia chôdza. Preto by mal byť kladený veľký dôraz na ich dopravnú výchovu už od útleho veku, a to nie len jednorazovou výukou, ale aj pravidelným, každodenným používaním bicykla v reálnej dopravnej prevádzke so zabezpečeným dohľadom dospelých.

Vtiahnutie rodičov, prípadne iných dospelých príbuzných do dopravnej výchovy detí a mládeže je nevyhnutnosťou preto, aby sa bicykel a jeho používanie stalo každodennou súčasťou ich života.

Dopravná výchova sa tak stane súčasťou života človeka od útleho veku až do staroby.

Na dosiahnutie uvažovaného stavu je zároveň potrebná aj osвета k širokej verejnosti a inštitúciám v meste a vzájomná informovanosť zainteresovaných subjektov.

Bude potrebné dosiahnuť začlenenie dopravnej výchovy do učebných plánov v školách, realizovať rôzne projekty sa danou tematikou, zabezpečiť učebné materiály pre žiakov aj učiteľov a ponúknuť ďalšie vzdelávanie učiteľov.

Aby študenti a žiaci mohli používať bicykel na každodennú dopravu do školy bude nevyhnutné v areáloch škôl vybudovať kvalitné a bezpečné parkoviská bicyklov.





Dôležitým prvkom v dopravnej výchove detí je dobré a funkčné detské dopravné ihrisko, preto bude potrebné existujúce dopravné ihrisko na Toplianskej ulici zrekonštruovať a upraviť na súčasné potreby, uviesť ho do prevádzky a kvalitne a odborne ho prevádzkovať.

#### Aktivita 2.2.2 Ohľadupnosť v dopravnom priestore

- vplyvať na verejnosť a posilňovať vzájomnú ohľadupnosť všetkých účastníkov dopravného procesu – vodiči automobilov, cyklisti, chodci.

Arogantné a bezohľadné správanie účastníkov dopravného procesu patrí medzi pomerne časté príčiny dopravnej nehodovosti a jej aj podstatnou prekážkou výraznejšieho rozvoja cyklistickej dopravy.

Zo strany vedenia mesta a mestského zastupiteľstva je preto potrebné vyvíjať také aktivity, ktoré zlepšia chovanie účastníkov dopravného procesu a zvýšia vzájomnú ohľadupnosť medzi vodičmi, cyklistami a chodcami.

Výzvami a organizovaním kampaní v spolupráci s ostatnými aktérmi a partnermi v oblasti dopravnej bezpečnosti vyzývať širokú verejnosť k vzájomnej ohľadupnosti účastníkov dopravného procesu a dodržiavaniu pravidiel cestnej premávky, informovať o právach a povinnostiach vodičov, cyklistov a chodcov.

Pri organizovaní kampaní a výziev spolupracovať s mediálnymi partnermi.

#### Aktivita 2.2.3 Ochrana a prevencia proti krádeži bicyklov

- budovať rôzne preventívne systémy a zariadenia proti krádeži bicyklov,
- podporovať opatrenia proti krádežiam bicyklov.

Strach z krádeže bicykla môže byť vážnou komplikáciou pri presadzovaní cyklodopravy v meste a zvyšovania jej podielu na celkovej doprave na území mesta.

Je preto potrebné prijať opatrenia na znižovanie krádeží, ako sú:

- osadzovanie pevných a uzamykateľných stojanov na bicykle vo verejných priestoroch a ich umiestňovanie v dosahu kamier,
- pri plánovanej novej výstavbe, resp. obnove existujúcich stavieb, požadovať v rámci povoľovacieho procesu od investorov osadzovanie podobných stojanov pri novostavbách, resp. obnove existujúcich objektov s vyššou návštevnosťou obyvateľov mesta,
- zvyšovanie objasnenosti krádeží bicyklov a informovanosti obyvateľov.

### **4.2.3 OPATRENIE 2.3 - VÝSKUM, ZBER A SPRACOVANIE ÚDAJOV**

#### **KOMENTÁR:**

Zameranie výskumu by malo byť na zabezpečenie zberu údajov o aktuálnom stave a rozvoji cyklodopravy a cyklistickej infraštruktúry. Súčasťou výskumu by malo byť aj zráťanie cyklistov, vykonávanie prieskumov a vybudovanie zmien po realizácii konkrétnych opatrení, aby bolo možné získať prehľad o aktuálnom vývoji v oblasti cyklodopravy, o prekážkach a príležitostiach jej rozvoja.



Zber údajov by mal prebiehať v pravidelných intervaloch a s rovnakým nastavením podmienok ich zberu, resp. je možné korigovať podmienky v návaznosti na charakter požadovaných údajov.

#### Aktivita 2.3.1 Monitoring dopravného chovania

- priebežne monitorovať chovanie účastníkov v oblasti mobility,
- realizovať sčítanie cyklistov.

Prieskum a monitorovanie dopravného chovania poskytuje presnú analýzu a podrobné údaje o druhoch dopravných prostriedkov, ktoré si ľudia volia a o dôvodoch tejto voľby.

Pri realizácii prieskumov treba postupovať podľa presných metodických pokynov, aby ich výsledky bolo možné porovnávať s obdobnými prieskumami v rámci Slovenska a zahraničia.

Sčítanie cyklistov je najjednoduchším spôsobom monitoringu, je možné ho realizovať manuálne alebo automaticky.

Automatická forma pomocou automatických sčítačov osadených v teréne je v porovnaní s manuálnym sčítaním oveľa presnejšia, pretože nie je ovplyvňovaná subjektivitou pracovníkov, aktuálnym počasím v čase sčítania a podobne.

#### Aktivita 2.3.2 Zber a spracovanie údajov

- zaviesť systém získavania údajov súvisiacich s cyklistickou dopravou,
- nehodovosť,
- dĺžka a kvalita cyklotrás.

Údaje o nehodovosti sú dôležitým ukazovateľom miery nebezpečenstva v dopravnom priestore.

V policajných štatistikách sú zaznamenané všetky nehody na území mesta. Pre potreby vyhodnocovania miery bezpečnosti cyklo dopravy sú podstatné nehody s účasťou cyklistov. Ich počet na území mesta a jeho konkrétnych častiach, resp. úsekoch dopravných komunikácií môže pomôcť odhaliť, napríklad nebezpečné oblasti alebo križovatky, ktoré je nutné upraviť alebo zmeniť alebo rizikové skupiny obyvateľov, s ktorými je potrebné pracovať, napr. detí, pre dosiahnutie vyššej bezpečnosti cyklistov ale aj chodcov.

Dôležitým údajom pre sledovanie rozvoja cyklistickej infraštruktúry je celková dĺžka cyklotrás na území mesta a zároveň aj prírastok za konkrétne uplynulé obdobie (napr. 1 rok) a ich celková kvalita. Pre možnosť vyhodnotenia skutočných podmienok pre cyklistov je potrebné sledovať kvalitu ale aj kvantitu cyklistickej infraštruktúry.

#### Aktivita 2.3.3 Monitoring potrieb cyklistov

- priebežné zisťovanie potrieb cyklistov a spätná väzba z oblasti cyklo dopravy.

Budovanie kvalitnej cyklistickej infraštruktúry a podpora cyklo dopravy si vyžaduje neustálu komunikáciu s verejnosťou rôznymi formami (dotazníky, verejné stretnutia, kontaktné miesto pre zber informácií) s cieľom jej získavania a zapojenia pre riešenie konkrétnych projektov v oblasti cyklo dopravy.



## 4.3 PRIORITA 3 - CYKLOTURISTIKA A VOĽNOČASOVÉ AKTIVITY

Cyklodopravné trasy a cykloturistické trasy by mali na seba prirodzene nadväzovať, v určitých úsekoch sa vzájomne prelínajú a spolu by mali vytvoriť cyklistickú infraštruktúru plynule prechádzajúcu z územia mesta do blízkeho a širšieho okolia a následne do celého regiónu horného Šariša a prepájajúcu všetky významné a zaujímavé prírodné, kultúrne a historické miesta a objekty v regióne. Budú ju využívať nie len obyvatelia mesta a okolia na každodennú dopravu bicyklom do práce, školy za službami a za voľnočasovými aktivitami ale bude aj magnetom a lákadlom pre turistov dlhodobším pobytom v meste a regióne, čo následne podporí rast turistického ruchu s pozitívnym dopadom na ekonomický rozvoj mesta a aj celého regiónu.

### 4.3.1 OPATRENIE 3.1- PODPORA A PROPAGÁCIA CYKLOTURISTICKÝCH PRODUKTOV A CYKLOTURISTIKY

#### Aktivita 3.1.1 Vytváranie lokálnych cykloturistických produktov

- vytvárať lokálne cykloturistické produkty a skvalitňovať existujúce.

Pre zvýšenie atraktivity pobytu cykloturistov ale aj ich ľahšej orientácie v rámci ponuky v oblasti cykloturistiky v regióne je potrebné vytvárať rôzne cykloturistické produkty a balíčky a efektívne ich spropagovať.

Môžu byť zamerané tematicky ( poznávanie miestnych zaujímavosti, kultúrnych pamiatok a podobne), rozdelené podľa náročnosti alebo dĺžky trasy, podľa charakteru povrchu, podľa typu komunikácie (cestná cyklistika, horská cyklistika) a podobne.

Dôležité je vytvoriť rôznorodú ponuku produktov pre široké spektrum cykloturistov, dobre ju spracovať vo forme grafických materiálov (cyklistické mapy s doplnkovými informáciami, rôzne propagačné brožúry a podobne) a zabezpečiť čo najlepšiu dostupnosť k informáciám o nich.

#### Aktivita 3.1.2 Budovanie značky „CYKLORAJ HORNÝ ŠARIŠ“

- budovať marketingovú značku,
- vytvoriť logo a propagovať ho.

V návaznosti na aktivitu 2.1.2 podobným spôsobom začať prezentovať a propagovať región v určitom štádiu realizácie cykloturistickej infraštruktúry na jeho území ako „CYKLORAJ HORNÝ ŠARIŠ“, ktorého centrom bude mesto Bardejov.

#### Aktivita 3.1.3 Prezentácia mesta

- zabezpečiť kvalitnú a súhrnnú prezentáciu mesta.



Aktivitou zaistiť a podporovať informovanosť širokej verejnosti o komplexnej ponuke služieb a možností v oblasti cykloturistiky:

- vytvoriť webový cykloportál mesta,
- aktualizovať mapy cyklotrás v meste a jeho okolí,
- vytvárať letáky a využívať moderné informačné technológie,
- realizovať rôzne kampane na lokálnej úrovni zamerané na podporu informovanosti,
- spolupracovať na spoločnej propagácii cykloturistiky s firmami poskytujúcimi služby v danej oblasti.

#### Aktivita 3.1.4 Realizácia projektu „MESTSKÉ CYKLOTRASY“

Dokončiť realizáciu projektu „MESTSKÉ CYKLOTRASY“, ktorý rieši značenie šiestich na seba nadväzujúcich okruhov cyklotrás v centre mesta Bardejov a jeho blízkom okolí .

Cyklotrasy sú rôznej dĺžky a náročnosti.

### 4.3.2 OPATRENIE 3.2 - DOPLNKOVÁ INFRAŠTRUKTÚRA PRE CYKLOTURISTIKU

Doplnková infraštruktúra je nevyhnutnou súčasťou budovania komplexnej cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry, zvyšuje jej kvalitu a prispieva k celkovému rozvoju cyklistiky na území mesta aj regiónu.

Rovnako dôležité sú aj sprievodné služby, správa a údržba cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry.

#### Aktivita 3.2.1 Príprava a realizácia doplnkovej infraštruktúry

Doplnkovú infraštruktúru tvoria všetky prvky, zariadenia a opatrenia, ktoré umožňujú a uľahčujú jazdu na bicykli, zabezpečujú bezbariérovosť celej infraštruktúry a cyklistom poskytujú všetky potrebné a zaujímavé informácie.

Jedná sa predovšetkým o realizáciu a inštaláciu:

- prístreškov, lavičiek, stojanov a odpočívadiel vo významných turistických lokalitách v regióne a meste a pozdĺž významných cyklotrás,
- náročných a informačných tabulí s popisom zaujímavosti a atrakcií konkrétnych území alebo objektov; dôležité je ich spracovanie v jednotnom dizajne a grafike a zabezpečenie súladu v názvosloví,
- rôznych ochranných a pomocných prvkov hlavne pri frekventovaných cestách a na križovatkách – ochranné zábradlia, pomocné madlá a držiaky a podobne,
- boxov a automatických úschovní v miestach cykloturistických cieľov a v centre mesta, aby si cykloturisti mohli bezpečne odložiť veci na kratšiu alebo dlhšiu dobu.

#### Aktivita 3.2.2 Spracovanie a údržba značenia cyklotrás

Kvalitné značenie cyklotrás, ich správa a údržba sú nevyhnutnou podmienkou kvalitnej cyklistickej infraštruktúry a jej trvalo udržateľného rozvoja. Je potrebné:

- vypracovať manuál značenia a údržby cyklotrás na území mesta a celého regiónu,





- v prípade potreby spracovať návrh na zmenu značenia existujúcich značených cyklotrás.

### Aktivita 3.2.3 Podpora realizácie areálov pre terénnu a extrémnu cyklistiku

Terénna a extrémna cyklistika – singletracky a cykloparky – tvoria špecifický segment cykloturistickej infraštruktúry a predstavujú veľký potenciál rozvoja cykloturistiky v regióne a prínosu z cestovného ruchu.

V okolí mesta a v celom regióne horného Šariša sú veľmi dobré a vhodné prírodné a terénne podmienky na budovanie a rozvoj tohto segmentu cykloturistiky.

Jednotlivé trasy a areály musia byť navrhnuté účelne, udržateľne a citlivo vo vzťahu ku prírode a jej ochrane.

## **4.3.3 OPATRENIE 3.3 - SLUŽBY V OBLASTI CYKLOTURISTIKY**

Podpora služieb v oblasti cykloturistiky prispieva ku zvýšeniu ich kvality, a tým aj ku celkovému rozvoju cykloturistiky v regióne.

Jedná sa predovšetkým o zvýšenie kvality služieb v oblasti stravovania, ubytovania a informovanosti, o lepšie vzájomné prepojenie cyklistickej a ostatnej dopravy a podobne.

### Aktivita 3.3.1 Podpora certifikácie turistických služieb „VITAJTE CYKLISTI“

[www.vitajtecyklisti.sk](http://www.vitajtecyklisti.sk)

Cieľom certifikácie Vitajte cyklisti! je sieť turistických zariadení a služieb, ktoré sú prispôbolené potrebám cyklistov. Certifikované zariadenia musia spĺňať niekoľko požiadaviek, ktoré uľahčujú návštevu a pobyt cyklistom, napríklad musia mať bezpečné miesto na odloženie bicykla, disponovať základným náradím, poskytovať informácie potrebné pre cyklistu, umožniť umytie bicykla či pranie a sušenie oblečenia a podobne.

(Zdroj: [www.vitajtecyklisti.sk](http://www.vitajtecyklisti.sk))

### Aktivita 3.3.2 Podpora integrácie bicyklov do jednotlivých druhov dopravy

Touto aktivitou by mala byť rozvíjaná možnosť prevozu bicyklov na autobusových linkách MHD a verejnej dopravy, aby ich v prípade potreby mohli cyklisti bezproblémovo využívať. Autobusy na týchto linkách by mali byť prispôbolené na prevoz bicyklov.

### Aktivita 3.3.3 Spolupráca organizácií v oblasti turizmu a cestovného ruchu

Je to potrebné zo strany mesta ale aj príslušných regionálnych úradov iniciovať a podporovať vzájomnú spoluprácu s inštitúciami a organizáciami pôsobiacimi v oblasti cestovného ruchu.

- vzájomná spolupráca Kultúrneho a turistického centra (KTC Bardejov), Turisticko – informačných kancelárií (TIK Bardejov) a Oblastnej organizácie cestovného ruchu (OOCR „Šariš“ – Bardejov),



- spolupráca s cestovnými kancelárkami a ubytovacími zariadeniami,
- vzájomný kontakt a spolupráca subjektov v meste s domácimi a zahraničnými cestovnými kancelárkami a agentúrami, zameranými na aktívne dovolenky, pobyty a cykloturistiku,
- vzájomná spolupráca oddelenia podnikateľských činnosti, referát PČ, verejných služieb a cestovného ruchu na Mestskom úrade s Kultúrnym a turistickým centrom a s Turisticko – informačnými kancelárkami v meste a s Oblastnou organizáciou cestovného ruchu k poskytovaniu zdrojových informácií o aktuálnej sieti cyklotrás a cykloturistických trás v meste a okolí, poskytovanie tlačenej a elektronickej spravodajcov, sprievodcov a podobne.



## 5. FINANČNÉ NÁSTROJE PRE REALIZÁCIU CYKLISTICKEJ A CYKLOTURISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Realizácia a rozvoj cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry je podmienená zabezpečením dostatočných zdrojov na jej financovanie.

V podstate, existuje niekoľko možností získavania finančných zdrojov:

- čerpanie z programov EÚ (Európskej únie) a štrukturálnych fondov EÚ,
- finančná podpora z VÚC (vyšší územný celok),
- vyčlenenie finančných prostriedkov v rámci rozpočtu mesta, resp. príslušných obcí (v prípade cykloturistickej infraštruktúry),
- finančné zdroje z rôznych grantov,
- finančné zdroje v súkromnej sfére – napr. tlak na financovanie, resp. realizáciu cyklistickej infraštruktúry v rámci výstavby financovanej súkromnými investormi, resp. spolufinancovaním v rámci združených investícií pri verejnoprospešných stavbách dbať na to, aby v rámci nich bola budovaná príslušná cyklistická infraštruktúra



## 6. PRÍLOHY :

### 6.1 PRINCÍPY A ZÁSADY NAVRHOVANIA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Pri navrhovaní a realizácii cyklistickej infraštruktúry je nevyhnutné uplatňovať zásady technického predpisu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií „**TP 07/2014 – TECHNICKÉ PODMIENKY – NAVRHOVANIE CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY**“.

Pre navrhovanie a rozvoj cyklistickej dopravnej infraštruktúry existujú v zásade dva základné princípy, a to sú integrácia a separácia.

**SEPARÁCIA** – pre zabezpečenie vyššej bezpečnosti premávky je vhodnejšie v prípade jej zmiešaného charakteru – motorová a nemotorová doprava v jednom dopravnom priestore – obidva druhy dopravy od seba separovať.

**INTEGRÁCIA** – pri integrácii dopravy sa jedná o spoločné zdieľanie dopravného priestoru všetkými druhmi dopravy vrátane chodcov. V takomto prípade je nutné zaviesť obmedzenie rýchlosti.

Základným východiskom pre výber jedného alebo druhého princípu na konkrétny dopravný priestor je obmedzenie rýchlosti dopravy.

Zmiešaná doprava je relatívne bezpečná do maximálnej povolenej rýchlosti 30 km/hod. Ak je maximálna povolená rýchlosť v dopravnom priestore 50 km/hod. alebo vyššia, odporúča sa oddelenie (separácia) obidvoch druhov dopravy.

V prípade, že maximálna povolená rýchlosť je v rozmedzí medzi 30 – 50 km/hod je možné aplikovať rôzne riešenia oddelenej alebo zmiešanej dopravy (cyklochodníky, cyklopruhy, ....)

**BEZPEČNOSŤ** - principiálnou zásadou pri navrhovaní a budovaní dopravy v meste vo všeobecnosti je jej bezpečnosť pre všetkých účastníkov dopravného procesu. Pre cyklistickú infraštruktúru to platí o to viac, pretože cyklista je vo vzťahu ku motorovej doprave v neporovnateľne väčšom ohrození ako naopak.

Podobná situácia je vo vzťahu cyklista – chodec, kde je vo väčšom ohrození chodec.

Pre zaistenie bezpečnosti cyklistov je potrebné realizovať bezpečnú cyklistickú infraštruktúru a kontinuálne informovať účastníkov dopravného procesu o otázkach bezpečnosti na cestách.

**OPTIMÁLNA OBSLUHA ÚZEMIA A DOSTUPNOSŤ CIEĽOV** - všetky významné ciele a zdrojové miesta v meste by mali byť prepojené cyklosieťou.

**POHODLIE A PLYNULOSŤ** - cyklistická doprava by mala byť pohodlná a plynulá, bez zbytočných bariér a konfliktov počas jazdy na bicykli. Dôležitá je kvalita povrchu, údržba cyklistických komunikácií, jednoznačné vedenie trás a ich prehľadné značenie.

**PRIAMOSŤ** - priamosť spojenia zvyšuje výhodu cyklistickej dopravy v porovnaní s automobilovou a autobusovou dopravou.





**ATRAKTIVITA** - atraktivita prostredia okolo cyklistických trás priamoúmerne zvyšuje záujem cyklistov o ich využívanie. Okolo hlavných trás by mala byť atraktívna a dobre udržiavaná zeleň doplnená mestským mobiliárom a prvkami cyklistickej infraštruktúry.

### **NÁVRH A REALIZÁCIA CYKLISTICKEJ SIETE NA ÚZEMÍ MESTA**

Cyklistickú sieť je potrebné budovať hierarchicky s jasnou štruktúrou cyklotrás.

Cyklotrasy môžeme rozdeliť na:

- hlavné,
- vedľajšie,
- doplnkové.

Hlavné cyklistické trasy prepájajú jednotlivé mestské časti a tvoria nosnú kostru cyklistickej siete v meste.

Vedľajšie cyklotrasy rozširujú cyklistickú sieť smerom dovnútra urbanistickej štruktúry mesta a pripájajú na hlavné trasy, jednotlivé mestské zóny a oblasti – obytné štvrte, historické centrum, výrobné zóny, športové areály a pod.

Doplnkové cyklotrasy sú situované priamo do jednotlivých zón. Sú krátke a husto rozvetvené v rámci každej mestskej zóny.

### **TYPY CYKLISTICKÝCH TRÁS V MESTSKEJ ZÁSTAVBE**

#### Samostatný cyklochodník

Samostatný alebo izolovaný cyklochodník je určený výhradne pre cyklistov a nie je spojený s nijakou príľahlou vozovkou, pretože je vybudovaný izolovane. Samostatné cyklochodníky sú určené na premávku v oboch smeroch jazdy.

#### Cykloulica

Cykloulica je špecifickým typom primárneho spojenia, ale nie je súčasťou hlavných trás motorovej premávky. Takéto spojenie prechádza cez obytnú oblasť po prístupovej ceste k nehnuteľnostiam. Cykloulice zdieľajú rovnaký dopravný priestor s motorovou premávkou. Takto vedená cyklotrasa má viacero výhod, ako napríklad menšie nároky na využitie priestoru, je k nej lepší prístup a má lepšiu spoločenskú bezpečnosť. Celá cesta je označená farbou obvyklou pre cyklochodníky, aby bola zreteľná a atraktívna pre cyklistov ako preferovaná spojnica. Nevyhnutnou podmienkou zaistenia bezpečnosti cyklistov je maximálna povolená rýchlosť 30 km/hod.

#### Cyklopruh

Cyklopruh je možné vybudovať na úsekoch prístupových ciest do mestských častí, kde je relatívne nízka premávka bicyklov, ako aj na úsekoch prístupových ciest s vysokou intenzitou motorovej dopravy, a tým zabezpečiť komfort a bezpečnosť cyklistov. Základné parametre pre projektovanie cyklopruhu sú nasledovné:

- minimálna šírka 1,25 m (jednosmerný) a 2,50 m (obojsmerný),
- farebný povrch pruhu so symbolom bicykla,
- jeho zriadenie sa neodporúča v kombinácii s parkovaním áut (nakoľko otváranie dverí na aute môže byť pre cyklistov nebezpečné),



- pokiaľ je zriadenie parkovania áut v danom úseku skutočne nevyhnutné, odporúča sa pridať ešte priestor v šírke  $\geq 0,50$  m ako kritický pás.

Cyklopruh je menej bezpečný ako cyklotrasa. Cyklochodník je dobrou alternatívou k cyklopruhu vtedy, ak je šírka chodníka dostatočná a umožňuje tam jeho zriadenie.

### Cyklotrasa

Cyklotrasa je bezpečnejšia ako cyklopruh, lebo cyklisti sú oddelení od motorovej dopravy. Takáto separácia však vyčleňuje cyklistov mimo priameho zorného poľa motoristov. Táto nevýhoda sa zvyšuje zväčšujúcou sa vzdialenosťou medzi cyklotrasou a vozovkou. Tak sa môžu na križovatkách vytvárať nebezpečné situácie. Preto je nutné medzi motoristami a cyklistami na križovatkách zabezpečiť očný kontakt.

Šírka dráhy cyklotrasy sa môže pohybovať v rozmedzí od 1,25 až do 4,00 m (jednosmerná dráha) a od 2,50 až do 4,00 m (obojsmerná dráha), a to v závislosti od intenzity cyklo dopravy. Pre stanovenie šírky cyklistickej dráhy sa uplatňuje nasledovné pravidlo:

**TABUĽKA 1 - ROZMERY CYKLO TRASY (ZDROJ: DESIGN MANUAL FOR BICYCLE TRAFFIC, CROW; ÚPRAVA PODĽA „TP 07/2014 – TECHNICKÉ PODMIENKY – NAVRHOVANIE CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY“ )**

Jednosmerná		Obojsmerná	
Intenzita v špičke v jednom smere (bicykle/hodina)	Šírka	Intenzita v špičke v dvoch smeroch (bicykle/hodina)	Šírka
0-150	1,25 m	0 – 50	2,50 m
150 – 750	2,50 – 3,00 m	50 - 150	2,50 – 3,00 m
> 750	3,50 – 4,00 m	> 150	3,50 – 4,00 m

### Cyklomost

Ak sú cyklisti na mostoch oddelení od áut aj od chodcov, v takom prípade je prechod cez mosty bezpečný a pohodlný (rýchlosť cyklistov na mostoch je značne vyššia ako napríklad v centre mesta).

(Zdroj: Podpora nemotorových spôsobov dopravy v Bratislave in: [www.balancia.com](http://www.balancia.com))



TABUĽKA 2 - NAVRHOVANIE PARKOVÍSK PRE BICYKLE

Oblasť	Počet
Zamestnanci (sektor služieb, obchodu a priemyslu)	1 parkovacie miesto na 5 pracovných miest
Základné školy	1 parkovacie miesto na 200 - 300 žiakov
Stredné školy	1 parkovacie miesto na 200 - 300 žiakov
Vysoké školy	1 parkovacie miesto na 500 - 700 žiakov
Potraviny	1 parkovacie miesto na 50 m <sup>2</sup> predajnej plochy
Iné obchody	1 parkovacie miesto na 200 m <sup>2</sup> predajnej plochy
Nákupné centrá	1 parkovacie miesto na 100 m <sup>2</sup> predajnej plochy
Železničné stanice	1 parkovacie miesto na 100 cestujúcich
Zastávky regionálnej dopravy	1 parkovacie miesto na 200 cestujúcich
Dopravné terminály	1 parkovacie miesto na 100 cestujúcich
Zástavky MHD	1-2 parkovacie miesta na zástavku
Reštaurácie	1 parkovacie miesto na 10 miest na sedenie
Hotely	1 parkovacie miesto na 10 postelí
Chaty a ubytovne	1 parkovacie miesto na 10 postelí
Športové strediská	1 parkovacie miesto na 10 hostí
Knižnica	1 parkovacie miesto na 10 hostí
Cintorín	1 parkovacie miesto na 500 m <sup>2</sup> plochy
Kostol	1 parkovacie miesto na 20 ľudí
Štadión	1 parkovacie miesto na 200 sedadiel

## KRIŽOVATKY

Dobre navrhnuté križovatky sú absolútne nevyhnutné, nakoľko väčšina dopravných nehôd, ktorých účastníkmi sú cyklisti, sa stávajú práve na križovatkách. Základné požiadavky na dizajn križovatiek sú nasledovné:

- **PRIAMOSŤ** – znamená poskytnúť cyklistom na križovatkách v čo najväčšej miere prednosť, a tým minimalizovať čakacie časy (viaceré zdroje odporúčajú priemernú čakaciu dobu na semaforocho maximálne 30 sekúnd). Tak sa minimalizujú situácie, kde cyklisti musia na križovatkách zastaviť. Hlavné tam, kde sa cesty križujú s mestskými cyklorasami.
- **BEZPEČNOSŤ** – väčšina kolízií medzi cyklistami a autami sa stáva na križovatkách v zastavaných zónach, preto je na križovatkách najdôležitejšou otázkou práve otázka bezpečnosti. Medzi základné princípy pri projektovaní bezpečných križovatiek patria:
- Riešenie s menším počtom prechodov cez križovátku. Preferovaným riešením je kruhový objazd, T-čková križovatka a Y-ová križovatka. Riešenie vo forme štvorcestnej križovatky sa odporúča menej.
- Križovatka musí byť navrhnutá tak, aby boli cyklisti v zornom poli motoristov.
- Pred príchodom na križovátku obmedziť rýchlosť všetkých účastníkov cestnej premávky, keď sa dostanú na cyklistickú rýchlosť (20 – 30 km/hod).



- Minimalizovať v projektoch počet typov križovatiek, čím sa účastníkom zjednoduší rozpoznanie kategórie danej cesty, a tým si dokážu lepšie uvedomovať svoje náležité chovanie na križovatky.
- KOMFORT – na zabezpečenie pohodlného vjazdu do križovatky by križovatka mala mať hladký povrch vozovky, s minimálnou dobou čakania na zelenú a daním prednosti cyklistom.



OBRÁZKY 17 - PRÍKLADY RIEŠENIA KRIŽOVATIEK S OHĽADOM NA CYKLISTICKÚ DOPRAVU – UTRECHT, HOLANDSKO  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP, ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR, S.R.O

### POVRCH CYKLOKOMUNIKÁCIÍ

Ak cesta plní pre cyklodopravu dôležitú funkciu, je nevyhnutá dobrá kvalita jej povrchu.

Cyklochodník je potrebné označiť plnofarebne po celej jeho dĺžke, nakoľko to zvyšuje bezpečnosť cyklistov. V súčasnosti používaná farba povrchov v Bardejove je zelená farba.

Výber správnej farby povrchu je dôležitý z nasledujúcich dôvodov:

- cykloinfraštruktúra je lepšie viditeľná a ľahšie rozpoznateľná,
- umožňuje pohodlnejšie bicyklovanie a zvyšuje bezpečnosť premávky (aj spoločenskú bezpečnosť),
- zvyšuje kontinuitu dopravy po hlavnej trase,
- pre cyklistov je takýto systém jednoduchší a ľahšie pochopiteľný.

(Zdroj: Podpora nemotorových spôsobov dopravy v Bratislave in: [www.balancia.com](http://www.balancia.com))

Podľa odporúčania Technických podmienok, Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry, TP 07/2014 je vhodné používať na povrch a značenie cyklistických komunikácií zelenú farbu



OBRÁZOK 18 - PRÍKLADY RIEŠENIA POVRCHU CYKLOCHODNÍKA – VIEDEŇ, RAKÚSKO  
AUTOR: ARCHÍV A-TYP, ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR, S.R.O



**ZOZNAM OBRÁZKOV**

Obrázok 1 - ČLENENIE MESTA NA MESTSKÉ ČASTI .....	8
Obrázok 2 - EXISTUJÚCA INFRAŠTRUKTÚRA CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY NA ÚZEMÍ MESTA .....	12
Obrázok 3 - CYKLOPRUHY VINBARG - POD VINBARGOM.....	13
Obrázok 4 - CYKLOCHODNÍK NA DUKLIANSKEJ ULICI .....	14
Obrázok 5 - CYKLOCHODNÍK UL.PRIEMYSELNA - BARDEJOVSKÁ NOVÁ VES .....	15
Obrázok 6 - CYKLOCHODNÍK DUKLIANSKA - BARDEJOVSKÉ KÚPELE.....	16
Obrázok 7 - CYKLOCHODNÍK MOKROLUŽSKÝ MOST - FUTBALOVÝ ŠTADIÓN, TOPLIANSKA ULICA .....	17
Obrázok 8 - EXISTUJÚCE CYKLOTRASY ZAHRNUTÉ DO ÚPN.....	19
Obrázok 9 – ZÁKLADNÁ Schéma KOSTROVEJ SIETE CYKLOTRÁS.....	28
Obrázok 10 - Schéma siete ALTERNATÍVNYCH cyklotrás.....	29
Obrázky 11 - PRÍKLADY SPREJAZDNEŇA JEDNOSMERNÝCH ULÍC PRE CYKLISTOV V OBOCH SMEROCH – utrecht, HOLANDSKO.....	32
Obrázok 12 - PRÍKLAD PARKOVANIA BICYKLOV – ANTVERPY BELGICKO .....	34
Obrázok 13 - PRÍKLAD PARKOVANIA BICYKLOV – PREŠOV VÝROBNÝ ZÁVOD DRAKA.....	34
Obrázok 14 - PRÍKLAD PARKOVANIA A ÚSCHOVY BICYKLOV - UTRECHT HOLANDSKO.....	33
Obrázok 15 - PRÍKLAD PARKOVANIA BICYKLOV – VIEDEŇ RAKÚSKO – ZASTÁVKA METRA.....	34
Obrázok 16 - PRÍKLAD AUTONATICKEJ POŽIČOVNE BICYKLOV (BIKE AND RIDE), ANTVERPY, BELGICKO .....	36
Obrázky 17 - PRÍKLADY RIEŠENIA KRIŽOVATIEK S OHĽADOM NA CYKLISTICKÚ DOPRAVU – UTRECHT, HOLANDSKO ..	50
Obrázok 18 - PRÍKLADY RIEŠENIA POVRCHU CYKLOCHODNÍKA – VIEDEŇ, RAKÚSKO.....	50

**ZOZNAM TABULIEK**

Tabuľka 1 - rozmery cyklo trasy (zdroj: Design Manual for bicycle traffic, CROW; ÚPRAVA PODĽA „TP 07/2014 – TECHNICKÉ PODMIENKY – NAVRHOVANIE CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTRUKTÚRY“ ) .....	48
Tabuľka 2 - NAVRHOVANIE PARKOVÍSK PRE BICYKLE .....	49

**POUŽITÉ ZDROJE**

Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republiky, 05.2013

Podpora nemotorových spôsobov dopravy v Bratislave, 12.2012

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji, 10.2013

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy miest Prievidza a Bojnice, 02.2017

Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v NSK na roky 2016 – 2012, 10.2015

Stratégie rozvoje cyklistickej dopravy mesta Neratovice, 03.2016

Štúdia rozvoja cyklistickej dopravy v MČ Bratislava – Petržalka, 2014