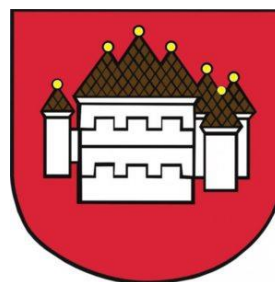


**STRATÉGIA ROZVOJA  
CYKLISTICKEJ DOPRAVY  
MIEST  
PRIEVIDZA A BOJNICE**



**MESTO PRIEVIDZA**



**MESTO BOJNICE**

<b>OBSAH :</b>	<b>str.</b>
<b>A. ÚVOD</b>	<b>3</b>
A.1 ZÁKLADNÉ PRINCÍPY A CIELE	3
A.2. ZONÁCIA	4
A.3. DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE INVESTIČNÝCH ZÁMEROV	4
A.4. KRITÉRIÁ KONCEPCIE CYKLISTICKEJ DOPRAVY	4
<b>B. ANALÝZA SÚČASNEJ CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY</b>	<b>5</b>
B.1. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE	5
B.2. ANALÝZA	6
B.3. VYSVETLENIE POJMOV	15
<b>C. STRATÉGIA ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY</b>	<b>17</b>
C.1. STRATÉGIA NA ZVÝŠENIE PODIELU CYKLO DOPRAVY	17
C.2. POSILNENIE STRATÉGIE PRE OBLASŤ NEMOTOROVEJ DOPRAVY	19
<b>D. POUŽITÉ ZDROJE</b>	<b>22</b>

## **GRAFICKÁ PRÍLOHA :**

**NÁVRH SIETE CYKLISTICKÝCH TRÁS – M 1 : 22 000**

## **AUTORI :**

**Mgr. Branislav Pagáč**

**Ing. Roman Veselý**

## A. ÚVOD

Cyklistická doprava je jedným zo spôsobov ako ponúknuť obyvateľom a návštevníkom Prievidze a Bojníc alternatívu voči individuálnej automobilovej doprave, ale zároveň je to aj forma zdravého životného štýlu. Cestovanie bicyklom je lacnejšie a zdravšie, súčasne je bicykel v mestskej zástavbe v prípade vhodných podmienok aj najrýchlejším dopravným prostriedkom na kratšie vzdialenosti. Bicykel má oveľa menšie priestorové nároky v porovnaní s inými druhmi dopravy a zároveň pomáha riešiť problémy s nedostatkom parkovacích miest. Bicykel ako dopravný prostriedok je finančne dostupný širokým vrstvám spoločnosti.

Napriek tomu, že v súčasnosti je cyklistická doprava predmetom celospoločenskej podpory a tvorí v meste nezanedbateľný podiel na celkovom objeme prepravnej práce, nie je pre ňu vytvorený adekvátny priestor a je obmedzovaná množstvom bariérových prvkov.

Tento dokument zavádza zásady podpory a rozvoja cyklistickej dopravy v mestách Prievidza a Bojnice v nasledovnom rozsahu :

- a) navrhuje systémové opatrenia na podporu cyklistickej dopravy vrátane prípravy nových investičných zámerov
- b) navrhuje sieť mestských cyklistických trás
- c) obsahuje zoznam navrhovaných opatrení na zlepšenie bezpečnosti a plynulosti cyklistickej dopravy

Dokument vychádza z Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, ktorú schválila Vláda Slovenskej republiky na svojom zasadnutí dňa 7. mája 2013 uznesením č. 23. Schválením stratégie a jej uplatnením v praxi sa nastavili systémové kroky postupného uplatňovania aktivít cyklistov v širokom rozsahu tak, ako je to zvykom v ostatných vyspelých krajinách. Víziou tohto dokumentu v súlade s národnou stratégiou je :

- uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky v súlade so záujmom o trvalo udržateľný rozvoj mobility a o zvyšovanie celkovej kvality života obyvateľstva,
- výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie konkurencieschopnosti a zamestnanosti,
- postupne dosiahnuť efektívne začlenenie cyklistickej dopravy do dopravných systémov, čo povedie k redukcii negatívnych dôsledkov automobilovej dopravy a k celkovému zlepšeniu životného prostredia,
- cyklistická doprava sa môže aj na Slovensku stať dôležitým prvkom trvalo udržateľného rozvoja mobility.

Dokument rozvoja cyklistickej dopravy je podkladom pre spracovanie ďalších stupňov dokumentácie pre budovanie funkčnej cyklistickej infraštruktúry, a tiež pre obstaranie Územného generelu dopravy ako komplexného územnoplánovacieho podkladu a jeho následného zapracovanie do územnoplánovacej dokumentácie - Územného plánu miest a následne na to do územných plánov zón.

### A.1 ZÁKLADNÉ PRINCÍPY A CIELE

- a) zdefinovať dopravnú politiku mesta s cieľom znižovať emisie škodlivých plynov, hluk a prašnosť a tomu prispôbovať budovanie dopravnej infraštruktúry,
- b) zdefinovať cyklistickú dopravu ako rovnocenný spôsob dopravy s individuálnou a verejnou dopravou,
- c) zaradiť cyklistickú dopravu do všetkých meraní intenzity dopravy a do posudzovaní dopravy,

- d) zvyšovať podiel cyklistickej dopravy na celkovom objeme prepravy v aglomerácii Prievidza-Bojnice
- e) realizovať bezbariérové riešenia.

## A.2. ZONÁCIA

V rámci komplexného generelu dopravy navrhnuť zóny na území mesta v rozdelení :

- Zóny s predpokladom znižovania podielu individuálnej automobilovej dopravy (IAD),
- Zóny s predpokladom ustálených dopravných tokov s neprípustným zvyšovaním intenzity IAD
- Zóny s prípustným zvyšovaním podielu IAD s určením maximálnej prípustnej hranice intenzity IAD

Určená zonácia bude záväzná pre posúdenie investičných zámerov s cieľom dodržiavať stanovený podiel individuálnej automobilovej dopravy a podporovať cyklistickú a pešiu dopravu.

## A.3. DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE INVESTIČNÝCH ZÁMEROV

- Návrh nového investičného zámeru predloží riešené územie (širšie vzťahy) vo vzťahu k uličnému priestoru zohľadňujúce cyklistickú a pešiu dopravu a zvýhodňujúce človeka pred dynamickou a statickou dopravou. Podpora cyklistických a peších pohybov na uličnom a verejnom priestore sa predpokladá obmedzením parkovania na chodníkoch a s preukázaním ich zvýšenej ochrany pred zneužívaním na nedovolené odstavovanie osobných automobilov,
- Riešenie nemotoristickej dopravy musí zohľadňovať predpokladané, resp. žiadané počty cyklistov a chodcov v riešenom území a úmerne tomu proporcionálne vyčleniť zodpovedajúce územie vo vzťahu k individuálnej aj hromadnej doprave. V prípade, že ide o cyklotrasu, ktorá je v územnom pláne uvedená ako hlavná, musí byť konštruovaná ako segregovaná trasa v šírke požadovanej normou.

## A.4. KRITÉRIÁ KONCEPCIE CYKLISTICKEJ DOPRAVY

Kritériá pre určovanie cyklistických trás :

- súčasná a uvažovaná intenzita cyklistickej dopravy,
- kritérium hustoty siete (napr. max. vzdialenosť od najbližšej trasy v zastavanom území, hustota siete v km na km<sup>2</sup>, hustota siete v km na 1000 obyvateľov a pod.),
- pre usporiadanie trás do radiálno-okružnej siete,
- doplnenie siete cyklotrás o nové trasy v novourbanizovaných územiach alebo územiach plánovaných na urbanizáciu, resp. v územiach, kde je dnešná sieť nedostatočná.

**Charakteristika cyklotrás :**

- názov,
- označenie – v zmysle systému označovania
- farba
- popis
- trasovanie
- dôležité body záujmu
- technické riešenie (segregovaná, cyklopruh, cyklokoridor, zmiešaný pohyb s chodcami, vedenie v hlavnom dopravnom prúde, vjazd cyklistov do protismeru, odporúčanie)

## **B. ANALÝZA SÚČASNEJ CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY**

### **B.1. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE**

#### **B.1.1. Cieľ analýzy a vymedzenie záujmového územia**

Cieľom dokumentu Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy miest Prievidza a Bojnice - analýza a prieskum je aj analýza súčasnej cykloinfraštruktúry v záujmovom území. Jedná sa o rekognoskáciu existujúcich, v minulosti zlegalizovaných, cykloturistických trás, analýzu cyklochodníkov a cyklopruhov a inej doplnkovej cykloinfraštruktúry. Výstupom je mapový dokument zachytávajúci súčasný stav + navrhované zmeny a doplnky a popisná časť, ktorá detailne analyzuje a popisuje všetky záujmové body a línie. Obsahom sú aj návrhy na zlepšenie súčasného stavu.

Záujmové územie je katastrálne územie mesta Prievidza a mesta Bojnice. Hraničnými líniami sú hranice katastrov dotknutých miest.

#### **B.1.2. Metodika a zdroje**

Rekognoskáciu cykloturistických trás, cyklochodníkov, cyklopruhov a cykloinfraštruktúry bola vykonaná pomocou GPS prijímača Garmin eTrex Vista. Následne boli tieto dáta spracované v programe na úpravu GPS dát BaseCamp. Dáta zo zameriavania sú prezentované vo formáte .gpx a výhradne v digitálnej podobe na USB kľúči, nakoľko je záujem minimalizovania zdrojov a udržiavanie dobrého mena SCK ako ochrancov prírody. Použitá bola metodika rekognoskácie podľa SCK. Garmin používa súradnicový systém GWS 84.

Fotodokumentácia zachytáva súčasný stav (k 9.12.2016) všetkých dôležitých bodov ako sú: cyklosmerovníky, križovatky, miesta budúcej cykloorientácie, cyklochodíky a cyklopruhy alebo inak zaujímavé miesta pre cyklo dopravu. Fotodokumentácia taktiež obsahuje názorné ukážky dopravných značiek označujúcich cyklochodník alebo cyklopruh. Názvy fotiek zodpovedajú číslam a popisom bodov v mape.

Mapové podklady k cykloturistickým trasám sa vo významnej miere líšia jedny od druhých, prípadne sú nepresné. Vychádzané bolo z údajov v mapách od spoločnosti SHOCARD, VKÚ Harmanec a z webov [www.cykloportal.sk](http://www.cykloportal.sk), [www.openstreetmap.sk](http://www.openstreetmap.sk) a voľne šíriteľných mapových podkladov pre navigáciu Garmin a program BaseCamp.

Dĺžky cykloturistických trás sú udávané iba v záujmovom území.

## B.2. ANALÝZA

### B.2.1 Cykloturistické trasy

#### 2.1.1 Trasa 019 - Hornonitrianska cyklomagistrála

**farba: červená**

**dĺžka: 6,8 km**

Najdôležitejšia cykloturistická trasa v regióne horná Nitra. V záujmovom území spája obec Kanianka s obcou Opatovce nad Nitrou. Vedie po asfaltových cestách II. triedy a prechádza aj centrom mesta Bojnice. Možnosť napojenia na Žilinský kraj na severe a na juhu na nitriansky región. V roku 2013 bola nanovo preznačená a boli na nej osadené nové cyklosmerovníky. Z hľadiska plynulosti a bezpečnosti cyklopremávky odporúčam trasu nanovo preznačiť a zahustiť maľované značenie.

015 existujúci cyklosmerovník, prechod na lesnú spevnenú cestu. Napojenie na regionálne významnú cykloturistickú trasu 2308 Bojnický cyklookruh po trase 5317.

014 odpočívadlo, miesto turistickej orientácie a začiatok náučnej turistickej trasy. Asfalt.

013 existujúci cyklosmerovník, križovatka cyklotrás 019 a 5318, spojenie s mestom Prievidza. Asfalt.

*Medzi bodmi 013 a 015 sa nachádza súbeh dvoch cykloturistických trás 019 a 5317.*

035 existujúci cyklosmerovník a imidžový bojnický cyklopoludník, možnosť občerstvenia. Asfalt

036 existujúci cyklosmerovník, križovatka ciest pre motorové vozidlá, nutná zvýšená opatrnosť, asfalt

037 existujúci cyklosmerovník. V budúcnosti sa odporúča prepojiť so žltou cykloturistickou trasou alebo cyklochodníkom paralelným s Opatovskou cestou s trasou 5317.



013



014



014



015



035



036



037

### 2.1.2 Trasa 5317

**farba: zelená**

**dĺžka: 11,2km**

Cyklotrasa, ktorá spája Nitrianske Rudno s mestom Prievidza. Od smerovníka „Pod Kaniankou“ vedie po asfaltových cestách, okolo nemocnice v Bojniciach, po Bojnickej ceste. Na trase sa nachádzajú iba 3 existujúce cyklosmerovníky, v budúcnosti sa odporúča zvýšiť počet cyklosmerovníkov. Maľované cykloturistické značenie sa na trase prakticky nenachádza a trasa teda neplní účel ani dopravný, ani turistický.

Na trase sa nachádza niekoľko miest, kde je potrebné zvýšiť ostražitosť cyklistu a dbať vo zvýšenej miere na bezpečnosť. Body sú označené v mape aj v analýze výkričníkom.

012 existujúci cyklosmerovník, križovatka cyklotrás, začiatok trás č. 5317, 5318 a 8321, cykloservis, asfalt

013 existujúci cyklosmerovník, križovatka cyklotrás, asfalt

014 odpočívadlo, miesto turistickej orientácie a začiatok náučnej turistickej trasy, asfalt

015 existujúci cyklosmerovník, prechod na lesnú spevnenú cestu,

Medzi bodmi 013 a 015 sa nachádza súbeh dvoch cykloturistických trás 019 a 5317.

016 nespevnená lesná cesta

017 odpočívadlo, studnička, križovatka turistických trás, nespevnená lesná cesta



011



014





012



013



015

### 2.1.3 Trasa 5318

**farba: zelená**

**dĺžka: 9 km**

Trasa v záujmovom území spája širšie centrum mesta Prievidza, park Skotňa, cintorín a Lesný Park. Ďalej pokračuje v pohorí Žiar a napája sa na cykloturistické trasy v kotline Turiec. Vede prevažne po asfaltových cestách, chodníkoch pre peších, cyklochodníkoch a pruhoch a od Lesného parku pokračuje nespevnenou lesnou cestou až do obce Nedožery Brezany. Značenie na tejto trase úplne absentuje a trasa tak prakticky neexistuje. Odporúča sa osadenie nových cykloorientačných smerovníkov a komplet obnoviť maľované značenie.

001 MBO, Lesný park, zmena povrchu zo spevnenej lesnej cesty na asfaltový chodník.

002 cesta, asfalt

Medzi bodmi 001 a 002 trasa vedie po chodníku pre peších, bez akéhokoľvek cyklochodníka či cyklopruhu. Chodník je využívaný množstvom chodcov a hrozí kolízia či konflikt. Odporúčam preto vybudovanie cyklochodníka, ktorý bude paralelný s chodníkom pre peších.

003 cintorín, asfaltový chodník pre peších

004 vyhlíadka, odpočívadlo

005 strmý chodník pre peších so schodmi, odporúčam preložiť z dôvodu náročnosti a nebezpečnosti úseku, asfaltový chodník

006 MBO, križovatka cyklotrás, most cez Handlovku, začiatok trasy 8322, asfaltová cesta

007 ! MBO, križovatka cyklotrás, začiatok trasy č. 5319, prechod cez hlavnú cestu, nutnosť zvýšiť opatrnosť, asfalt

008 ! most cez Handlovku, jednosmerný cyklochodník, nutná zmena dopravného značenia, nedostatočne vyznačený, ohrozenie zo strany vodičov, asfalt

009 prechod hlavnej cesty ul. Ľ. Ondrejova, možnosť odpočinku na Mierovom námestí, asfalt

Medzi bodmi 007 a 009 vedie trasa po jednosmerných cyklopruhoch.

010 ! zmena smeru, nutná zmena dopravného značenia z dôvodu jednosmernej premávky na Duklianskej ulici, asfalt

011a cyklopruh maľovaný na chodníku pre peších asfalt

011b prechod na cyklopruh na chodníku pre peších, nutná zvýšená opatrnosť, asfalt

012 existujúci cyklosmerovník, križovatka cyklotrás, začiatok trás č. 5317, 531a 8321, cykloservis, asfalt.





005



006



007



007



008



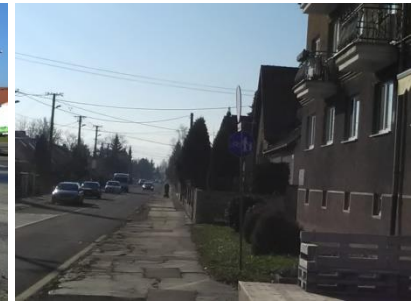
008



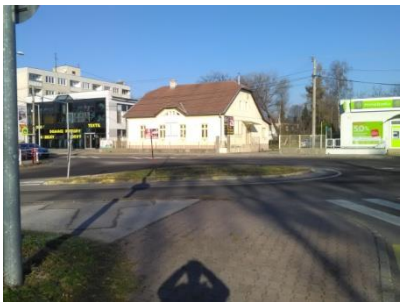
009



009



010



010



011



012

#### 2.1.4 Trasa 5319

**farba: zelená**

**dĺžka: 8,3 km**

Trasa spája v záujmovom území Nábřežie Jána Kalinčiaka v meste Prievidza a obec Sebedražie. Vede po asfaltových cestách II. triedy, ktoré využívajú aj motorové vozidlá.

Na trase sa nenachádza žiadne miesto cykloorientácie a aj maľované značenie po celej dĺžke absentuje. Trasa tak prakticky neexistuje. Odporúča sa osadenie cykloturistických smerovníkov a kompletne obnovenie maľovaného značenia.

007 MBO, začiatok trasy. Jednosmerné cyklopruhy, jeden pruh vedie po chodníku pre peších a druhý pruh po ceste II. triedy. Značenie cyklopruhov, piktogramov cyklistu a šípok na zemi je nedostatočné, zle viditeľné. Bližšie cyklochodníky a pruhy analyzujem v časti 2.2 Cyklochodníky. Asfalt a dlažba.

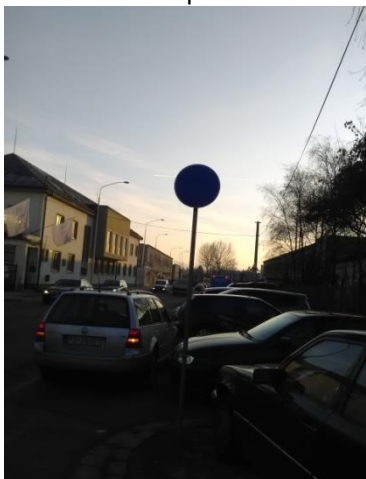
018 železničné priecestie

019 MBO, križovatka cyklotrás, začiatok trasy č. 8320, asfalt

Medzi bodmi 007 a 019 vedie trasa jedným smerom po cyklopruhu a druhým smerom po cyklochodníku. Tento úsek je bližšie analyzovaný v podkapitole 2.2 Cyklochodníky (body 1.5 a 1.7) 6

020 budúci malý cykloorientačný smerovník, asfalt

021 železničné priecestie



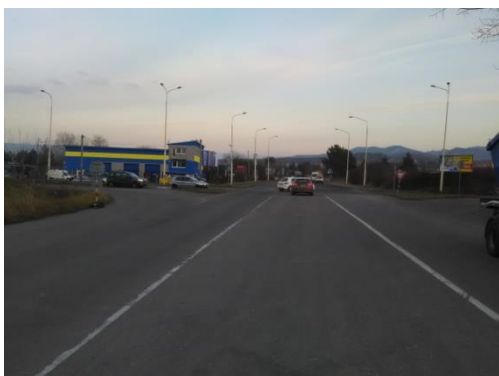
007



019



cyklochodník



Cyklopruhy



detail značenia

#### 2.1.5 Trasa 8320

**farba: žltá**

**dĺžka: 6,9 km**

Trasa vedie po „starej Košovskej ceste.“ Cesta je uzavretá pre motorové vozidlá. Povrch je asfaltový. Pomerne dôležitá cyklopravná tepna spájajúca mesto Prievidza s mestom Nováky. Využívaná vo významnej miere dochádzajúcimi do práce ako aj rybármi a pod.

019 MBO, začiatok trasy, nutná zmena dopravného značenia, nepoužívaná asfaltová cesta.

### 2.1.6 Trasa 8321

**farba: žltá**

**dĺžka: 8,0 km**

Cykloturistická trasa spájajúca Prievidzu s obcou Lazany a ďalej pokračujúca do obce Malinová. V Prievidzi začína po chodníku pre peších, ktorý je paralelný s riekou Nitrou, ďalej prechádza do poľnej, nespevnenej cesty a ďalej po asfaltovej ceste III. triedy. Trasa nie je vôbec značená, odporúča sa opletne obnoviť maľované značenie ako aj osadiť cykloturistické smerovníky. Významná trasa pre ľudí, ktorý dochádzajú za prácou.

Po celej dĺžke trasy v meste Prievidza je zvýšený pohyb chodcov, psičkárov, korčuliarov a pod., takže je nutná zvýšená opatrnosť alebo rozšírenie chodníka.

012 existujúci cyklosmerovník, križovatka cyklotrás, začiatok trás č. 5317 a 8321, cykloservis, asfalt

022 koniec cesty pre motorové vozidlá, zvýšený pohyb chodcov, asfalt

023 odpočívadlo, možnosť občerstvenia, asfalt

Medzi bodmi 022 a 023 vedie trasa po chodníku pre chodcov, ktorý je využívaný množstvom chodcov, bežcov, psičkárov a korčuliarov. Hrozí kolízia či konflikt s cyklistami. Odporúčam preto vybudovanie cyklochodníka, ktorý bude paralelný s existujúcim chodníkom pre peších.

024 nespevnená cesta, zvýšený pohyb chodcov,

025 nespevnená cesta, most cez potok

Medzi bodmi 024 a 025 vedie nespevnená jedностopová cesta. V daždivom období je rozmočená, blatová hrozí zvýšené riziko úrazu. Je tu zvýšený pohyb chodcov, psičkárov ako aj cyklistov.

026 MBO, v budúcnosti odporúčaná križovatka cyklotrás, asfaltová cesta uzavretá pre motorové vozidlá.



012



022



022





024



024

### 2.1.7 Trasa 8322

**farba: žltá**

**dĺžka: 15,6 km**

Trasa spájajúca mesto Prievidza s Malou Lehôtkou, Hradcom a ďalej s mestom Handlová. Dôležitá trasa pre ľudí dochádzajúcich za prácou do Prievidze, či do Bane Cígeľ. Na trase kompletne absentuje cykloturistické maľované značenie ako aj cykloturistické smerovníky, a teda trasa neplní svoju úlohu. Trasa je vedená po cestách pre motorové vozidlá po asfaltovom povrchu, takže je nutné zvýšiť ostrážitosť.

006 MBO, začiatok trasy, križovatka cyklotrás, most cez Handlovku, asfalt

027 most, asfalt

028 železničné priecestie, asfalt

029 MBO, podľa niektorých zdrojov začiatok trasy 8322, odporúčam začiatok v bode 006 z dôvodu lepšej konzistentnosti a koncepcie cykloturistických trás v regióne, asfalt

030 MBO, v budúcnosti vhodná križovatka cyklotrás, asfalt

031 MBO, centrum obce Malá Lehôtka, asfalt

032 MBO, centrum obce Hradec, možnosť občerstvenia, asfalt

033 existujúci cyklosmerovník v dezolátnom stave, nečitateľné, olámané tabule, nutná výmena, spevnená cesta

034 zákaz vjazdu, nutná výmena dopravného značenia, spevnená lesná cesta



006



006



030



032



033



034

## B. 2.2 Cyklochodníky

**1.1** začiatok/koniec cyklopruhu. Jednosmerné chodníky po oboch stranách ulice M.R. Štefánika, povrch asfalt.

**1.2** križovatka s ulicou B. Björnsona, nutné zvýšiť opatrnosť, asfalt.

**1.3** obojsmerná premávka na jednom cyklopruhu. Prechod cez hlavnú cestu je nutné vyznačiť. Spoločný bod s cykloturistickou trasou 5318. Asfalt.

*Medzi bodmi 1.1 a 1.3 cyklopruh vedie po oboch stranách Ulice M. R. Štefánika. Pruhy sú jednosmerné, križované bočnými ulicami. Vertikálne značenie je dostatočné, každá križovatka vyznačená. Horizontálne značenie absentuje, je potrebné ho obnoviť.*

**1.4** jednosmerná premávka na oboch stranách cesty. Nutné označiť horizontálnym značením. Potrebné vymeniť/doplniť dopravnú zákazovú značku. Spoločný bod s cykloturistickou trasou 5318. Asfalt.

*Medzi bodmi 1.3 a 1.4 sa cyklopruhy spájajú do jedného a teda premávka na ňom je obojsmerná.*

**1.5** prechod cez hlavnú cestu. Spoločný bod s cykloturistickou trasou 5318. Začiatok cykloturistickej trasy 5319 vedenej v smere od centra mesta po cyklopruhu a v smere do centra po cyklochodníku s dláždeným povrchom. Povrch je asfaltový a dlažba.

*Medzi bodmi 1.1 – 1.5 má cyklochodník a cyklopruh šírku 1,1 – 1,2 metra.*

**1.6** železničné priecestie. Spoločný bod s cykloturistickou trasou 5318.

**1.7** koniec/začiatok jednosmerných cyklopruhov po oboch stranách cesty. Spoločný bod s cykloturistickou trasou 5319 a 8320. Povrch asfalt.

Body 1.4 a 1.7 spájajú jednosmerné cyklopruhy, resp. cyklochodník.

*Medzi bodmi 1.5 – 1.7 má cyklopruh šírku 1,5 metra a cyklochodník 1,5 – 1,8 metra. Cyklochodník má dláždený povrch po bod 1.6, resp. 018 – železničné priecestie a oddelený je iba farebne. Od tohto bodu po bod 1.7, resp. 019 má charakter cyklochodníka vedeného po chodníku pre peších, oddeleného zeleným horizontálnym značením. Chodník pre peších je červený dláždený a cyklochodník má šedú dlažbu.*

*Cyklopruh je vedený po ceste pre motorové vozidlá, po Košovskej ceste.*

*Cyklochodník medzi bodmi 4.1 a 1.4 je vedený po ľavom brehu rieky Handlovka, po asfaltovom povrchu, jeho šírka je 1m.*

**2.1** začiatok/koniec cyklopruhu, ktorý je maľovaný na súčasnom chodníku pre chodcov. Asfalt.

**2.2** koniec/začiatok cyklopruhu. Asfalt.

*Cyklopruh je vedený po chodníku pre peších, jeho šírka je 1,1m. Značenie je nedostatočné z toho dôvodu je cyklopruh využívaný viac chodcami ako cyklistami. Odporúča sa rozšíriť chodník tak, aby neboli obmedzovaní chodci a ani cyklisti, t. j. o cca 1.5 metra.*

**3.1** vertikálne cykloturistické značenie. Bez viditeľného horizontálneho značenia.

**3.2** vertikálne cykloturistické značenie. Bez viditeľného horizontálneho značenia.

**3.3** vertikálne cyklo dopravné značenie. Bez viditeľného horizontálneho značenia.

**3.4** vertikálne cyklo dopravné značenie. Bez viditeľného horizontálneho značenia.

*Predpoklad vedenia cyklochodníka po Gorazdovom nábreží, Okružnej ulici a Ulici Alexandra Rudnaya. Cyklochodník obmedzuje chodcov, keďže zaberá celý chodník po jednej strane ulíc.*

**3.5** vertikálne cyklo dopravné značenie. Viditeľné horizontálne značenie. Chodník bez širšej koncepcie, neústi, ani sa nenapája na žiadnu cykloinfraštruktúru. Obmedzuje chodcov po celej jeho dĺžke. Povrch je zámková dlažba.

**3.6** vertikálne cyklo dopravné značenie. Viditeľné horizontálne značenie. Cyklochodník je homogénnou súčasťou chodníka pre peších. Odporúčam výraznejšie oddelenie chodníkov a rozšírenie chodníka. Šírka cyklochodníka je 1,1 metra. Zámková dlažba.

**3.7** Námestie Slobody sprístupnené pre cyklistov. Problematická sa ukazuje otázka, ako bezpečne a legálne dostať cyklistov na Námestie Slobody. V zložke „návrhy“ je uvažované o prepojení Námestia slobody s cykloturistickými trasami a cyklo dopravnými chodníkmi či pruhmi.



Cyklochodník – Ul. M. R. Štefánika



2.1 a 011



3.1



3.2



3.3



3.4



3.5



3.6





3.7



4.1



4.1

V Mestskom parku na sídlisku Píli sa nachádza detský cyklookruh s dĺžkou 510m. Cyklookruh nie je zaznamenaný v mapovej časti, pretože nemá cyklodopravný význam.

Všetky cyklochodníky alebo pruhy sú vedené po asfaltovom povrchu chodníkov pre peších alebo po ceste pre motorové vozidlá. V minulosti boli vyznačené líniovým horizontálnym značením zelenou farbou, šípkou a piktogramom cyklistu. Značenie je silne opotrebované, slabo viditeľné, miestami úplne absentuje. Odporúča sa vyznačiť cyklochodníky aj cyklopruhy výraznou zelenou farbou po celej ploche chodníka s bielym piktogramom cyklistu a bielou šípkou v smere pohybu cyklistov. Takéto značenie poznáme z iných miest, kde sa ukázalo ako dobre viditeľné a bezpečné

V meste Bojnice nie sú zaznamenané žiadne cyklochodníky ani cyklopruhy. V zložke „návrhy“ je navrhnuté logické prepojenie Bojníc s Prievidzou.

### B.3. VYSVETLENIE POJMOV

**Nutná zmena dopravného značenia** - zmeniť, resp. doplniť zákazové dopravné značky tak, aby bol na dané úseky ciest povolený vjazd cyklistom. Napríklad osadiť značku „zákaz vjazdu motorovým vozidlám.“

**Cyklochodník** – pre zjednodušenie názvoslovnia a stavu cyklodopravy v dotknutých mestách používam pojem cyklochodník, pre vyznačený pás na chodníku pre peších. Je spravidla oddelený od vozovky obrubníkom a výškovou úrovňou. Od chodníka pre peších je oddelený horizontálnou čiarou. Označený býva piktogramom cyklistu a šípkou v smere jazdy. Taktiež zvislým dopravným značením na začiatku, na konci a na každej križovatke.

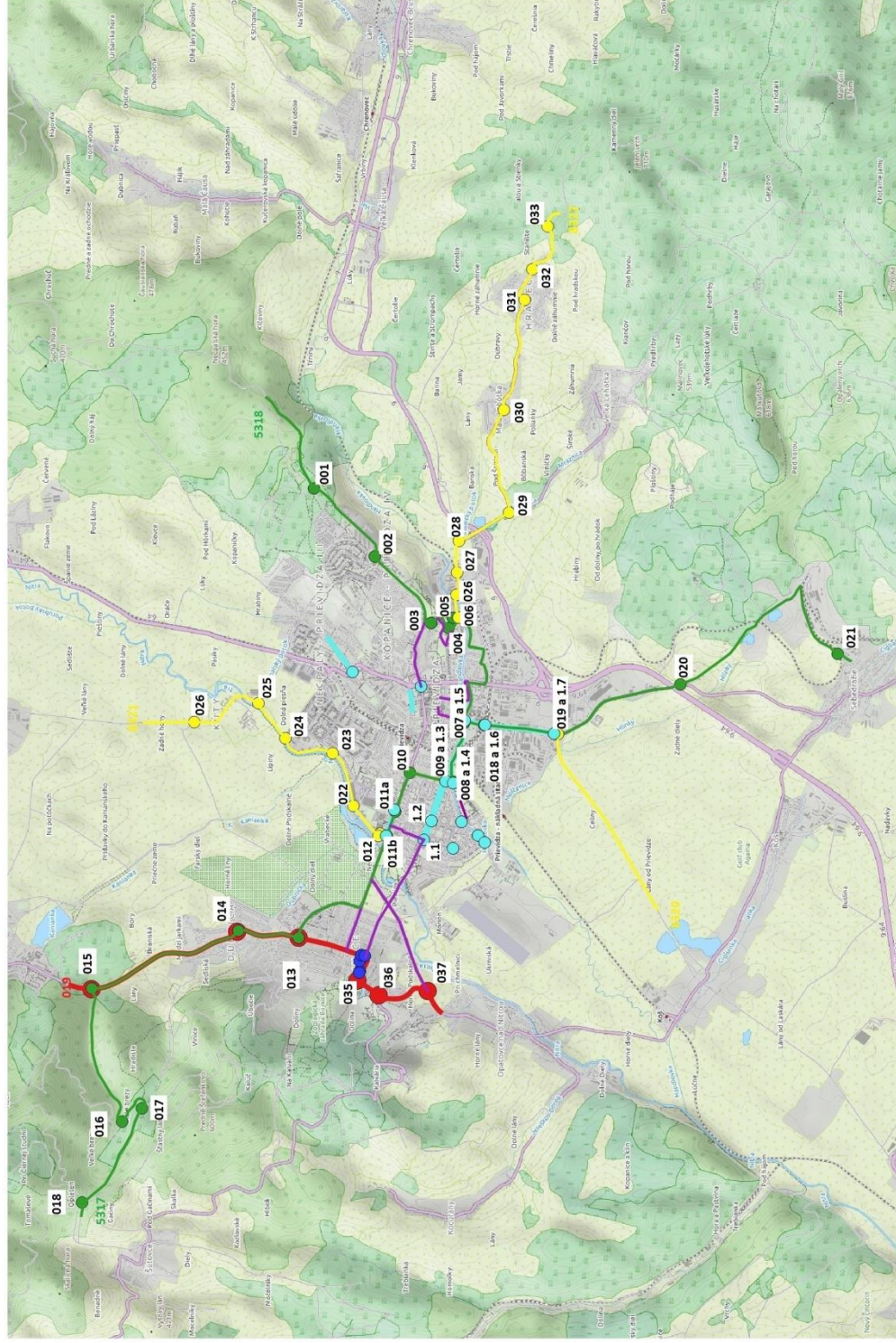
**Cyklopruh** – jazdný pruh, vyznačený horizontálnym značením, spravidla aj farebne oddelený od povrchu vozovky. Je homogénnou súčasťou vozovky. Na jeho začiatku aj konci musí byť vyznačený aj zvislým dopravným značením, ako aj na každej križovatke.

**MBO** – miesto budúcej cykloorientácie. Miesto, kde je vhodné umiestniť cykloturistický smerovník so smerovými tabuľkami.

**Malá cykloorientácia** – malý cykloturistický smerovník, so smerovými tabuľkami, ktoré neobsahujú informáciu o celi a dĺžke.



# Analyza cyklopravy v mestách Prievidza a Bojnice



- ### Legenda
- 019 hornonitrianska cyklomagistrala
  - cyklochodníky a stojany
  - návrhy
  - 5317
  - 5318
  - 5319
  - 8320
  - 8321
  - 8322
  - cyklopravné značky
  - cyklostojany

14. 12. 2016

autor: Mgr. Branislav Pagáč



## C. STRATÉGIA ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY

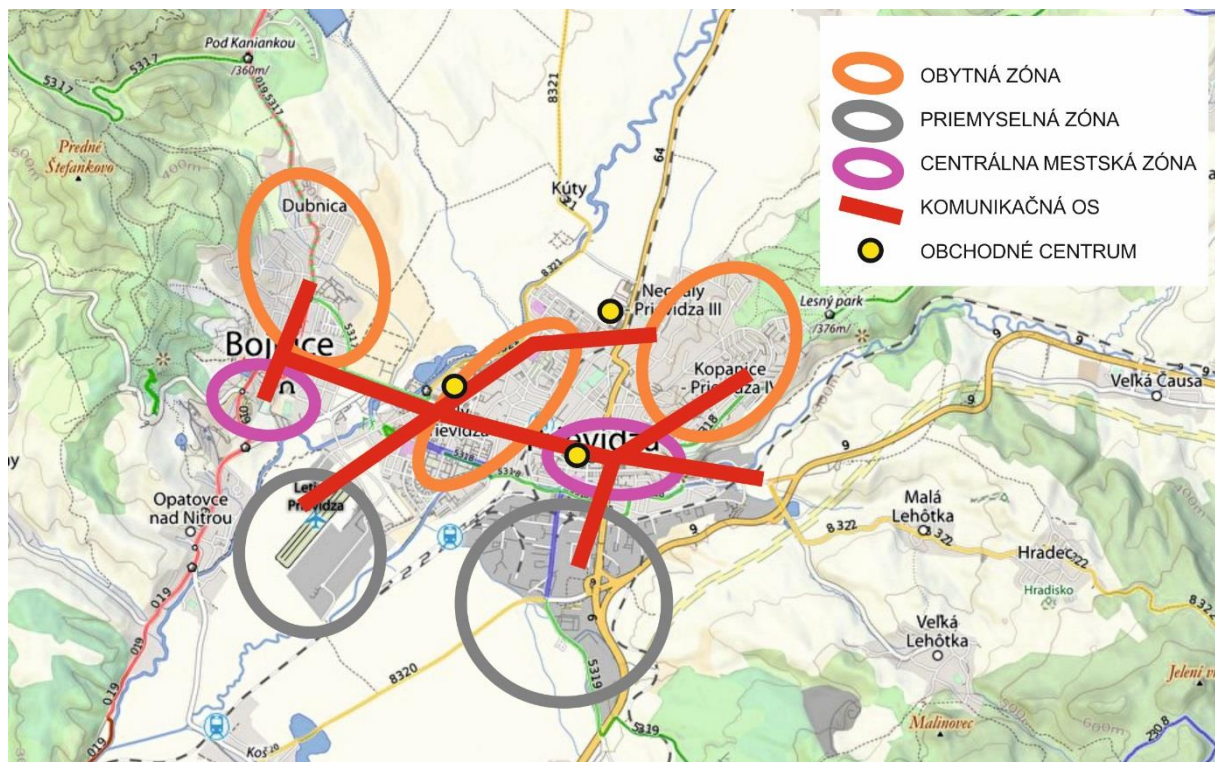
### C.1. STRATÉGIA NA ZVÝŠENIE PODIELU CYKLO DOPRAVY

Táto kapitola popisuje stratégiu, ktorá by sa mala realizovať, a ktorá by mala pomôcť zatraktívniť cyklo infraštruktúru a zariadenia pre cyklistiku. Je treba podotknúť, že táto kapitola nepredstavuje kompletný manuál pre plánovanie cyklo infraštruktúry, ale len základné požiadavky, ktoré je možné uplatniť ako základnú smernicu pre plánovanie a projektovanie infraštruktúry cyklistickej dopravy. Pri navrhovaní cyklistickej infraštruktúry je potrebné uplatňovať technický predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja **TP 07/2014 „Technické podmienky – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry“**.

#### C.1.1. KONCEPČNE VYBUDOVANÁ SIĚŤ

V niektorých častiach aglomerácie existuje už niekoľko dobrých cyklistických trás, ale tie nie sú navzájom poprepájané. Preto je dôležité vybudovať koncepčnú sieť cestnej infraštruktúry, ktorá umožní efektívny spôsob rozvoja cyklistickej infraštruktúry. Budovanie takejto koncepčnej siete vychádza z logického spôsobu prepojenia rezidenčných oblastí (kde ľudia bývajú) s hlavnými destináciami v meste, ako napr. centrum mesta a obchodné centrá.

Aj keď cieľom projektu je zvýšiť každodenné používanie bicyklov zabezpečením dobrej cyklo infraštruktúry, je potrebné si uvedomiť, že nie všetky oblasti riešeného územia sa na to hodia. Napríklad mestské časti Veľká Lehôtka, Malá Lehôtka a predovšetkým Hradec, ako aj periférne severné časti Bojníc sú kopcovité a tým sú pre denný pravidelný pohyb bicyklom menej atraktívne. Rozvoj týchto mestských častí sa môže skôr zamerať na zvládnutie automobilovej dopravy.



Schematické znázornenie hlavných cyklistických komunikačných osí

### C.1.2. CIEĽOVÉ SKUPINY

Vzhľadom na existujúci stav - ako je uvedený v kapitole 2 – hlavnou výzvou tohto komponentu dokumentu je presvedčiť ľudí, aby používali bicykel na cestu do práce, školy a iné miesta určenia, a to pravidelne každý deň. Potenciál je tu veľký, nakoľko bicyklovanie sa v posledných rokoch stáva stále populárnejším. Bicyklovanie je na vzostupe vo viacerých európskych mestách a aglomerácia Prievidza-Bojnice má všetky predpoklady tieto mestá rozhodne nasledovať.

Nasledujúce cieľové skupiny sa dajú definovať ako potenciálni každodenní užívatelia bicyklov:

#### **- *Ľudia zapojení do pracovného procesu***

Pracujúci sú významnou cieľovou skupinou, nakoľko každodenné dochádzanie do práce najviac prispieva k dopravným zápcham.

#### **- *Študenti a žiaci škôl***

Mnohí rodičia vozia svoje deti do školy autom, pretože sa obávajú o bezpečnosť svojich detí v doprave. Pričom školáci majú väčšinou bicyklovanie radi, pretože im dáva pocit nezávislosti a samostatnosti. Vzdialenosť medzi domovom a školou je často kratšia ako 3 km, čo pre dieťa predstavuje asi 10 minút bicyklom. Vozenie detí do školy autom je pre rodičov vo väčšine prípadov dôvodom na to, aby cestovali do práce autom. Ak pre školopovinné deti existuje aj iné dopravné riešenie, môže sa stať, že nielen deti, ale aj rodičia pôjdu do školy/práce na bicykli.

### C.1.3. ZÁKLADNÉ PRINCÍPY PLÁNOVANIA A NAVRHOVANIA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Táto časť uvádza základné princípy navrhovania a plánovania infraštruktúry pre nemotorovú dopravu, ktoré môžu prispieť k vyššej bezpečnosti cestnej premávky pre jej motorových aj nemotorových účastníkov. Bezpečná infraštruktúra nemotorovej dopravy je základnou potrebou na to, aby sa zvýšil záujem ľudí o pešiu chôdzu a o bicyklovanie.

#### **Separácia a integrácia**

Pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry existujú v podstate dva základné princípy - separácia a integrácia. V prípade zmiešanej premávky motorových (napr. auto a motocykel) a nemotorových (bicykle) spôsobov dopravy je vhodné obidva druhy dopravy od seba separovať, čím sa dá zabezpečiť vyššia bezpečnosť celej premávky. Integrácia naopak znamená spoločné zdieľanie dopravného priestoru všetkými druhmi dopravy, nevynímajúc chodcov. V tomto koncepte je nutné zaviesť obmedzenie rýchlosti. Koncept „zdieľaného priestoru“ je najznámejším konceptom integrácie nemotorovej a motorovej dopravy.

Za základný východiskový bod pre rozhodnutie, ktorý koncept je vhodný pre konkrétnu cestu, sa považuje obmedzenie rýchlosti. Ak je najvyššia povolená rýchlosť 30 km/h, zmiešaná premávka je relatívne bezpečná. Oddelenie oboch druhov dopravy sa odporúča v prípade, ak najvyššia povolená rýchlosť je 50 km/h alebo vyššia (vybudovaním cyklo pruhu). V rozmedzí najvyššej povolenej rýchlosti medzi 30 až 50 km/h sa môžu v závislosti od hustoty premávky aplikovať rôzne riešenia zmiešanej alebo separovanej premávky, či už formou cyklo pruhov alebo cyklo chodníkov.

#### **Zásady trvalo udržateľnej bezpečnosti**

Aplikovaním konceptu **piatich zásad trvalo udržateľnej bezpečnosti** (SWOV Institute for Road Safety Research ) je možné zvýšiť bezpečnosť premávky jednak na strane nemotorovej dopravy, ako aj u motorizovaných účastníkov cestnej premávky. Pokiaľ sa motorová premávka pohybuje rýchlosťou 50 km/h alebo vyššou, tak v zmysle princípu „separácie a integrácie“ by pomalá a rýchla premávka mali byť od seba v čo najväčšej možnej miere oddelené.

**1. Homogenita** - účastníci cestnej premávky sa pohybujú viac-menej rovnakou rýchlosťou, rovnakým smerom a množstvách, a to priemernou a vysokou rýchlosťou. To znamená, že rôzne typy účastníkov cestnej premávky (napr. bicykle a autá) by mali byť v rámci infraštruktúry od seba oddelené.

**2. Funkcionalita** – cestná sieť by mala byť podľa možnosti monofunkčná, s určením hierarchie cestnej siete (hlavné cesty, rozvážacie cesty a miestne prístupové cesty), pozri tabuľku č. 1.

**3. Predvídateľnosť** – konzistencia a kontinuita projektu cesty a zároveň aj správanie užívateľov ciest by mali podporovať očakávania účastníkov cestnej premávky. Preto účastníci cestnej premávky by mali byť dostatočne poučení, či už na kurzoch pre budúcich vodičov alebo na dopravných hodinách na základných školách. Priestorové riešenia ciest by pritom mali byť jednoznačné.

**4. Stav povedomia** – účastníci cestnej premávky by mali byť schopní v cestnej premávke odhadnúť svoje vlastné schopnosti. Napríklad, ak niekto je unavený, opitý alebo je neskuseným vodičom, bude menej schopný zapojiť sa do cestnej premávky. Zvýšeniu povedomia účastníkov cestnej premávky môže pomôcť vzdelávanie na školách a v autoškolách, ako aj používanie inteligentných dopravných systémov vo vozidlách aj v samotnej infraštruktúre.

**5. Ohľaduplnosť** – skúsení účastníci cestnej premávky môžu zabrániť vzniku nehôd tak, že sa spoločensky zangažujú do cestnej premávky. Nezávisle na tom, ako dobre je dopravný systém zvládnutý, účastníci cestnej premávky nikdy neprestanú robiť chyby. Ak s tým skúsení účastníci cestnej premávky budú počítať a budú spoločensky ohľaduplní, je možné chybám aj nebezpečným situáciám predísť. Napríklad cyklista môže dať nesprávne prednosť v jazde. Spoločensky ohľaduplný vodič spomalí. Spoločensky zhovievavá reakcia nie je v podstate potrebná len vtedy, ak účastník cestnej premávky urobí chybu, ale napríklad aj keď niekto v dôsledku telesnému postihnutia prechádza cez cestu príliš pomaly.

#### **C.1.4. TECHNICKÉ PODMIENKY NAVRHOVANIA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY**

Pri navrhovaní cyklistickej infraštruktúry je potrebné uplatňovať technický predpis Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja **TP 07/2014 „Technické podmienky – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry“**.

### **C.2. POSILNENIE STRATÉGIE PRE OBLASŤ NEMOTOROVEJ DOPRAVY**

#### **C.2.1. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY SEKUNDÁRNEJ PODPORY V OBLASTI CYKLODOPRAVY**

Stratégia na zlepšenie infraštruktúry nemotorovej dopravy, uvedená v kapitole C.1. nebude sama o sebe garantovať dosiahnutie želaného počtu cyklistov. K tomu je potrebná silná cyklistická politika a angažovaní pracovníci podieľajúci sa na tvorbe stratégií mesta.

Keď sa pozrieme na mestá vo svete, ktoré úspešne zrealizovali stratégie v oblasti cyklo dopravy, môžeme vyvodiť záver, že „politika“ je jedným z popredných kľúčových slov. Politika v oblasti cyklo dopravy je veľmi diskutovanou a ťažiskovou témou. Preto je dôležité, aby stratégia pre rozvoja cyklo dopravy bola neoddeliteľnou súčasťou politiky pre územné plánovanie, ako aj dopravnej a prepravnej koncepcie. Niektoré medzinárodné príklady Best Practice, ktoré by sa dali uplatniť v našich podmienkach sú napr.:

##### **a. Koncepcia kompaktného mesta**

Koncepcia kompaktného mesta ponúka celý rad činností, ku ktorým sa občania môžu dopraviť na bicykli. Princípom je systém radiálnych hlavných cyklistických trás vzájomne prepojených okružným systémom prepojovacích trás, kde je možné sa do centra mesta a tam kde ľudia bývajú, pracujú a nakupujú, dostať z rôznych smerov.

##### **b. Koncepcia „cestnej diéty“**

„Cestná diéta“ je technika plánovania dopravy, kde sa autám vyhradí užšia časť cesty. Počet pruhov na ceste sa zníži (napr. z počtu 2x2 pruhov na 2x1). Voľný priestor sa potom využije na chodníky, cyklopruhy alebo na pruhy pre hromadnú dopravu. Táto koncepcia môže byť dobrým a cenovo dostupným riešením v našich podmienkach práve pri budovaní cyklistickej infraštruktúry, bez potreby rozšírenia existujúcich ciest.

### **c. Centrum mesta pre chodcov**

Vo všeobecnosti sa od mestskej samosprávy vyžaduje veľkú odvahu, aby došlo k zákazu pohybu áut v centre mesta a vytvoreniu pešej zóny. Určite sa dá očakávať značný odpor zo strany užívateľov áut. Zavedením takého opatrenia do praxe sa však dá vybudovať centrum mesta, kde sa dá príjemne žiť, pracovať aj nakupovať. Ďalšou výhodou pešej zóny je, že do projektu pešej zóny sa cyklo pruhy dajú relatívne ľahko zakomponovať. Centrum Prievidze má už vybudovanú pešiu zónu a tento priestor môžu spolu s chodcami relatívne jednoducho využívať aj cyklisti. Prekážkou je však veľké množstvo áut, ktoré stále v rozpore s predpismi alebo na základe individuálneho povolenia parkujú v peších zónach. Tento problém je potrebné vyriešiť prísnejšou legislatívou.

### **d. Parkovacia politika**

Na zníženie počtu áut sa v mnohých mestách ako najúčinnější spôsob osvedčilo zavedenie parkovacej politiky a regulácie parkovania. V centrách miest, ako aj v ich širšom centre je možné zaviesť poplatky za parkovanie a určiť časové obmedzenia parkovania. Tiež je možné výraznejšie diferencovať výšku poplatkov za parkovanie v závislosti od vzdialenosti parkoviska od najzaťaženejších centrálnych mestských zón. Poplatok za parkovné tiež môže zároveň zahŕňať bezplatné využívanie hromadnej dopravy a verejných bicyklov, ktorými sa dá dostať do centra mesta.

### **e. Používanie bicyklov v kombinácii s hromadnou dopravou**

Okrem zabezpečenia parkovania bicyklov pri zastávkach hromadnej dopravy, rovnako dôležité je zabezpečiť napojenie cyklo trás na zastávky (regionálnej) verejnej dopravy (železničné a autobusové stanice), t.j. najmä hlavnú stanicu v Prievidzi. Pri zavádzaní systému zdieľania bicyklov (bike sharing) v sa odporúča, aby sa bike sharingové stanovišťa umiestnili práve v blízkosti zastávok hromadnej dopravy, čím je možné zabezpečiť pohodlné spojenie na posledný úsek cesty do miesta určenia.

## **C.2.2. ZVÝŠENIE POVEDOMIA VEREJNOSTI V OBLASTI CYKLODOPRAVY**

V tejto kapitole je uvedený zoznam aktivít, ktoré je potrebné realizovať v oblasti zvýšenia povedomia verejnosti o spôsobe pravidelnej dopravy bicyklom.

### **Možnosti na vytvorenie značky a loga**

Vytvorenie značky a loga pre systém nemotorovej dopravy predstavuje veľmi dôležitú časť celého procesu. Značkou a logom sa tvorí imidž systému a mesto sa ním identifikuje. Rovnako pri zvyšovaní povedomia verejnosti v oblasti nemotorovej dopravy zohráva veľmi dôležitú úlohu aj marketing takéhoto systému. V prípade Prievidze a Bojníc musia činnosti spojené so zavedením značky počkať, kým nebude v meste vybudovaná základná cyklistická infraštruktúra. Preto sa na začiatku odporúča použiť značku alebo slogan evokujúci predstavu mesta, ktoré je ústretové k chodcom aj cyklistom. Neskôr, keď bude infraštruktúra nemotorovej dopravy lepšie rozvinutá, sa môžu zaviesť konkrétne a adresné označenia – príklad v Kodani (I bike CPH – bicyklujem v Kodani) a v Amsterdame (Amsterdam loves bicycles – Amsterdam miluje bicykle) ako súčasť komplexnej komunikácie s verejnosťou a návštevníkmi mesta.

### **Propagácia**

Je dôležité si uvedomiť, že kto si nerobí reklamu, len ťažko si ho niekto všimne. Pri propagovaní bicyklovania ako rovnocenného spôsobu dopravy je oveľa efektívnejšie zdôrazňovať, že bicyklovanie je aktivita zdravotne prospešná pre obyvateľov, miesto aby sa zdôrazňovali výhody takéhoto pohybu po meste pre zlepšenie klímy. Inými slovami, je potrebné propagovať výhody uvedených spôsobov nemotorovej dopravy z finančného, zdravotného, bezpečnostného ako aj environmentálneho hľadiska. V Bratislave by sa v rámci propagácie spôsobov nemotorovej dopravy mohli napláňovať napríklad nasledovné činnosti:

#### **a. Komunikácia/propagácia cyklistickej politiky u obyvateľov**

Komunikácia zohráva pri úspechu implementácie cyklistickej politiky veľmi významnú úlohu. Na predstretie tejto témy obyvateľom mesta sa odporúča zrealizovať nasledovné opatrenia:

- Informovať obyvateľov o súčasnej aj plánovanej cyklistickej infraštruktúre, a to jednoduchým, zrozumiteľným a pozitívnym spôsobom (nie zdôrazňovaním nebezpečenstiev), prostredníctvom novín a letákov.

- Vydávať letáky s popisom bezpečného správania sa pri jazde na bicykli.
- Zlepšiť internetové stránky miest tak, aby boli pre jej návštevníkov atraktívnejšie. Mali by na nej byť uvedené informácie, napríklad o existujúcej infraštruktúre, o prebiehajúcich prácach a projektoch v oblasti cyklo dopravy, o možnostiach parkovania bicyklov, cyklistické mapy a informácie o požičovniach bicyklov, a pod..
- Vytvoriť na sociálnych sieťach špeciálne kontá, ako napríklad na Facebooku, Twitteri a Google+, kde by občania mohli prezentovať svoje názory, klásť otázky, zdieľať skúsenosti a informácie. Zároveň tam mesto môže umiestňovať informácie určené občanom a zabezpečiť si tak s nimi interakciu.
- Vytvoriť novú aplikáciu pre web/telefón s informáciami o cyklo trasách, ktorá pomôže ľuďom dostať sa na bicykli z bodu A do bodu B. Táto aplikácia pre cyklotrasy sa môže doplniť o nasledujúcu schému, a tak povzbudzovať ľudí, aby si pre pohyb v meste zvolili trvalo najudržateľnejší spôsob dopravy. Takto môže mesto občanom odporúčať najekologickejší, najlacnejší a najzdravší spôsob dopravy.

#### **b. Organizovanie špeciálnych podujatí**

Na podporu „cyklistického posolstva“ sa môžu organizovať podujatia resp. podporovať miestne, regionálne, národné či nadnárodné kampane (Európsky týždeň mobility, Do práce na bicykli, Týždeň cyklistiky, Deň bez áut atď.). Ďalej je žiaduce primeraným spôsobom propagovať spôsobom ceremoniálu pri príležitosti otvárania nových cyklotrás a novej cykloinfraštruktúry.

#### **c. Propagovanie chôdze a bicyklovania na cestu do školy**

Účelom propagácie bicyklovania pri ceste do školy je, aby sa zmenilo správanie žiakov škôl a ich rodičov v tomto smere, pretože mnohí rodičia vozia svoje deti do školy autom (čo je potom dôvodom aj pre ich následnú jazdu do práce autom). Nasledovné opatrenia sa dajú použiť na propagáciu cesty do školy pešo alebo na bicykli:

- *Bezpečná cesta do školy pešo alebo na bicykli*

V spolupráci so školami môže samospráva vypracovať plán pre každú školu, kde budú uvedené bezpečné pešie aj cyklistické trasy. Pre zaistenie úspechu tejto činnosti je potrebné zlepšiť prostredie v okolí škôl, a to realizáciou opatrení, ktoré zvýšia bezpečnosť detí v premávke.

- *Zahrnúť do učebných osnov aj pravidlá cestnej premávky a bezpečného správania.*

Princíp zvyšovania povedomia verejnosti má pre podporu trvalo udržateľnej bezpečnosti veľký význam. Zvyšovať povedomie verejnosti v oblasti nemotorovej dopravy je potrebné začať už od základnej školy, a to výukovými programami a realizáciou detských dopravných ihrísk, organizovaním seminárov na školách, projektmi alebo podujatiami na podporu požadovaného dopravného správania u žiakov, učiteľov aj rodičov.

#### **d. Propagácia bicyklovania na cesty do práce**

- Poskytnutie priestoru na zaparkovanie bicyklov v blízkosti kancelárií (bezpečné, v dohľade strážníka, pod prístreškom a v blízkosti vstupu do areálu podniku);
- preplácanie takej sumy za používanie súkromného bicykla ako za súkromné auto.

#### **e. Nadviazať spoluprácu s obchodným sektorom**

Samosprávy potrebujú nadviazať spoluprácu s tými subjektmi, ktoré sú často navštevované práve užívateľmi nemotorovej dopravy Tieto pre svojich návštevníkov zabezpečia vhodné parkovanie ich bicyklov a tento benefit môžu následne využiť pre marketingové účely.

#### **f. Systém zdieľania verejných bicyklov (Bike sharing)**

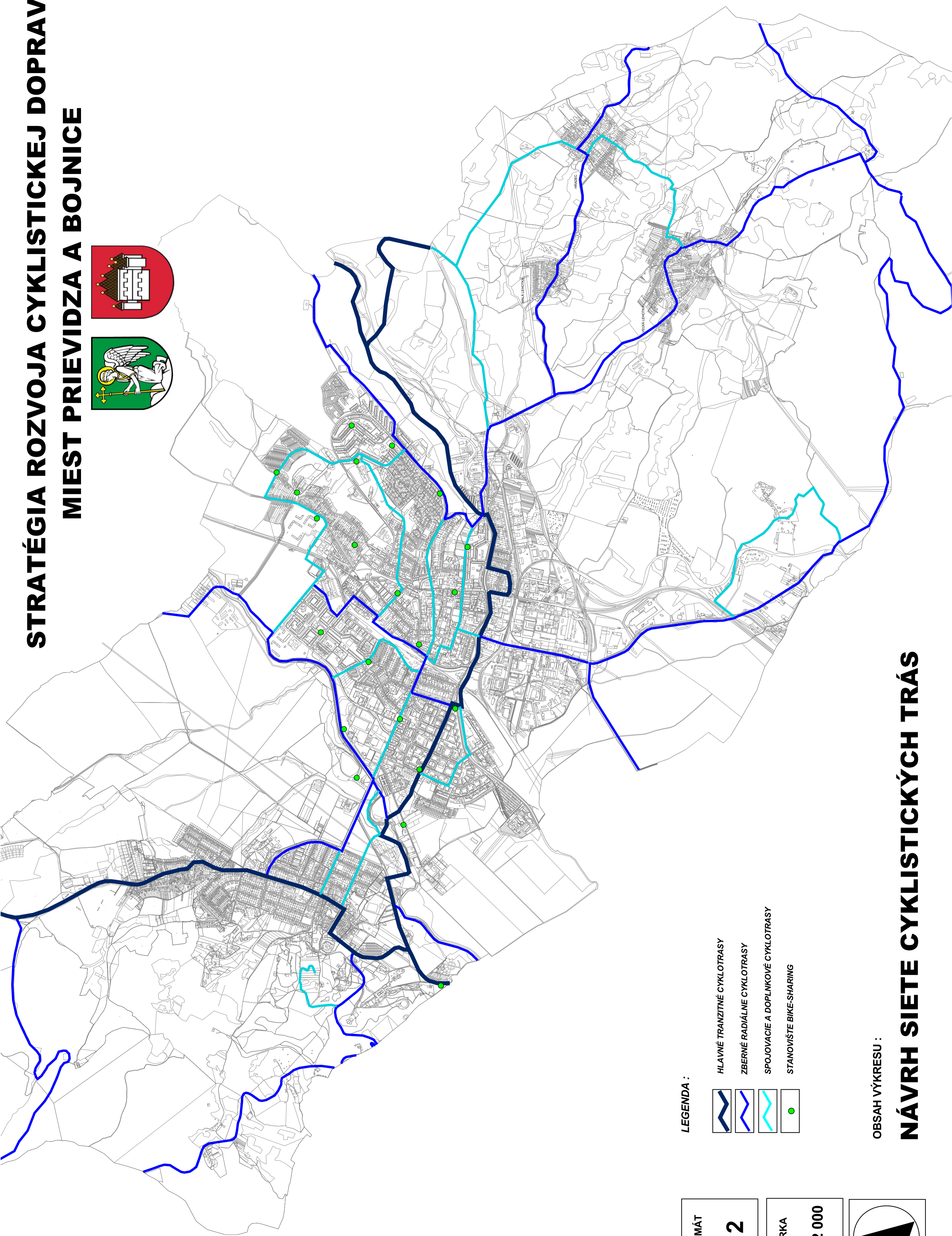
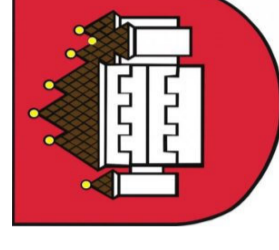
Podpora samospráv pri zavedení a prevádzkovaní systému požičiavania bicyklov a jeho zaradenie do stratégie rozvoja dopravy mesta.

**POUŽITÉ ZDROJE :**

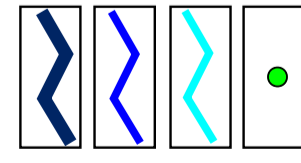
- TP 07/2014 - Technické podmienky – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry  
MDVaRR SR, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, 11/2014
- Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy  
Magistrát hl. mesta SR Bratislavy, 09/2014
- Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre  
Trenčiansky samosprávny kraj, CYKLOPROJEKT s.r.o., 01/2017
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike  
Vláda SR, 05/2013
- Územný plán mesta Prievidza



# STRATÉGIA ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY MIEST PRIEVIDZA A BOJNICE



LEGENDA :



HLAVNÉ TRANZITNÉ CYKLOTRASY

ZBERNÉ RADIÁLNE CYKLOTRASY

SPOJOVACIE A DOPLNKOVÉ CYKLOTRASY

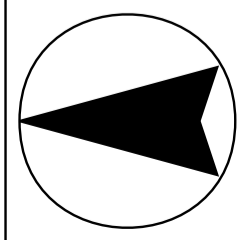
STANOVIŠTE BIKE-SHARING

FORMÁT

**A 2**

MIERKA

**1 : 22 000**



OBSAH VÝKRESU :

**NÁVRH SIETE CYKLISTICKEJ DOPRAVY**