GENEREL CYKLISTICKEJ DOPRAVY v meste Prešov

2. analytická časť

Objednávateľ: **mesto Prešov**
Hlavná 73, 080 01 Prešov

Zhotoviteľ: Slovak Medical Company, a.s.
Duchnovičovo nám. 1, 080 01 Prešov

Autori: Ing.arch. Jozef Kužma
Ing.arch. Adriana Fertaľová
Ing.arch. Václav Hochmuth

Dátum: marec 2013

Generel cyklistickej dopravy v meste Prešov - analytická časť

Obsah dokumentácie:

Základné pojmy a názvoslovie

Dopravné značenie používané pri značení jednotlivých druhov cyklistických komunikácií

2.1. Všeobecný rozbor, popis sídelnej štruktúry, cestnej siete, popis kolíznych a problematických bodov a bariér cyklistickej dopravy 1

2.2. Analýza významu jednotlivých komunikácií z dopravno-urbanistického hľadiska (funkčné skupiny, intenzity dopravy, význam pre verejnú dopravu, pobytové a rekreačné funkcie) 5

2.3. Sčítanie cyklistickej dopravy na významných bodoch cyklistickej infraštruktúry 10

2.4. Určenie základných požiadaviek cyklistov v meste (zdrojové a cieľové body) 43

2.5. Model cyklistickej dopravy 48

2.6. Rozbor existujúcej cyklistickej infraštruktúry na katastrálnom území mesta 52

2.7. Rozbor existujúcich miestnych, regionálnych a nadregionálnych cykloturistických trás v nadväznosti na mestskú sieť cyklistických trás 55

2.8. Rešerš informácií o dopravnom správaní obyvateľstva 58

2.9. Určenie potenciálu pre rozvoj cyklistickej dopravy v Prešove, zahraničné príklady 61

2.10. Súhrnná správa prípravnej a analytickej časti Generelu 67

Základné pojmy a názvoslovie

Pozemná komunikácia (PK) (v zmysle STN 73 6100 - Názvoslovie pozemných komunikácií) je to komunikácia určená najmä na pohyb dopravných prostriedkov, cyklistov a chodcov, podľa dopravného významu a technickej hodnoty sa PK triedia na:
- cestné komunikácie – diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I., II. a III. triedy
- miestne komunikácie
- účelové komunikácie5

Miestna komunikácia (MK) - je to pozemná komunikácia, ktorá je súčasťou dopravného vybavenia určitého sídelného útvaru alebo vytvára dopravné spojenie v jeho záujmovom území; podľa urbanisticko-dopravnej funkcie sa miestne komunikácie triedia na:
- rýchlostné
- zberné
- obslužné
- nemotoristické

Nemotoristická komunikácia - je to v zásade miestna komunikácia s vylúčeným alebo obmedzeným prístupom motorovej dopravy, určená pre nemotoristickú dopravu. Nemotoristická komunikácia sa podľa určenia triedi na:
- upokojenú komunikáciu (STN 73 6110),
- cyklistickú komunikáciu,
- chodník

Upokojená komunikácia (STN 73 6110 – Projektovanie miestnych komunikácií) je miestna komunikácia, z ktorej je úplne alebo čiastočne vylúčená motoristická doprava; za určitých podmienok môže plniť funkciu cieľovej alebo obslužnej dopravy.

Cyklistická komunikácia (cyklocesta, cyklocestička, cyklochodník) - (STN 73 6100) je nemotoristická komunikácia určená na cyklistickú premávku s vylúčením alebo oddelením akejkoľvek motorovej dopravy.

Cyklistická infraštruktúra je súhrn zariadení a opatrení, ktoré sú nevyhnutné na zabezpečenie náležitého chodu cyklistickej dopravy. Infraštruktúra pre cyklistickú dopravu zahŕňa v prvom rade lineárne stavby ako cestičky pre cyklistov a cyklopruhy. Ďalšími prvkami sú riešenia križovatiek s ohľadom na cyklistov, návrh verejných priestorov priateľských k cyklistom a v neposlednom rade parkovacie možnosti pre bicykle.

Cyklistická cestička- v zmysle STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií, sa skladá najmenej z dvojpruhového cyklistického pásu a deliacich pruhov oddeľujúcich obidva smery od seba alebo od ostatnej premávky (pešie prúdy alebo premávka motorových vozidiel)

Cestička - v zmysle STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií , je nemotoristická komunikácia určená pre cyklistov, chodcov (alebo zvieratá) s povrchom upraveným na daný účel

Viacúčelový pruh (STN 73 6110) je časť jazdného pruhu, vyčlenený vodorovným dopravným značením pre cyklistov, ktorý môžu používať aj iní účastníci cestnej premávky. Má zvyčajne šírku 1,20 m a navrhuje sa na jazdnom pruhu šírky najmenej 3,50 m a tam, kde nie je, najmä z priestorových dôvodov, možné umiestniť cyklistický pruh, pričom majú byť splnené určité podmienky intenzity a rýchlosti vozidiel na danej komunikácii.

Cyklistický pruh (STN 73 6100) je pridružený pruh vyhradený cyklistom. V zmysle STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií je v území zastavanom, alebo určenom na zastavanie časť pozemnej komunikácie umiestnená v pridruženom priestore a oddelená od dopravného priestoru zvýšeným obrubníkom s bezpečnostným odstupom najmenej 0,5 m, deliacim pásom šírky 1,5 m, alebo bočným deliacim pásom. Jeho šírka je 1,00 – 1,5 m.

Cyklistický pás (STN 73 6100) je pridružený pás vyhradený cyklistom; nesmie sa zamieňať s cyklistickou komunikáciou. Je zložený najmenej z dvoch cyklistických pruhov šírky 1,25 m.

Rekreačná cyklistická trasa – cyklistická komunikácia (so spevneným alebo nespevneným povrchom) určená na rekreačný pohyb cyklistov, prispôsobená na pohyb cyklistov (úprava povrchu nespevnených komunikácií aj pre menej skúsených cyklistov, vyrovnanie terénnych nerovností po poškodení ťažbou alebo eróziou). V prípade lesných účelových komunikácií je vedená v súbehu s týmito komunikáciami, no v samostatne oddelenom a upravenom koridore.

Cyklistická doprava je samostatným druhom dopravy, ktorý veľmi účinným spôsobom prispieva k zabezpečovaniu 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 zaťažuje životné prostredie. Používanie bicykla zároveň výraznou mierou prispieva k dobrému zdravotnému stavu obyvateľstva.

Cykloturistika je forma rekreačnej cyklistiky, ktorá pri napĺňaní turistickej činnosti využíva bicykel.

Cykloturistická trasa (cyklotrasa) je vyznačenie ťahu pre cykloturistov v teréne po existujúcich pozemných komunikáciách označených podľa STN 018028, cyklotrasa môže byť vedená intravilánom, extravilánom, v lesnom, horskom alebo poľnom prostredí.

Jednostopová trasa (tzv. singletrack) je cestička prírodného charakteru, ktorá je taká úzka, že po nej nemôžu prejsť dvojstopové vozidlá. Je vyhľadávaná cyklistami na horských bicykloch.

Cyklomagistrála je diaľková cyklotrasa vedúca nenáročným terénom; umožňuje rýchly a nenáročný prechod územím, vytvára základnú sieť cyklotrás.

Eurovelo je sieť diaľkových európskych cyklomagistrál, ktorá prepája krajiny Európy (Príloha 4). Jednotlivé trasy Eurovelo sú navrhované a vedené podľa zásad Európskej cyklistickej federácie. Sieť tvorí cca 66 000 km cyklotrás, pričom 65% z nich je vyznačených v teréne.

Dopravné značenie používané pri značení jednotlivých druhov cyklistických komunikácií

Cestička pre cyklistov C8

Prikazuje cyklistom použiť v predmetnom smere takto označenú cestičku alebo pruh. Cestičku alebo pruh pre cyklistov môže použiť aj osoba pohybujúca sa na kolieskových korčuliach, lyžiach alebo na obdobnom športovom vybavení, ak tým neobmedzí ani neohrozí cyklistov. Cestičku alebo pruh smie použiť aj osoba tlačiaca bicykel. Iným účastníkom cestnej premávky je používanie cestičky alebo pruhu zakázané.

Cestička pre vyznačených užívateľov C12

Prikazuje vyobrazeným významovým symbolom vyznačeným užívateľom, napr. chodcom, cyklistom použiť v predmetnom smere takto označenú spoločnú cestičku alebo pruh. Cyklista pritom nesmie ohroziť chodca. Cestičku alebo pruh môže použiť aj osoba pohybujúca sa na kolieskových korčuliach, lyžiach alebo na obdobnom športovom vybavení, ak tým neohrozí vyznačených užívateľov. Iným účastníkom cestnej premávky je používanie cestičky alebo pruhu zakázané.

Cestička pre vyznačených užívateľov C13

Prikazuje vyznačeným užívateľom vyobrazeným významovým symbolom vyznačeným užívateľom použiť v predmetnom smere takto označenú cestičku alebo pruh, ale iba vyznačeným spôsobom, t.j. vyznačení užívatelia sú povinní použiť len pruh pre nich určený; to neplatí pri obchádzaní, predchádzaní, odbočovaní, otáčaní, pri vchádzaní na cestičku a vychádzaní z nej, pričom sa nesmú navzájom ohroziť. Iným účastníkom cestnej premávky je používanie cestičky alebo pruhu zakázané.

Pešia zóna IP25a

Vyznačuje územie (časť obce a pod.) určené predovšetkým pre chodcov, kde platia zvláštne ustanovenia o premávke v pešej zóne. Spresňujúce údaje, ktorým vozidlám je vjazd do tejto oblasti povolený, príp. v akom čase pod., možno vyznačiť v spodnej časti značky vhodnými nápismi alebo symbolmi. Dopravné značky IP25a sa umiestňujú na všetkých cestách ústiacich do určenej zóny.

Koridor pre cyklistov V8c

Značka Koridor pre cyklistov vyznačuje priestor a smer jazdy cyklistov. Vodičov motorových vozidiel upozorňuje, že sa nachádzajú na vozovke so zvýšeným pohybom cyklistov.

2.1. Všeobecný rozbor, popis sídelnej štruktúry, cestnej siete, popis kolíznych a problematických bodov a bariér cyklistickej dopravy

Mesto Prešov sa nachádza v obzvlášť výhodnej polohe, približne v strede územia východného Slovenska. Severné ukončenie Košickej kotliny, ktorá vybieha v širokú, otvorenú depresiu ležiacu medzi Slanskými vrchmi na východe a Šarišskou vrchovinou na západe je miestom, kde kotlina prechádza vo vyššie sa tiahnucu dolinu Torysy s koncentráciou ďalších prítokov.
Vejárovité vyústenie dolín horného Šariša na tomto území, navyše v klimaticky priaznivých podmienkach , podmienilo v minulosti lokalizáciu križovatky obchodných miest a s ňou súvisiaci vznik trvalého osídlenia od prehistórie až po dnešok.

Mesto Prešov je v súčasnosti krajským mestom –Vyšší územný celok Prešovský kraj, ako aj okresným mestom.

Katastrálne územie mesta Prešov zaberá plochu cca 7118 ha a je tvorené katastrálnymi územiami bývalých samostatných sídel mesta Prešov a mestských častí a bývalých obcí Šalgovík, Solivar a Nižná Šebastová. Plocha zastavaného územia v ÚPN mesta Prešov 2009 je 3012,6 ha.
Počet obyvateľov mesta Prešov v roku 2013 je 88 746 (od roku 2004 je zaznamenaný postupný úbytok obyvateľstva).
Jadrom mesta je historické centrum nachádzajúce sa na križení obchodných ciest. Po strhnutí hradieb v 19. storočí dochádza k jeho expanzii (prevažne výstavba nového bytového fondu) v smere k vodným tokom riek Torysa a Sekčov a neskôr aj pripojeniu menších obcí nachádzajúcich sa blízkosti centra do kompaktného celku.

Rozvoj obytných areálov v okolí prebiehal v dvoch formách - jednak vznikali obytné súbory pozostávajúce z obytných blokov, na druhej strane sa rozvíjala i individuálna obytná zástavba, reprezentovaná štvrťami rodinných domov s prídomovými záhradami. Prvá forma výstavby prebiehala vo viacerých etapách. Už koncom 40. rokov bolo postavené sídlisko Svojdomov na dnešnej Ševčenkovej ulici. V 50. rokoch prebiehala výstavba v severozápadnej a západnej časti mesta. Vzniklo celé Nové Mesto, ktorého centrálnymi priestormi sa stali Pavlovičovo námestie a Ulica 17. novembra. Zároveň sa stavalo aj na pravom brehu Torysy v severnom susedstve štvrte typizovaných domčekov. Od polovice 60. rokov sa začína uplatňovať nová panelová technológia výstavby. Ako prvé ňou bolo postavené sídlisko Duklianskych hrdinov na Záhradnej ulici. Potom sa už ťažisko výstavby definitívne presúva na pravý breh Torysy, kde v severozápadnej časti mesta, na pôvodných zeleninových poliach, postavili postupne rozsiahle sídliská II a III. Koncom 70. rokov vzniklo menšie sídlisko Mier severne od historického jadra na mieste staršej huštáckej zástavby.
V 80. rokoch sa ťažisko obytnej výstavby presunulo do údolia Sekčova v juhovýchodnej časti územia. Tu vyrastá doposiaľ najväčší obytný súbor Sekčov . Menšie sídlisko bolo v 80. rokoch vybudované v mestskej časti Sváby, ktorá bola kedysi samostatnou roľníckou osadou. Individuálna bytová výstavba sa rozvíjala vo viacerých areáloch. Väčšie štvrte rodinných domov vznikli v severnej časti mesta v oblasti jazdeckého areálu, na Šibenej hore, v Dúbrave a Šidlovci. Ďalšou významnou oblasťou je západný okraj mesta, kde vznikli štvrte v okolí Kalvárie, na Rúrkach a pod Wilec hôrkou.

Významnými funkčnými areálmi v meste sú aj priemyselné, skladovacie a dopravné plochy. Tieto vznikli predovšetkým v južnej časti Prešova. Jadrom je areál železničnej a autobusovej stanice, ktorý umožňuje pohodlné dopravné napojenie okolitých priemyselných závodov. Vybudovali sa tu závody

strojárskeho, konfekčného, potravinárskeho priemyslu a stavebníctva. Ďalšie zoskupenie priemyslu sa vytvorilo v severovýchodnej časti mesta v Šarišských Lúkach (v súčasnosti je veľká časť tohto územia situovaná v katastri obce Ľubotice).
Súčasťou mestského organizmu sú aj zariadenia nevýrobnej sféry, ku ktorej patria obchod, služby, školstvo, zdravotníctvo, kultúra, administratíva a pod. Tieto sa koncentrujú najmä v centrálnej časti mesta. Menšie strediská občianskej vybavenosti vznikli aj na sídliskách. Zdravotníctvo má vybudovaný areál na východnom okraji Táboriska. Veterinárna nemocnica je na severnom okraji mesta. Zo školských areálov vyniká vysokoškolský komplex na Ulici 17. novembra.
V živote mestského organizmu hrajú dôležitú úlohu aj odpočinkovo - rekreačné plochy. Patria tu napr. významnejšie parky (mestský park v centre, Lesík delostrelcov, Kolmanova záhrada s chráneným územím Holá hora, cintoríny). Športové plochy sú sústredené najmä pri rieke Torysa. Postupne tu boli vybudované letné kúpalisko s minigolfovým ihriskom, doplnené v nedávnej minulosti o lanové centrum, jazdecký parkúr, stolnotenisová hala, hádzanárska, hala, volejbalové a tenisové dvorce, zimný štadión, cyklistický velodróm a viacúčelová športová hala. Rekreačný význam majú aj areály na Delni, v kúpeľoch Išľa, lesopark Borkút - Kvašná Voda - Cemjata a oblasť Bikoša.
Zastavaná plocha mesta (intravilán) je obklopený extravilánom. Tento je tvorený najmä poľnohospodárskou pôdou, ktorá lemuje Prešov zo severozápadnej, severovýchodnej, východnej a južnej strany.

Mesto Prešov (ako jediné z krajských miest na Slovensku) nemá v súčasnosti zrealizovaný ani jeden dopravný obchvat a tak sú komunikácie medzinárodného významu I/18 a I/68 vedené priamo po vnútromestských komunikáciách, kde najmä tranzitnou dopravou zaťažujú mimo štátnych komunikácií aj sieť ciest II. a III. triedy. Intenzita dopravy na týchto komunikáciách sa tak stáva prekážkou, ktorá vzájomne oddeľuje jednotlivé časti mesta – jeho centrum ako aj okolité obytné zóny.

V súčasnosti je v Prešove zrealizovaných 17,3km cyklistických komunikácií. Sú to samostatné cestičky pre cyklistov (tvoria 65% napr. sídlisko III – Mestská Hala, Sídlisko Sekčov), ako aj samostatne značené cyklistické pruhy v hlavnom dopravnom priestore (11% - ul. Rusínska, ul. Laca Novomeského, ul. Masarykova). Časť cyklistických komunikácií je vedená chodníkom, spolu s chodcami (Kúpeľná ul., ul. 17. novembra). Pohyb cyklistov je možný aj po peších zónach v centre mesta.

Problémové body a bariéry rozvoja cyklistickej dopravy v meste Prešov

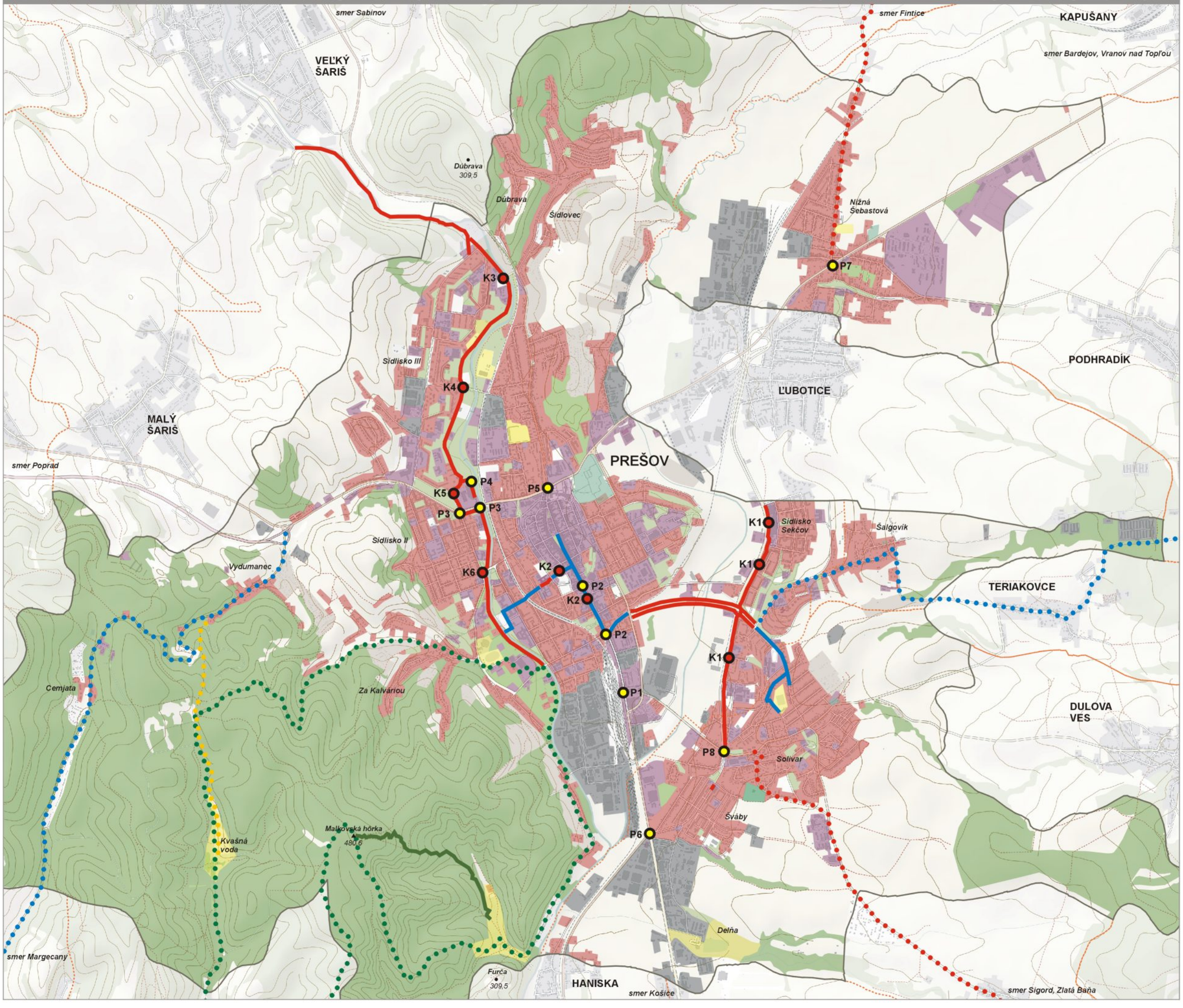
Nasledovné body boli získané na základe ankety a prieskumu medzi odbornou a laickou verejnosťou, ako aj terénnym prieskumom na konkrétnych komunikáciách. Kolízne a problémové body, ktoré poukazujú na konkrétne miesto sú číselne označené a presnejšie lokalizované na priloženom výkrese.

- mesto Prešov je situované v teréne s prevýšením, ktoré je menej vhodné pre mestskú cyklistiku (233 m.n.m pri sútoku riek Torysa a Sekčov, centrum 252 m.n.m., FNsP 287 m.n.m, 322 m.n.m Letisko Nižná Šebastová, max.89 m prevýšenie)
- nie sú dobudované cyklistické koridory, ktoré sú zadefinované v Územnom pláne mesta Prešov (popri rieke Torysa v smere na obec Haniska a pozdĺž sídlisk Sekčov a Šváby v smere na vodnú nádrž Delňa)
- nie sú dobudované prepojenia cyklistických koridorov (zo sídliska Sekčov ku koridoru pozdĺž rieky Torysa)

- existujúca cyklistická komunikácia na sídlisku Sekčov je mnohonásobne prerušená silnými dopravnými vypojeniami z ulice Armádneho gen. Svobodu (kolízny bod **K1**)
- chýba rekreačná trasa popri toku rieky Sekčov, mimo hlavnej štvorprúdovej komunikácie prechádzajúcej sídliskom Sekčov
- chýbajú cyklistické trasy k priemyselným zónam pre dojazd zamestnancov do práce
- chýbajú komplexné riešenia pre možnosť prepravy študentov do škôl a študentských ubytovacích zariadení (najmä stredné a vysoké školy)
- chýbajú odstavné miesta pre bicykle, existujúce stojany majú nedostatočné zabezpečenie (proti odcudzeniu, poškodeniu)
- chýbajú parkoviská pre bicykle (krátkodobé a dlhodobé parkovanie bicyklov) v nadväznosti na stanice železničnej dopravy a medzimestskej autobusovej dopravy (problémový bod **P1**)
- nevyhovujúci spôsob prepravy bicyklov na väčšie vzdialenosti (vlakom, medzimestskými autobusmi), zbytočne komplikovaný a tým aj málo využívaný
- chýbajú bezpečné cyklopruhy na cestách
- cyklisti sú nútení jazdiť po rušných hlavných komunikáciách (Bardejovská, Vranovská ulica....)
- nedostatočné dopravné značenie
- absentujú vzorové, kreatívne, aj kuriózne riešenia na prilákanie pozornosti a účinnú propagáciu (napr. požičiavanie mestských bicyklov tzv. CityBike-ov, požičiavanie bicyklov v ubytovacích zariadeniach, systém zliav, webové aplikácie,....)
- neriešenie problematiky komplexnej nemotorovej dopravy, s ohľadom najmä na inline korčuliarov
- zlé riešenie cyklistickej komunikácie na spoločnom telese chodníka pre peších na Masarykovej a Weberovej ulici (kolízny bod **K2**, problémový bod – križovatka na Námestí Legionárov a Masarykovej ulici – chýbajúce priechody pre cyklistov **P2**)
- zlý technický stav peších komunikácií najmä na sídlisku Sekčov, ktorý má za následok využívanie cestičky pre cyklistov pešími (najmä mamičky s kočíkmi), následne dochádza ku kolíziám
- zlý techn. stav a nedostatočná údržba krajníc, kanal. poklopov, chýbajúce bezb. nájazdy
- nedisciplinovanosť, netolerancia, nerešpektovanie pravidiel účastníkmi cestnej premávky (peší, cyklisti, vodiči)
- nedostatočná kontrola dodržiavania pravidiel cestnej premávky na cyklistických cestičkách zo strany polície, mestskej polície (aj preventívneho charakteru)
- chýba účinná osveta medzi obyvateľmi: spolunažívanie zeleného trojuholníka – motorovej dopravy, cyklistickej dopravy a chodcov a informácie o výhodách tohto systému
- slabá úroveň informovanosti o riešení problematiky cyklistickej dopravy v trojuholníku občan-poslanec-úradník
- chýbajúce prechody pre cyklistov na cestičke pre cyklistov popri toku rieky Torysa (Bajkalská ul. (**K3**), Mukačevská ul. (**K4**), Matice Slovenskej (**K5**), Požiarnická (**K6**)
- nevhodné riešenie križovatky Levočská – Obrancov mieru s nedostatočnými šírkovými parametrami a chýbajúcimi priechodmi pre cyklistov – časté skracovanie cesty cez štvorprúdovú cestu I. triedy mimo vyznačených priechodov (**P3**)
- chýbajúci chodník pre peších na ulici Matice Slovenskej – chodník využívaný aj pešími (**P4**)
- preťažené križovatky zahltené tranzitnou dopravou (Námestie mieru (**P5**), Petrovianska (**P6**), Vranovská (**P7**), Solivarská (**P8**))

Kolízne a problémové body cyklistickej dopravy je nutné riešiť prioritne – buď samostatne alebo v rámci plánovaných dopravných stavieb ako aj iných druhov stavieb v ich blízkom okolí.

2.1. Všeobecný rozbor, popis sídelnej štruktúry, cestnej siete, popis kolíznych a problematických bodov a bariér cyklistickej dopravy



Legenda:

Mesto Prešov - Funkčné členenie

- Plochy bývania
- Plochy občianskej vybavenosti
- Plochy športu a rekreácie
- Plochy priemyslu
- Cintoríny
- Plochy parkovej zelene
- Plochy zelene v intraviláne
- Plochy lesov

Mesto Prešov - cyklistická doprava

- Cestičky pre cyklistov
- Cyklistické pruhy na existujúcich komunikáciách
- Športovo - rekreačné cyklocestičky
- Značené cykloturistické trasy
- K1 — Kolízne body cyklistickej a automobilovej (pešej) dopravy
- P1 — Problematické body cyklistickej dopravy

S

GENEREL CYKLISTICKEJ DOPRAVY v meste Prešov

Objednávateľ: Mesto Prešov, Hlavná 73, 080 01 Prešov
Zhotoviteľ: SMC a.s., Duchnovičovo nám. 1, 080 01 Prešov
2013

2.2. Analýza významu jednotlivých komunikácií z dopravno-urbanistického hľadiska (funkčné skupiny, intenzity dopravy, význam pre verejnú dopravu, pobytové a rekreačné funkcie)

Rozdelenie cestných komunikácií

Rozdelenie cestných komunikácií z hľadiska dopravného významu cestnej siete vyplýva z aktualizovanej STN 736101.

Podľa dopravného významu sa cestné komunikácie delia na:

- diaľnice (D) – mestom Prešov leží na trase diaľnice D1, v súčasnosti neúplnej. Do katastrálneho územia zasahujú jej úseky Svinia - Prešov západ a Prešov východ - Budímír
- rýchlostné cesty (R) – rýchlostné vesty sa v katastri mesta Prešov nenachádzajú
- cesty I. triedy (cesta, ktorá má význam najmä pre medzinárodnú a celoštátnu dopravu a označuje sa dvojmiestnym číslom) – katastrálnym územím mesta Prešov prechádzajú cesty I. triedy s číslami 18 a 68
- cesty II. triedy (cesta, ktorá má význam najmä pre dopravu medzi krajmi a okresmi a označuje sa trojmiestnym číslom) – do katastrálneho územia mesta zasahuje cesta II. triedy číslo 546 (úsek Rokycany – Prešov)
- cesty III. triedy (cesta, ktorá má spravidla miestny význam a označuje sa štvormiestnym alebo päťmiestnym číslom, podľa číselného označenia najbližšej cesty II. triedy, výnimočne I. triedy) – na území mesta tvoria dôležitú súčasť hlavnej dopravnej siete, sčasti slúžia aj ako prieťahy pre najdôležitejšie dopravné ťahy prechádzajúce mestom
- miestne komunikácie (miestnymi komunikáciami sú všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete miestnych komunikácií). Podľa urbanisticko – dopravnej funkcie sa miestne komunikácie triedia na rýchlostné, zberné, obslužné, nemotoristické
- účelové komunikácie - pozemné komunikácie umožňujúce dopravné spojenie výrobného závodu, uzavretých priestorov, osamelých objektov, nehnuteľností a pod. so sieťou pozemných komunikácií, napr. aj poľné a lesné cesty alebo vytvárajúce dopravné spojenie vnútri uzavretých priestorov a objektov. Účelové komunikácie sa delia na: verejné, neverejné, čiastočne neprístupné verejnej premávke

Na základe medzinárodných dohôd tvorí časť cestných komunikácií medzinárodnú cestnú sieť, ktorá je označovaná ako E. Mesto Prešov sa nachádza na križovatke dvoch medzinárodných ciest (E50 a E371)

Podľa charakteru premávky sa cestné komunikácie delia na: cesty s neobmedzeným prístupom (C), cesty s obmedzeným prístupom: - diaľnice (D), rýchlostné cesty (R)

Miestne komunikácie – základný komunikačný systém mesta

Podľa dopravno-urbanistického riešenia sa miestne komunikácie rozdeľujú do týchto funkčných skupín:
a) A - rýchlostné, s funkciou dopravno-spájacou a s funkčnými triedami A 1, A2 a A3
b) B - zberné, s funkciou dopravno-obslužnou s funkčnými triedami B1, B2 a B3
c) C - obslužné, s funkciou obslužnou s funkčnými triedami C1, C2 a C3
d) D - nemotoristické, s funkciou pobytovou a obslužnou s funkčnými triedami
D1 - upokojené komunikácie
D2 - cyklistické komunikácie
D3 - komunikácie pre chodcov

Vybrané miestne komunikácie funkčných skupín A a B tvoria základný komunikačný systém.

Rýchlostné miestne komunikácie (A 1, A2, A3) (spravidla s neobostavanými úsekmi v prímestskom alebo mestskom priestore) majú plniť spájaciu funkciu pre rýchlu vnútornú a vonkajšiu dopravu prevedením všetkých druhov motoristickej dopravy. Môžu sa navrhovať aj ako okruh s obmedzeným prístupom s mimoúrovňovými križovatkami s napojením na diaľnicu alebo rýchlostnú cestu.

Rýchlostné komunikácie neumožňujú ich využitie na účely cyklistickej dopravy. Súbežne s nimi je však možné viesť cyklistickú dopravu – musí byť však oddelená a umiestnená v pridruženom dopravnom priestore.

Zberné miestne komunikácie (B1,B2,B3) - s obostavanými úsekmi v mestskom priestore - majú plniť spájaciu a dopravnú funkciu prevedením na vonkajšiu cestnú sieť alebo na rýchlostné miestne komunikácie. Slúžia ako prieťahy ciest všetkých tried a ako hlavné trasy mestskej hromadnej dopravy (B1 ako prieťah ciest I. triedy a B2, B3 ako prieťah ciest II. a III. triedy).

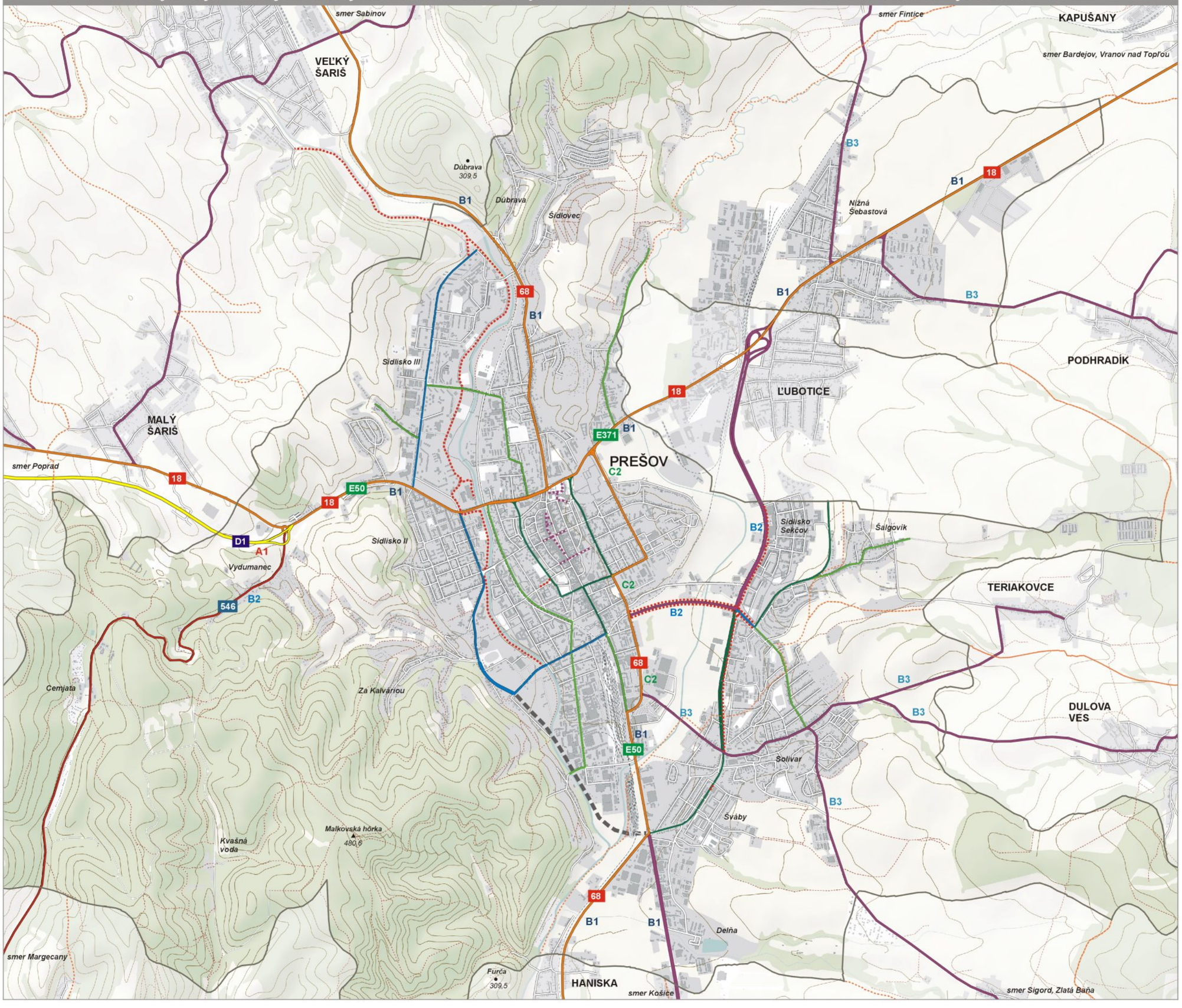
Umiestniť cyklistické komunikácie do hlavného dopravného priestoru zberných komunikácii je možné, je však nutné dbať na dostatočné šírkové usporiadanie jazdných pruhov ako aj prispôsobiť vhodnosť umiestnenia cyklistických pruhov intenzite dopravy na danej komunikácii. V rámci mesta Prešov je ako vhodná komunikácia posúdený len hlavný ťah cez Sídlisko III – ulice Volgogradská, Mirka Nešpora

Obslužné miestne komunikácie (C1, C2, C3) - s obostavanými úsekmi - majú plniť obslužnú funkciu priamou obsluhou priľahlého územia. Navrhujú sa tak, aby sa netvorili zbytočné prejazdy obytnými súbormi a miestami vyžadujúcimi upokojenie dopravy. Spájacia funkcia sa pripúšťa iba výnimočne.

Umiestnenie cyklistických komunikácií do hlavného dopravného priestoru obslužných miestnych komunikácií je vhodné, je však podobne ako pri zberných miestnych komunikáciách nutné brať ohľad na šírku komunikácie a lokálne intenzity automobilovej dopravy. Využitie obslužných komunikácií v meste Prešov je z hľadiska dostupných podkladov o intenzite dopravy (viď výkres Dopravné zaťaženie 2010) možné v plnom rozsahu – dôležité je posúdiť šírkový profil danej ulice.

Nemotoristické miestne komunikácie sú komunikácie s vylúčeným alebo obmedzeným prístupom motorovej dopravy. Ich funkciou je umožniť pohyb chodcov a cyklistov; spájacia funkcia je nežiaduca. Sú to komunikácie určené najmä cyklistom a chodcom (pešie zóny, obytné zóny, cyklistické cestičky, cestičky pre chodcov a podobne).

2.2. Analýza významu jednotlivých komunikácií z dopravno-urbanistického hľadiska - rozdelenie cestných komunikácií



Legenda:

Cestné komunikácie

- Európska cesta (E50)
- Diaľnice (D1, A1)
- Cesty I. triedy (18, B1)
- Cesty II. triedy (546, B2)
- Cesty III. triedy (B3)

Miestne komunikácie

- Zberné komunikácie (B2, B3)
- Obslužné komunikácie mestské triedy (C1)
- Obslužné komunikácie (C2)
- Nemotoristické komunikácie upokojené komunikácie (D1)
- Nemotoristické komunikácie cyklistické komunikácie (D1)
- Komunikácia vo výstavbe

S

GENEREL CYKLISTICKEJ DOPRAVY v meste Prešov

CENTRAL EUROPE · EUROPEAN UNION EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND · CMbike Central MeetBike

Objednávateľ: Mesto Prešov, Hlavná 73, 080 01 Prešov
Zhotoviteľ: SMC a.s., Duchnovičovo nám. 1, 080 01 Prešov

2013

Intenzity automobilovej dopravy

Dôležitým podkladom pre tvorbu Generelu cyklistickej dopravy mesta Prešov je schéma dopravného zaťaženia v meste Prešov, ktorá bola vyhotovená KCS, ŽU v Žiline v roku 2010 na základe uskutočneného sčítania dopravy.
Výsledky tohto prieskumu boli pre väčšiu názornosť prenesené do mapového podkladu a farebne a šírkovo odrážajú dopravné zaťaženie na jednotlivých sledovaných komunikáciách.
Na základe nemeraných intenzít na jednotlivých komunikáciách môžeme posúdiť vhodnosť trasovania cyklistickej komunikácie v telese vozovky (buď vo vyčlenenom cyklistickom pruhu, prípadne v súbehu s automobilovou dopravou), alebo ako samostatnú cyklocestičku. Dôležité sú aj miesta kríženia s komunikáciami s najvyššou intenzitou automobilovej dopravy, ktoré tak tvoria prirodzené bariéry oddeľujúce od seba jednotlivé úseky cyklistických komunikácií.

Možný spôsob integrácie a segregácie automobilovej, pešej a cyklistickej dopravy v závislosti na intenzite dopravy a rýchlosti vozidiel na motorových komunikáciách:

Intenzita dopravy (vozidlá/deň)	Rýchlosť pohybu motorových vozdiel	Typ cyklistickej komunikácie
0 - 15 000	0-30	Zdieľané komunikácie alebo viacúčelové pruhy
15 000 – 20 000	30-80	Zdieľané komunikácie, viacúčelové (cyklistické) pruhy, cestičky pre cyklistov
18 000 – 22 000	70-90	Cyklistické pruhy, cestičky pre cyklistov
nad 22 000	nad 80	Samostatné cestičky pre cyklistov

Zdroj: Michael Meschik, BOKU Wien

Dopravné stavby v realizácii a príprave, ktoré majú vzťah k zlepšeniu stavu cyklistickej infraštruktúry

Stavby v realizácii

I/68 Prešov, odb. Škultétyho – ZVL – dokončenie vnútorného obchvatu mesta, odkloní sa tranzitná doprava z ulíc Košická, Masarykova, Škultétyho

Stavby v príprave

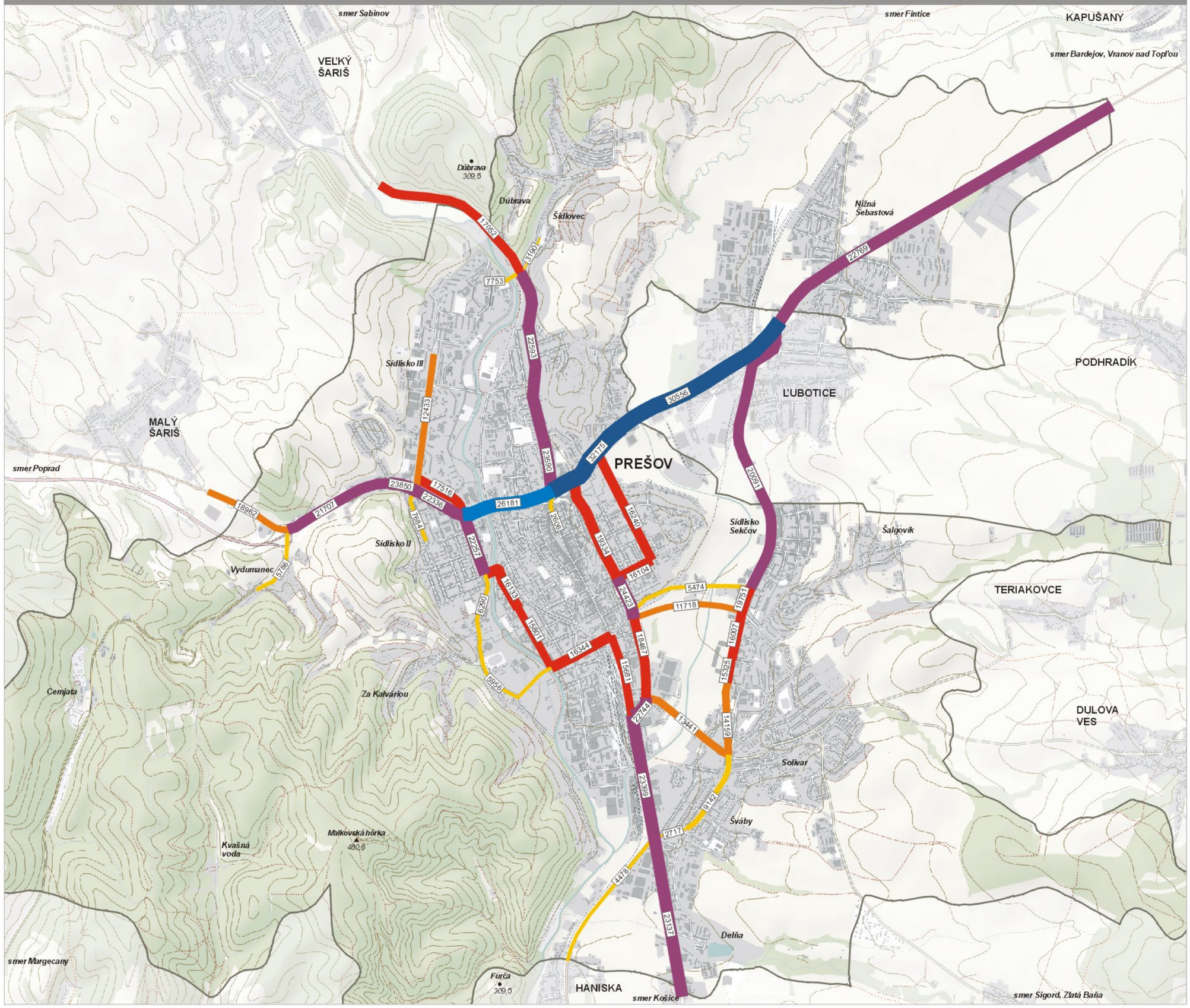
Prešov, III/06815 Prešov - Kuzmányho ulica, rekonštrukcia cesty – cestné prepojenie ulíc Škultétyho a Rusínska, súčasťou riešenia je aj cestička pre cyklistov vedená popri tejto komunikácii

Križovatka I/18 Levočská – rekonštrukcia križovatky a mostného telesa s navrhovaným mimoúrovňovým krížením cesty a cyklistickej (pešej) komunikácie

Diaľničný obchvat D1, Prešov západ - Prešov juh

I/18 (R4) Prešov - severný obchvat

2.2. Analýza významu jednotlivých komunikácií z dopravno-urbanistického hľadiska - dopravné zaťaženie 2010



Legenda:

Intenzita dopravného zaťaženia
(počet vozidiel / 24 hodín)

- 0-10 000
- 10 001 - 15 000
- 15 001 - 20 000
- 20 001 - 25 000
- 25 001 - 30 000
- 30 001 a viac

Výkres bol spracovaný na základe sčítania automobilovej dopravy v roku 2010, preto neberie do úvahy nové dopravné skutočnosti - otvorenie západného úseku D1 a presmerovanie dopravy na ulicu Pod kalváriou (Pražská).

Výskum uskutočnil a výsledky spracoval KSC, ŽU v Žiline.

2.3. Sčítanie cyklistickej dopravy na významných bodoch cyklistickej infraštruktúry

Ciele sčítania

Cieľom sčítania cyklistov bolo získať prehľad o intenzite a smere pohybu cyklistov na úsekoch existujúcej cyklistickej infraštruktúry (prípadne na iných dôležitých dopravných uzloch).
Výsledky z jednotlivých sčítacích stanovísk budú následne využité pri tvorbe modelu cyklistickej dopravy ako aj pri návrhu nových opatrení na zlepšenie cyklistickej dopravy a pri návrhu nových cyklistických komunikácií.

Metodika sčítania

Sčítanie cyklistov bolo vykonané v druhej polovici marca. Žiaľ, počasie v tomto mesiaci nezodpovedalo bežnému marcovému priemeru teplôt na území Prešova a tak jeho nepriaznivý stav a relatívne nízke teploty znížili predpokladané odhady počtu cyklistov.
Sčítanie sa uskutočnilo v priebehu dvoch dní – v stredu 20.3.2013 bolo počasie jasné, bezoblačné, nasledujúci deň – štvrtok 21.3.2013 bol zamračený, s prehánkami až súvislým dažďom.
Samotné sčítanie prebiehalo počas štyroch hodín (v rannej a popoludňajšej dopravnej špičke – 7.00 – 9.00 a 15.00 – 17.00) na desiatich bodoch umiestnených na najvýznamnejších cyklistických ťahoch v meste.

Sčítacie body

1. Mukačevská ulica (kríženie cestičky pre cyklistov a miestnej komunikácie)
2. Levočská ulica (križovatka Levočskej ulice – cesty I.18 a cestičky pre cyklistov popri toku Torysy)
3. Obrancov mieru (pokračovanie cestičky pre cyklistov pozdĺž Torysy a vypojenie smerom na centrum mesta)
4. Jána Pavla II. (ukončenie cestičky pre cyklistov pri športovej hale)
5. Námestie mieru (severný vstup do historického jadra mesta)
6. Námestie legionárov (južný vstup do historického jadra mesta)
7. Masarykova ulica (cyklistická trasa prepájajúca centrum mesta a Sídlisko Sekčov)
8. Východná ulica (pokračovanie cyklistickej trasy v smere na Sídlisko Sekčov)
9. Armádneho generála Svobodu (kríženie cyklistických komunikácií pri dopravnom napojení Sídliska Sekčov)
10. Solivarská ulica (ukončenie cestičky pre cyklistov v mestskej časti Solivar)

Vyhodnotenie sčítania

Vyhodnotenie sčítania je prevedené pre každý bod samostatne, s rozdelením na jednotlivé dni počas ktorých prebiehalo sčítanie. Výsledky sú prezentované vo forme tabuliek (s vyčíslením pohybu cyklistov počas jednotlivých hodín ako aj s prepočtom odhadovaného počtu počas 24 hodín) a kartogramov s vyznačením hlavných smerov a počtov pohybu cyklistov.
Výsledky budú využité pri tvorbe modelu cyklistickej dopravy.

Porovnanie sčítania so sčítaním realizovaným pri príprave projektu Nízkorozpočtové opatrenia na zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v meste Prešov

Sčítanie pri príprave projektu Nízkorozpočtové opatrenia na zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v meste Prešov bolo realizované v letných mesiacoch roku 2012 (22.8.2012). Intenzity dopravy sa preto výrazne líšia od počtov cyklistov využívajúcich cyklistické komunikácie v mesiaci marec.

Porovnanie je možné v dvoch bodoch, ktoré boli v oboch sčítaniach totožné:

1. Mukačevská ulica (kríženie cestičky pre cyklistov a miestnej komunikácie)
6. Námestie legionárov (južný vstup do historického jadra mesta)

Použité sú intenzity cyklistickej dopravy v čase dopravne špičky – časovom intervale 15:30-16:30

Celkový počet cyklistov, ktorí prešli daným bodom za 1 hodinu

Bod sčítania	**28.2.2012**	**20.3.2012**	**21.3.2012**
1. Mukačevská ulica	280	47	9
6. Námestie legionárov	117	27	2

Podrobný rozbor sčítania zo dňa 28.2.2012 je priložený v **Prílohe 1**. Súčasťou prílohy je aj pentlogram zachytávajúci intenzity cyklistickej dopravy v meraných bodoch po prepčte na dobu 24 hodín.

Sčítanie cyklistickej dopravy - sčítacie body

Cestičky pre cyklistov

Cyklokoridory na existujúcich komunikáciách

5. Sčítacie body

Sčítacie stanovisko 1 - Mukačevská ulica

Dátum: 20-21.3.2013

Sledovaná križovatka sa nachádza v severnej časti mesta, v centrálnej časti obytnej zóny - Sídliska III.

Tvorí ju automobilová komunikácia (Mukačevská ulica), ktorá prepája Sídlisko III s centrom mesta ako aj s rekreačnou (jazdecký areál, futbalový štadión, dopravné ihrisko) a výrobnou (tlačiarne Polygraf) zónou na ľavom brehu rieky Torysa a cestička pre cyklistov (hlavný severo-južný ťah prechádzajúci mestom zo smeru od Veľkého Šariša po jej ukončenie pri Mestskej hale).

Križovatkou prechádzajú cyklisti smerujúci z obytného súboru smerom do centra, ako aj po hlavnom cyklistickom ťahu.

Sledované komunikácie:

A - Mukačevská ulica, smer k obytnej zóne (jej súčasťou je aj výrobný areál f. SPINEA a občianska vybavenosť - obchody a služby)

B - cestička pre cyklistov - smer Veľký Šariš (popri komunikácii je umiestnený aj areál kúpaliska a Lanové centrum)

C - Mukačevská ulica - smer centrum mesta (futbalový štadión, jazdecký areál, Sabinovská ulica)

D - pokračovanie cestičky pre cyklistov smerom na juh (obytné zóny, Sídlisko III-II, rekreačná trasa popri rieke Torysa)

Sčítacie stanovisko 1 - Mukačevská ulica

Dátum: 20.3.2013

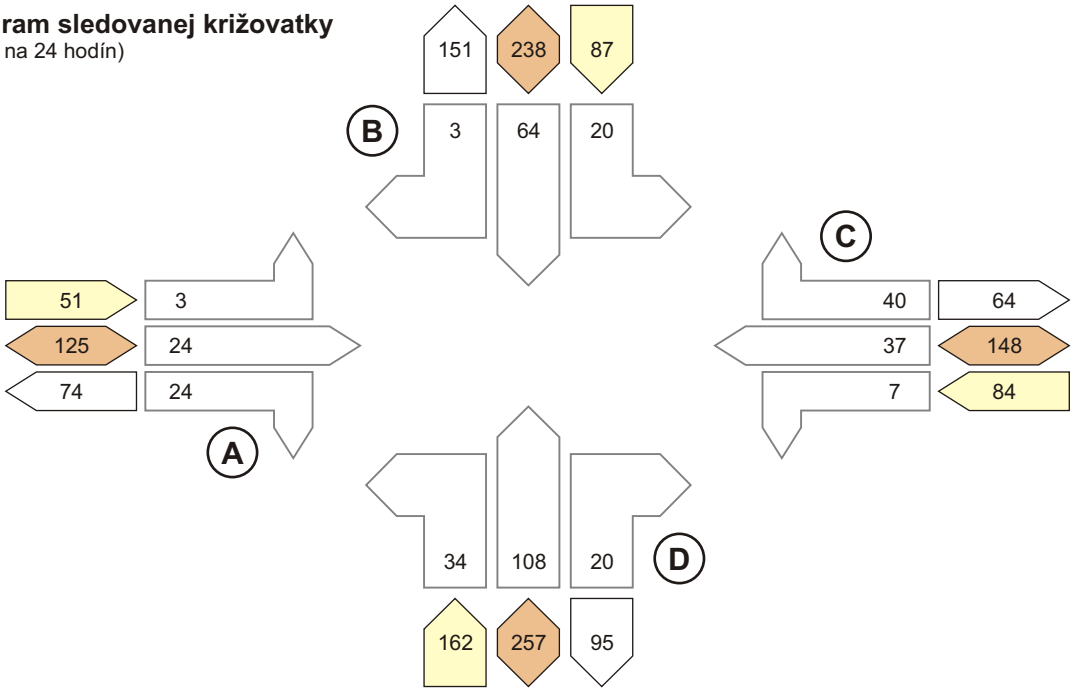
Počasie: jasno, bezoblačno

Teplota: 5°C - 15°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	1	1	0	1	2	2	0	0	0	0	1	8
7:30 - 8:00	0	1	0	0	2	3	1	2	0	1	1	0	11
8:00 - 8:30	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	1	5
8:30 - 9:00	0	2	0	0	0	1	1	0	0	1	3	0	8
15:00 - 15:30	0	1	0	0	1	3	1	1	0	3	7	2	19
15:30 - 16:00	0	1	3	1	0	3	3	4	1	2	11	0	29
16:00 - 16:30	1	0	2	0	2	2	2	2	1	1	4	1	18
16:30 - 17:00	0	1	0	0	0	4	1	2	0	2	5	1	16
	1	7	7	1	6	19	11	12	2	10	32	6	
	15			26			25			48			114

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	3	24	24	3	20	64	37	40	7	34	108	20	
z bodu	51			87			84			162			384
do bodu	74			151			64			95			
spolu na sled. ťahu	125			238			148			257			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 1 - Mukačevská ulica

Dátum: 21.3.2013

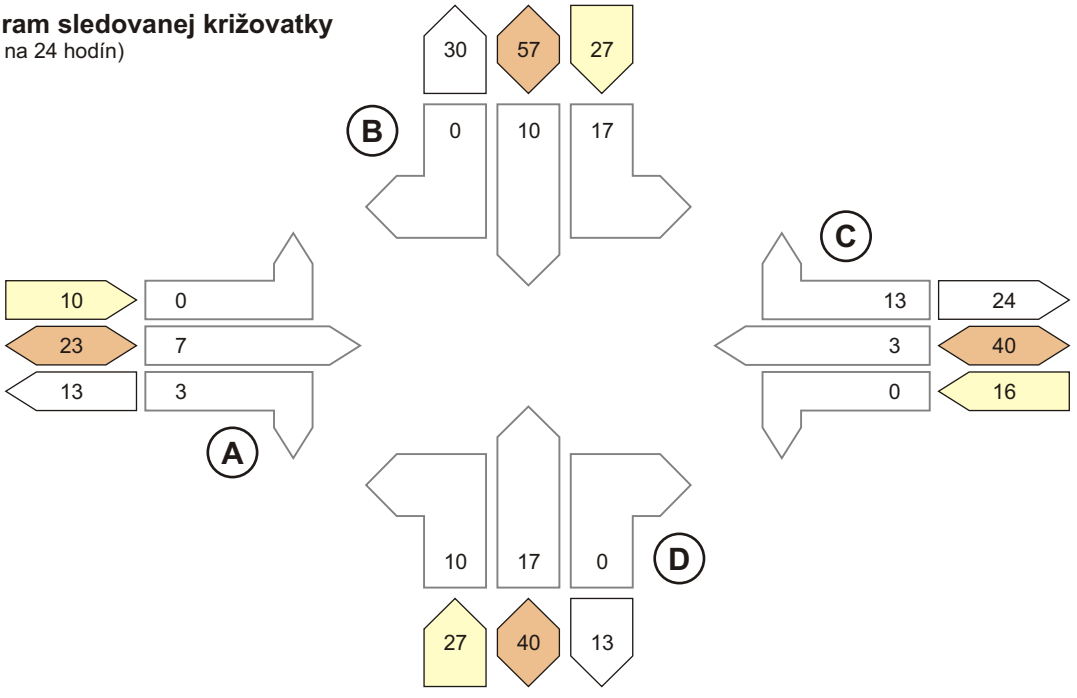
Počasie: zamračené, dážď / prehánky

Teplota: 3°C - 6°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	0	1	0	2	0	0	1	0	0	0	0	4
7:30 - 8:00	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	4
8:00 - 8:30	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2
8:30 - 9:00	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
15:00 - 15:30	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2
15:30 - 16:00	0	1	0	0	0	1	1	2	0	1	1	0	7
16:00 - 16:30	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2
16:30 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	0	2	1	0	5	3	1	4	0	3	5	0	
	3			8			5			8			24

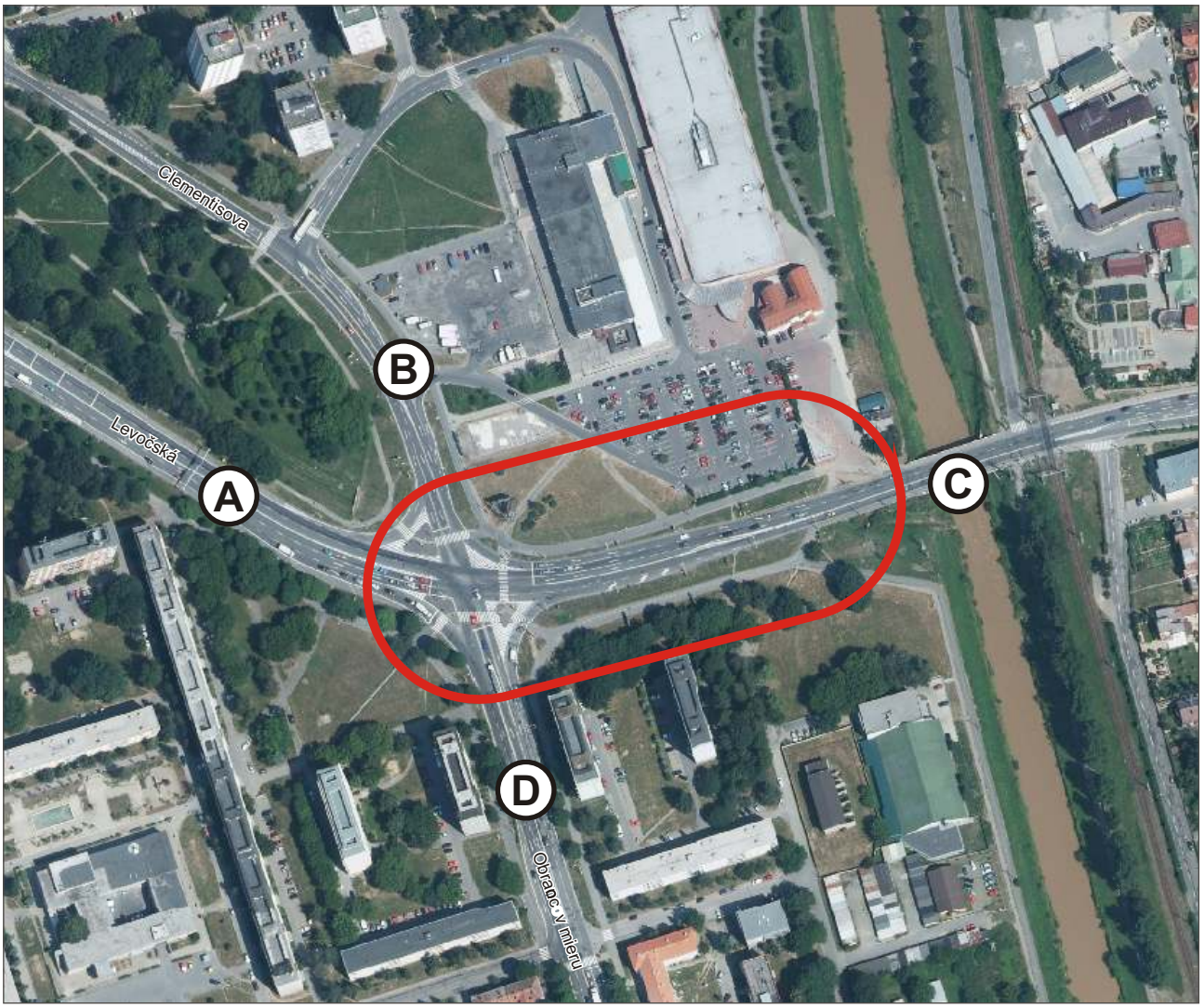
	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	0	7	3	0	17	10	3	13	0	10	17	0	
z bodu	10			27			16			27			81
do bodu	13			30			24			13			
spolu na sled. ťahu	23			57			40			40			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 2 - Levočská ulica

Dátum: 20-21.3.2013



Sledovaná križovatka sa nachádza vo východnej časti mesta, na hranici obytných súborov Sídliska II a Sídliska III.

Tvorí ju kríženie hlavného cestného ťahu (cesta prvej triedy I./18 v smere Poprad - Vranov nad Topľou) a miestnych zberných komunikácií (Clementisova, Obrancov mieru). Súbežne so zbernou komunikáciou je vedená cestička pre cyklistov - hlavný cyklistický ťah v severo-južnom smere.

Na križovatke sa nachádza aj rozsiahly nákupný areál - taktiež jeden z cieľov cyklistickej dopravy.

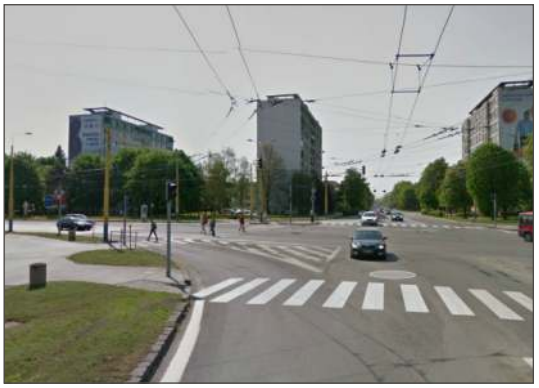
Sledované komunikácie:

A - Levočská ulica - hlavný cestný ťah v smere na Poprad, ako aj prístup k rekreačným zónam Kvašná voda a Cemjata

B - cestička pre cyklistov - smer Sídlisko III a Veľký Šariš (ako aj prístup k OD Kaufland)

C - Levočská ulica - smer centrum mesta (pokračovanie cestného ťahu v smere do Vranova nad Topľou)

D - pokračovanie cestičky pre cyklistov smerom na juh (vysokoškolský areál, rekreačná trasa popri rieke Torysa)



Sčítacie stanovisko 2 - Levočská ulica

Dátum: 20.3.2013

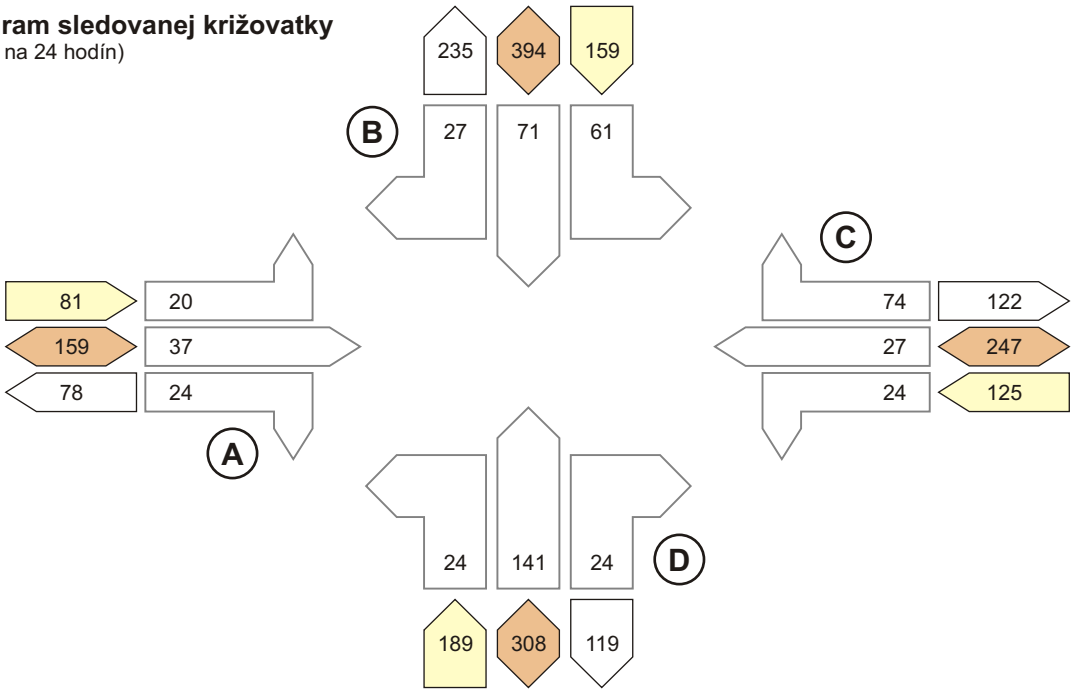
Počasie: jasno, bezoblačno

Teplota: 5°C - 15°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	1	1	0	1	2	3	0	2	0	0	3	0	13
7:30 - 8:00	0	1	2	2	1	1	1	3	0	0	4	1	16
8:00 - 8:30	0	0	1	0	2	2	0	1	1	1	2	1	11
8:30 - 9:00	0	1	0	1	0	1	1	1	0	0	2	0	7
15:00 - 15:30	1	1	1	1	3	1	0	3	1	2	10	2	26
15:30 - 16:00	2	4	0	2	5	5	2	4	4	0	14	0	42
16:00 - 16:30	0	0	1	1	2	0	1	3	1	2	4	2	17
16:30 - 17:00	2	3	2	0	3	8	3	5	0	2	3	1	32
	6	11	7	8	18	21	8	22	7	7	42	7	
	24			47			37			56			164

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	20	37	24	27	61	71	27	74	24	24	141	24	
z bodu	81			159			125			189			554
do bodu	78			235			122			119			
spolu na sled. ťahu	159			394			247			308			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 2 - Levočská ulica

Dátum: 21.3.2013

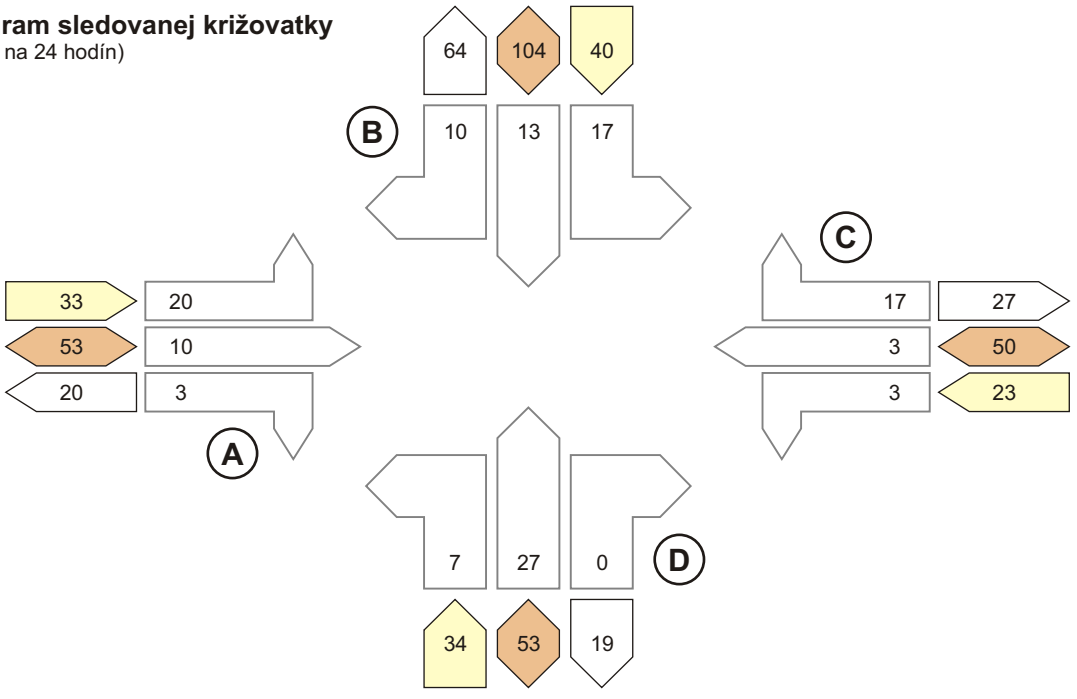
Počasie: zamračené, dážď / prehánky

Teplota: 3°C - 6°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
7:30 - 8:00	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	4
8:00 - 8:30	1	1	0	0	1	2	0	0	0	1	0	0	6
8:30 - 9:00	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	2	0	5
15:00 - 15:30	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	4
15:30 - 16:00	1	0	0	2	1	0	0	2	0	0	1	0	7
16:00 - 16:30	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	6
16:30 - 17:00	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	5
	6	3	1	3	5	4	1	5	1	2	8	0	
	10			12			7			10			39

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	20	10	3	10	17	13	3	17	3	7	27	0	
z bodu	33			40			23			34			130
do bodu	20			64			27			19			
spolu na sled. ťahu	53			104			50			53			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 3 - Obrancov mieru

Dátum: 20-21.3.2013

Sledovaná križovatka sa nachádza vo východnej časti mesta, na hranici obytnej zóny a centrálnej zóny mesta Prešov.

Tvorí ju kríženie hlavného cestného ťahu (vnútorný mestský okruh) a miestnej zbernej komunikácie (Požiarnická ulica s pokračovaním na ulicu 17. novembra). Súbežne so hlavnou komunikáciou je vedená cestička pre cyklistov - hlavný cyklistický ťah v severo-južnom smere.

Križovatka tvorí jeden z prístupových bodov do centra mesta a v južnom smere do vysokoškolského a športového areálu).

Sledované komunikácie:

A - ulica Obrancov mieru - severná časť mestského okruhu ako aj prístup k bytovým domom Sídliska I a II

B - cestička pre cyklistov - smer Sídlisko III a Veľký Šariš (ako aj prístup k OD Kaufland)

C - Požiarnická ulica - smer centrum mesta (v blízkosti aj železničná stanica Prešov-mesto), prípadne po odbočení možné smerovanie po ulici 17. novembra

D - pokračovanie cestičky pre cyklistov smerom na juh (vysokoškolský areál, rekreačná trasa popri rieke Torysa, výrobná zóna na Budovateľskej ulici)

Sčítacie stanovisko 3 - Obrancov mieru

Dátum: 20.3.2013

Počasie: jasno, bezoblačno

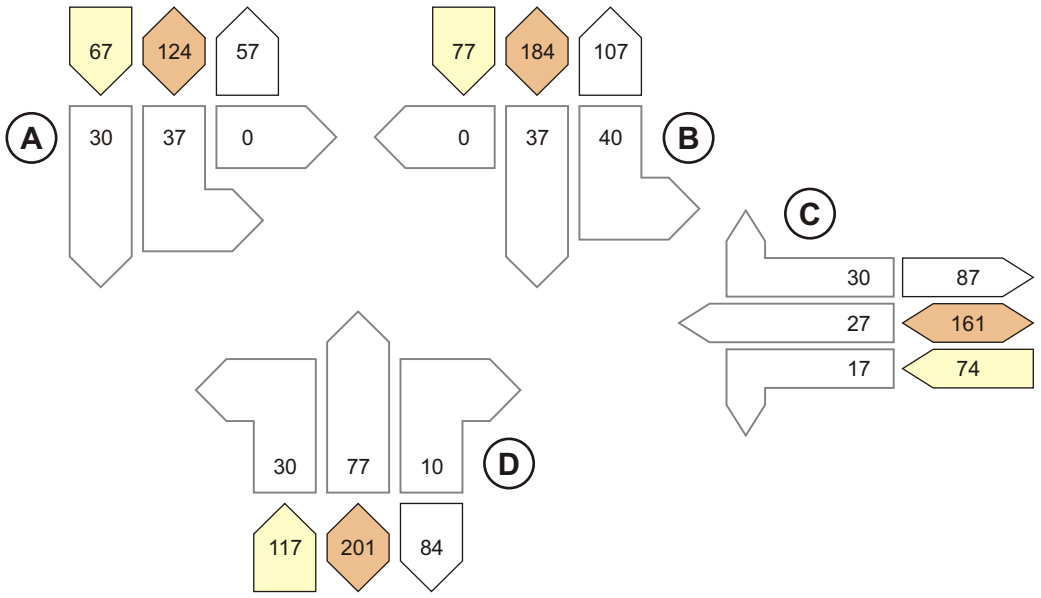
Teplota: 5°C - 15°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	2	0	0	2	1	0	1	1	0	2	0	9
7:30 - 8:00	0	3	1	0	1	0	0	1	1	1	3	0	11
8:00 - 8:30	0	1	0	0	2	2	2	0	0	0	2	1	10
8:30 - 9:00	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	6
15:00 - 15:30	0	1	1	0	1	2	1	2	0	2	3	0	13
15:30 - 16:00	0	2	3	0	1	1	3	2	1	2	5	1	21
16:00 - 16:30	0	0	2	0	3	3	2	1	2	1	3	0	17
16:30 - 17:00	0	1	1	0	2	1	0	1	0	2	4	1	13
	0	11	9	0	12	11	8	9	5	9	23	3	
	20			23			22			35			100

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	0	37	30	0	40	37	27	30	17	30	77	10	
z bodu	67			77			74			117			335
do bodu	57			107			87			84			
spolu na sled. ťahu	124			184			161			201			

Kartogram sledovanej križovatky

(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 3 - Obrancov mieru

Dátum: 21.3.2013

Počasie: zamračené, dážď / prehánky

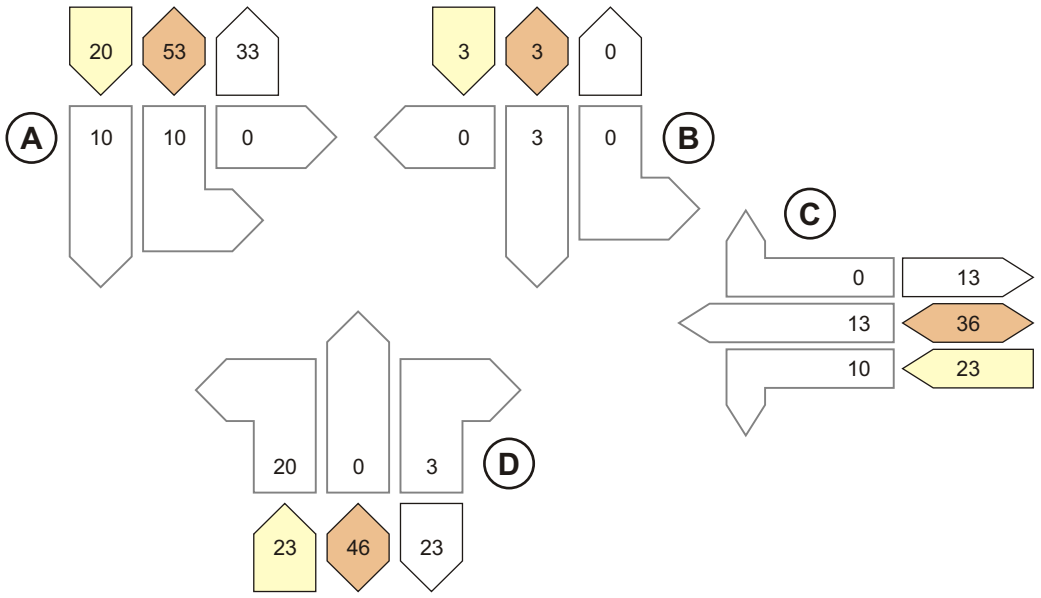
Teplota: 3°C - 6°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
7:30 - 8:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
8:00 - 8:30	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	4
8:30 - 9:00	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
15:00 - 15:30	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
15:30 - 16:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	3
16:00 - 16:30	0	0	2	0	0	0	1	0	1	1	0	0	5
16:30 - 17:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
	0	3	3	0	0	1	4	0	3	6	0	1	
	6			1			7			7			21

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	0	10	10	0	0	3	13	0	10	20	0	3	
z bodu	20			3			23			23			69
do bodu	33			0			13			23			
spolu na sled. ťahu	53			3			36			46			

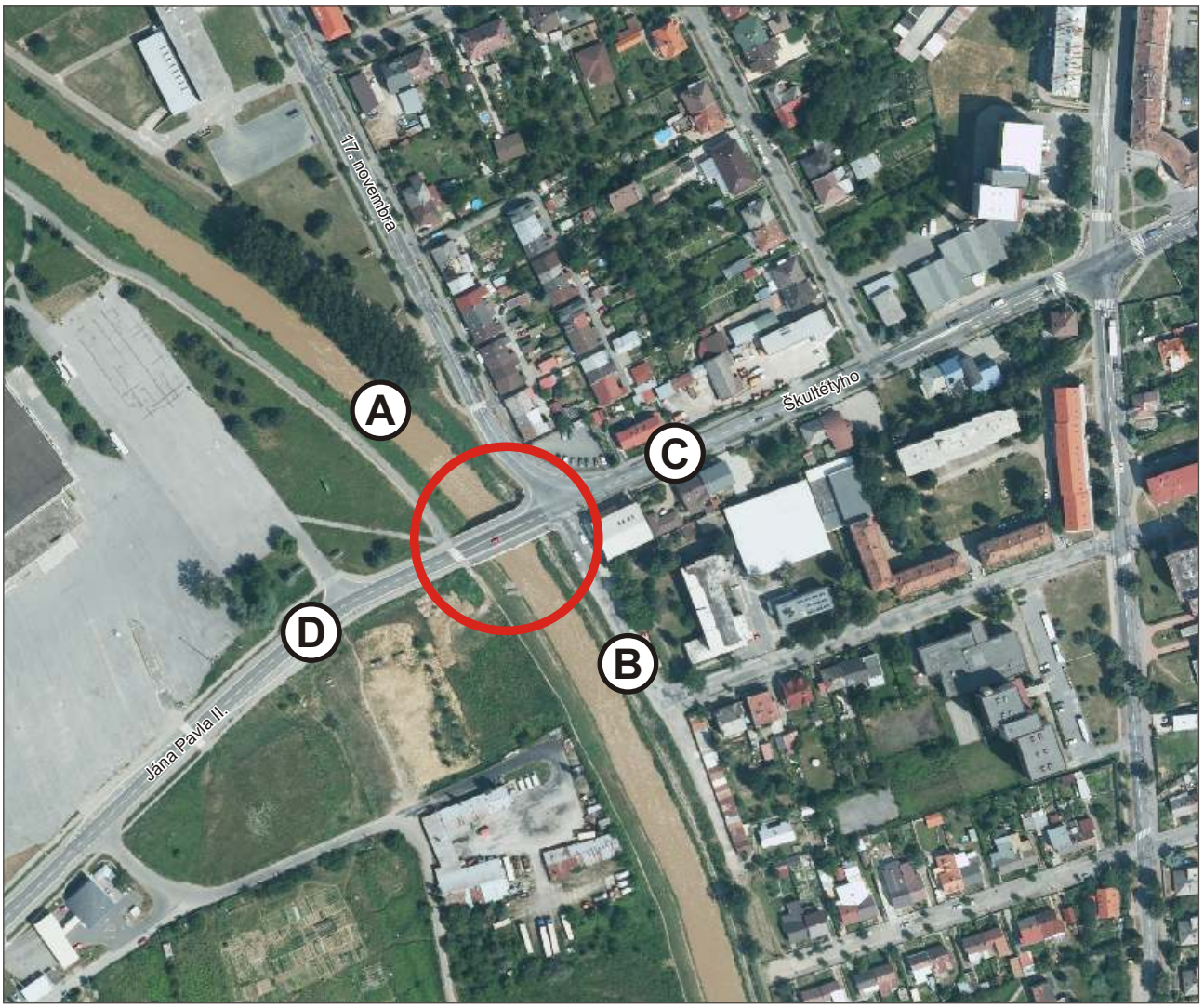
Kartogram sledovanej križovatky

(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 4 - Jána Pavla II.

Dátum: 20-21.3.2013



Sledovaná križovatka sa nachádza v juhovýchodnej časti mesta, na hranici rekreačno-športovej zóny, obytného súboru a vysokoškolského areálu na ulici 17. novembra a priemyselnej zóny na Budovateľskej ulici.

Tvorí ju kríženie južné ukončeniespevneného cestičky pre cyklistov a jej pokračovanie po nespevnenom chodníku pozdĺž toku rieky Torysa v smere na ulicu Pod Wilec hôrkou a ulice Jána Pavla II. a jej pokračovanie na Škultétyho ulici (až do dokončenia pokračovania nábrežnej komunikácie slúžia aj ako vnútorný mestský okruh).

Sledované miesto slúži ako nástupný bod pre rekrečné výlety po cestičke pre cyklistov ako aj ako prístupové miesto pre cyklistov prichádzajúcich z južného a západného smeru.

Sledované komunikácie:

A - južné ukončenie cestičky pre cyklistov zo smeru z Veľkého Šariša ako aj južný koniec ulice 17. novembra.

B - Štúrova ulica - prístupová komunikácia k priemyselnej zóne na Budovateľskej ulici

C - Škultétyho ulica - prístupová komunikácia k priemyselnej zóne na Budovateľskej ulici ako aj k cyklistickej komunikácii na Masarykovej ulici

D - smer k športovému areálu (športová hala, cyklistický areál)

Sčítacie stanovisko 4 - Jána Pavla II.

Dátum: 20.3.2013

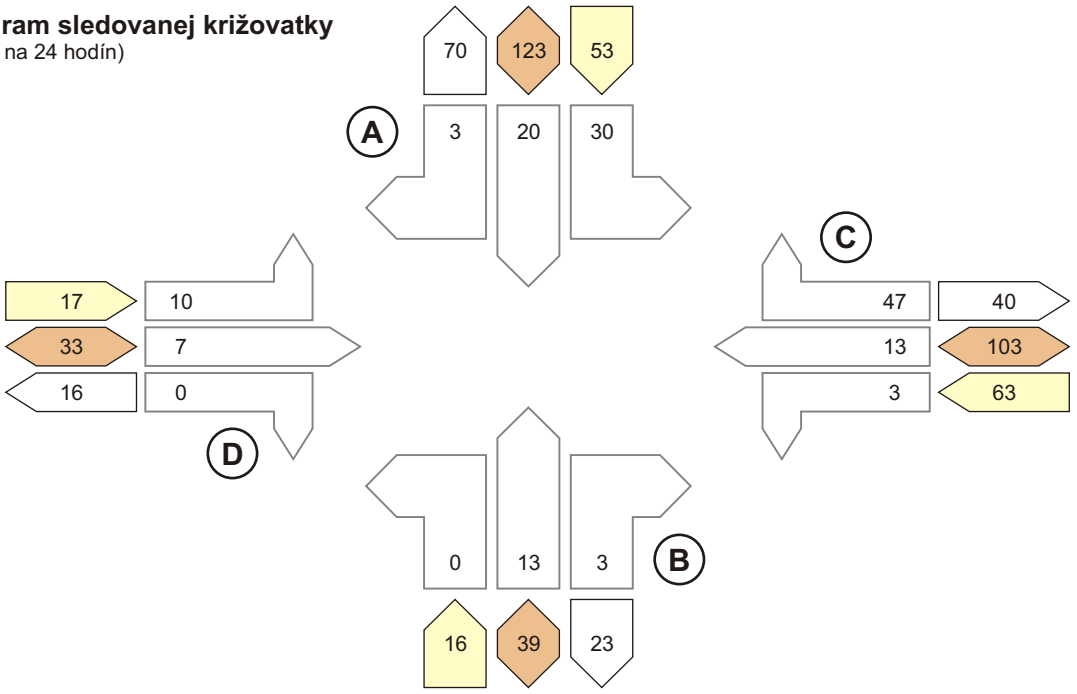
Počasie: jasno, bezoblačno

Teplota: 5°C - 15°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	2	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	5
7:30 - 8:00	1	1	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	5
8:00 - 8:30	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3
8:30 - 9:00	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
15:00 - 15:30	2	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	5
15:30 - 16:00	2	1	0	0	1	0	4	0	1	1	0	1	11
16:00 - 16:30	0	1	1	1	0	0	2	1	1	0	0	0	7
16:30 - 17:00	1	1	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	6
	6	9	1	4	1	0	14	1	4	3	0	2	
	16			5			19			5			45

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	20	30	3	13	3	0	47	3	13	10	0	7	
z bodu	53			16			63			17			149
do bodu	70			23			40			16			
spolu na sled. ťahu	123			39			103			33			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 4 - Jána Pavla II.

Dátum: 21.3.2013

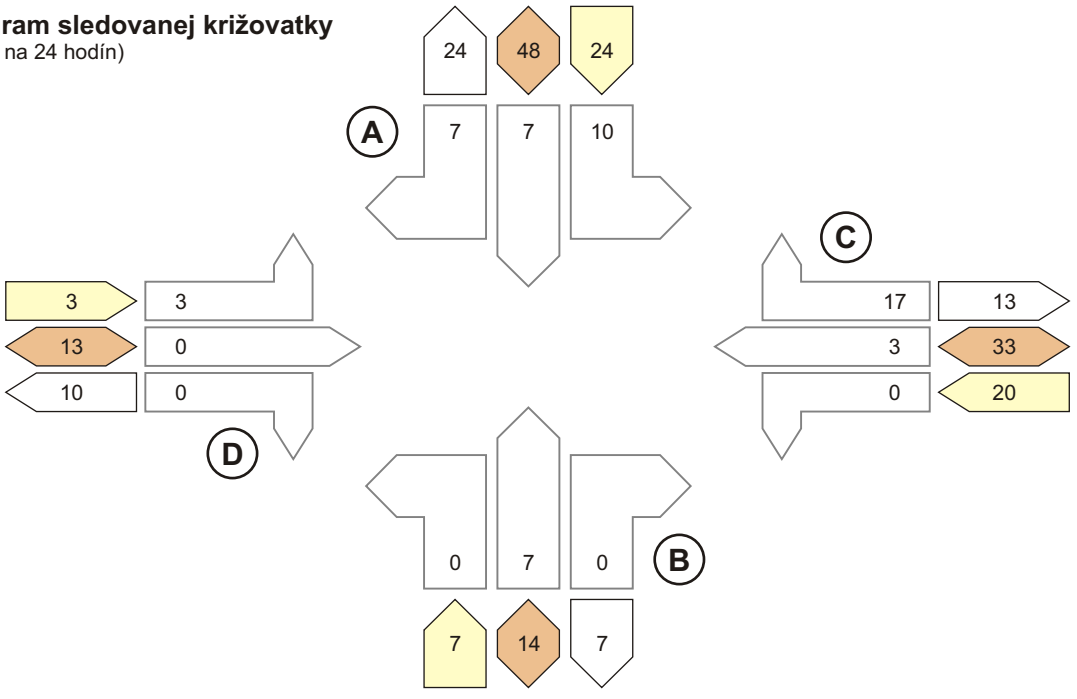
Počasie: zamračené, dážď / prehánky

Teplota: 3°C - 6°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4
7:30 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
8:00 - 8:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2
8:30 - 9:00	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	3
15:00 - 15:30	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3
15:30 - 16:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
16:00 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 17:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	2	3	2	2	0	0	5	0	1	0	0	1	
	7			2			6			1			16

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	7	10	7	7	0	0	17	0	3	0	0	3	
z bodu	24			7			20			3			54
do bodu	24			7			13			10			
spolu na sled. ťahu	48			14			33			13			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 5 - Námestie mieru

Dátum: 20-21.3.2013

Sledovaná križovatka sa nachádza v centrálnej časti mesta. Neprechádza ňou žiadna komunikácia určená pre cyklistov, no tvorí jeden z hlavných dopravných uzlov v meste ako aj severný prístupový bod do historického jadra mesta Prešov.

Tvorí ju kríženie hlavných cestných ťahov (cesta I./18 - Poprad - Vranov nad Topľou a cesta I./68 Stará Ľubovňa - Prešov) a severného ukončenia Hlavnej ulice .

Sledované miesto slúži najmä ako vstup do historického jadra mesta, a zároveň ako východiskový bod pre cestu do priemyselného areálu na Šarišských lúkach (sčasti situovaný v k.ú. obce Ľubotice).

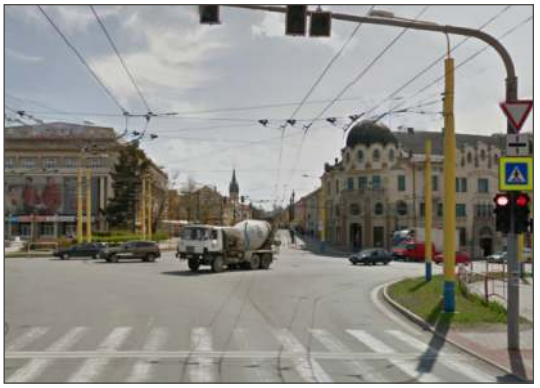
Sledované komunikácie:

A - Sabinovská ulica - cesta I. triedy číslo 68 a zároveň prístup k severne umiestnenýcm obytným zónam.

B - Levočská ulica - prístup k cestičke pre cyklistov popri toku rieky Torysa ako aj smer do západného obytného pásu (Sídlisko II a Sídlisko III)

C - Hlavná ulica - severo-južná komunikácia pretínajúca historické jadro mesta

D - pokračovanie cesty I./18 - smer Ľubotice, Nižná Šebastová



Sčítacie stanovisko 5 - Námestie mieru

Dátum: 20.3.2013

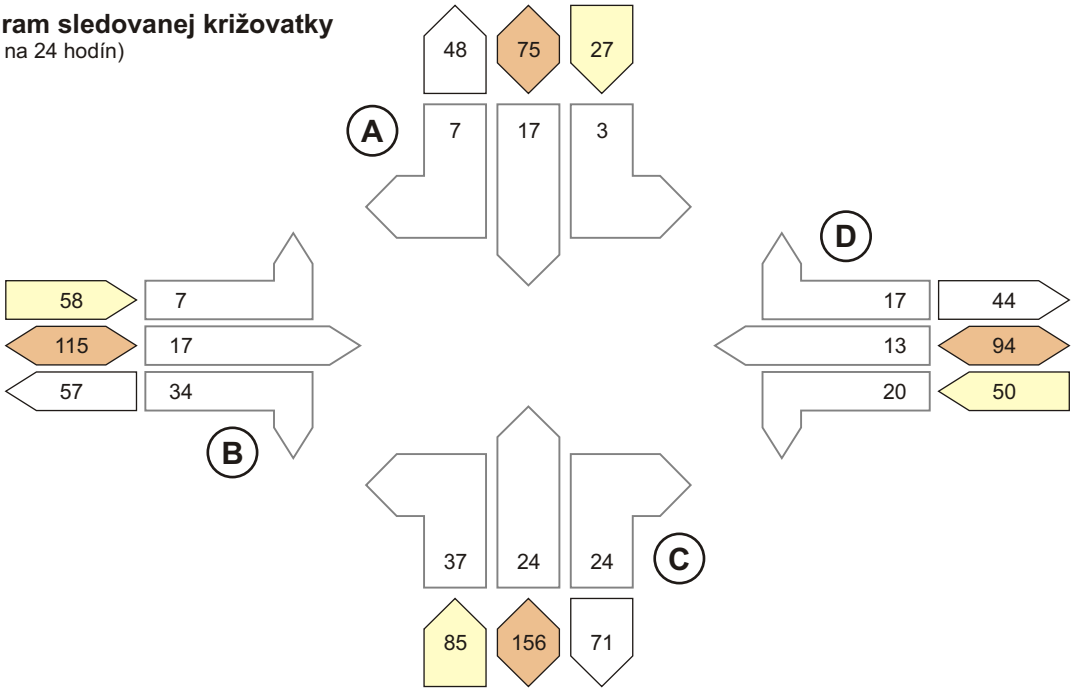
Počasie: jasno, bezoblačno

Teplota: 5°C - 15°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	4
7:30 - 8:00	1	1	0	1	1	2	0	2	2	0	0	2	12
8:00 - 8:30	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	4
8:30 - 9:00	0	0	0	1	1	0	0	2	0	1	0	1	6
15:00 - 15:30	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	4
15:30 - 16:00	0	0	0	0	3	0	2	1	3	0	1	0	10
16:00 - 16:30	0	2	1	0	1	3	1	1	1	1	2	2	15
16:30 - 17:00	1	0	0	0	1	0	3	2	0	3	0	0	10
	2	5	1	2	10	5	7	11	7	5	4	6	
	8			17			25			15			65

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	A			B			C			D			
výjazd (+koeficient)	7	17	3	7	34	17	24	37	24	17	13	20	
z bodu	27			58			85			50			220
do bodu	48			57			71			44			
spolu na sled. ťahu	75			115			156			94			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 5 - Námestie mieru

Dátum: 21.3.2013

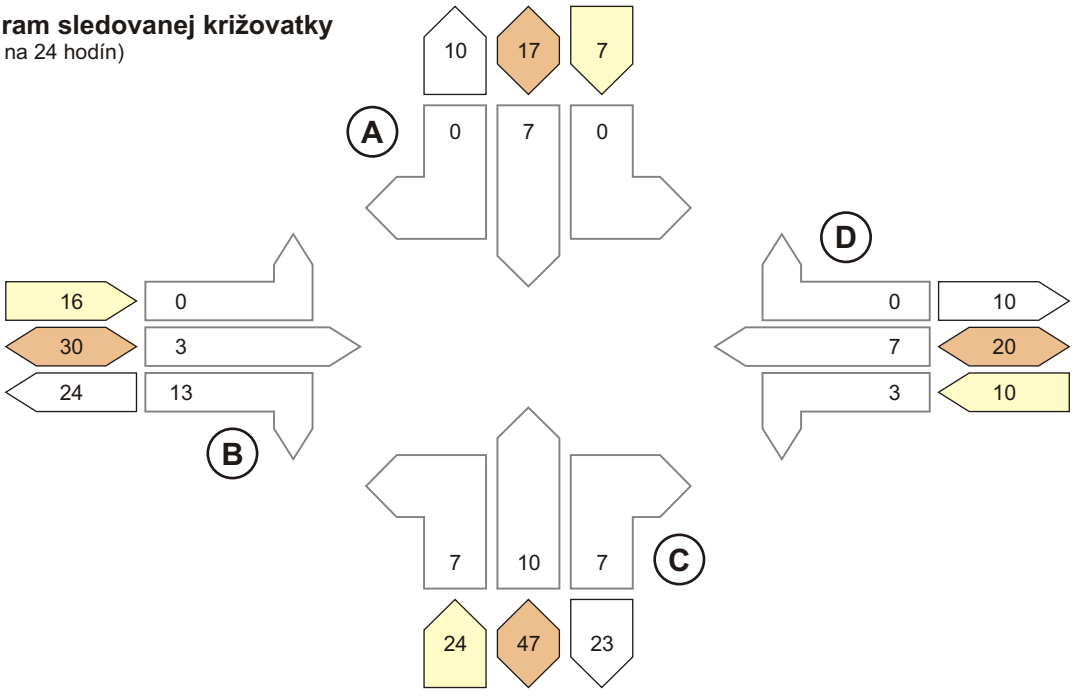
Počasie: zamračené, dážď / prehánky

Teplota: 3°C - 6°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2
7:30 - 8:00	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
8:00 - 8:30	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
8:30 - 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2
15:30 - 16:00	0	1	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	5
16:00 - 16:30	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	3
16:30 - 17:00	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
	0	2	0	0	4	1	3	2	2	0	2	1	
	2			5			7			3			17

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	0	7	0	0	13	3	10	7	7	0	7	3	
z bodu	7			16			24			10			57
do bodu	10			14			23			10			
spolu na sled. ťahu	17			30			57			20			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 6 - Námestie legionárov

Dátum: 20-21.3.2013

Sledovaná križovatka sa nachádza v centrálnej časti mesta. V severo-južnom smere ňou prechádza komunikácia pre cyklistov - vyhradený koridor umiestnený v telese chodníka (Masarykova ulica) prípadne automobilovej komunikácie (Hlavná).

Tvorí ju kríženie komunikácií na južnom vstupe do historického centra mesta..

Sledované miesto slúži najmä ako vstup do historického jadra mesta - v južnom pokračovaní smerujú komunikácie na Sídlisko Sekčov a k dopravnému uzlu - hlavnej železničnej a autobusovej stanici.

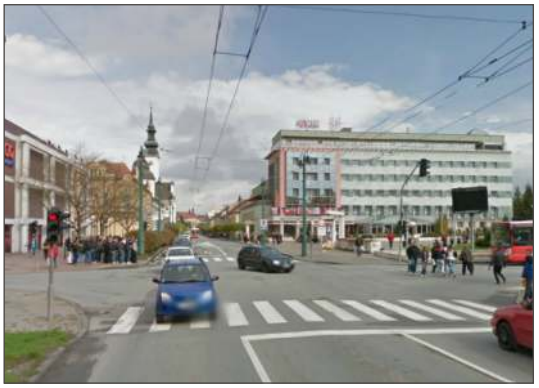
Sledované komunikácie:

A - Hlavná ulica - severo-južná komunikácia pretínajúca historické jadro mesta

B - Štefánikova ulica - prístup k cestičke pre cyklistov popri toku rieky Torysa ako aj smer do vysokoškolského areálu

C - Masarykova ulica - smer Sídlisko Sekčov ako aj železničná a autobusová stanica

D - smer Táborisko - obytná zóna a areál Fakultnej nemocnice ako aj iných zdravotníckych zariadení



Sčítacie stanovisko 6 - Námestie legionárov

Dátum: 20.3.2013

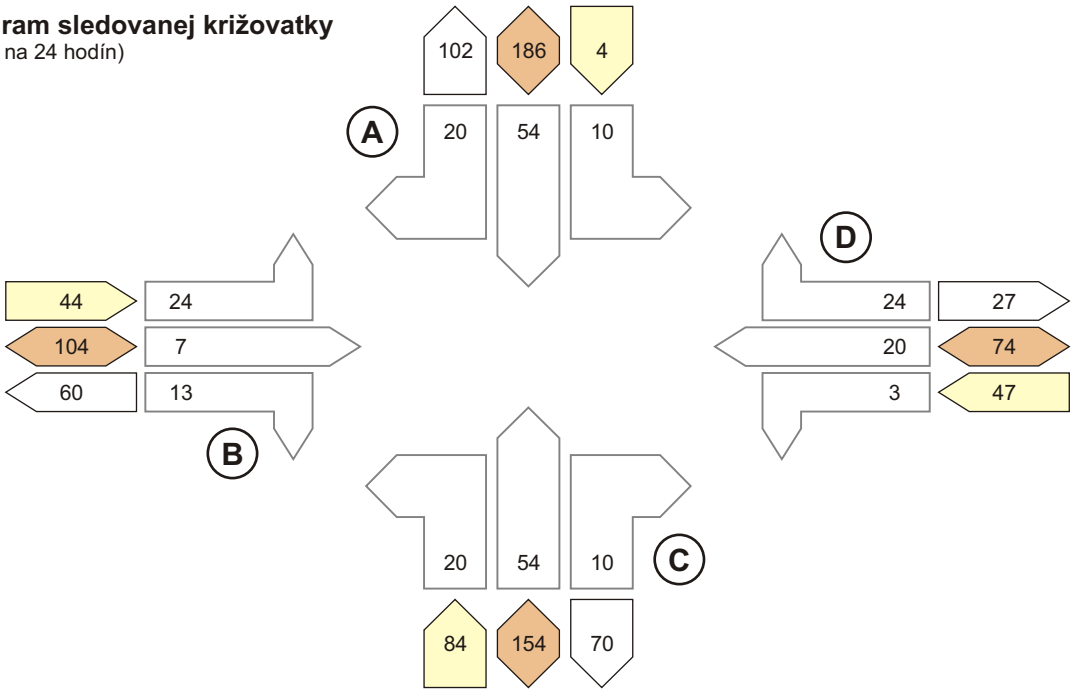
Počasie: jasno, bezoblačno

Teplota: 5°C - 15°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	1	0	1	0	0	2	0	1	1	0	0	6
7:30 - 8:00	1	2	0	0	1	1	3	1	0	0	1	0	10
8:00 - 8:30	0	2	1	1	0	0	0	1	0	2	1	0	8
8:30 - 9:00	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	3
15:00 - 15:30	0	3	0	2	0	1	3	1	0	1	0	0	11
15:30 - 16:00	3	2	1	1	1	0	3	2	1	2	1	0	17
16:00 - 16:30	1	4	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1	10
16:30 - 17:00	1	1	1	2	0	0	3	1	0	1	2	0	12
	6	16	3	7	4	2	16	6	3	7	6	1	
	25			13			24			14			77

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	20	54	41	24	13	7	54	20	10	24	20	3	
z bodu	84			44			84			47			259
do bodu	102			60			70			27			
spolu na sled. ťahu	186			104			154			74			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 6 - Námestie legionárov

Dátum: 21.3.2013

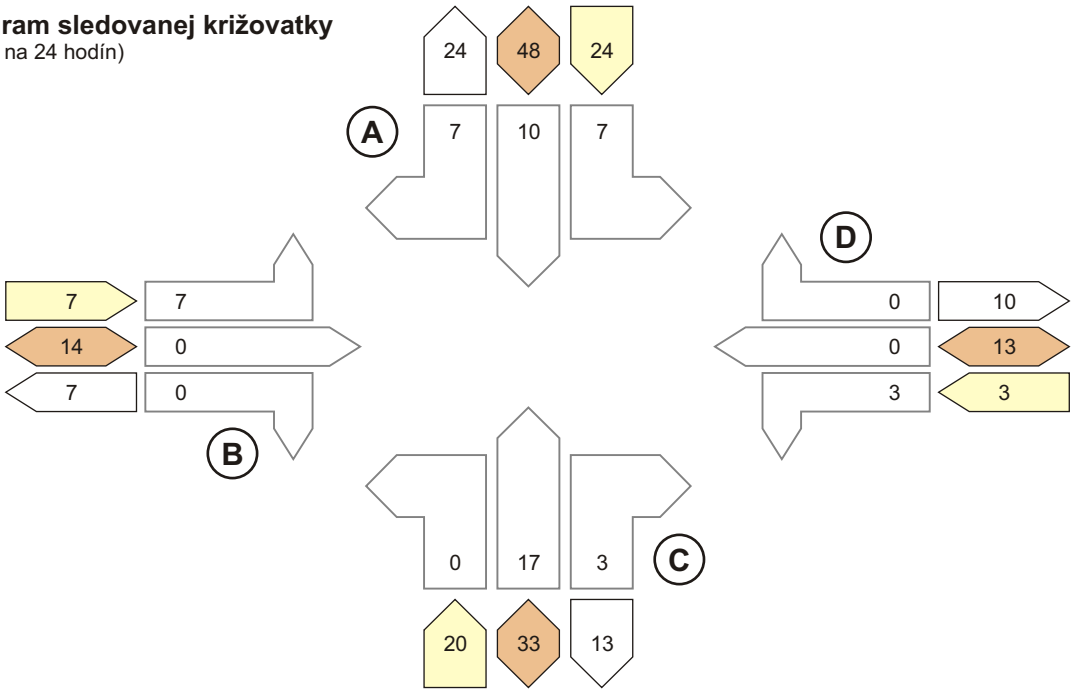
Počasie: zamračené, dážď / prehánky

Teplota: 3°C - 6°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4
7:30 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
8:00 - 8:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2
8:30 - 9:00	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	3
15:00 - 15:30	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3
15:30 - 16:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
16:00 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 17:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	2	3	2	2	0	0	5	0	1	0	0	1	
	7			2			6			1			16

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	7	10	7	7	0	0	17	0	3	0	0	3	
z bodu	24			7			20			3			54
do bodu	24			7			13			10			
spolu na sled. ťahu	48			14			33			13			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 7 - Masarykova ulica

Dátum: 20-21.3.2013

Sledovaná križovatka sa nachádza v centrálnej časti mesta. V severo-východnom smere ňou prechádza komunikácia pre cyklistov - vyhradený koridor umiestnený v telese chodníka (Masarykova ulica) prípadne automobilovej komunikácie (Kuzmányho ulica).

Tvorí ju kríženie komunikácií (hlavný cestný ťah v smere Košice - Poprad a pokračovanie Masarykovej ulice v smere do historického centra).

Sledované miesto predstavuje aj dôležitý uzol pre cyklistickú dopravu (prístupový bod k centru mesta, Sídlisku Sekčov, autobusovej a železničnej stanici a v západnom smere k priemyselnému a vysokoškolskému areálu a cestičke pre cyklistov popri toku rieky Torysa.

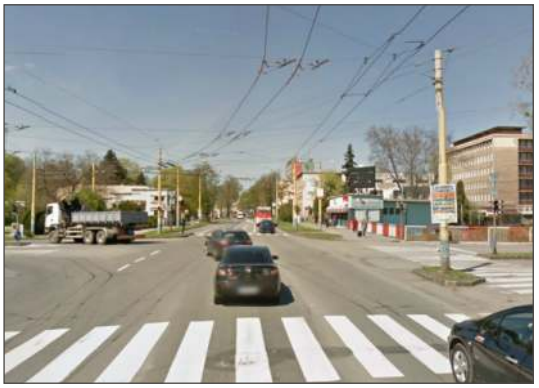
Sledované komunikácie:

A - Masarykova ulica - smer k historickému jadru mesta

B - Škultétyho ulica - prístup k cestičke pre cyklistov popri toku rieky Torysa ako aj smer do priemyselného a vysokoškolského areálu

C - Masarykova ulica - smer železničná a autobusová stanica

D - Kuzmányho ulica - pokračovanie cyklistickej komunikácie v smere na Sídlisko Sekčov



Sčítacie stanovisko 7 - Masarykova ulica

Dátum: 20.3.2013

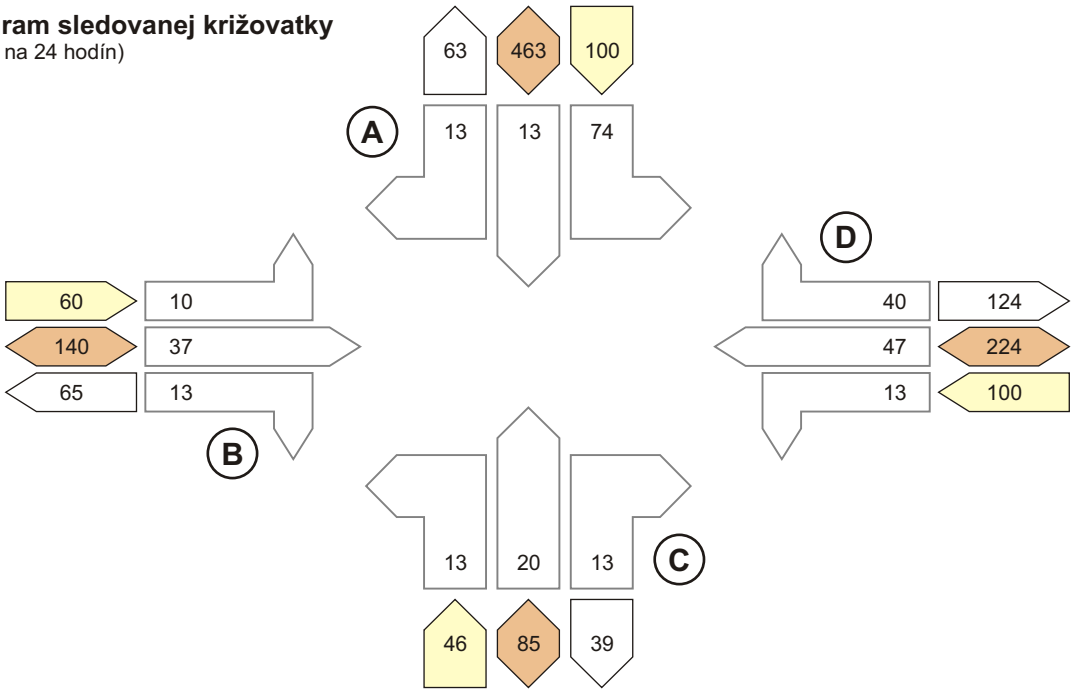
Počasie: jasno, bezoblačno

Teplota: 5°C - 15°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	1	0	2	1	0	0	1	0	0	3	2	0	10
7:30 - 8:00	0	1	3	0	1	2	0	1	1	1	2	1	13
8:00 - 8:30	1	0	2	0	0	1	0	1	0	2	1	0	8
8:30 - 9:00	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	6
15:00 - 15:30	0	1	2	0	0	2	0	0	1	1	1	0	8
15:30 - 16:00	1	1	5	0	2	3	2	1	0	0	2	1	18
16:00 - 16:30	0	1	4	1	0	2	0	2	1	1	3	1	16
16:30 - 17:00	1	0	3	0	1	1	1	1	0	3	2	0	13
	4	4	22	3	4	11	4	6	4	12	14	4	
	30			18			14			30			92

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	13	13	74	10	13	37	13	20	13	40	47	13	
z bodu	100			60			46			100			306
do bodu	63			80			39			124			
spolu na sled. ťahu	163			140			85			224			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 7 - Masarykova ulica

Dátum: 21.3.2013

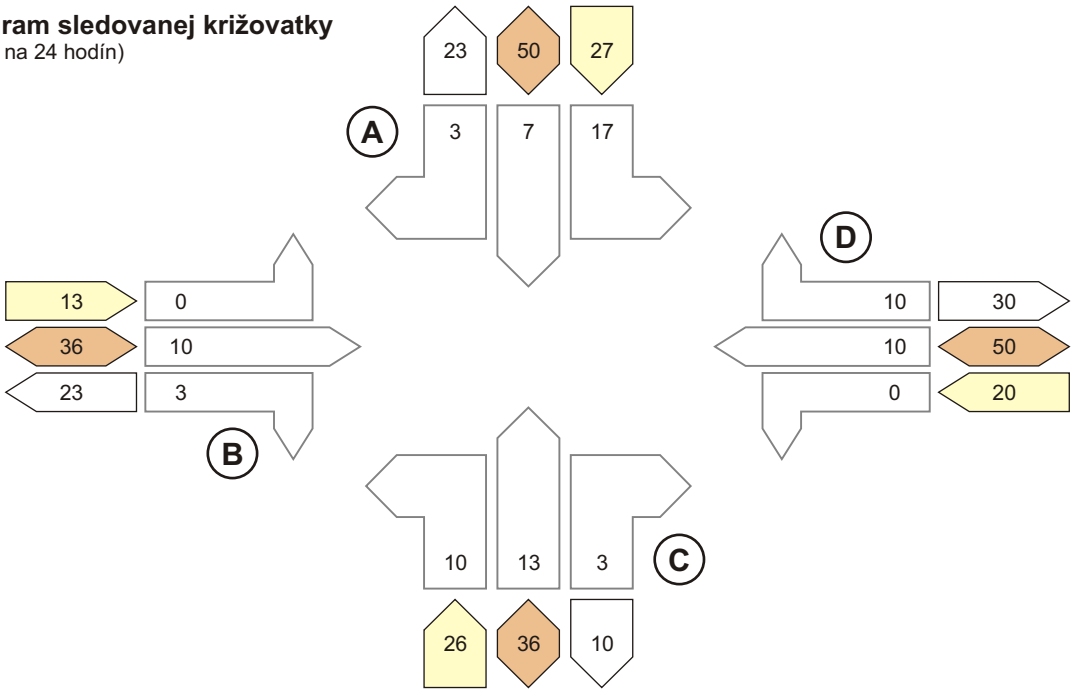
Počasie: zamračené, dážď / prehánky

Teplota: 3°C - 6°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
7:30 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	4
8:00 - 8:30	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	3
8:30 - 9:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
15:00 - 15:30	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	0	0	4
15:30 - 16:00	1	1	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0	6
16:00 - 16:30	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	4
16:30 - 17:00	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3
	1	2	5	0	1	3	4	3	1	3	3	0	
	8			4			8			6			26

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	3	7	17	0	3	10	13	10	3	10	10	0	
z bodu	27			13			26			20			86
do bodu	23			23			10			30			
spolu na sled. ťahu	50			36			36			50			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 8 - Východná ulica

Dátum: 20-21.3.2013

Sledovaná križovatka sa nachádza v centrálnej časti mesta. V západo-východnom smere ňou prechádza komunikácia pre cyklistov - vyhradený koridor umiestnený v telese automobilovej komunikácie (Kuzmányho ulica), ktorý prechádza do cestičky pre cyklistov vedenej po oboch stranách Rusínskej ulice.

Tvorí ju kríženie mestských zberných komunikácií ulíc Východná a Rusínska.

Sledované miesto predstavuje dôležitý uzol pre cyklistickú dopravu - prístupový bod prepájajúci najmä cyklistickú komunikáciu vedúcu zo Sídliska Sekčov (a v ďalšom pokračovaní vedúcu až do mestských častí Solivar a Šváby) a centrum mesta.

Sledované komunikácie:

A - Kuzmányho ulica - pokračovanie cyklistickej komunikácie v smere zo Sídliska Sekčov

B - Východná ulica - prístup k autobusovej stanici a priemyselnému areálu v jej blízkosti

C - Rusínska ulica - po jej stranách je vedená cestička pre cyklistov smerujúca na Sídlisko Sekčov

D - Lesík delostrelcov - prístup do centra mesta ako aj do časti Táborisko (bývanie, občianska vybavenosť - zdravotníctvo)

Sčítacie stanovisko 8 - Východná ulica

Dátum: 20.3.2013

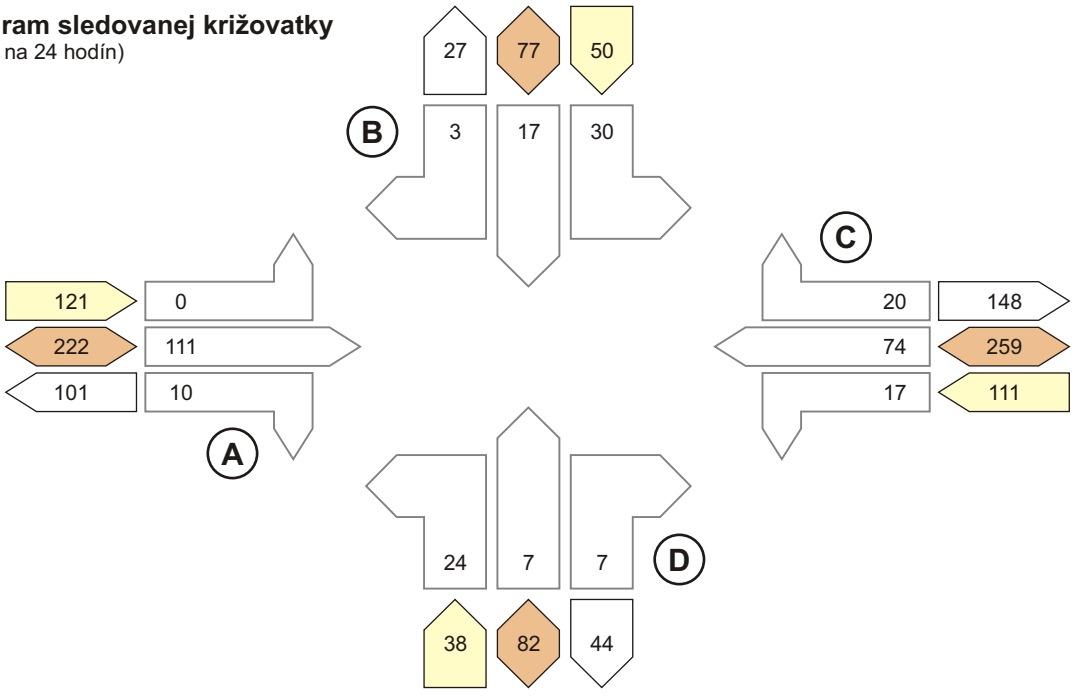
Počasie: jasno, bezoblačno

Teplota: 5°C - 15°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	2	0	1	0	0	3	0	0	1	0	0	7
7:30 - 8:00	0	3	1	0	2	0	2	1	0	2	1	0	12
8:00 - 8:30	0	3	0	0	1	1	2	1	0	1	0	1	10
8:30 - 9:00	0	2	1	0	0	1	3	0	0	0	0	0	7
15:00 - 15:30	0	5	0	0	2	0	2	1	1	0	0	0	11
15:30 - 16:00	0	8	1	0	1	1	3	0	1	0	1	0	16
16:00 - 16:30	0	6	0	0	2	2	4	2	1	1	0	1	19
16:30 - 17:00	0	4	0	0	1	0	3	1	2	2	0	0	13
	0	33	3	1	9	5	22	6	5	7	2	2	
	36			15			33			11			95

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	0	111	10	3	30	17	74	20	17	24	7	7	
z bodu	121			50			111			38			320
do bodu	101			27			148			44			
spolu na sled. ťahu	222			77			259			82			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 8 - Východná ulica

Dátum: 21.3.2013

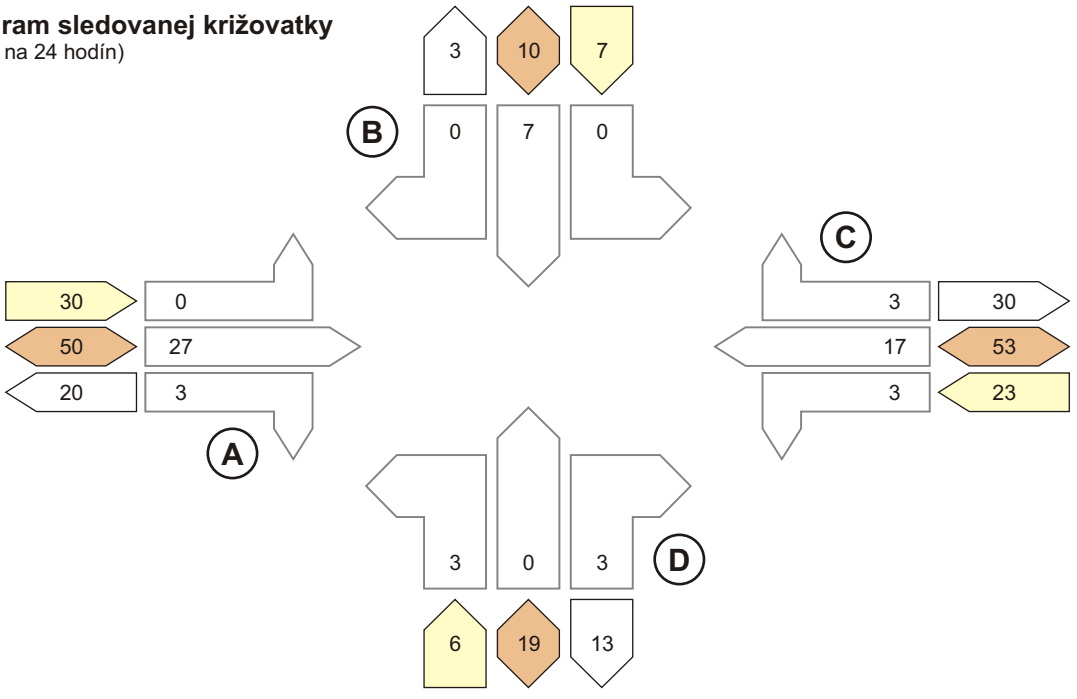
Počasie: zamračené, dážď / prehánky

Teplota: 3°C - 6°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
7:30 - 8:00	0	0	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	4
8:00 - 8:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
8:30 - 9:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
15:00 - 15:30	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
15:30 - 16:00	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4
16:00 - 16:30	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	4
16:30 - 17:00	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
	0	8	1	0	0	2	5	1	1	1	0	1	
	9			2			7			2			20

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	0	27	3	0	0	7	17	3	3	3	0	3	
z bodu	30			7			23			6			66
do bodu	20			3			30			13			
spolu na sled. ťahu	50			8			53			19			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 9 - Armádneho generála Svobodu

Dátum: 20-21.3.2013

Sledovaná križovatka sa nachádza vo východnej časti mesta. Predstavuje jedno z hlavným dopravných napojení na východný obytný pás - Sídlisko Sekčov

Tvorí ju kríženie mestských zberných komunikácií (ulica Laca Novomeského) a ciest III. triedy (Rusínska, Armádneho generála Svobodu).

Sledované miesto predstavuje dôležitý uzol pre cyklistickú dopravu - prístupový bod prepájajúci Sídlisko Sekčov s centrom mesta. Cyklistické komunikácie sú vedené vo všetkých štyroch zo sledovaných dopravných ťahov.

Sledované komunikácie:

A - Rusínska ulica - po jej stranách je vedená cestička pre cyklistov smerujúca zo Sídliska Sekčov do centra mesta

B - ulica Armádneho generála Svobodu- smer do severnej časti Sídliska Sekčov ako aj prístup do obce Ľubotice

C - ulica Laca Novomeského - prístup do východnej časti Sídliska Sekčov a mestských častí Šalgovík a Solivar

D - ulica Armádneho generála Svobodu- smer do južnej časti Sídliska Sekčov

Sčítacie stanovisko 9 - Armádneho generála Svobodu

Dátum: 20.3.2013

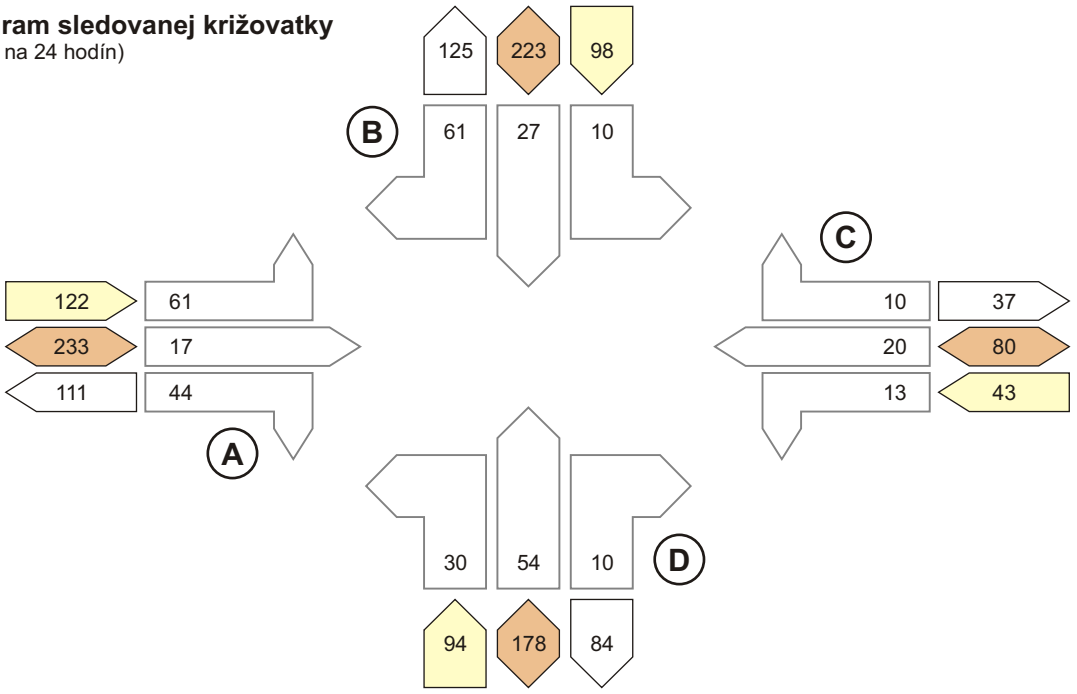
Počasie: jasno, bezoblačno

Teplota: 5°C - 15°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	1	0	1	2	0	0	1	0	1	0	1	0	7
7:30 - 8:00	3	1	1	1	1	1	1	0	0	1	2	1	13
8:00 - 8:30	2	1	2	1	0	0	0	1	1	2	2	0	12
8:30 - 9:00	1	0	2	2	0	1	1	0	0	0	1	0	8
15:00 - 15:30	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	0	13
15:30 - 16:00	3	0	1	3	0	2	0	1	1	1	3	1	16
16:00 - 16:30	2	2	3	3	1	1	2	0	0	2	1	1	18
16:30 - 17:00	4	0	2	4	0	2	0	0	1	2	4	0	19
	18	5	13	18	3	8	6	3	4	9	16	3	
	36			29			13			28			106

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	61	17	44	61	10	27	20	10	13	30	54	10	
z bodu	122			98			43			94			357
do bodu	111			125			37			84			
spolu na sled. ťahu	233			223			80			178			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 9 - Armádneho generála Svobodu

Dátum: 21.3.2013

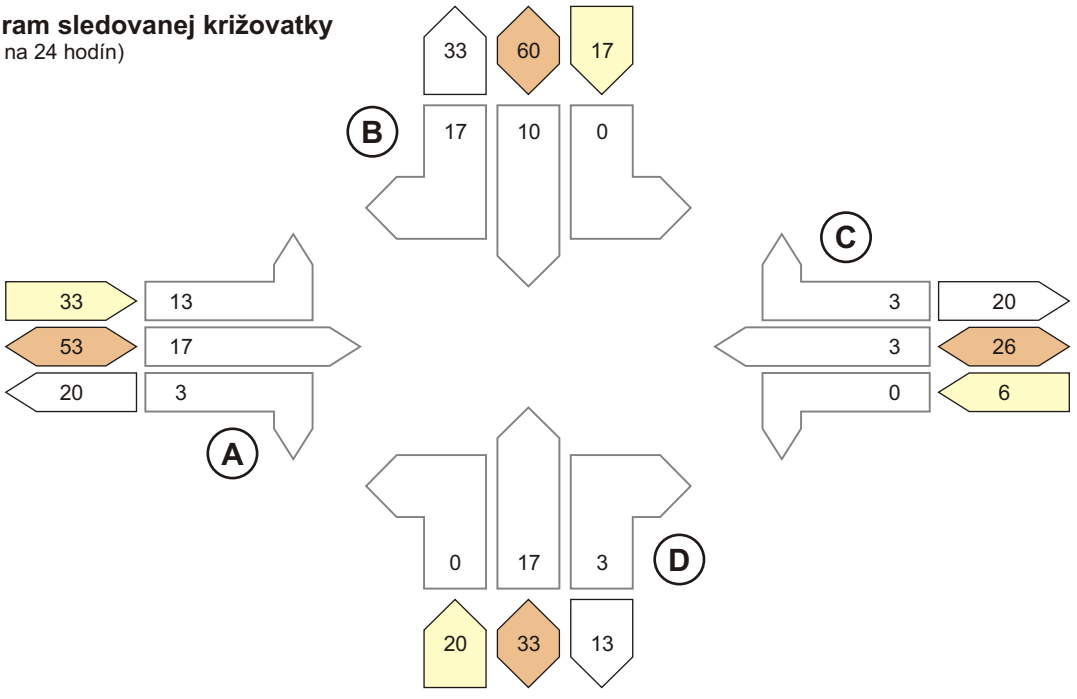
Počasie: zamračené, dážď / prehánky

Teplota: 3°C - 6°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2
7:30 - 8:00	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2
8:00 - 8:30	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
8:30 - 9:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
15:00 - 15:30	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3
15:30 - 16:00	0	2	1	1	0	2	0	0	0	0	1	0	7
16:00 - 16:30	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5
16:30 - 17:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	3
	4	5	1	5	0	3	1	1	0	0	5	1	
	10			8			2			6			26

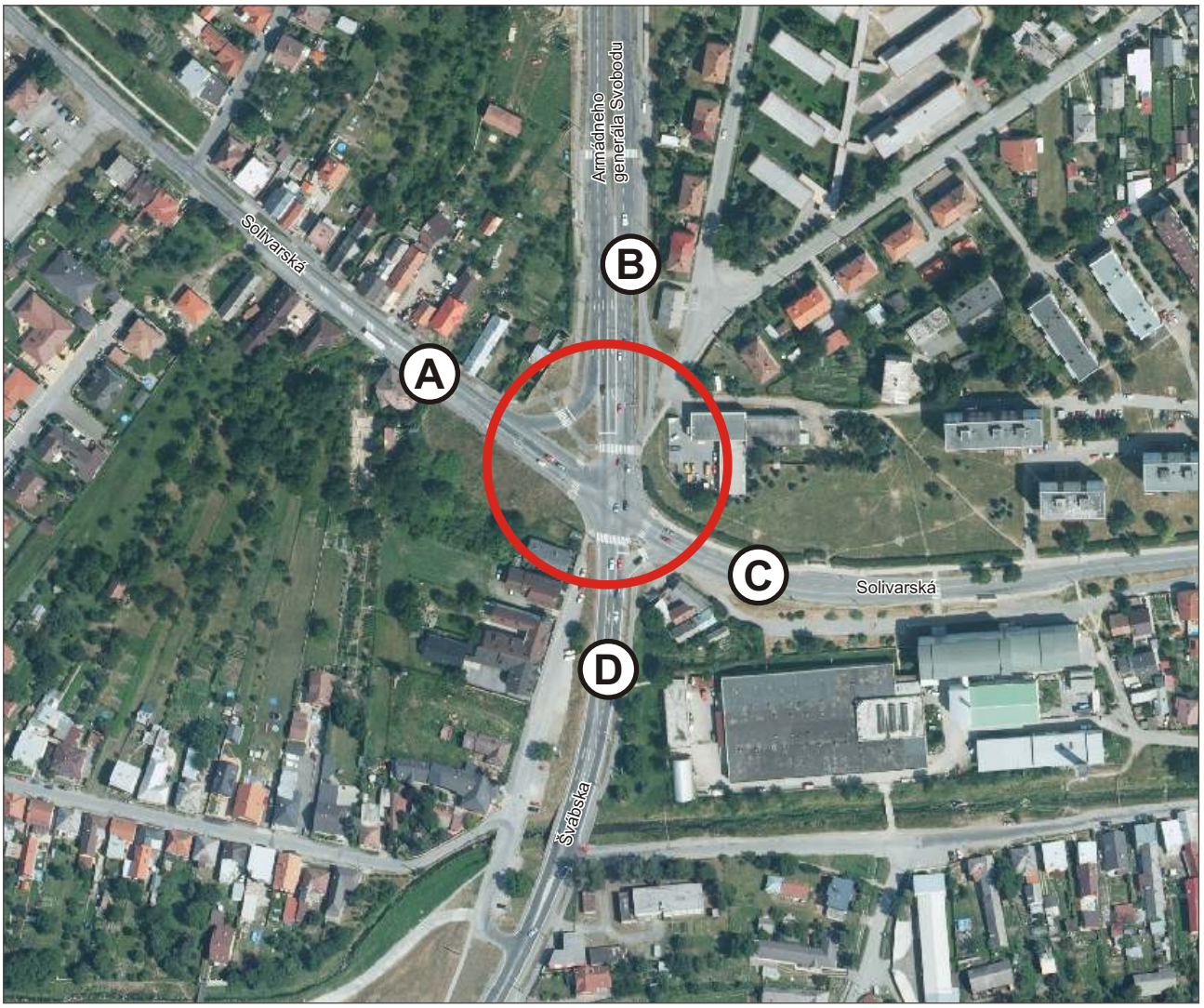
	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	13	17	3	17	0	10	3	3	0	0	17	3	
z bodu	33			27			6			20			86
do bodu	20			33			20			13			
spolu na sled. ťahu	53			60			26			33			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 10 - Solivarská ulica

Dátum: 20-21.3.2013



Sledovaná križovatka sa nachádza v juhovýchodnej časti mesta. Predstavuje dopravný uzol na hraniciach mestských častí Solivar a Šváby

Tvorí ju kríženie mestských zberných komunikácií (ulica Armádneho generála Svobodu, Švábska) a cesty III. triedy (Solivarská).

Sledované miesto predstavuje dôležitý uzol pre cyklistickú dopravu - prístupový bod prepájajúci Sídlisko Sekčov s mestskou časťou Solivar (pokračovanie v smere na Slanské vrchy - rekreačné oblasti Sigord a Zlatá Baňa) a Sídliskom Šváby (v pokračovaní až smerom k rekreačnému areálu Delňa)

Sledované komunikácie:

A - Solivarská ulica - smer k hlavnej železničnej stanici a nákupnému a priemyselnému areálu v jej blízkosti

B - ulica Armádneho generála Svobodu- smer do severnej časti Sídliska Sekčov ako aj prístup do obce Ľubotice a centra mesta

C - Solivarská ulica - smer mestská časť Solivar

D - Švábska - smer vedúci k Sídlisku Šváby a rekreačnému areálu Delňa

Sčítacie stanovisko 10 - Solivarská ulica

Dátum: 20.3.2013

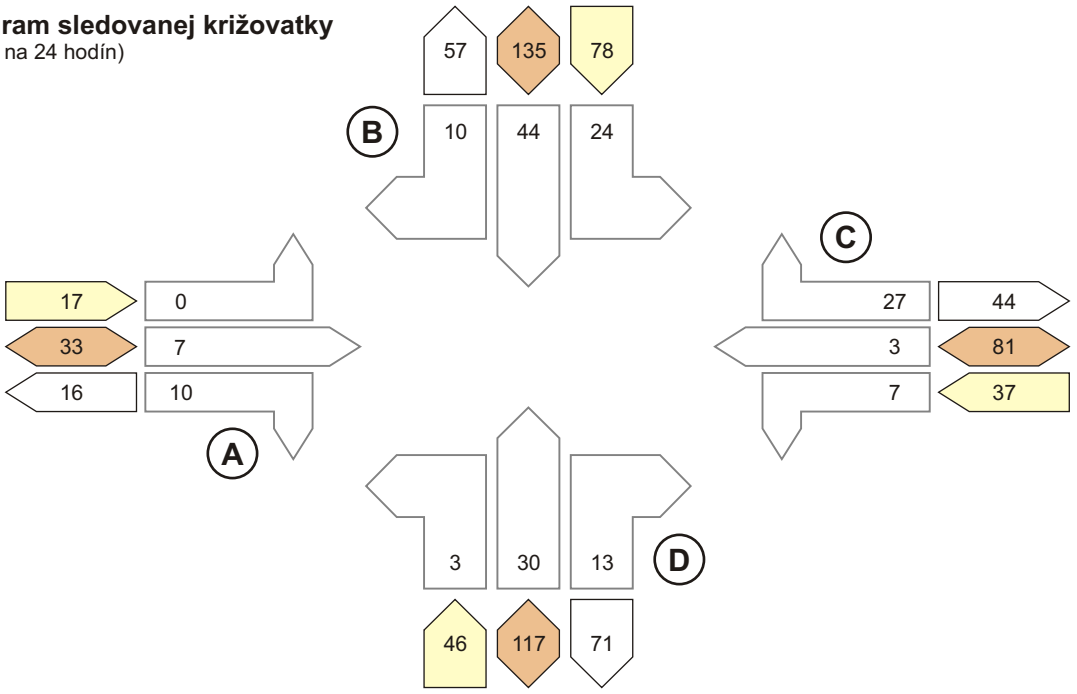
Počasie: jasno, bezoblačno

Teplota: 5°C - 15°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	3
7:30 - 8:00	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	2	1	7
8:00 - 8:30	0	1	1	1	1	2	0	2	0	0	0	0	8
8:30 - 9:00	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0	4
15:00 - 15:30	0	0	0	0	1	2	0	2	0	0	1	1	7
15:30 - 16:00	0	1	1	0	1	3	0	2	1	1	2	0	12
16:00 - 16:30	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	1	1	7
16:30 - 17:00	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	1	1	5
	0	2	3	3	7	13	1	8	2	1	9	4	
	5			23			11			14			53

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	**A**			**B**			**C**			**D**			
výjazd (+koeficient)	0	7	10	10	24	44	3	27	7	3	30	13	
z bodu	17			78			37			46			178
do bodu	16			57			44			71			
spolu na sled. ťahu	33			135			81			117			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



Sčítacie stanovisko 10 - Solivarská ulica

Dátum: 21.3.2013

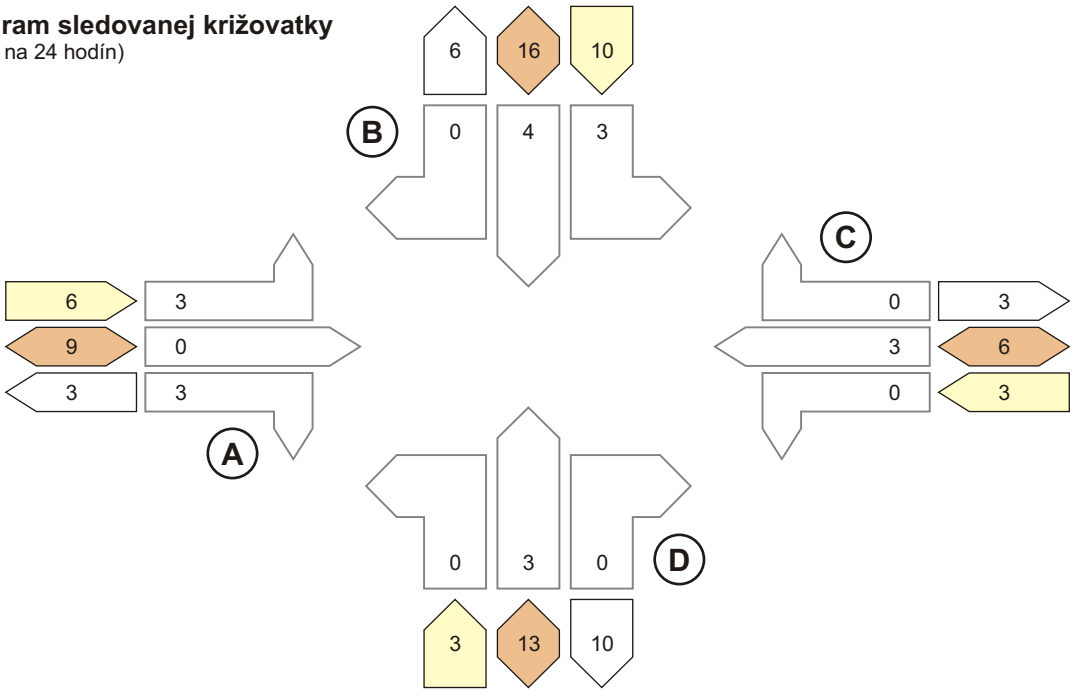
Počasie: zamračené, dážď / prehánky

Teplota: 3°C - 6°C

vjazd	z bodu **A**			z bodu **B**			z bodu **C**			z bodu **D**			
výjazd	do **B**	do **C**	do **D**	do **A**	do **C**	do **D**	do **A**	do **B**	do **D**	do **A**	do **B**	do **C**	spolu
7:00 - 7:30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
7:30 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00 - 8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30 - 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
15:30 - 16:00	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2
16:00 - 16:30	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
16:30 - 17:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
	1	0	1	0	1	2	1	0	0	0	1	0	
	2			3			1			1			7

	Počet cyklistov za 24 hodín												
sled. bod	A			B			C			D			
výjazd (+koeficient)	3	0	3	0	3	7	3	0	0	0	3	0	
z bodu	6			10			3			3			22
do bodu	3			6			3			10			
spolu na sled. ťahu	9			16			6			13			

Kartogram sledovanej križovatky
(nápočet na 24 hodín)



2.4. Určenie základných požiadaviek cyklistov v meste (zdrojové a cieľové body)

Na určenie základných požiadaviek cyklistov v meste – porovnanie dopravných vzťahov na území mesta, určenie intenzity cyklistickej dopravy, vychádzame z definovania základných zdrojov a cieľov cyklistickej dopravy v meste a z ich vzájomného prepojenia.
Zdroje sú rozdelené podľa ich veľkosti (hustota zastavanosti, funkčné postavenie v rámci občianskej vybavenosti) ako aj významu.

Za zdroje cyklistickej dopravy považujeme plochy bývania – okrem zástavby bytových domov (sídliská) a individuálnej bytovej zástavby, sú ako možné zdroje uvažované aj obce, ktorých katastrálne územia susedia s mestom Prešov, prípadne sú už priamo napojené na miestnu sieť cyklistických komunikácií (Veľký Šariš, Ľubotice). Najväčšími zdrojmi cyklistickej dopravy v meste sú obytné zóny – sídliská Sekčov a Sídlisko III.

Ciele cyklistickej dopravy rozdeľujeme na každodenné (doprava na pracovisko, každodenná dochádzka k občianskej vybavenosti ako aj iným prostriedkom verejnej dopravy – vlak) a rekreačné (šport, víkendová rekreácia).

Každodenné **dopravné ciele** zahŕňajú hlavné priemyselné zóny mesta ako aj priemyselné zóny v okolí (priemysel v katastrálnom území obce Ľubotice a priemyselný park Záborské). Ďalej tu zahŕňame zóny s občianskou vybavenosťou (nákupy, služby) – centrum mesta ako aj väčšie koncentrácie vybavenosti v okolí nákupných centier na sídliskách. Ako cieľ cyklistickej dopravy je uvažovaný aj vysokoškolský areál v juhozápadnej časti mesta.
Rekreačné ciele zahŕňajú plochy na zábavu, oddych a šport v intraviláne mesta (centrum mesta, športový areál v okolí športovej haly (športová hala, cyklistický areál, zimný štadión), športové areály a kúpaliská – Sídlisko III, Plaza Beach Solivar a Aquapark Delňa s prírodným kúpaliskom). Dôležité sú aj lokality v extraviláne (hlavne plochy mestských lesov v okolí Malkovskej hôrky s minerálnymi prameňmi a značenou sieťou lesných cyklotrás – Cemjata, Kvašná voda, Borkút) ako aj miesta nachádzajúce sa mimo hraníc katastra mesta Prešov – rekreačná oblasť Sigord, pokračovanie cyklotrasy v smere na Veľký Šariš.

Rozdelenie územia mesta na základné obytné okrsky - zdrojové body cyklistickej dopravy

Názov obytného okrsku (počet obyvateľov)
1. Historické centrum (1040)
2. Centrum mesta - západ (3896)
3. Táborisko (2333)
4. Fakultná nemocnica a okolie (194)
5. Pavlovičovo námestie a ulica 17.novembra (4178)
6. Kalvária a Za kalváriou (1364)
7. Kolmanova záhrada (747)
8. Sídlisko II (6244)
9. Rúrky (905)
10. Sídlisko III juh (6712)
11. Sídlisko III sever (10978)

12. Sídlisko Mladosť (3431)
13. Vydumanec a Cemjata (321)
14. Šidlovec, Dúbrava (1590)
15. Surdok, Kúty (52)
16. Šibená hora (1121)
17. Sídlisko Mier (1172)
18. Sabinovská ulica a okolie (1973)
19. Centrum mesta - sever (1040)
20. Nižná Šebastová - sever (1316)
21. Nižná Šebastová - juh (1157)
22. Šalgovík 483)
23. Sídlisko Sekčov - juh (6457)
24. Sídlisko Sekčov - východ (6169)
25. Sídlisko Sekčov - stred (5997)
26. Sídlisko Sekčov - sever (9250)
27. Solivar (2842)
28. Soľná Baňa (2182)
29. Šváby (6354)
30. Prešov - juh (278)

Rozdelenie obytných okrskov a nápočty obyvateľov spracované na základe diplomovej práce: Analýza ľudského potenciálu mesta Prešov, A. Leütterová, PrF UK BA, 2009

Obce v okolí s dobrou dopravnou prístupnosťou (počet obyvateľov)
Veľký Šariš (5404)
Malý Šariš (1248)
Haniska (650)
Ruská Nová Ves (1110)
Teriakovce (545)
Ľubotice (3125)
Vyšná Šebastová (1141)

Cieľové body - dopravné
1. Priemyselná zóna juh, priemyselný park Záborské
2. Šváby - nákupné centrum
3. Priemyselná zóna Budovateľská - juh
4. Priemyselná zóna Budovateľská - sever, FVT TUKE
5. Železničná a autobusová stanica
6. Priemyselná zóna (LEAR, ZPA)
7. Sídlisko Sekčov - nákupná zóna
8. ZOC Max
9. Fakultná nemocnica
10. Masarykova ulica - občianska vybavenosť a školstvo
11. Vysokoškolský areál
12. Centrum mesta - Hlavná ulica
13. Námestie mieru - občianska vybavenosť a úrady
14. OD Kaufland a okolie

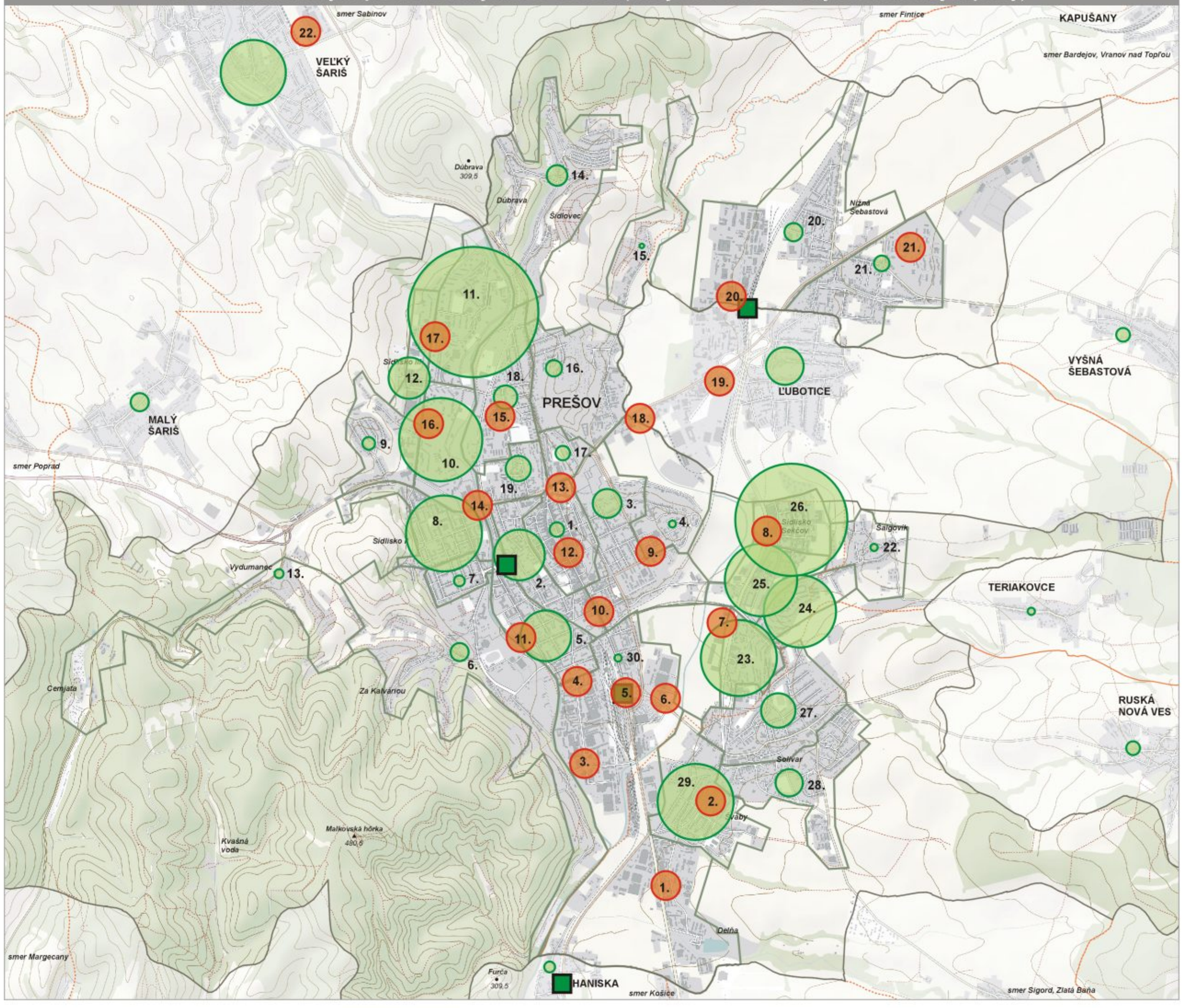
15. Priemyselná zóna a Sokolovské kasárne
16. NS Družba
17. NS Centrum
18. Priemyselná zóna Šarišské Lúky - západ
19. Priemyselná zóna Šarišské Lúky - východ
20. Priemyselná zóna Širpo
21. Letecká základňa Prešov
22. Priemyselná zóna Veľký Šariš

Cieľové body - rekreačné

1. Cemjata
2. Vydumanec
3. Kvašná voda
4. Malkovská hôrka
5. Borkút
6. Kúpalisko Delňa
7. smer Sigord, Zlatá Baňa
8. Kúpalisko Plaza, Solivar
9. Športová hala, velodróm
10. Zimný štadión
11. Centrum mesta
12. Kalvária
13. Futbalový štadión
14. Jazdecký areál
15. Športový areál Sídlisko III
16. Pod Bikošom
17. Veľký Šariš - smer Šarišský hrad
18. Kúpele Išla, smer Fintice
19. Vyšná Šebastová, smer Podhradík
20. Ruská Nová Ves - Zbojnícky zámok

Na výkresoch je možné zaznamenať rozdiel medzi rozložením dopravných a rekreačných cieľov cyklistickej (ale aj inej) dopravy v rámci mesta a jeho blízkeho okolia. Je to dané situovaním základnej občianskej vybavenosti v rámci obytných okrskov – nákup, základné služby, v rámci rozvoja mesta vždy rovnomerne rozložené s dobrou dopravnou dostupnosťou z blízkeho okolia. Vyššia občianska vybavenosť je situovaná v ťažisku mesta – jeho centre a najbližšom okolí, ktoré tak tvorí aj dôležitejší a častejší cieľ pre návštevníkov. Dopravné ciele sú tak rovnomerne rozložené v rámci celého intravilánu mesta – ich ťažiskom ako aj najdôležitejším dopravným cieľom je centrum mesta.
Iná je situácia pi cieľoch rekreačných – tam je ťažisko situované v okolí toku Torysy priestore medzi týmto tokom a centrom mesta, kde boli pri rozvoji mesta umiestňované športové a rekreačné aktivity (táto časť mesta zaznamenala zvýšenú urbanizáciu ako prvá) ako aj v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v extraviláne mesta (rekreačné zóny mimo zastavaného územia). Pri cestách za rekreačnými cieľmi je často zaznamenanou možnosťou dopravy presun automobilom do blízkosti cieľového bodu a následný pohyb na bicykli.
Vzhľadom na nemožnosť stanoviť presný počet a podiel návštevníkov jednotlivých lokalít s určením miesta štartu (zdroj. bodu), nie sú vo výkrese zaznačené preferenčné trasy ani pomerné veľkosti cieľových bodov.

2.4. Určenie základných požiadaviek cyklistov v meste (zdrojové a cieľové body každodennej dopravy)



Legenda:

- Hranica obytného okrsku
- Zdroje cyklistickej dopravy
- Železničná stanica / zastávka
- Každodenné dopravné ciele

Počet obyvateľov (zdrojové body):

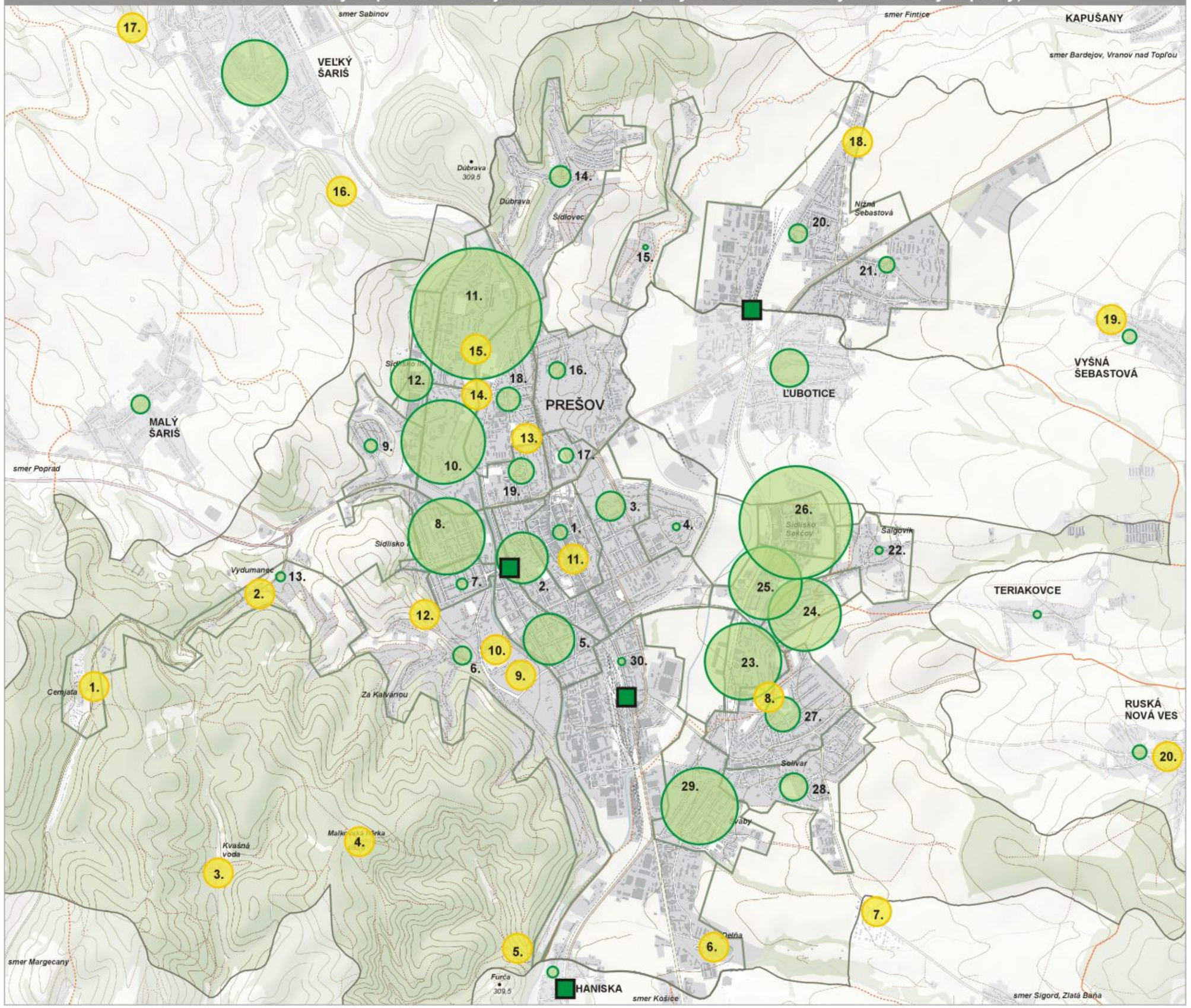
- 500
- 1000
- 2000
- 3000
- 4000
- 5000
- 7000
- 10000

S

GENEREL CYKLISTICKEJ DOPRAVY v meste Prešov

Objednávateľ: Mesto Prešov, Hlavná 73, 080 01 Prešov
Zhotoviteľ: SMC a.s., Duchnovičovo nám. 1, 080 01 Prešov
2013

2.4. Určenie základných požiadaviek cyklistov v meste (zdrojové a cieľové body rekreačnej dopravy)



Legenda:

- Hranica obytného okrsku
- Zdroje cyklistickej dopravy
- Železničná stanica / zastávka
- Rekreačné dopravné ciele

Počet obyvateľov (zdrojové body):

- 500
- 1000
- 2000
- 3000
- 4000
- 5000
- 7000
- 10000

S

GENEREL CYKLISTICKEJ DOPRAVY v meste Prešov

Objednávateľ: Mesto Prešov, Hlavná 73, 080 01 Prešov
Zhotoviteľ: SMC a.s., Duchnovičovo nám. 1, 080 01 Prešov

2013

2.5. Model cyklistickej dopravy

Na základe výsledkov získaných zo sčítania cyklistov bola v každom zo sledovaných bodov a smerov pohybu vyčíslená intenzita cyklodopravy za 24 hodín. Prieskum sa konal v priebehu dvoch dní, každý s diametrálne odlišným počasím a preto sú aj namerané hodnoty pomerne rozdielne.

Prepočet na 24 hodín bol prevedený v súlade s metodikou na spracovanie výsledkov sčítania cyklistickej dopravy podľa publikácie STANOVENÍ INTENZIT DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH, EDIP s.r.o., Plzeň 2012

Denná intenzita cyklistickej dopravy se stanoví podľa vzťahu:
Id = Im x kmd

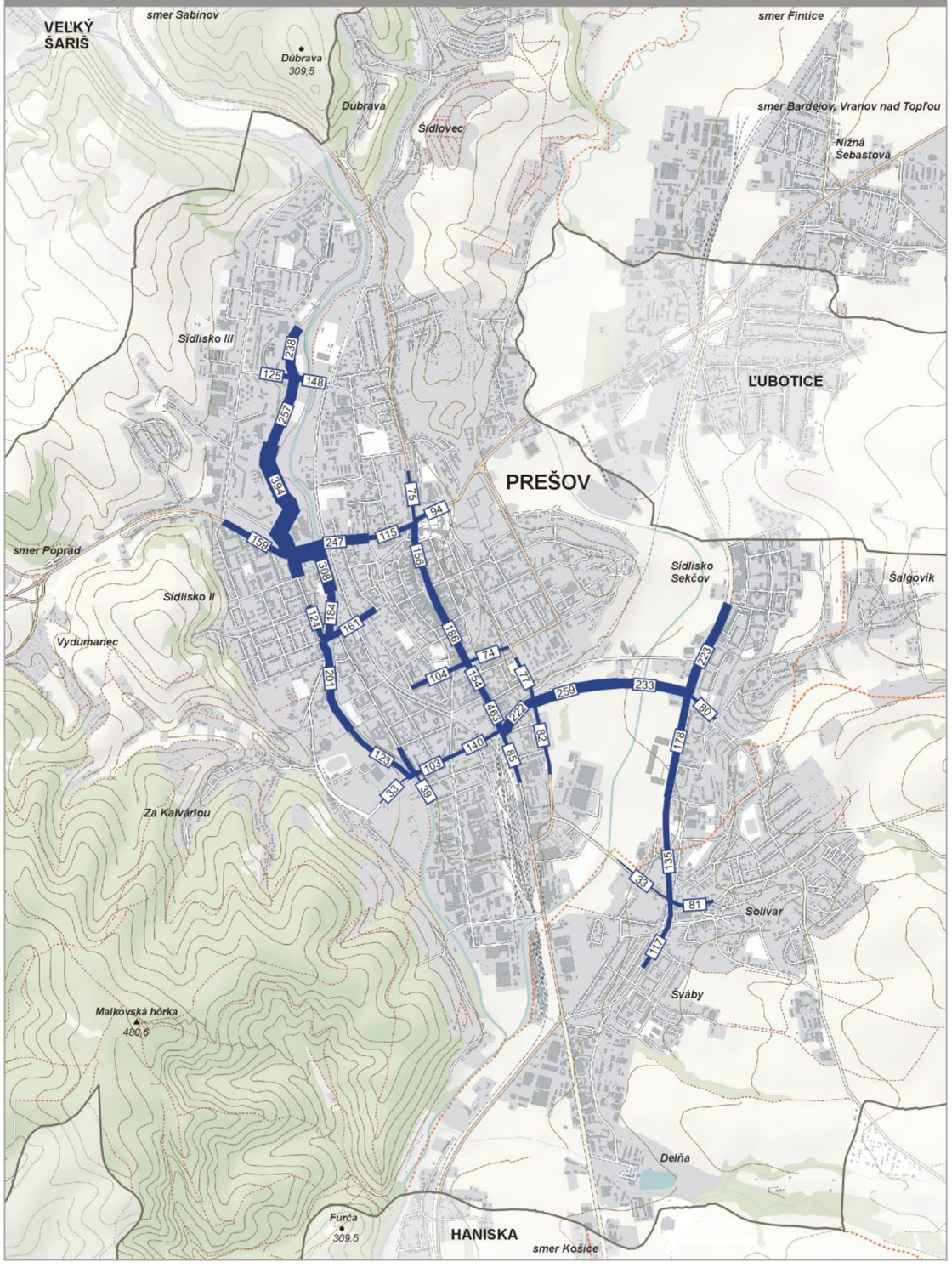
kde:
Id - denná intenzita cyklistickej dopravy v deň prieskumu (počet cyklistov/24hod)
Im - Intenzita cyklistickej dopravy získaná v prieskume
kmd - prepočtový koeficient intezity dopravy v závislosti na čase a trvaní prieskumu (pre časový interval 7:00-9:00 a 15:00-17:00 platí výpočtom získaný koeficient 3,367)

Základné sledované smery v každom zo sledovaných bodov boli prenesené do mapového podkladu a v rámci možností aj vzájomne prepojené. Šírka čiary graficky znázorňuje intenzitu (počet cyklistov ktorý prejdú daným úsekom počas 24 hodín) cyklodopravy.
Ako pomôcka pri tvorbe modelu boli spracované pentlogramy intenzít cyklistickej dopravy pre oba dni sčítanie. Grafický výstup je spracovaný v dvoch verziách, obidve znázorňujú intenzitu cyklistickej dopravy v období začínajúcej jari – jedna znázorňuje intenzitu a smery cyklistickej dopravy v priaznivom počasí (slnečno, bezvetrie) a druhá v počasí nepriaznivom (prehánky, dážď).

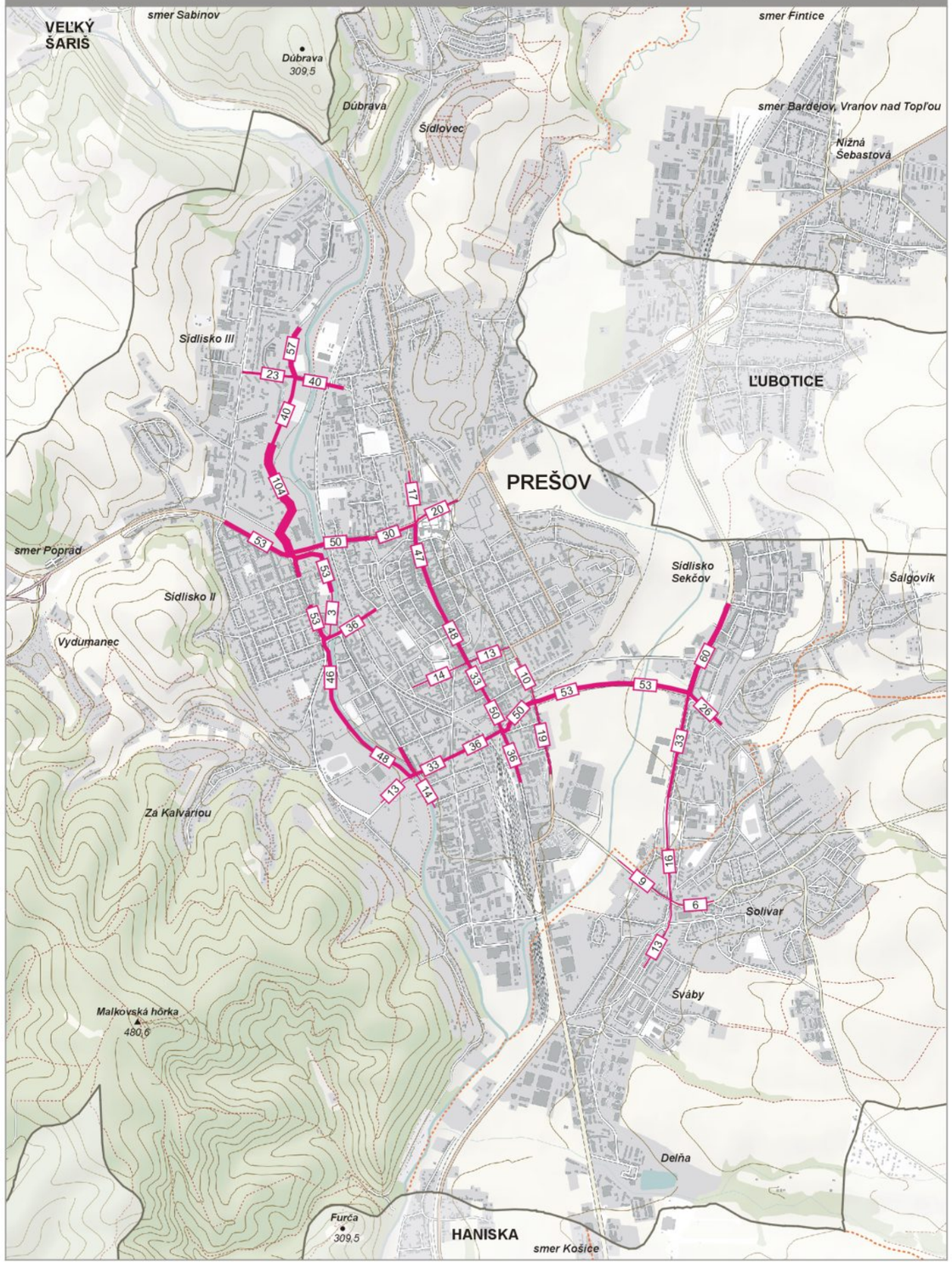
Model cyklistickej dopravy zachytáva statické (zaťaženie počas pevne daného časového úseku – v tomto prípade 24 hodín) dopravné zaťaženie na existujúcej sieti cyklistických (a na ne nadväzujúcich) komunikácií. Model zachytáva základnú kostru týchto komunikácií, prepájajúcich jednotlivé zdrojové zóny (obytné okrsky). Výstup znázorňuje počet cyklistov, ktorí prešli po jednotlivých častiach týchto komunikácií (rozdielne hodnoty pre pohyb v opačných smeroch). Model je kalibrovaný na výsledky sčítania z 20.3.2013.
Je zrejmé, že najvyššie intenzity pohybu cyklistov boli zaznamenané na existujúcej cyklistickej infraštruktúre – vzhľadom na ročné obdobie je bicykel využívaný hlavne ako prostriedok na dopravu do zamestnania, prípadne za obchodom a službami.
V letnom období (ako aj počas priaznivého jarného a jesenného počasia) preberá rozhodujúci podiel prevažne doprava rekreačná – v sledovanom období však bol v obmedzenej miere rekreačný pohyb cyklistov zaznamenaný len v popoludňajších hodinách dňa 20.3. Nárast počtu cyklistov v letných mesiacoch je niekoľkonásobný – to dokazuje aj porovnanie výsledkov sčítania v jarných a letných mesiacoch.

Pre presnejšiu možnosť modelovania dopravy by bolo vhodné vytvoriť dopravný model zachytávajúci komplexne dopravu v rámci mesta (nielen cyklistickú) – na ňom by tak bolo možné simulovať aj dynamické javy v doprave ako aj prípadné návrhy jednotlivých dopravných opatrení.

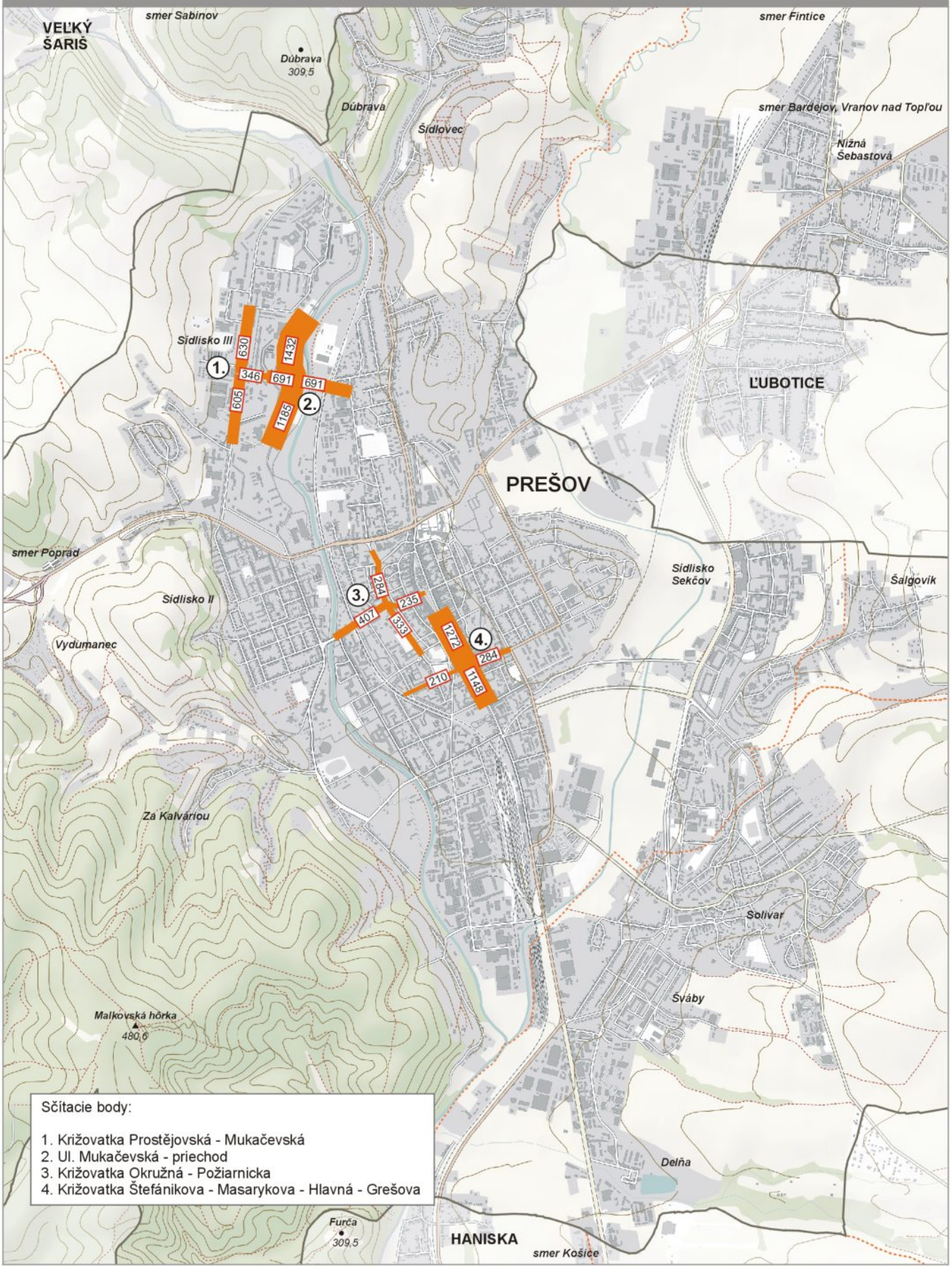
Smery a intenzity cyklistickej dopravy - stav ku dňu 20.3.3013 (jasno, slnečno)



Smery a intenzity cyklistickej dopravy - stav ku dňu 21.3.3013 (zamračená, dážď / prehánky)



Smery a intenzity cyklistickej dopravy - stav ku dňu 22.8.3012



Sčítacie body:

1. Križovatka Prostějovská - Mukačevská
2. Ul. Mukačevská - priechod
3. Križovatka Okružná - Požiarnicka
4. Križovatka Štefánikova - Masarykova - Hlavná - Grešova

Pentlogram zachytáva intenzity cklistickej dopravy v jednotlivých bodoch sčítania po prepočte na dobu 24 hodín.
Použitá je metodika popísaná v bode 2.5. Koeficient kmd pri prieskume konanom v dobe medzi 15.00 a 16.00 je 12,346.

0-25
26-50
51-75
76-100
101-125
126-150
151-175
176-200
201-225
226-250
31 Veľký Šariš
14 Šidlovec, Dúbrava
10 Sídlisko III sever
18 Sabinovská ulica a okolie
12 Sídlisko Mládosť
16 Šibená hora
17 Sídlisko Mier
10 Sídlisko III juh
19 Centrum mesta sever
8 Sídlisko II
1 Historické centrum
7 Kolmanova záhrada
2 Centrum mesta - západ
3 Táborsko
5 Pavlovičovo námestie a ulica 17.novembra
6 Kalvária a Zákalvárou
30 Prešov juh
32 Ľubotice
26 Sídlisko Sekčov sever
22 Šalgovík
25 Sídlisko Sekčov stred
24 Sídlisko Sekčov východ
23 Sídlisko Sekčov juh
27 Solivar
28 Soľná Baňa
29 Svätý
MODEL CYKLISTICKEJ DOPRAVY - STATICKÉ ZAŤAŽENIE SIETE CYKLISTIKÝCH KOMUNIKÁCIÍ
MIERKA 1/25 000

2.6. Rozbor existujúcej cyklistickej infraštruktúry na katastrálnom území mesta

Cyklistické komunikácie

Mesto Prešov patrí medzi málo slovenských miest, ktoré pracuje na budovaní a rozširovaní cyklistickej infraštruktúry na svojom území už od 90tych rokov 20. storočia.
Základom siete cyklistických komunikácií v meste je cestička pre cyklistov vedená v zelenom páse po západnom brehu rieky Torysa, postupne budovaná od severného okraja Sídliska III až k jeho dnešnému južnému ukončeniu na križení s ulicou Jána Pavla II. pri športovej hale. V roku 2009 bolo vybudované prepojenie , ktoré prepája severný koniec chodníka s mestom Veľký Šariš.
Podobná cyklistická komunikácia prechádza aj po západnom okraji Sídliska Sekčov s napojením na centrum mesta cestičkou pre cyklistov po stranách Rusínskej ulice.
Izolované úseky cyklistických komunikácií, vybudované počas rekonštrukcie komunikácií v týchto lokalitách sa nachádzajú na Kúpeľnej ulici a na ulici Švábskej.
V lete roku 2012 boli na existujúcich komunikáciách vyznačené samostatné cyklistické pruhy, ktorých úlohou je prepojiť už existujúce cestičky pre cyklistov v západnej a východnej časti mesta. Tieto cyklistické komunikácie sú vedené v telese miestnych motorových komunikácií (Hlavná ulica, Kuzmányho, Weberova) ako aj v telese chodníka (Masarykova). Pohyb cyklistov v rámci centra mesta je umožnený aj po existujúcich peších zónach, na ktoré je umožnený aj vjazd pre cyklistov.

Okrem cyklistických komunikácií so spevneným povrchom sa v rekreačnej oblasti Borkut nachádza nedávno otvorená rekreačná cyklistická komunikácia – jednostopová trasa - singletrack Čuňka (trasa Malkovská hôrka – Borkut, dĺžka 2600m).

Aktuálny stav cyklistickej infraštruktúry v meste tak pozostáva zo:
- samostatných cestičiek pre cyklistov (5950m)
- cestičiek pre cyklistov a chodcov s oddelenými pruhmi (5212m)
- peších zón s možnosťou vjazdu a pohybu cyklistov (1860m)
- cyklistických pruhov vyznačených v telese chodníka (540m)
- spoločné komunikácie pre chodcov a cyklistov bez oddelenia (1822m)
- cyklistických pruhov vyznačených v telese vozovky (1881m)
- jednostopových trás na nespevnenom povrchu (singletrack) (2700m)

Sieť cyklistických komunikácií dopĺňajú značené cykloturistické trasy:
- cyklotrás vyznačených na lesných cestách s nespevneným povrchom (12200m)
- cyklotrás vyznačených na spevnených komunikáciách (19800m)

Spolu je tak v Prešove v súčasnosti zrealizovaných 19,9km cyklistických komunikácií a vyznačených 32km cyklotrás.

Parkoviská a stojany pre bicykle

Stojany pre bicykle predstavujú statické prvky cyklodopravy, ktorých hlavným účelom je bezpečné odloženie bicykla jeho vlastníkom na dobu, počas ktorej nie je využívaný na aktívnu jazdu. Pod bezpečným odložením rozumieme jednak bezpečnosť:
- z pohľadu majetkovej trestnej činnosti musí spĺňať ochrannú funkcia – chrániť bicykel pred krádežou

- z pohľadu ochrany pred poškodenia iného majetku, osoby resp. samotného bicykla – ochrana pred pádom, poškodením inej veci, zranením cudzej osoby a pod.
V rámci mesta evidujeme viaceré typy cyklostojanov, z ktorých nie všetky spĺňajú požadované funkcie. Jednotlivé typy stojanov vyplývajú z ich historického osádzania a rozdielnych často krát estetických a nie funkčných požiadaviek. Stojany sa nachádzajú v prevažnej miere v blízkosti vstupov do obchodných prevádzok (najmä novo budované nákupné centrá), vo vybraných lokalitách v centre mesta a v rámci plôch občianskej vybavenosti a športových lokalít (kúpaliská, Ianové centrum). Plochy určené pre parkovanie bicyklov sú situované aj v niektorých z výrobných areálov. Absentujú odstavné plochy s dlhodobým parkovaním bicyklov v uzlových dopravných bodoch – železničná, autobusová stanica. Kryté stojiská na bicykle sa na území mesta nenachádzajú.

Odpočívadlá pre cyklistov

Na území mesta sa nenachádzajú špecializované prevádzky alebo plochy na oddych cyklistov Popri existujúcich cyklistických komunikáciách sa však postupne vytvorila sieť zariadení, ktoré sú okrem širokej verejnosti dostupné aj cyklistom (blízkosť cyklocestičky, odstavné plochy pri vstupe atď.).
Cestičky pre cyklistov sú vedené v súbehu s existujúcimi chodníkmi pre peších a tak využívajú už existujúcu drobnú architektúru – lavičky umiestnené pozdĺž týchto komunikácií.

Cykloservisy

Cykloservisy predstavujú špecializované miesta, kde je možné využiť služby odbornej kontroly a úpravy bicykla resp. odstránenie vzniknutej poruchy. Rovnako tak je možné odkonzultovať optimálne nastavenie bicykla pre konkrétneho používateľa.
Na území Prešova sú cykloservisy v prevažnej miere súčasťou služieb ponúkaných v jednotlivých predajniach bicyklov a športových potrieb.

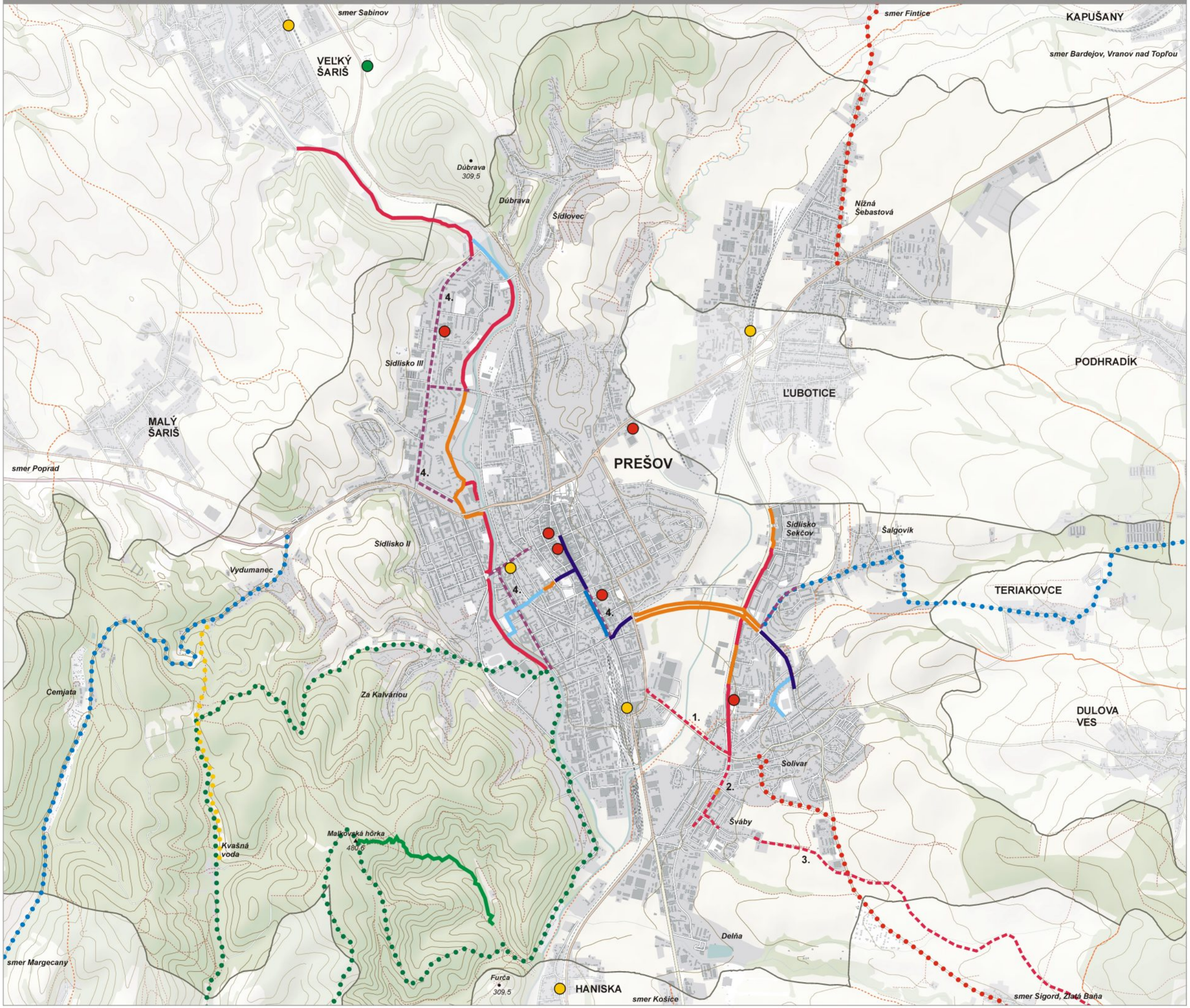
Požičovne bicyklov

Požičovne bicyklov vnímame ako prevádzky s poskytovaním služieb prenájmu bicykla na krátkodobé či dlhodobé používanie. V prípade mestských cyklopožičovní rozlišujeme požičovne bicykla s identickým miestom výdaja i vrátenia bicykla a požičovne so širšou sieťou prevádzok, kde je možné vrátiť bicykel na inom ako vypožičanom mieste. Takéto požičovne majú opodstatnenie vo väčších mestách, resp. v mestách so silno rozvinutou cyklodopravou.
V meste Prešov sa požičovňa bicyklov nenachádza. Najbližšia požičovňa bicyklov je však situovaná v susednom meste Veľký Šariš, v blízkosti cestičky pre cyklistov vedúcej do Prešova.

Existujúce a rozpracované projekty cyklistickej infraštruktúry

1. Chodník a cyklochodník s VO, Solivarská ul., WOONERF spol. s.r.o., 2011 (DUR)
2. Prešov – cyklistická cestička na ul. Švábskej, Stavoprojekt s.r.o., december 2007 (štúdia)
3. Cykloželezničká – Prešov – Zlatá Baňa, ateliér H33, 2009 (DSP)
4. Nízkorozpočtové opatrenia na zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v meste, Ing.arch. Peter Steiniger, 2012

2.6. Rozbor existujúcej cyklistickej infraštruktúry na území mesta



Legenda:

Cestičky pre cyklistov

- Cestička pre cyklistov vedená samostatne
- Cestička pre cyklistov a chodcov s oddelenými pruhmi

Cyklistické komunikácie na existujúcich komunikáciách

- Cyklistický pruh vyznačený na vozovke
- Cyklistický pruh vyznačený na chodníku
- Spoločná komunikácia pre chodcov a cyklistov bez oddelenia
- Pešia zóna s možnosťou vjazdu cyklistov

Rekreačné cyklistické komunikácie

- Jednostopová trasa na nespevnenom povrchu (singletrack)

Cykloturistické trasy

- Značená cykloturistická trasa

Cyklistické komunikácie - spracované v štádiu projektu

- Cestička pre cyklistov
- Komunikácie spracované v rámci projektu Nízkonákladových opatrení

Cyklistická infraštruktúra

- Cykloservis
- Požičovňa bicyklov
- Železničná stanica / zastávka

S

GENEREL CYKLISTICKEJ DOPRAVY v meste Prešov

Objednávateľ: Mesto Prešov, Hlavná 73, 080 01 Prešov
Zhotoviteľ: SMC a.s., Duchnovičovo nám. 1, 080 01 Prešov

2013

2.7. Rozbor existujúcich miestnych, regionálnych a nadregionálnych cykloturistických trás v nadväznosti na mestskú sieť cyklistických trás

Katastrálnym územím mesta Prešov prechádza viacero cyklistických trás rôzneho významu – od celoeurópskych medzinárodných komunikácií až po lokálne značené turistické cyklotrasy.

Nadregionálne cykloturistické trasy

Z nadregionálnych cykloturistických trás prechádza územím mesta trasa EuroVelo 11 (Východoeurópska trasa).

EuroVelo je európska sieť cyklotrás, ktorá je od roku 1995 projektom Európskej cyklistickej federácie (ECF). Projekt rozvíja 12 starších trans-európskych cyklotrás s celkovou dĺžkou 66 000 km (45 000 km tras je už zrealizovaných), spájajúcich všetky krajiny Európy. Jej podstatnú časť tvoria existujúce národné a miestne cyklotrasy. K nim pribudli v roku 2012 ešte trasy EuroVelo 13 a 15. Projekt EuroVelo nie je len o vytváraní nových cyklotrás – je o ich spájaní do funkčnej kontinentálnej siete, ktorá prepojí všetky destinácie v rámci Európy. Východným Slovenskom má podľa tejto koncepcie prechádzať severojužná cyklomagistrála EuroVelo č.11, ktorá má spojiť najsevernejší bod Škandinávie Cape Nord v Nórsku s Aténami v Grécku. Cez strednú Európu má táto trasa prechádzať cez Varšavu , Košice a Miškolc.
Napriek tomu, že presné trasovanie cyklomagistrály Eurovelo 11 cez katastrálne územie mesta prešov ešte nie je známe, ako najvýhodnejšie riešenie sa javí využitie a dobudovanie už existujúcej cyklistickej infraštruktúry vedúcej po pravom brehu rieky Torysa v smere od obce Haniska po mesto Veľký Šariš.

V okrese Prešov sa nachádza 156 km značených cykloturistických trás. Väčšina z nich prekračuje hranicu okresov a pokračuje do ďalších susedných krajov alebo štátov. Trasy sú určené pre rôzne typy bicyklov, preferenciu však majú MTB cyklotrasy. Stav cykloznačenia sa veľmi líši, niektoré trasy napr. 5873 majú len niektoré pozostatky značenia, modrá trasa ako pokračovanie KCC v teréne úplne chýba. V okrese priamo začínajú 2 cyklomagistrály, na jednu vedie naväzujúca trasa.

Cyklomagistrály

Karpatská cyklistická cesta: úsek Prešov – Demjata (značenie CM 015, červená farba). Jedná sa o medzinárodnú diaľkovú cyklotrasu, vedenú po asfaltových komunikáciách a tak určenú prevažne pre cestné bicykle. Vedie podhorím Čergova, Odavskou Vrchovinou, Nízkymi Beskydami a podhorím Vihorlatu po štátnych cestách II., III. a miestami aj I. triedy. Na území mesta je cyklotrasa vyznačená od križovatky v mestskej časti Prešova, Nižná Šebastová s pokračovaním po ceste III. triedy v smere na Fintice.

Slánska cyklomagistrála (značenie CM 018, červená farba). Cyklomagistrála, ktorá by mala v budúcnosti pokračovať na územie Košického kraja. Prekračuje pohorie Slanské vrchy, v Červenici náhle končí. Cyklotrasa je v súčasnej dobe vyznačená od križovatky pri ZŠ Lesnícka, pokračuje po

miestnych komunikáciách mestskej časti Solivar okolo cintorína k bývalému roľníckemu družstvu, kde odbočuje vpravo na št. cestu III. triedy smerom do obce Dulová Ves.
Toryská magistrála – cyklomagistrála vedúca cez mestá a obce nachádzajúce sa pozdĺž toku rieky Torysa na území Prešovského samosprávneho kraja. Na území mesta Prešov je vedená po trase zhodnej s cyklomagistrálou Eurovelo 11

Regionálne a miestne cyklotrasy

Modrá prepojka na diaľkovú cyklomagistrálu MTB Alžbeta (vedúca masívom Slanských vrchov od Podhradíka po jazero Izra na hraniciach s Maďarskom) (bez číselného označenia, modrá farba). Trasa je určená pre horské bicykle nakoľko prechádza len po lesných cestách rôznej kvality. Nakoľko však vedie výlučne po lesných cestách je veľmi špecifická a určená pre cyklistov vyhľadávajúcich pohyb v teréne.
Východiskom cyklotrasy je cyklocestička pri križovatke v blízkosti OD LIDL na Sídlisku Sekčov. Cyklotrasa začína stúpať zo Sekčova na Šalgovík, odkiaľ krátko klesá a následne stúpa po asfaltovej komunikácii smerom na obec Teriakovce.

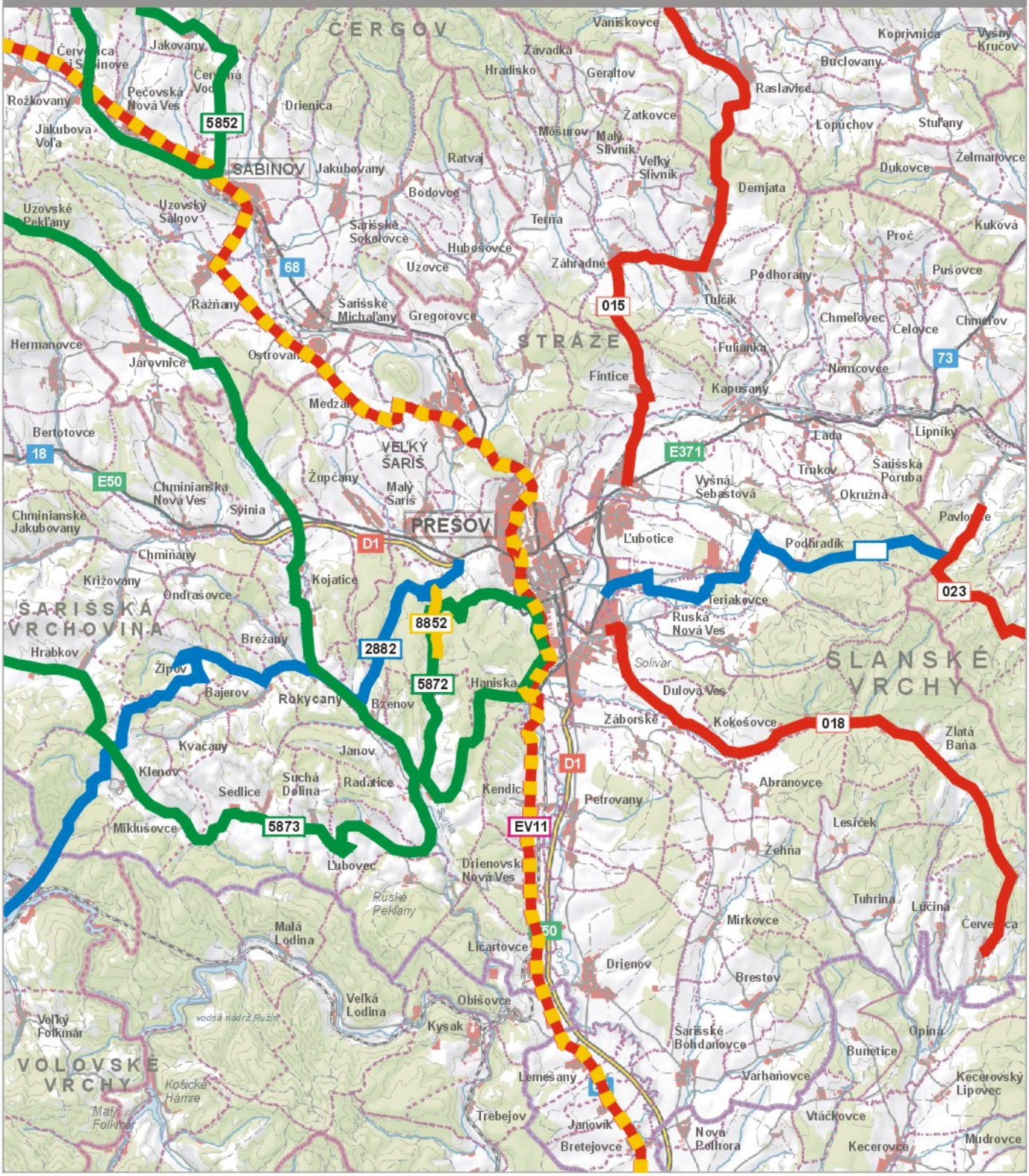
Karpatská cyklistická cesta: úsek Klenov – Prešov (značenie 2882, modrá farba). Medzinárodná diaľková cyklotrasa, ktorá vo východnej časti mesta pokračuje ako červená CM 015.
Východiskom cyklotrasy je miestná časť Prešova Vydumanec. Cyklotrasa Odtiaľ začína stúpať na Zabíjanú a cez miestnu časť Cemjata pokračuje po ceste II. triedy č. 546 v smere na Rokycany.

Šarišský okruh (značenie 5872, zelená farba). Je to prvá značná cyklotrasa v okolí Prešova určená pre horské a krosové bicykle, ktorá vedie mimo štátne cesty. Okruh vedie Šarišskou vrchovinou prevažne po poľných a lesných cestách.
Okruh prechádza katastrami mesta Prešov a obcí Radatice a Haniska po trase Prešov (rázcestie cyklotrás) - Haniska - Malkovská hôrka - Radatice (rázcestie cyklotrás) - Kvašná voda - Ortáše (rázcestie cyklotrás) - Prešov (rázcestie cyklotrás).

Povodím Svinky (značenie 5872, zelená farba). Vedie v Šarišskej vrchovine prevažne povodím rieky Svinka po štátnych cestách II. a III. triedy. V súčasnosti je stav dopravného značenia na tejto trase nevyhovujúci – v teréne značenie takmer neexistuje. Trasa prebieha po okruhu Ľubovec (rázcestie cyklotras) - Radatice (rázcestie cyklotras) - Janov - Bzenov (rázcestie cyklotras) - Rokycany (rázcestie cyklotras)- Kojatice - Svinia - Jarovnice - Uzovské Pekľany - Renčišov - Magura - Lačnov - Lipovce - Šindliar - Fričovce - Široké - Víťaz - Ovčie - Hrabkov - Klenov (rázcestie cyklotras)- Miklušovce - Sedlice - Suchá Dolina - Ľubovec (rázcestie cyklotras).
Do katastrálneho územia mesta Prešov nezasahuje, no je priamo napojená na cyklotrasy 2882 (kríženie v obci Rokycany) a 5872 (kríženie v obci Radatice) a je dobre prístupná z rekreačných oblastí mesta Kvašná voda a Cemjata.

Okruhy zdravia (značenie 8852, zelená farba).
Miestny okruh z parkoviska pred areálom Školských lesov na Vydumanci. Trasa je určená pre horské bicykle, nakoľko vedie prevažne po nespevnených komunikáciách.

2.7. Rozbor existujúcich miestnych, regionálnych a nadregionálnych cykloturistických trás



Medzinárodné diaľkové cyklotrasy

EUROVELO 11
predpokladaná trasa

Regionálne cyklotrasy

Cyklomagistrála

Miestne cyklotrasy

Značená cyklotrasa

2.8. Rešerš informácií o dopravnom správaní obyvateľstva

Cyklistická doprava bola najmä v 50. a 60. rokoch 20. storočia na území mesta veľmi obľúbená a veľkou časťou obyvateľstva využívaná denne pre potreby dochádzky do zamestnania, nákupov či pre potreby týždennej rekreácie. Stojany na bicykle alebo kovové prístrešky boli bežným vybavením priemyselných podnikov, úradov ako aj jednotlivých verejných priestorov v centre mesta.

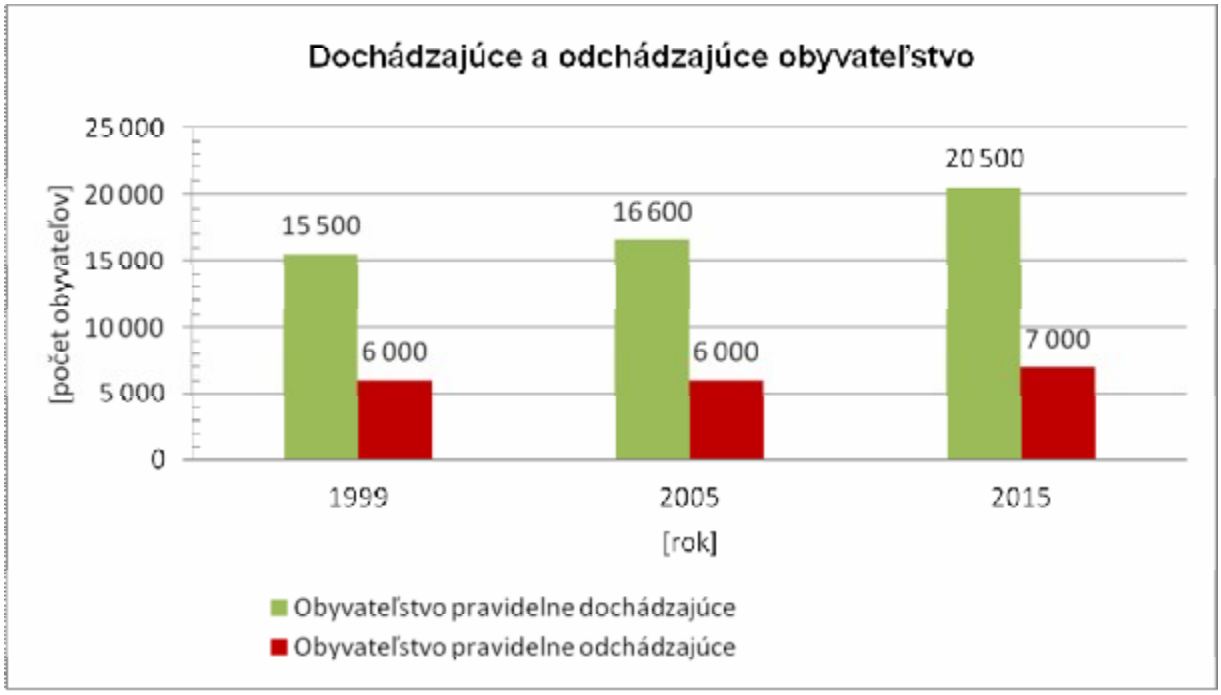
Cyklistická doprava v rámci samotného mesta, ale aj vo väzbe na okolité obce a rekreačné časti mesta bola vedená po sieti miestnych komunikácií súbežne s automobilovou dopravou. Jej hustota bola pomerne nízka umožňovala tak bezproblémový pohyb cyklistov bez nutnosti využívať na pohyb chodníky pre peších. V tomto období tvorila pešia a cyklistická doprava v meste Prešov okolo 80% prepravy obyvateľstva.

Rozvojom MHD vo väzbe na obytný súbor Sídlisko III (výstavba od konca 60.rokov – časti: A; B; Mladosť a Bikoš) v 70. a 80. rokoch minulého storočia vo väzbe na nárast individuálnej dopravy prudko klesá záujem obyvateľstva o využívanie bicykla ako denného dopravného prostriedku. Bicykle sú využívané viac na rekreačné účely, či už pre potreby dennej alebo týždennej rekreácie na území mesta. Tento trend pokračuje až do konca 20. storočia, hlavne z dôvodu nebudovania samostatných cyklistických ciest a koridorov, kde by bol cyklista oddelený od hustnúcej premávky na automobilových komunikáciách (a zároveň by svojim pohybom neohrozoval chodcov)

V súčasnosti využíva bicykel aktívne len cca 1% obyvateľstva denne (graf č.2).

S tým súvisí aj trend postupného vysťahovania sa obyvateľov z mesta na vidiek, čo má za následok zvýšenie počtu pravidelne dochádzajúcich obyvateľov individuálnou dopravou, nárast hlučnosti, prašnosti a zhoršovanie kvality mestského prostredia (graf č.1).

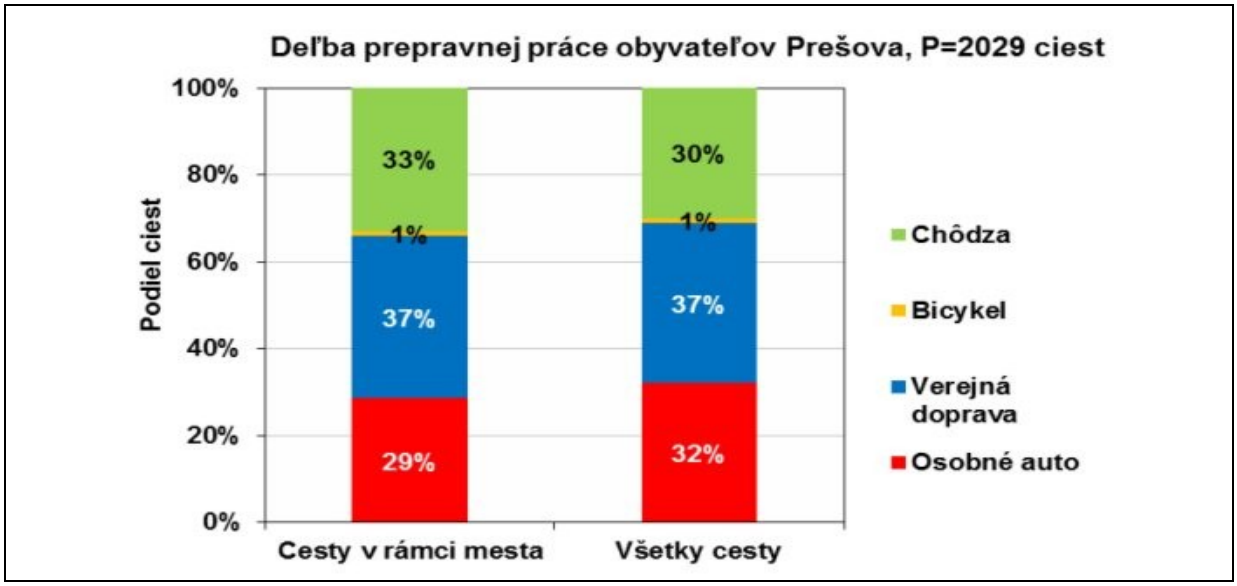
Graf č.1 Predpokladaný vývoj obyvateľstva Prešova do roku 2015 (zdroj Územný plán mesta Prešov)



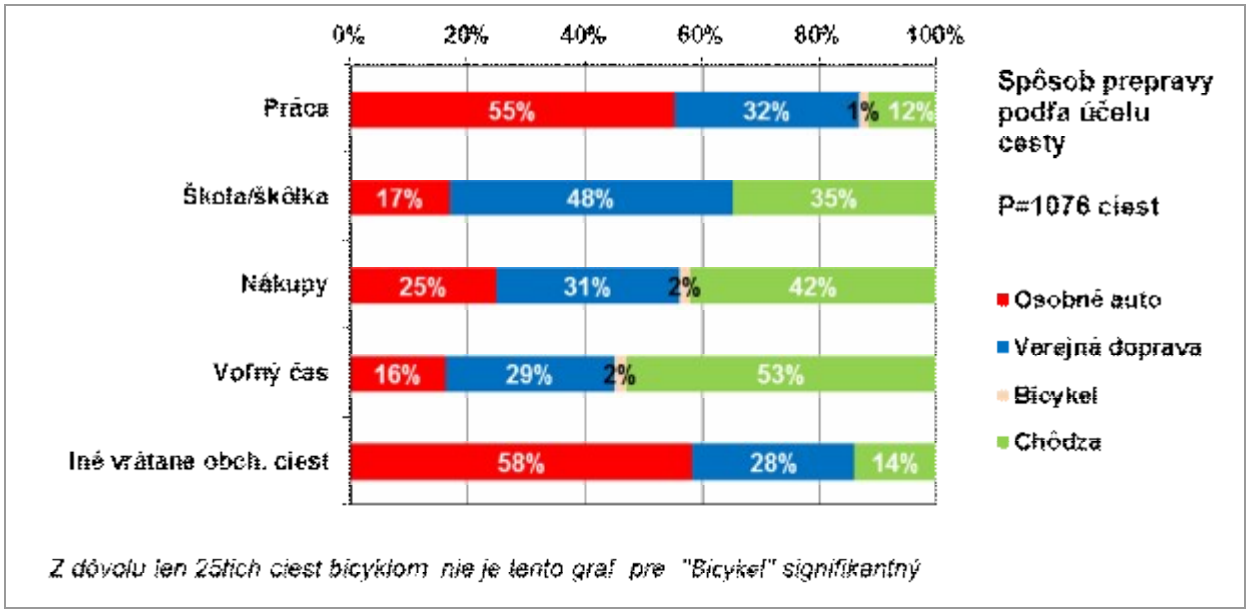
Deľba prepravnej práce obyvateľov mesta Prešov

Pozitívnym údajom pre Prešov je vysoký podiel verejnej dopravy a chôdze ako dvoch z výrazných komponentov pre trvalo udržateľnú mestskú dopravu. Tým tretím je práve bicyklová doprave, kde je kam rásť, keďže používanie bicykla na úrovni 1% je východiskovým údajom predpokladajúcim zlepšenie podmienok pre používanie bicyklov v meste.

Graf č.2 Deľba prepravnej práce obyvateľov Prešova - cesty v rámci mesta - stav v roku 2012



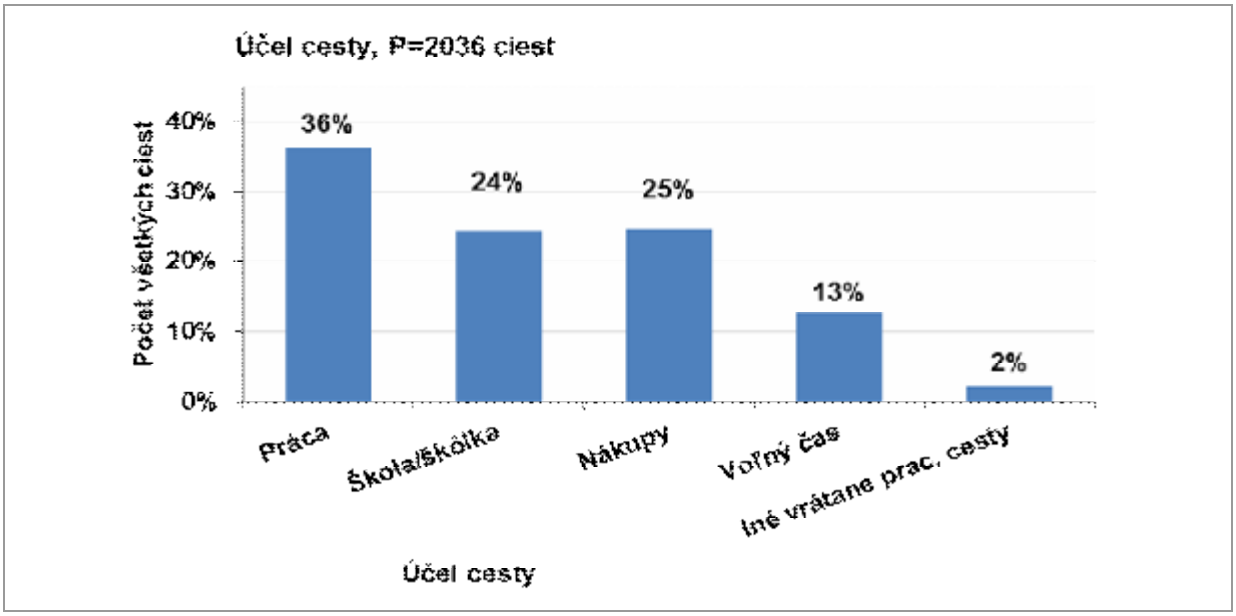
Deľba spôsobu prepravy podľa účelu cesty



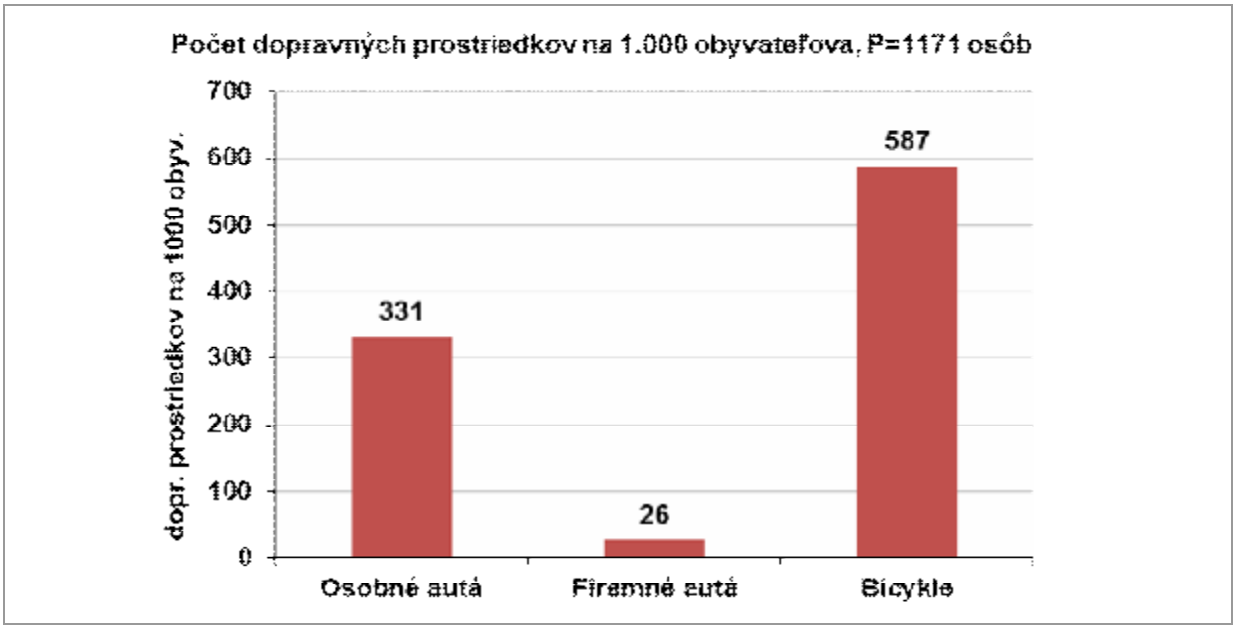
Najvyšší podiel používania motorového vozidla je v prípade ciest za prácou, čo len podporuje myšlienku zlepšovania podmienok v meste ako aj u zamestnávateľov pre dochádzku do práce na bicykli.

Účel ciest

Najčastejšími dôvodmi cesty mimo domu sú cesty za prácou, nákupmi a školskými povinnosťami. Zvýšenie podielu obyvateľov, ktorí používajú bicykel ako štandardný dopravný prostriedok práve na účely týchto ciest, do práce a do školy, by výrazne prispelo k odľahčeniu dopravnej zaťaženosti mestských komunikácií motorovými vozidlami.



Počet dopravných prostriedkov na 1000 obyvateľov



Zdroj: "Prieskum dopravného správania obyvateľov mesta Prešov" - autor Dipl.- Ing. Jan Schubert, Výskumný pracovník, Inštitút plánovania dopravnej štruktúry, Technická univerzita Drážďany, spracované v r. 2012 .

2.9. Určenie potenciálu pre rozvoj cyklistickej dopravy v Prešove zahraničné príklady

Stav cyklistickej infraštruktúry v meste Prešov (a v podstate v žiadnom zo slovenských miest) nie je ideálny. Reálne existuje síce základná kostra cyklistických tratí, no nachádza sa na nej množstvo kritických miest a bariér, ktoré znemožňujú ďalší rozvoj. Časť problémových bodov už bola spomenutá v kapitole 2.1.

Riešenia na problémy prešovskej cyklodopravy však existujú – množstvo z týchto riešení sa dá nájsť aplikovaných na konkrétnych príkladoch v blízkom alebo vzdialenom zahraničí. Nejedná sa vždy o investície s vysokou finančnou náročnosťou, často záleží len na zmene prístupu alebo uhla pohľadu.

Kríženie cyklochodníka s dopravne vysoko zaťaženou komunikáciou alebo železnicou

V Prešove sa nachádza viacero miest, kde cyklistická komunikácia úrovňovo križuje dopravne vysoko zaťaženú komunikáciu (Levočská ulica, ulica Armádneho generála Svobodu). Častokrát nie je pri prechode pre chodcov vyznačený prechod pre cyklistov, prípadne je prechod situovaný na obchádzke z priamej (najkratšej) trasy a tak si časť cyklistov (ale aj chodcov) skracuje cestu nebezpečným prechodom cez viacprúdovú komunikáciu (Levočská ulica).

V zahraničí sa na takýchto miestach využíva mimoúrovňové kríženie, kde je pešia aj cyklistická komunikácia umiestnená do podchodu, prípadne do lávky vedenej nad komunikáciou. Toto riešenie je však finančne vysoko náročné.

Podjazd pre cyklistov a peších
Arnhem, Holandsko
možnosť využitia v meste Prešov - kríženia s hlavnými dopravnými ťahmi alebo železnicou

Mimoúrovňové kríženie - komunikácia a križovatka - kruhový objazd pre cyklistov
Houten, Holandsko

Podjazd pre cyklistov a peších
Houten, Holandsko
Starší typ podjadu s prierezom tvaru U - podjazd pôsobí tmavo a dlhší

Podjazd pre cyklistov a peších
Houten, Holandsko
Podjadu s prierezom tvaru V - podjazd pôsobí svetlejšie a vzdušnejšie

Nadchod ponad železničnú trať, Houten, Holandsko

Spôsob riešenia úrovňového kríženia cyklochodníka a cesty pre motorové vozidlá v Holandsku .

Teleso chodníka je pred križovatkou odsunuté od vozovky aby vzniklo kolmé kríženie a motoristi ako aj cyklisti mali lepší prehľad o situácii v križovatke.

V Prešove využiteľné pri vedení cestičky pre cyklistov v súbehu s hlavnou komunikáciou (napríklad cyklotrasa vedúca SídliskomSekčov). .

Možnosti využitia existujúcich komunikácií

V Prešove už bolo využité nízkonákladové riešenie na tvorbu nových cyklistických komunikácií, nestretlo sa však s veľkým pochopením u chodcov (cyklopruh vedený stredom rušného chodníka na Masarykovej ulici) ani vodičov (cyklopruhy vyznačené na okrajoch komunikácie slúžia ako odstavné plochy pre autá).

Príklady riešenia cyklopruhov v Tchaj-Pej, Taiwan

Cyklopruh je pre dobrú viditeľnosť vyznačený farebne a od rušnej komunikácie oddelený zvýšeným obrubníkom

Miesta pre parkovanie bicyklov a skútrovv nadväznosti na cyklochodník. Červená čiara zakazuje zastavenie automobilov.

Miesta pre parkovanie bicyklov a skútrov - prerušovaná čiara signalizuje možnosť križovania cyklochodníka.

Stanovisko pre vozidlá Taxi - cyklopruh je zúžený aby sa dosiahlo zníženie ich rýchlosti.

Zmena farby cyklopásu - červená upozorňuje na miesto, kde je umožnené parkovanie motorových vozidiel.

Cyklopruh v miesta zastávky hromadnej dopravy - zúženie a zmena farby upozorňujú na zníženie rýchlosti a pohyb chodcov..

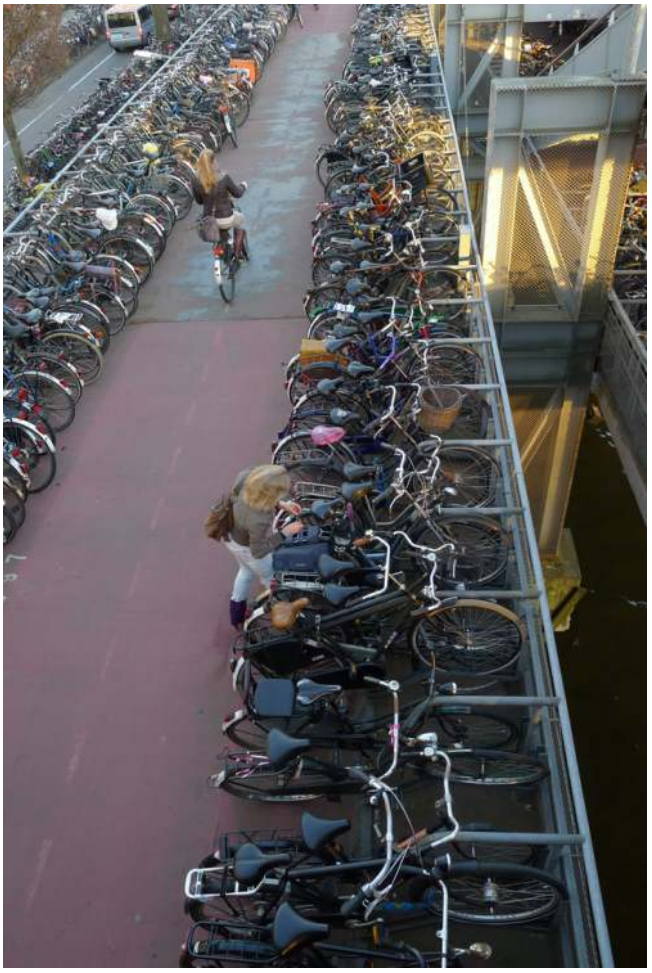
Riešenie vhodné pri vedení cyklistickej dopravy v hlanom dopravnom priestore - uplatnenie v rámci mesta Prešov - napríklad ulica Budovateľská alebo hlavný ťah prechádzajúci Sídliskom III (Volgogradská, Mirka Nešpora)

V miestach kde šírka komunikácie nedovoľuje zriadenie cyklopruhu sú trasy vedené formou cyklopiktokoridorov – grafických symbolov upozorňujúcich vodičov na možný pohyb cyklistu a zároveň vedú cyklistu v priestore jemu určenom. Praha, ČR
Využiteľnosť v rámci Prešova - cesty s nízkou intezitou dopravy - komunikácie vedené v zónach s IBV (N. Šebastová, Táborisko)

Praha, Pelléova ulica - cyklistická obojsmerka. Na jedospmernej komunikácii pre motorové vozdilá je umožnený obojsmerný pohyb cyklistov. Protismerný cyklopruh vo farebne zvýraznenej povrchovej úprave je doplnený ochrannými plastovými terčíkmi na začiatku a konci úseku, tzv. reflexnými gombíkmi na oddeľujúcej čiare a svetelnou signalizáciou určenou pre cyklistov. Následný pohyb cyklistu križovatkou je uľahčený vodiacimi čiarami a ďalšou svetelnou signalizáciou v protiľahlom rohu križovatky.
Využiteľnosť v Prešove - jednosmerné ulice v centre mesta (Jarková, Slovenská).

Parkovanie bicyklov

Napriek množstvu stojanov na bicykle, nie je ich koncentrácia v kľúčových lokalitách (centrum mesta, lokality s občianskou vybavenosťou, plochy športu) dostatočná. Často sa jedná o nevhodné typy stojanov umožňujúce len uzamknutie kolesa, prípadne sú umiestnené na nechránených, vzdialených miestach, kde hrozí krádež bicykla.



Viacúrovňové parkovisko pre bicykle na železničnej stanici Delft, Holandsko
Vhodné aj pri dopravných uzloch mesta Prešov - autobusová alebo železničná stanica, stanica Prešov-mesto

Parkovanie bicyklov v interiérových priestoroch
Bogot, Kolumbia
Realizovateľné pri rozsiahlejších lokalitách obč. vybavenosti a školských stavieb (Prešovská univerzita)

Parkovisko pre bicykle na obmedzenom priestore

Parkovacie miesta pre bicykle v priestore pozdĺžneho parkovania automobilov - parkovanie vhodné umiestniť v exponovaných polohách centra mesta

Prestrešený stojan na bicykle

Preprava bicyklov v prostriedkoch hromadnej dopravy

Transport bicykla v prostriedkoch hromadnej dopravy je v Prešove a jeho okolí takmer nemožný (autobusy MHD, SAD prevoz bicykla neumožňujú) prípadne je pre svoju zložitosť a malú propagáciu nevyužívaný (prevoz bicyklov vlakom). V Prešove sa pritom nachádza viacero nástupných miest, odkiaľ by bolo možné s bicyklom cestovať do blízkych lokalít za prácou alebo rekreáciou (vlakové spojenie s Košicami a Bardejovom)

Doprava bicyklov na regionálnej trati
Maďarsko

Priestor na prepravu bicyklov vo vozni na prímestskú dopravu
Nemecko

Priestor pre cestujúcich s bicyklami v nástupnej časti železničného vozňa

Názorné grafické spracovanie časti vlaku vyhradenej pre nástup cyklistov (Nemecko)

Vozeň na prevoz bicyklov (USA)

Možnosť prevozu bicyklov autobusmi mestskej dopravy - Seattle, USA (v rámci SR nerealizovateľné)

2.10. Súhrnná správa prípravnej a analytickej časti Generelu

Mapové podklady

Ako mapové podklady, použité pri tvorbe generelu (prípravná fáza, analýza, návrhová časť) a slúžili taktiež ako podklad pri tvorbe Akčného plánu cyklistickej dopravy mesta Prešov boli zhotoviteľovi poskytnuté nasledovné mapy zachytávajúce katastrálne územie mesta Prešov :

1. Mapový list vyňatý z digitálnej mapy Slovenskej republiky v mierke 1/50 000
2. Mapový list vyňatý z mapy Slovenskej republiky číslo 27-444 v mierke 1/25 000 z roku 1992
3. Polohopis mesta Prešov a jeho najbližšieho okolia v mierke 1/10 000 – slúži ako podklad pre Územný plán mesta Prešov (rok pôvodu 1983)
4. Technická mapa mesta Prešov, mierka 1/2000 (priebežne aktualizovaná)

Nakoľko poskytnuté podklady nezachytávajú v dostatočnej miere aktuálny stav zástavby a siete komunikácií, zhotoviteľ použil ako podklad pre tvorbu generelu vlastný mapový podklad pripravený a aktualizovaný na základe dostupných mapových podkladov.

Existujúce cyklistické komunikácie

Mesto Prešov patrí medzi málo slovenských miest, ktoré pracuje na budovaní a rozširovaní cyklistickej infraštruktúry na svojom území už od 90tych rokov 20. storočia.
Základom siete cyklistických komunikácií v meste je cestička pre cyklistov vedená v zelenom páse po západnom brehu rieky Torysa, postupne budovaná od severného okraja Sídliska III až k jeho dnešnému južnému ukončeniu na križení s ulicou Jána Pavla II. pri športovej hale. V roku 2009 bolo vybudované prepojenie , ktoré prepája severný koniec chodníka s mestom Veľký Šariš. Podobná cyklistická komunikácia prechádza aj po západnom okraji Sídliska Sekčov s napojením na centrum mesta cestičkou pre cyklistov po stranách Rusínskej ulice. Izolované úseky cyklistických komunikácií, vybudované počas rekonštrukcie komunikácií v týchto lokalitách sa nachádzajú na Kúpeľnej ulici a na ulici Švábskej.
V lete roku 2012 boli na existujúcich komunikáciách vyznačené samostatné cyklistické pruhy, ktorých úlohou je prepojiť už existujúce cestičky pre cyklistov v západnej a východnej časti mesta. Tieto cyklistické komunikácie sú vedené v telese miestnych motorových komunikácií (Hlavná ulica, Kuzmányho, Weberova) ako aj v telese chodníka (Masarykova). Pohyb cyklistov v rámci centra mesta je umožnený aj po existujúcich peších zónach, na ktoré je umožnený aj vjazd pre cyklistov.
Okrem cyklistických komunikácií so spevneným povrchom sa v rekreačnej oblasti Borkut nachádza nedávno otvorená rekreačná cyklistická komunikácia – jednostopová trasa - singletrack Čuňka (trasa Malkovská hôrka – Borkut).

Aktuálny stav cyklistickej infraštruktúry v meste tak pozostáva zo:
- samostatných cestičiek pre cyklistov (5950m)
- cestičiek pre cyklistov a chodcov s oddelenými pruhmi (5212m)
- peších zón s možnosťou vjazdu a pohybu cyklistov (1860m)
- cyklistických pruhov vyznačených v telese chodníka (540m)
- spoločné komunikácie pre chodcov a cyklistov bez oddelenia (1822m)
- cyklistických pruhov vyznačených v telese vozovky (1881m)
- jednostopových trás na nespevnenom povrchu (singletrack) (2700m)

Sieť cyklistických komunikácií dopĺňajú značené cykloturistické trasy:
- cyklotrás vyznačených na lesných cestách s nespevneným povrchom (12200m)
- cyklotrás vyznačených na spevnených komunikáciách (19800m)

Spolu je tak v Prešove v súčasnosti zrealizovaných 19,9km cyklistických komunikácií a vyznačených 32km cyklotrás.

Sčítanie cyklistov

Cieľom sčítania cyklistov bolo získať prehľad o intenzite a smere pohybu cyklistov na úsekoch existujúcej cyklistickej infraštruktúry (prípadne na iných dôležitých dopravných uzloch).
Výsledky z jednotlivých sčítacích stanovísk budú následne využité pri tvorbe modelu cyklistickej dopravy ako aj pri návrhu nových opatrení na zlepšenie cyklistickej dopravy a pri návrhu nových cyklistických komunikácií.

Sčítanie cyklistov bolo vykonané v druhej polovici marca. Žiaľ, počasie v tomto mesiaci nezodpovedalo bežnému marcovému priemeru teplôt na území Prešova a tak jeho nepriaznivý stav a relatívne nízke teploty znížili predpokladané odhady počtu cyklistov.
Sčítanie sa uskutočnilo v priebehu dvoch dní – v stredu 20.3.2013 bolo počasie jasné, bezoblačné, nasledujúci deň – štvrtok 21.3.2013 bol zamračený, s prehánkami až súvislým dažďom.

Výsledky sčítania a návrhy pre tvorbu generelu

Na základe výsledkov sčítania je zrejmé, že najvyššie intenzity pohybu cyklistov boli zaznamenané na existujúcej cyklistickej infraštruktúre – vzhľadom na ročné obdobie je bicykel využívaný hlavne ako prostriedok na dopravu do zamestnania, prípadne za obchodom a službami.

V letnom období (ako aj počas priaznivého jarného a jesenného počasia) preberá rozhodujúci podiel prevažne doprava rekreačná – v sledovanom období však bol v obmedzenej miere rekreačný pohyb cyklistov zaznamenaný len v popoludňajších hodinách dňa 20.3.

Pre návrh tak vyplýva, že preferovaným spôsobom pohybu po cyklistických komunikáciách v meste Prešov je využívane bezpečných cestičiek pre cyklistov (prípadne iných foriem samostatných cyklistických komunikácií) – pri presune za rekreačnými alebo dopravnými cieľmi. Aj napriek nepriaznivému počasiu sú tieto komunikácie cyklistami využívané.

Generel tak bude klásť dôraz na vybudovanie základnej kostry bezpečných komunikácií s možnosťou oddelenia cyklistov od hlavného dopravného priestoru. Na túto kostru budú nadväzovať komunikácie vedené po existujúcich komunikáciách, prípadne lokálne prepojenia ako aj rekreačné trasy (so spevneným alebo nespevneným povrchom).

Dopravná kostra bude tvorená jadrom z existujúcich cyklistický komunikácií doplnená o nové úseky prepájajúce najdôležitejšie časti mesta (zdrojové a cieľové body).