

Obsah

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | VYMEDZENIE ZÁKLADNÝCH POJMOV..... | 5 |
| 2 | ÚVOD..... | 8 |
| 3 | VYMEDZENIE CYKLISTIKY V STRATEGICKÝCH MATERIÁLOCH..... | 9 |
| 4 | CHARAKTERISTIKA A DEFINOVANIE SÚČASNÝCH TRENDOV A POTRIEB..... | 12 |
| 4.1 | Cyklistická a cykloturistická infraštruktúra | 12 |
| 4.2 | Charakteristika cyklistickej dopravy..... | 15 |
| 4.3 | Charakteristika cykloturistiky | 17 |
| 4.4 | Postavenie Košického kraja na „cykloturistickom“ trhu | 19 |
| 5 | STRATEGICKÉ CIELE V ROZVOJI CYKLISTICKEJ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V KOŠICKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI | 20 |
| 5.1 | Prioritná os č.1 - cyklodoprava | 21 |
| 5.2 | Prioritná os č.2 - cykloturistika..... | 22 |
| 5.3 | Prioritná os č.3 - partnerstvo | 23 |
| 6 | OPATRENIA | 24 |
| 7 | VYHODNOCOVANIE PLNENIA OPATRENÍ..... | 29 |

1 VYMEDZENIE ZÁKLADNÝCH POJMOV

(1) 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)

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

(3) Cykloturistická trasa (cyklotrasa) je pozemná komunikácia vybavená cykloturistickým značením (prípadne upravená aj stavebne) pre premávku cykloturistov v označenom smere podľa STN 018028. Často využíva existujúce cestné komunikácie alebo účelové cesty pre rekreačné využitie. Prioritne spája turistické ciele.

(4) Viacúčelový pruh je časť jazdného pruhu vyčlenený vodorovným dopravným značením pre cyklistov, ktorý môžu používať aj iní účastníci cestnej premávky.

(5) Cyklistický pruh- 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 od 1,00 – 1,5 m.

(6) Cyklistický pás- V zmysle STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií sa skladá najmenej z dvoch cyklistických pruhov šírky 1,2 m.

(7) Cyklistická doprava – druh dopravy, ktorá sa podieľa na celkovej del'be prepravnej práce ľudí do zamestnania, školy a podobne. Väčšinou sa rieši v intravilánoch miest.

(8) Cykloturistika - forma rekreačnej cyklistiky, ktorá pri naplňaní turistickej činnosti využíva na presun bicykel.

(9) Jednostopová trasa (tzv. singltrek) – cestička prírodného charakteru, ktorá je taká úzka, že po nej nemôžu prejsť dvojstopové vozidlá. Vyhl'adávaná cyklistami na horských bicykloch.

(10) Terénna horská cyklistika – je forma rekreačnej cyklistiky, ktorá prebieha najmä po lesných a poľných cestách. Je charakterizovaná potešením jazdca z pobytu a z pohybu v prírode, z radosti z ovládania bicykla a prekonávania prekážok na trase, z pekných výhľadov do krajiny.

(11) Cykloturistické značenie na Slovensku upravuje STN 01 8028 – Cykloturistické značenie. Rieši rozdelenie cykloturistických trás, stanovuje tvar, rozmery, farby a spôsob použitia prvkov cykloturistického značenia. Nevzťahuje sa na pásové značenie chodníkov a zón pre cyklistov v intraviláne miest a obcí v zmysle dopravného značenia.

(12) Cyklistika – druh prepravy z miesta na miesto, ktorá využíva bicykel ako dopravný prostriedok

Použité skratky

BICY — Cities & Regions of Bicycles - názov medzinárodného projektu zameraného na výmenu skúseností v riešení cyklistickej dopravy, ktorý bol financovaný z Operačného programu Stredná Európa. Vedúcim partnerom bola provincia Ferrara v Taliansku, Košický samosprávny kraj bol jedným z partnerov projektu.

KSK – Košický samosprávny kraj

VÚC – Vyšší územný celok

OD ÚKSK - Odbor dopravy Úradu KSK - poskytuje informácie a podklady o plánovaní, príprave a výstavbe ciest vo vlastníctve KSK, pripravuje podklady na schválenie štruktúry výdavkov na rozpočtový rok, súvisiaci so správou, údržbou, opravami, rekonštrukciou, modernizáciou ciest, vykonáva sčítanie cestnej dopravy na cestách vo vlastníctve KSK v čase celoštátneho sčítania vo svojom mene a na vlastné náklady, poskytuje údaje z technickej evidencie ciest a miestnych komunikácií vo vlastníctve KSK bezplatne ministerstvu, zabezpečuje stavebno - technické vybavenie ciest vo vlastníctve KSK podľa potrieb cestnej dopravy a obrany štátu.

OKaCR ÚKSK – Odbor kultúry a cestovného ruchu Úradu KSK – koordinuje spoluprácu s orgánmi miestnej samosprávy, orgánmi štátnej správy a inými právnickými a fyzickými osobami, podieľa sa na tvorbe strategických dokumentov v oblasti cestovného ruchu, podieľa sa na spracúvaní propagačných materiálov KSK, podieľa sa na tvorbe informačného systému regiónu a informačného portálu CR KSK.

ORRPaIP ÚKSK – Odbor regionálneho rozvoja, plánovania a implementácie projektov Úradu KSK zabezpečuje a koordinuje vypracovanie a realizáciu PHSR samosprávneho kraja, územného plánu veľkého územného celku a jeho aktualizáciu, vytvára podmienky na vznik a rozvoj územnej spolupráce a partnerstiev. Zároveň zabezpečuje riadenie a koordináciu prípravy, spracovania a implementáciu projektov zo štrukturálnych fondov, grantových schém, globálnych grantov a iných zdrojov EU v rámci Úradu KSK a jeho zriaďovateľských organizácií.

PHSR - program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja

ÚPN VÚC - územný plán veľkého územného celku

MTB – horský bicykel

CR- cestovný ruch

CM – cyklomagistrála

SWOT analýza – analýza silných a slabých stránok, príležitostí a ohrození

TP – technický predpis

SCK – Slovenský cykloklub

2 ÚVOD

Účelom tohto dokumentu je priniesť komplexnejší pohľad na problematiku a význam cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji. Zároveň navrhnúť riešenia ďalšieho rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky do roku 2020.

Bicyklovanie je hneď po chôdzi, tým najjednoduchším a najprirodzenejším spôsobom dopravy. Je dokonca tak jednoduché, že na bicyklovanie často zabúdame a nevyužívame ho vo svoj prospech. Bicyklovanie má mnoho výhod a existuje veľa dôvodov prečo ho podporiť. Medzi základné z nich patria:

- Cesta bicyklom je najrýchlejším spôsobom prepravy v mestách do vzdialenosti 5 km.
- Bicykel je ideálnym prostriedkom pre starších ľudí, ktorým pomáha udržať si nezávislosť do okruhu 5km.
- Bicyklovanie milujú aj deti, pretože ich vedie k samostatnosti a podporuje ich nezávislosť.
- Pravidelné bicyklovanie zlepšuje zdravie a predlžuje život.
- Náklady na zdravotníctvo, ktoré vyplývajú z nezdravého spôsobu života obyvateľstva sa zvyšujú. Jednoduché analýzy úžitku a nákladov ukázali, že návratnosť za každé 3 Eur investované do cyklistiky je až 5 Eur .
- Bicyklovanie nevyžaduje fosílna palivá.
- Cyklisti šetria priestor, sú tichí a neznečisťujú životné prostredie.

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji bola vypracovaná v rámci realizácie projektu s názvom BICY – Cities & Regions of Bicycles“ č.2CE108P2., financovaného z prostriedkov Operačného programu Stredná Európa.

Cieľom realizácie tejto stratégie je:

1. Podporovať rozvoj cyklistickej dopravy v mestách a obciach Košického samosprávneho kraja a zabezpečiť jej začlenenie do integrovanej osobnej dopravy.
2. Zviditeľniť Košický samosprávny kraj ako modernú cyklistickú destináciu. V spolupráci a partnerstve s miestnymi združeniami cestovného ruchu a organizáciami destinačného manažmentu skvalitňovať služby a ponuku pre cykloturistov.
3. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov na cestách a uplatňovať moderné princípy pri plánovaní a realizácii opatrení pre zníženie dopravnej nehodovosti.

3 VYMEDZENIE CYKLISTIKY V STRATEGICKÝCH MATERIÁLOCH

Cyklistika patrí v súčasnej dobe k tým aktivitám, ktoré zaznamenávajú medzi obyvateľmi značný rozvoj a to nielen z hľadiska rekreačného, ale ako vyplynulo zo SWOT analýzy aj z hľadiska dopravnej obsluhy. Bicyklovanie je šetrné k životnému prostrediu, nehlučné a takmer bez emisií. Je dostupné pre všetky sociálne skupiny. Pohyb na bicykli prispieva k lepšej zdravotnej kondícii a tým aj ku zvýšeniu kvality života obyvateľov, čo je jedným z cieľov Plánu hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja 2006 - 2013.

Politika Európskej únie definovala podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky najmä v strategických dokumentoch tzv. Biela kniha a Zelená kniha. Myšlienky tu vyjadrené boli premietnuté do programov finančnej pomoci napríklad: program Stredná Európa, Civitas Plus, Trendy Travel, Inteligentná energia pre Európu, ktoré ako nástroje finančnej pomoci boli vytvorené na ich implementáciu. V rámci programov cezhraničnej spolupráce boli alokované finančné prostriedky do opatrení podporujúcich nie len fyzický rozvoj infraštruktúry cyklodopravy, ale aj jej marketingovú podporu a prezentáciu.

Na národnej úrovni je východiskovým strategickým dokumentom **Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike**, ktorá bola schválená Vládou Slovenskej republiky 7.mája 2013. Budovanie cyklistickej infraštruktúry je zároveň súčasťou **Dopravnej politiky Slovenskej republiky**, ktorá doposiaľ nebola zaradená do realizácie prostredníctvom samostatných opatrení alebo programov. V prebiehajúcim programovacom období sú prostriedky na túto oblasť prevažne súčasťou komplexnejších projektov revitalizácií miest a obcí napríklad ako súčasť budovania infraštruktúry miestnej dopravy.

V ÚPN VÚC Košického kraja sú pre oblasť rozvoja rekreácie a turistiky uvedené záväzné regulatívy, ktoré boli schválené a vyhlásené Všeobecne záväzným nariadením KSK č. 10/2009 a 11/2009 (úplné znenie): „vytvárať podmienky pre realizáciu cykloturistických trás regionálneho, nadregionálneho a medzinárodného významu prepájajúce významné turistické centrá kraja“ (regulatív č.4.14); „vytvárať podmienky pre rozvoj poznávacieho turizmu“ (reg. Č.4.7) a ďalšie súvisiace regulatívy podporujúce územný rozvoj v oblasti CR v území.

V programe **Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja kraja 2006 - 2013** je rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky, alebo s touto problematikou súvisiacimi opatreniami vyjadrený v kapitolách č. 3, č.8, a č.13.

Sumár súvisiacich strategických dokumentov a legislatívnych predpisov:
Dokumenty Európskej únie:

BIELA KNIHA - Európska komisia, najnovšia aktualizácia 2011

ZELENÁ KNIHA - stratégia pre novú kultúru mestskej mobility, Európska komisia, 2009

Národné dokumenty:

- Dopravná politika Slovenskej republiky (2005)
- Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (2013)

Krajské dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja kraja pre obdobie 2007 – 2013 (2007)
- ÚPN VÚC Košický kraj - Zmeny a doplnky 2009
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu v regióne Dolný Zemplín (2009), Stratégia rozvoja cestovného ruchu v regióne NP Slovenský Kras (2008), Stratégia rozvoja cestovného ruchu v regióne NP Slovenský raj (2009)
- Štúdia uskutočniteľnosti „Cyklotrasy v koridoroch Gotickej a Vínnej ceste“ (2009)
- Štúdia uskutočniteľnosti cyklotrasy EuroVelo 11 na území Košického samosprávneho kraja (2013)

Ďalšie dokumenty a materiály na úrovni kraja:

- SWOT analýza cyklistiky v KSK (projekt BICY – Cities & Regions of Bicycles, OKaCR ÚKSK 2010)
- Spoločné indikátory (projekt BICY - Cities & Regions of Bicycles, OKaCR ÚKSK 2011)
- Cyklotrasy v Košickom kraji (2011)

Iné dokumenty:

- Dajme priestor bicyklom! (PBS Kostitras, 1998)
- STN 01 8028 – Cykloturistické značenie
- Značenie cykloturistických trás, Slovenský cykloklub Piešťany

Legislatíva:

Zákon o cestnej premávke č. 8/2009 Z. z. ,

Vyhláška k zákonu o cestnej premávke č. 464 z roku 2009, príloha č.1.

Zákon č. 135/1961 Z. z.o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov

Vyhláška č. 35/1984 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách

STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“

Vyhláška č. 361/2011

STN 736110 – Projektovanie miestnych komunikácií

STN 736101 – Projektovanie ciest a diaľnic

Zákon č. 50/1976 Z.z. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku, v znení neskorších predpisov

Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny , v znení neskorších predpisov

zákon č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy, v znení neskorších predpisov

Zákon 326/2005 Z.z. o lesoch, v znení neskorších predpisov

Zákon č. 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov

TP 01/2006 - Výpočet kapacity pozemných komunikácií a ich zariadení

TP 09/20011 - Označovanie kultúrnych a turistických cieľov na pozemných komunikáciách
TP 03/2004 - Usporiadúvanie cestnej siete

4 CHARAKTERISTIKA A DEFINOVANIE SÚČASNÝCH TRENDOV A POTRIEB

Cyklistika ako súčasť dopravy je vnímaná ako aktivita deliaca sa z hľadiska svojej funkcie **do oblasti dopravnej obsluhy územia a oblasti cykloturistiky**. Súčasný stav mobility našich miest sa prejavuje stále zhoršujúcimi sa dopravnými, bezpečnostnými a ekologickými pomermi pre všetkých obyvateľov, návštevníkov a užívateľov priestoru. Nároky užívateľov cyklodopravy neustále rastú v dopyte po vyčlenení dopravného priestoru pre cyklistov alebo po zriadení atraktívnych cykloturistických trás. Táto téma sa pomaly dostáva aj do územnoplánovacích dokumentov miest a obcí, ako integrovaná súčasť územného plánovania najmä v oblasti rozvoja CR, ale aj v oblasti dopravy pre zabezpečenie primeraných podmienok prepravných nárokov v súlade s priestorovými a organizačnými možnosťami miest.

Využitie cyklistiky na dopravné a rekreačné účely má vo svete stúpajúcu tendenciu a v mnohých krajinách sa tomuto trendu prispôbujú služby, plánovanie a možnosti integrovaných dopravných systémov. Tendencia zdravého životného štýlu spolu s neprehliadnuteľným faktorom ochrany životného prostredia je hlavným motivačným faktorom k rozšíreniu cyklistiky. Tento druh pohybu významne prispieva ku zvyšovaniu kvality života obyvateľov a ekologizácii dopravy.

4.1 Cyklistická a cykloturistická infraštruktúra

Cyklistická infraštruktúra v mestách:

Podľa príručky Európskej komisie pre cyklistiku: „v mestách je možné prepraviť na pruhu širokom 3,5 m (bežný jazdný pruh) za 1 hodinu 22 000 osôb koľajovým vozidlom, 19 000 ľudí pešo a 14 000 ľudí na bicykli, ale len 9 000 ľudí autobusom a 2 000 ľudí automobilom“. Mnoho slovenských miest nemá ani jediný kilometer cyklistických chodníkov, čo súvisí aj s tým, že neexistuje kvalitný a podrobný technický predpis, ktorý by sa venoval navrhovaniu a projektovaniu cyklistickej infraštruktúry v mestách.

Súčasný stav cyklistickej infraštruktúry v mestách KSK:

V rámci projektu BICY – Cities & Regions of Bicycles bol zmapovaný stav **cyklistickej infraštruktúry v mestách** Košice, Michalovce a Spišská Nová Ves. Prieskum realizovaný v rámci tohto projektu ukázal, že najlepšiu cyklistickú infraštruktúru má mesto Košice, ktoré má najviac parkovacích miest pre bicykle na Slovensku (zdroj: Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR).

Tab. 3 Cyklistická infraštruktúra v meste Spišská Nová Ves, Michalovce a Košice

| Mesto | Dĺžka cyklistickej siete v km | Počet miest na parkovanie bicyklov |
|------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| Spišská Nová Ves | 5,7 | 60 |
| Michalovce | 1,5 | 58 |
| Košice | 14,5 | 134 |

Zdroj: Stanovenie spoločných indikátorov, projekt BICY – Cities & Regions of Bicycles, 2011

Cykloturistická infraštruktúra:

Cykloturistická trasa (cyklotrasa) je vyznačenie ťahu pre cykloturistov v teréne. Vede po cestných komunikáciach, účelových komunikáciach, v lesnom alebo poľnom prostredí. Značená je maľovanou cykloturistickou značkou doplnenou o cyklosmerovky a doplnkové tabuľky, prípadne emblémové cyklotabuľky. Ďalším vhodným dopĺňujúcim prvkom sú orientačné tabule, ktoré dopĺňajú a uľahčujú orientáciu v priestore. Navyše umožňujú informovať o miestnych cieľoch.

Prakticky sa trasy delia na trasy pre cestné a horské bicykle. Vyznačené sú 4 farbami - červenou, modrou, zelenou a žltou. Každá legalizovaná cyklotrasa má evidenčné číslo, ktoré prideliť Ústredie Slovenského cykloklubu, kde sa zároveň vytvára i archív dokumentácie legalizovaných cyklotrás. Legalizácia cyklotrasy sa realizuje za účelom zosúladenia záujmov všetkých subjektov, ktorých sa dotýka vedenie príslušnej cyklotrasy. Ide o súhlasy na vedenie trasy, umiestnenie cykloturistického značenia a doplnkovej infraštruktúry.

Rozdelenie cyklotrás

Podľa charakteru terénu:



- cestná
cykloturistika

Trasy sú zjazdové všetkými druhmi bicyklov (cestné, trekkingové, horské). Sú obvyčajne vedené po asfaltových, prípadne penetrovaných cestách. Využívajú sieť cestných komunikácií II. a III. triedy a asfaltové účelové komunikácie. V symbolike orientačných cykloprvkov sa používa pri veľkých i malých cyklosmerovkách logo cyklistu vo farbe príslušnej trasy.



- horská
cykloturistika

Trasy sú obvyčajne zjazdové iba na horských bicykloch (prípadne na trekkingových bicykloch). Zväčša vedú po makadamových, lesných a poľných cestách s prírodným povrchom. Po období dažďov sú často nezjazdové. V symbolike orientačných cykloprvkov sa používa pri veľkých i malých cyklosmerovkách logo cyklistu vo farbe príslušnej trasy.

Podľa farebného označenia cyklotrás:



- červená

Červenou farbou sa značia výlučne **cyklomagistrály – diaľkové trasy**, ktoré vedú viacerými okresmi a často i kraji. Najčastejšie vedú údoliami riek alebo prechodmi hôr s aspektom prevedenia cyklistu najzaujímavejšími miestami krajiny, pričom sa kladie dôraz na nenáročnosť týchto trás. Kritériá náročnosti však nie sú bližšie špecifikované.



- modrá

Modrou farbou sa značia **paralelné trasy k diaľkovým cyklomagistrálam**. Sú to dlhšie trasy mimo magistrály, resp. náročnejšie trasy mimo magistrál.



- zelená

Zelenou farbou sa značia stredné a nenáročné trasy, **okruhy zdravia a rodinné trasy**.



- žltá

Žltou farbou sa značia **spojky medzi cyklotrasami alebo krátke odbočky** k rôznym prírodným, historickým a technickým zaujímavostiam

Podľa náročnosti (uvádzané v literatúre a pri popisoch trás):



Menej náročné trasy a okruhy pre oboznámenie sa s jazdou na **REKREA** bicykli. Vyžadujú základy techniky jazdy na bicykli a základný fyzický fond.



SPORT

Náročnejšie športové okruhy alebo cyklotrasy, ktoré vyžadujú dobré zvládnutie techniky jazdy na bicykli a dobrú fyzickú kondíciu.



EXPERT

Náročné trasy a okruhy pre cykloturistov, ktoré venujú tomuto koníčku dostatok času. Musia mať veľmi dobre zvládnutú techniku jazdy na bicykli a veľmi dobrú kondíciu. Trasy takéhoto charakteru sú vedené väčšinou po prírodných cestách v horskom prostredí, určených pre MTB.

Stav cykloturistickej infraštruktúry v KSK:

Košickom samosprávnom kraji sa nachádza na základe mapovania z roku 2011 celkom **58 cyklotrás v dĺžke 1306,9 km**.

V roku 2012 Košický samosprávny kraj finančne podporil v rámci realizácie projektu BICY – Cities and Regions of Bicycles **preznačenie 430 km evidovaných cyklotrás v kraji**.

4.2 Charakteristika cyklistickej dopravy

Dopravná funkcia cyklistickej dopravy spočíva v zabezpečení rýchleho a bezpečného prepojenia dvoch a viacerých lokalít (obce, mestá, rekreačné oblasti a pod.), medzi jednotlivými sídlami za účelom prepravy do zamestnania, školy, službami, občianskej vybavenosti a za kultúrou. Inými slovami sa takáto cyklistika vníma ako dopravný model, a nielen ako zábava alebo rekreácia. Pre mestá má rozvoj cyklistickej dopravy pozitívny vplyv na životné prostredie, urbanizáciu priestoru a zdravotný stav obyvateľov. V záujme predstaviteľov samospráv by malo byť podporiť jej rozvoj pre celkové zvýšenie kvality života obyvateľov.

Nevyhnutným predpokladom pre zvyšovanie podielu cyklistickej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce je posúdenie navrhovaných opatrení z hľadiska týchto základných kritérií: priamosť prepojenia, plynulosť, bezpečnosť, kvalita prevedenia, prítťažlivosť prostredia a dostupnosť.

Základné princípy návrhu cyklistickej siete v sídelných útvaroch:

Priamosť prepojenia – vhodne navrhnutá cyklistická infraštruktúra by mala poskytnúť cyklistovi v maximálnej možnej miere priamu (najkratšiu, teda najrýchlejšiu) trasu do cieľa s minimom obchádzok. Väčšina cyklistov považuje za výhodu používania bicykla jeho flexibilitu pri používaní rôznych typov komunikácií a možnosti eliminovať rôzne obmedzenia. Najpraktickejšie je použitie bicykla vtedy, keď je rýchlejší ako auto. V centrách miest, kde sú veľké problémy s parkovaním si aj vodiči automobilov zvolia použiť bicykel ak je to rýchlejšie. Veľmi dôležitým argumentom pre zmenu správania a výber dopravného prostriedku je aj úspora času.

Plynulosť - cyklistická sieť vytvára súvislý celok, ktorý spája všetky východiskové a cieľové body tak, aby sa cyklista mohol dopraviť do ktoréhokoľvek miesta územného celku. Typ a štruktúra takejto siete závisí od možností cestnej siete, prostredia, vlastníckych a správcofských vzťahov, bezpečnosti atď. Cyklistické trasy, ktoré končia mimo cieľového bodu, nepokračujú cez svetelné križovatky, alebo sú prerušené kvôli výstavbe alebo údržbe cesty znižujú využívanie cyklistickej siete a tak znižujú efektivitu vynaložených investícií.

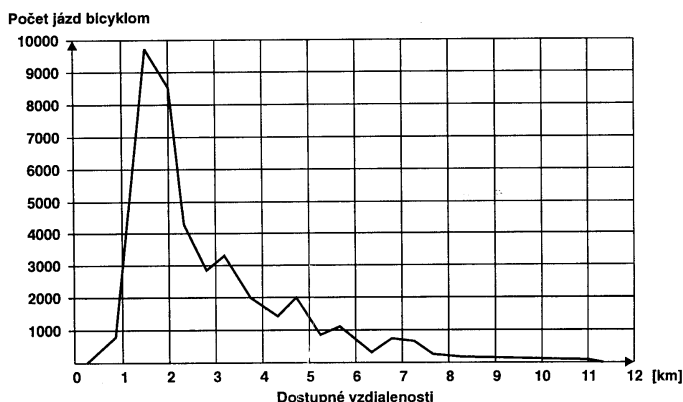
Bezpečnosť - dobre navrhnutá cyklistická sieť sa snaží minimalizovať kolízne situácie medzi cyklistami a motoristami, ale aj medzi cyklistami a chodcami. Cyklista je v cestnej premávke najviac ohrozený subjekt a to vzhľadom na rozdiel rýchlosti pohybu auta a bicykla ako i nechránenosť cyklistu. Dôraz je však nutné klásť aj pri oddeľovaní cyklistickej a pešej

dopravy, pretože chodec je najviac ohrozený ako nechránený účastník nemotorovej premávky.

Kvalita prevedenia a príťažlivosť prostredia - kvalita prevedenia konštrukcie (najmä úprava povrchu) cyklistickej komunikácie má výrazný vplyv na jej využívanie. Atraktivita cyklistickej komunikácie závisí aj od estetiky prostredia a pocitu sociálnej bezpečnosti lokality, v ktorom je vedená.

Dostupnosť - pri posudzovaní zdrojových a cieľových bodov cyklistickej siete je potrebné pamätať, že záujem použiť bicykel ako dopravný prostriedok napr. do práce sa prudko znižuje pri vzdialenosti viac ako 3 km. Tento výsledok nepochybne súvisí aj s faktorom poveternostných vplyvov, kedy je v nepriaznivom počasí použitie bicykla pre cyklistu demotivujúce. KSK leží tak, ako celé územie Slovenska v miernom podnebnom pásme, so striedaním štyroch ročných období s extrémnymi rozdielmi medzi zimou a letom. Používanie bicykla v zimných mesiacoch vzhľadom na časté snehové zrážky je značne obmedzené.

Graf 1: Počet jász bicyklom v závislosti na vzdialenosti

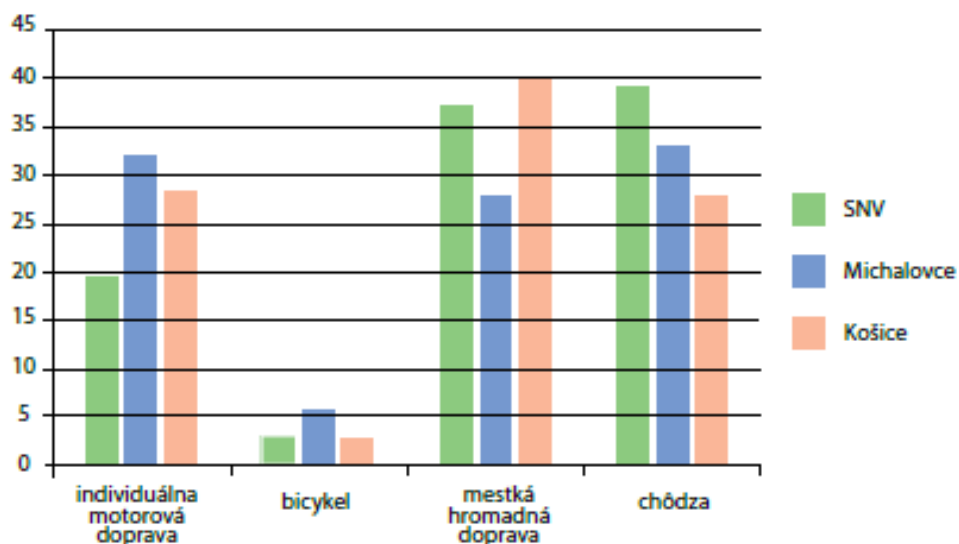


Zdroj: Stanovenie spoločných indikátorov, projekt BICY– Cities & Regions of Bicycles, 2011

Súčasný stav cyklodopravy v Košickom samosprávnom kraji:

V kontexte dochádzania ľudí do práce na bicykli uvádzame prehľad troch miest v KSK, v ktorých sa uskutočnil prieskum v uliciach (projekt BICY – Cities and Regions of Bicycles) s cieľom získať informácie o podiele cyklistickej dopravy na celkovej del'be prepravnej práce. Prieskum bol realizovaný v mestách Košice, Michalovce a Spišská Nová Ves v decembri 2011 na vzorke spolu 1500 respondentov. Z uvedeného prieskumu vyplynulo, že podiel cyklistickej dopravy na celkovej prepravnej práci v Košiciach predstavuje 3 %, v Michalovciach 6,1% a v Spišskej Novej Vsi 3,1% .

Graf 2: Del'ba prepravnej práce



Zdroj: Dotazníkový prieskum realizovaný v rámci projektu BICY – Cities and Regions of Bicycles, 2011.

4.3 Charakteristika cykloturistiky

Cyklistika je najviac spájaná s aktívnym trávením voľného času, cestovným ruchom alebo rekreáciou. Najčastejšie sa používa termín cykloturistika, ktorý zastrešuje všetky uvedené súvislosti. Cykloturistika je v Slovenskej republike veľmi aktuálna téma. Podľa viacerých prieskumov sa bicykel nachádza v každej rodine a záľuba v tomto druhu voľno časovej aktivity narastá najmä v lokalitách s dobrou cykloturistickou vybavenosťou. Cykloturistika zároveň môže stimulovať rozvoj malého podnikania v oblasti služieb poskytovaných v cestovnom ruchu.

Aj segment cykloturistiky si vyžaduje kvalitné služby. Jedným z najvýznamnejších projektov zameraných na podporu služieb v SR je projekt „**Vitajte cyklisti**“. Do siete zariadení s certifikátom „Vitajte cyklisti“ sú zaradené len zariadenia, ktoré spĺňajú požiadavky na poskytnutie „dobrého pohodlia“ cyklistom. Tieto zariadenia ponúkajú možnosť uložiť, opraviť, vyčistiť bicykel a získať informácie o možnostiach cykloturistiky v okolí.

Súčasný stav cykloturistiky v Košickom kraji:

O stave cyklistickej infraštruktúry v Košickom kraji svedčia nasledovné tabuľky, ktoré uvádzajú dĺžky cykloturistických trás podľa jednotlivých subregiónov.

Tabuľka 1: Sumárna tabuľka značených cykloturistických trás v KSK

| | červené trasy | modré trasy | zelené trasy | žlté trasy | Spolu |
|---------------------------|---------------|-------------|--------------|------------|----------------|
| Subregión Košického kraja | Dĺžkav km | | | | |
| Spiš | 114,8 | 16,5 | 79 | 38 | 399,3 |
| Abov | 105 | 60,3 | 55,7 | 2,5 | 223,5 |
| Gemer | 198,5 | 147 | 43,5 | 44,5 | 43,5 |
| Zemplín | 5 | 82 | 75,5 | 43,1 | 250,6 |
| Spolu | 468,30 | 456,8 | 253,7 | 128,1 | 1 306,9 |

Zdroj: Cyklotrasy v Košickom kraji, mapovanie stavu cyklotrás na území KSK v roku 2011.

Tabuľka 2: Sumárny prehľad rozsahu existujúcich cyklotrás a ich počtu podľa subregiónov KSK

| Abov | červená | | modrá | | zelená | | žltá | |
|--------------|----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|
| | počet | km | počet | km | počet | km | počet | km |
| | 3 | 105 | 4 | 60,3 | 2 | 55,7 | 1 | 2,5 |
| Gemer | červená | | modrá | | zelená | | žltá | |
| | počet | km | počet | km | počet | km | počet | km |
| | 1 | 198,5 | 3 | 147 | 3 | 43,5 | 9 | 44,5 |
| Spiš | červená | | modrá | | zelená | | žltá | |
| | počet | km | počet | km | počet | km | počet | km |
| | 4 | 114,80 | 10 | 167,5 | 4 | 79 | 6 | 38 |
| Zemplín | červená | | modrá | | zelená | | žltá | |
| | počet | km | počet | km | počet | km | počet | km |
| | 1 | 50 | 3 | 82 | 3 | 75,5 | 4 | 43,1 |
| spolu | 8 | 468,3 | 20 | 456,8 | 12 | 253,7 | 20 | 128,1 |

Zdroj: Cyklotrasy v Košickom kraji, mapovanie stavu cyklotrás na území KSK, 2011

Medzinárodné cykloturistické trasy, ktorých vedenie je plánované KSK:

1. Eurovelo 11: Nord Cup (Nórsko) – Atény (Grécko), celková plánovaná dĺžka 6000 km
2. Karpatská cyklistická cesta: okruh Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Ukrajina a Poľsko, celková plánovaná dĺžka 1700 km
3. Po stopách vojaka Švejka: Poľsko, Ukrajina, Slovensko, Maďarsko, celková plánovaná dĺžka 1000 km

Existujúce diaľkové národné cyklomagistrály v KSK:

1. Cyklomagistrála Slovenský kras (CM029), dĺžka 198,5km
2. Spišská cyklomagistrála (CM014), dĺžka 36,8 km
3. Hnilecká cyklomagistrála (CM 021), dĺžka 70 km
4. Hornádska cyklomagistrála (CM 034), dĺžka 2 km
5. MTB Alžbeta (CM023, dĺžka 53 km
6. Cyklotrasa Hornád (CM039), dĺžka 22 km
7. Dolnozemplínska cyklomagistrála (CM017), dĺžka 50 km

Plánované diaľkové cyklomagistrály v KSK:

1. Cyklomagistrála Zemplínska šírava – Vinohradnícka oblasť Tokaj

V súčasnosti sú na území Košického samosprávneho kraja zaradené do siete „Vitajte cyklisti“ len 3 zariadenia.

4.4 Postavenie Košického kraja na „cykloturistickom“ trhu

Cykloturistický „trh“ sú ľudia s vlastnými špecifickými potrebami, ktoré sú veľmi jasne deklarované vo viacerých štúdiách a prieskumoch. Cieľom je , aby sa Košický kraj stal konkurencieschopnou destináciou pre cykloturistov. Na dosiahnutie tohto cieľa je potrebné realizovať také opatrenia, ktoré uspokojia nároky a očakávania cykloturistov. Z tohto dôvodu je potrebné brať do úvahy ukazovatele, ktoré sú dôležité pri plánovaní a posudzovaní navrhovaných cyklotrás.

Typológia klientov podľa požiadaviek:

- **Rodiny s deťmi:** kratšie a bezpečné trasy, preferujú prevažne kvalitný spevnený povrch, častým cieľom je reštaurácia so záhradkou alebo ihriskom.
- **Menej zdatní rekreační cyklisti;** nenáročné kratšie trasy, cca do 30 km, preferujú prevažne kvalitný spevnený povrch.
- **Zdatnejší rekreační cyklisti;** preferujú okružné trasy dlhé 40 - 80 km, často v kombinácii s poznávaním miestnych zaujímavostí a kultúrnych pamiatok, vyhľadávajú spevnený povrch ale aj nenáročné prírodné cesty. Dlhšie trasy ani menej kvalitný povrch nie sú prekážkou, cieľom je radosť z bicyklovania.
- **Diaľkoví cyklisti;** trasy 50 – 100 km, prevažne sa držia hlavných cyklomagistrál, sú to hostia na jednu noc, vyhľadávajúci menej náročné ubytovanie, skúsení cestovatelia, ktorí vytvárajú mienkotvorný názor o regióne (veľa je aktívnych dopisovateľov). Trasy s dobrým značením sú podmienkou, preferujú cyklotrasy pozdĺž riek.
- **Terénni horskí cyklisti;** preferujú predovšetkým cestičky v prírode, úzke cesty v teréne s mäkkým povrchom.
- **Športoví rekreační cyklisti;** vyhľadávajú masové akcie športového typu, napríklad MTB maratóny alebo cestné maratóny. Testujú svoje sily v súťažiach, prekonávajú vlastné hranice, trénujú pre výkon.

Celková sieť vyznačených cykloturistických trás v Slovenskej republike sa odhaduje na 11 000 km. Na základe porovnania s ostatnými samosprávnymi krajmi sa KSK nachádza na 4.mieste podľa dĺžky značených cyklotrás.

Tabuľka 3: Cykloturistické trasy v Slovenskej republike podľa krajov

| Samosprávny kraj | Počet správcov | Počet trás | Dĺžka v km |
|-------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| Žilinský kraj | 6 | 112 | 2200 |
| Banskobystrický kraj | 11 | 106 | 2140 |
| Prešovský kraj | 13 | 76 | 1350 |
| Košický kraj | 13 | 54 | 1307 |
| Trenčiansky kraj | 6 | 64 | 1178 |
| Trnavský kraj | 7 | 56 | 804 |
| Bratislavský kraj | 12 | 41 | 749 |
| Nitriansky kraj | 6 | 21 | 387 |

Zdroj: SCK , Žilinský samosprávny kraj, Košický samosprávny kraj

5 STRATEGICKÉ CIELE V ROZVOJI CYKLISTICKEJ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V KOŠICKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI

Predkladaný materiál má slúžiť ako strategický materiál popisujúci hlavné priority a realizačné opatrenia pre zlepšenie stavu cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území kraja. Navrhuje opatrenia v troch základných rovinách:

Prioritná os č.1 – Cyklodoprava

Prioritná os č.2 – Cykloturistika

Prioritná os č.3 – Partnerstvo

Rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území kraja je proces, ktorý vyžaduje dlhodobé plánovanie a zodpovedný prístup na krajskej úrovni, na úrovni miest, obcí a mikroregiónov. Podmienkou úspešnej implementácie je spoluúčasť a spolupráca dotknutých subjektov, napr. správcov ciest, dopravných inšpektorátov, úradov pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie, úradov životného prostredia, úradov územného plánovania, stavebných úradov, záujmových združení, cykloklubov, správcov cyklotrás, a pod.

Košický samosprávny kraj by mal plniť funkciu koordinátora a vytvoriť podmienky pre spoluprácu týchto inštitúcií vytvorením koordinačnej skupiny alebo centra. Navrhované odporúčania a ciele v tejto stratégii rešpektujú možnosti a kompetencie kraja. Vychádzajú z poznania súčasného stavu problematiky nielen na území KSK, ale aj na území Slovenskej republiky a Európskej únie.

Dôležitým opatrením je zadefinovanie legislatívneho rámca, resp. úpravu jestvujúcej legislatívy na národnej úrovni, v ktorej by boli explicitne vymenované pôsobnosti

a kompetencie samosprávnych krajov – najmä koordinačné kompetencie rozvoja cyklodopravy.

Základným predpokladom rozvoja cyklistickej dopravy je jej integrácia do stratégie dopravy kraja a schválenie tohto koncepčného dokumentu.

Ďalej je potrebné spracovať **metodikú implementácie cyklodopravy** ako súčasť stratégie dopravy kraja **s určením zodpovednosti** jednotlivých zainteresovaných subjektov pôsobiacich na území kraja. V neposlednom rade doplnenie **organizačného a personálneho zabezpečenia na Úrade KSK.**

Zabezpečiť súlad jednotlivých opatrení navrhovaných v rámci troch prioritných osí s pripravovanými územnoplánovacími a rozvojovými dokumentmi kraja s cieľom presadiť ich do rozvojových dokumentov na národnej úrovni v programovacom období po roku 2013, aj na miestnej úrovni v územnoplánovacích a rozvojových dokumentov obcí. Opatrenia majú dlhodobý charakter a ich napĺňanie závisí od podpory odbornej aj širokej verejnosti.

5.1 Prioritná os č.1 - cyklodoprava

Prioritnou osou č. 1 je rozvoj a podpora cyklistiky ako rovnocenného prostriedku dopravnej obsluhy územia. Cieľom je zabezpečiť také podmienky, aby bol bicykel vo väčšej miere využívaný obyvateľmi ako výhodný a príjemný dopravný prostriedok. To sa nezaobíde bez kvalitných a bezpečných cyklistických komunikácií a potrebnej doplnkovej infraštruktúry ako napr. zariadenia na parkovanie bicyklov, úschovňa bicyklov a pod. Na zabezpečenie zvýšenia podielu cyklistickej dopravy na deľbe prepravnej práce navrhujeme dva ciele:

1.1 Koordinácia rozvoja cyklistickej dopravy v Košickom samosprávnom kraji

1.2 Podpora budovania a údržby cyklistickej infraštruktúry

1.1 Koordinácia rozvoja cyklistickej dopravy v Košickom samosprávnom kraji

Cieľom je vytvorenie optimálnych podmienok pre koordinované plánovanie a realizáciu cyklistickej infraštruktúry v mestách a obciach kraja. Spoločným prístupom a koordináciou činností jednotlivých subjektov územnej samosprávy KSK prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy a zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy na deľbe prepravnej práce. Podpora a koordinácia rozvoja cyklistickej dopravy z pozície KSK umožní optimálne a efektívnejšie využívanie finančných prostriedkov, ktoré sú a predpokladáme že aj v budúcom programovacom období budú určené na budovanie cyklistickej infraštruktúry a infraštruktúry pozemných komunikácií.

1.2 Podpora budovania a údržby cyklistickej infraštruktúry

Plánovanie a výstavba nových cyklistických komunikácií predstavuje finančne veľmi náročnú úlohu. Je preto potrebné, aby KSK v spolupráci so svojimi partnermi v ďalšom programovacom období využíval získané finančné prostriedky na rekonštrukciu a údržbu ciest vo svojej správe aj na budovanie a údržbu cyklistickej infraštruktúry. Je nutné iniciovať

prípadné združenie investícií s cieľom dobudovať definované hlavné cyklistické koridory ako nosnú kostru celého systému budovania siete cyklistických komunikácií.

5.2 Prioritná os č.2 - cykloturistika

Prioritnou osou č. 2 je rozvoj cyklistiky ako zložky cestovného ruchu. Cykloturistika je jednou z možností ako ponúknuť udržateľný cestovný ruch v súlade s prirodzeným rytmom daných miest, ktorý umožní turistom vychutnať si krásu okolitej krajiny a životný štýl obyvateľov. Cykloturistika je v súčasnosti aktivitou, ktorá má množstvo priaznivcov a dobre zmapovaný trh a dopyt. V Európe sú regióny, v ktorých je stratégia cestovného ruchu úspešne postavená práve na cykloturistike.

Košický samosprávny kraj má pre rozvoj tohto segmentu veľmi dobré predpoklady vzhľadom na celkovú geomorfológiu krajiny. Môže ponúknuť svojim návštevníkom rôzne typy prostredia a náročnosti cyklotrás a to v dlhej sezóne trvajúcej od apríla do októbra.

Opatrenia súvisiace s cykloturistikou sú zamerané na jej propagáciu na medzinárodnej, národnej a krajskej úrovni, na iniciovanie nových cykloturistických produktov a skvalitnenie existujúcej ponuky a služieb v tejto oblasti.

Záujem o cykloturistiku môžeme využiť na rozvoj cestovného ruchu, ktorý je jednou z priorít KSK a to prostredníctvom realizácie týchto cieľov:

2.1 Marketing a propagácia cykloturistickej ponuky na území KSK

2.2 Podpora budovania a modernizácie cykloturistickej infraštruktúry

2.3 Podpora skvalitňovania služieb

2.1 Marketing a propagácia cykloturistickej ponuky na území KSK

Cieľom marketingu je v spolupráci s aktérmi z oblasti cestovného ruchu vytvoriť a propagovať turistickú ponuku a produkty, ktoré budú odrážať požiadavky domácich a zahraničných návštevníkov. Na propagáciu aktívne využívať výstavy, veľtrhy a konferencie organizované v oblasti cestovného ruchu a cyklistickej dopravy. Popri vlastnej prezentácii regionálnych cyklotrás využívať na propagáciu medzinárodných a cezhraničných cyklotrás organizácie pôsobiace na medzinárodnej úrovni a aktívne spolupracovať so susediacimi krajinami.

2.2 Podpora budovania a modernizácie cykloturistickej infraštruktúry

Jednou z hlavných podmienok rozvoja cykloturistiky je skvalitnenie stavu cykloturistickej vybavenosti na území kraja za účelom zvýšenia konkurencieschopnosti kraja prostredníctvom prepojenia regionálnych cyklotrás do komplexnej siete, dobudovanie cyklotrás v cezhraničných koridoroch, zadefinovanie hlavných medzinárodných koridorov, budovanie cyklistických areálov a tzv. bikeparkov. Zároveň je potrebné podporiť údržbu a modernizáciu existujúcich cyklotrás prostredníctvom obnovy cykloturistického značenia vrátane doplnkovej infraštruktúry v ich blízkosti.

2.3 Podpora skvalitňovania služieb

Cieľom je podporovať programy, ktoré pomôžu skvalitniť základné služby pre cyklistov. Jedná sa najmä o skvalitnenie väzieb medzi cyklistikou a ostatnými druhmi dopravy. Nemenej dôležitým faktorom je skvalitnenie v oblasti ubytovacích, stravovacích a informačných služieb ponúkaných cyklistom, napr. v rámci projektu „Vitajte cyklisti“.

5.3 Prioritná os č.3 - partnerstvo

Cieľom tejto prioritnej osi je koordinácia aktivít spolupracujúcich samospráv, organizácií a inštitúcií, ktoré sú zamerané na cyklistickú dopravu a cykloturistiku, za účelom zabezpečenia vzájomnej spolupráce a informovanosti, osvetu a mapovania dopravného správania obyvateľov v kraji.

3.1 Podpora vykonávania cyklistických a cykloturistických prieskumov

3.2 Zvyšovanie informovanosti zainteresovaných subjektov

3.3 Propagačné podujatia na podporu cyklodopravy a cykloturistiky.

3.1 Podpora vykonávania cyklistických a cykloturistických prieskumov

Pravidelným zberom údajov o stave a rozvoji cyklistickej infraštruktúry a mapovaním dopravného správania obyvateľov na území kraja je možné získať informácie, ktoré sú nevyhnutné na ďalšie plánovanie a efektívne využívanie finančných zdrojov. Pravidelným zberom údajov o stave a rozvoji cyklistickej infraštruktúry a mapovaním dopravného správania obyvateľov na území kraja získame informácie o vynaložených prostriedkoch v zmysle ich dopadu na cestovný ruch alebo zmenu dopravného správania obyvateľov. Na základe týchto údajov bude možné pravidelné vyhodnotenie rozhodnutí ako aj následné úpravy ďalších plánovacích procesov pre zvyšovanie efektívnosti vynaložených zdrojov.

3.2 Zvyšovanie informovanosti zainteresovaných subjektov

Základom každého partnerstva je dobrá komunikácia a spolupráca. Zvyšovanie informovanosti je potrebné realizovať prostredníctvom pracovných stretnutí, pravidelného mediálneho servisu a vytvorením jedného informačného kanála, kde budú prístupné informácie a metodiky z oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

3.3. Propagačné podujatia na podporu cyklodopravy a cykloturistiky.

Prostredníctvom rôznych propagačných podujatí realizovať osvetovú činnosť, vzdelávanie, spopularizovanie cyklodopravy a cykloturistiky.

6 OPATRENIA

Všeobecné opatrenia:

Opatrenie 1. Vytvorenie podmienok pre fungovanie koordinačného centra pre oblasť cyklodopravy a cykloturistiky na úrovni samosprávneho kraja

Zodpovednosť: KSK

Termín: 2015

Opatrenie 2. Spracovanie návrhu finančného mechanizmu na implementáciu tohto strategického dokumentu (vytypovanie operačných programov a iných finančných mechanizmov)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce, neziskové organizácie

Termín: 2014

Opatrenie 3. Podpora efektívneho čerpania zdrojov z fondov EÚ na cyklistickú a cykloturistickú infraštruktúru

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce, neziskové organizácie

Termín: priebežne

Opatrenie 4. Aktualizácia Plánu hospodárskej a sociálnej rozvoja KSK a Územný plán veľkého územného celku v zmysle realizovaných opatrení (príprava podkladov pre aktualizáciu)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce

Termín: 2014

Opatrenia v rámci prioritných osí:

Prioritná os č.1 – Cyklodoprava

1.1 Koordinácia rozvoja cyklistickej dopravy v Košickom samosprávnom kraji

Opatrenie 1.1.1 Vytipovanie kľúčových cyklistických komunikácií (Vytipované koridory by mali viesť územím s najvyššou koncentráciou obyvateľov, kde sa vytvára predpoklad pre väčšie využívanie vybudovanej infraštruktúry. Všetky hlavné koridory by mali mať kombinovanú funkciu.)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce

Termín: december 2014

Opatrenie 1.1.2 **Začlenenie cyklistickej dopravy do integrovaného dopravného systému** (Podpora takého integrovaného dopravného systému, ktorý pomôže prepojiť cyklistiku s verejnou hromadnou dopravou v oblasti denného dochádzania do práce a do školy. Je preto potrebné zabezpečiť prístup na nástupištia, zaparkovanie bicyklov na zastávkach a staniciach železničnej, autobusovej a mestskej hromadnej dopravy.)
 Zodpovednosť: KSK
 Spolupráca: mestá, obce, prepravcovia verejnej osobnej dopravy
 Termín: december 2018

1.2 Podpora budovania a údržby cyklistickej infraštruktúry

Opatrenie 1.2.1 **Finančné programy na podporu plánovania a budovania cyklistickej dopravy** (Zabezpečenie viaczdrojového finančného krytia na vypracovanie štúdií, projektových dokumentácií; v prípade rekonštrukcií ciest II. a III. triedy mať na zreteli aj možnosť budovania cyklistických komunikácií a doplnkovej infraštruktúry.)
 Zodpovednosť: KSK
 Spolupráca: mestá, obce
 Termín: priebežne

Opatrenie 1.2.2 **Údržba cyklistických komunikácií** (Starostlivosť o existujúce cyklistické cestičky, nastavenie efektívneho modelu.)
 Zodpovednosť: KSK
 Spolupráca: mestá, obce
 Termín: priebežne

Prioritná os č.2 - Cykloturistika

2.1 Marketing a propagácia cykloturistickej ponuky na území KSK

Opatrenie 2.1.1 **Definovanie hlavných cykloturistických koridorov – medzinárodných, cezhraničných a regionálnych** (vytvorenie funkčnej siete cyklotrás na území KSK)
 Zodpovednosť: KSK
 Spolupráca: správcovia cyklotrás, cyklokluby, mestá, obce, organizácie cestovného ruchu
 Termín: december 2014

Opatrenie 2.1.2 **Marketingová podpora cyklo produktov medzinárodných, cezhraničných a regionálnych cyklotrás** (iniciovanie produktov cestovného ruchu, propagácia ponuky a produktov cestovného ruchu)
 Zodpovednosť: KSK
 Spolupráca: mestá, obce, správcovia cyklotrás, organizácie cestovného ruchu
 Termín: priebežne

2.2 Podpora budovania a modernizácie cykloturistickej infraštruktúry

- Opatrenie 2.2.1** **Príprava dokumentácie pre realizáciu a vyznačenie medzinárodných cyklotrás a trasy Eurovelo 11** (Zabezpečenie projektovej prípravy plánovaných medzinárodných cykloturistických trás.)
Zodpovednosť: KSK
Spolupráca: mestá, obce, správcovia cyklotrás
Termín: priebežne
- Opatrenie 2.2.2** **Podpora vyznačenia cyklotrás v cezhraničných a medzinárodných koridoroch a trasy Eurovelo 11** (Vyznačenie cyklotrás v cezhraničných a medzinárodných koridoroch, ktoré sú v súčasnej dobe navrhnuté len orientačne. V prípade cezhraničných koridorov doplniť orientačné prvky na hraničných priechodoch.)
Zodpovednosť: KSK
Spolupráca: cyklokluby, záujmové združenia, mestá, obce, správcovia cyklotrás, cezhraniční partneri
Termíny: priebežne
- Opatrenie 2.2.3** **Podpora údržby a modernizácie existujúcej infraštruktúry pre cykloturistiku** (Podpora údržby a modernizácie existujúcich cyklotrás prostredníctvom obnovy cykloturistickeho značenia a úpravy povrchov.)
Zodpovednosť: KSK
Spolupráca: správcovia cyklotrás, cyklokluby, mestá, obce, záujmové združenia
Termíny: priebežne
- Opatrenie: 2.2.4** **Podpora realizácie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry** (Podpora tvorby informačných a náučných tabúl na hlavných cyklotrasách vrátane doplnkovej infraštruktúry ako sú odpočívadlá, prístrešky, a pod.)
Zodpovednosť: KSK
Spolupráca: správcovia cyklotrás, cyklokluby, mestá, obce, záujmové združenia
Termíny: priebežne
- Opatrenie: 2.2.5** **Podpora budovania nových produktov CR zameraných na rozvoj cykloturistiky** (Podpora budovania cyklistických areálov a bikeparkov.)
Zodpovednosť: KSK

| | |
|-------------|---|
| Spolupráca: | správcovia cyklotrás, cyklokluby, mestá, obce, záujmové združenia, organizácie cestovného ruchu |
| Termíny: | priebežne |

2.3 Podpora skvalitňovania služieb

Opatrenie 2.3.1 Podpora projektov integrovanej prepravy bicykla a náväzných druhov dopravy (Rozšírenie možnosti prepravy bicykla z miest a obcí do vzdialenejších lokalít, turisticky atraktívnych oblastí, ktoré sú z hľadiska fyzického alebo časového problematicky dosiahnuteľné a to využitím železničnej alebo autobusovej dopravy.)

| | |
|---------------|---|
| Zodpovednosť: | KSK |
| Spolupráca: | správcovia cyklotrás, cyklokluby, mestá, obce, záujmové združenia |
| Termíny: | priebežne |

Opatrenie 2.3.2 Podpora organizáciám, ktoré ponúkajú certifikáciu služieb „Vitajte, cyklisti!“ a aktérov, ktorí sa zapoja do tohto projektu (Zapojenie ubytovacích a stravovacích služieb do certifikácie „Vitajte, cyklisti!“, prípadne do ďalších systémov overenia kvality služieb pre cyklistov a propagácia certifikovaných zariadení).

| | |
|---------------|--|
| Zodpovednosť: | KSK |
| Spolupráca: | Nadácia Ekopolis , mestá, obce, organizácie cestovného ruchu správcovia cyklotrás, aktéri v CR |
| Termíny: | priebežne |

Prioritná os č.3 – Partnerstvo

3.1. Podpora vykonávania cyklistických a cykloturistických prieskumov

Opatrenie 3.1.1 Podpora pravidelných prieskumov (Fyzické sčítanie cyklistov s cieľom zistenie využívania cyklistickej infraštruktúry a potrieb cyklistov)

| | |
|---------------|---|
| Zodpovednosť: | KSK |
| Spolupráca: | mestá, obce, správcovia cyklotrás, záujmové združenia |
| Termíny: | priebežne |

Opatrenie 3.1.2 Podpora zisťovania stavu cyklistickej infraštruktúry (Mapovanie / pravidelná aktualizácia stavu cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry za účelom jej prípadnej obnovy.)

| | |
|---------------|--|
| Zodpovednosť: | KSK |
| Spolupráca: | záujmové združenia, mestá, obce, správcovia cyklotrás |
| Termíny: | priebežne |

3.2. Zvyšovanie informovanosti zainteresovaných subjektov

Opatrenie 3.2.1 Organizovanie pracovných stretnutí v regióne (Stretnutia so zástupcami miest, obcí, správcami cyklotrás, záujmových združení a aktérov v cestovnom ruchu s cieľom výmeny informácií, skúseností.)

| | |
|---------------|--|
| Zodpovednosť: | KSK |
| Spolupráca: | záujmové združenia, mestá, obce, správcovia cyklotrás |
| Termíny: | priebežne |

Opatrenie 3.2.2 Vytvorenie virtuálneho priestoru na sprístupnenie informácií zameraných na cyklodopravu a cykloturistiku a ich pravidelné zverejňovanie (Poskytovanie informácií prostredníctvom web stránky KSK www.vucke.sk)

| | |
|---------------|--|
| Zodpovednosť: | KSK |
| Spolupráca: | mestá, obce, správcovia cyklotrás, záujmové združenia |
| Termíny: | priebežne |

3.3. Propagačné podujatia na podporu cyklodopravy a cykloturistiky

Opatrenie 3.3.1 Podpora propagačných cyklistických podujatí (Podpora podujatí, ktoré budú upozorňovať obyvateľov na ekologické, ekonomické a zdravotné výhody cyklistickej dopravy, podpora podujatí informujúcich o možnostiach trávenia voľného času na bicykli, športových podujatí s možnosťou zapojenia širokej verejnosti.)

| | |
|---------------|---|
| Zodpovednosť: | KSK |
| Spolupráca: | školy, mestá, obce, správcovia cyklotrás, záujmové združenia |
| Termíny: | priebežne |

Opatrenie 3.3.2 Podpora vzdelávacích aktivít (organizovanie seminárov, školení pre odbornú verejnosť, aktívna účasť na cyklokonferenciách)

| | |
|---------------|--|
| Zodpovednosť: | KSK |
| Spolupráca: | odborné inštitúcie, mestá, obce, správcovia cyklotrás, záujmové združenia |
| Termíny: | priebežne |

7 VYHODNOCOVANIE PLNENIA OPATRENÍ

Vyhodnocovanie plnenia jednotlivých opatrení bude zabezpečované Úradom Košického samosprávneho kraja v súčinnosti s dotknutými kľúčovými partnermi pôsobiacimi v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky 1 krát za rok a predkladané Zastupiteľstvu Košického samosprávneho kraja.

Zoznam použitej literatúry

20 dôvodov prečo bicyklovať, www.trendy-travel.eu, www.bicy.it
STN 01 8028 – Cykloturistické značenie

Príloha č.1 SWOT ANALÝZA

Dňa 7.10.2010 bola vypracovaná SWOT analýza cyklodopravy a cykloturistiky Košického samosprávneho kraja. Analýza bola vypracovaná v rámci aktivít projektu BICY – Cities & Regions of Bicycles podľa metodiky konceptu BYPAD (Bicycle Policy Audit). Do vypracovania analýzy sa zapojili poslanci na úrovni kraja a miest, zamestnanci verejnej správy a tretí sektor.

Interné hodnotenie – z pohľadu možností kraja v plánovaní, aktivitách a monitoringu:

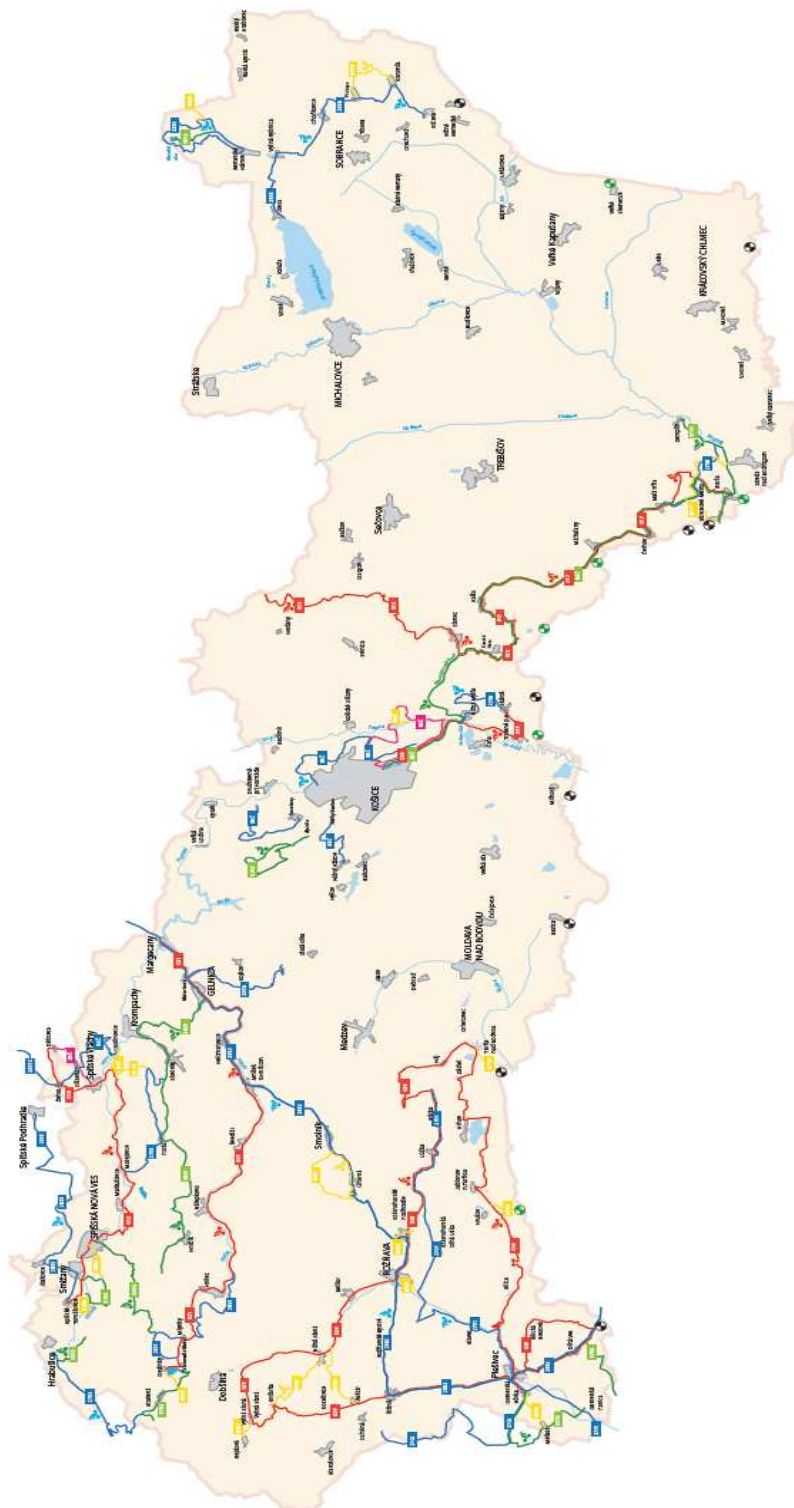
| | Silné stránky | Slabé stránky |
|------------|--|--|
| PLÁNOVANIE | <p>1. KSK má možnosť distribuovať informácie prostredníctvom vlastných informačných kanálov (webové stránky, tlačový informačný spravodaj, pravidelné tlačové besedy) a zlepšiť tak komunikáciu s verejnosťou.</p> <p>2. KSK má v kompetencii vypracovanie strategických dokumentov a územnoplánovacej dokumentácie VÚC, spolupracuje na vytváraní národných stratégií RR, dopravných koncepcií atď. Má vplyv na výkonnú administráciu kraja, ktorá môže do plánovacích dokumentov vniesť aj požiadavky pre cyklistickú dopravu a cykloturistické trasy.</p> | <p>1. KSK minimálne komunikuje s cyklistickou verejnosťou a ďalšími relevantnými externými organizáciami.</p> <p>2. KSK nemá spracovanú Politiku rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky a ani žiadny iný koncepčný materiál pre cyklodopravu.</p> |
| AKTIVITY | <p>3. KSK má v správe (vlastníctve) 1955 km cestných komunikácií. 2. A 3. Triedy, ktoré udržiava a má možnosť na nich realizovať opatrenia pre cyklistov v rámci rekonštrukcie ciest prípadne ich údržby.</p> <p>4. KSK má výkonnú administráciu a zadaním úloh môže riešiť problematiku cyklodopravy a cykloturistiky ako prierezovú aktivitu – napr. OŠ KSK – dopravná výchova, OD KSK – sčítanie cyklistov, vyhodnotenie kritických úsekov, ORRaP – aktualizovaná PHSR vrátane cyklodopravy, OKaCR KSK – propagačné materiály pre cykloturistiku, orientačné značenie, ORIEP KSK – získanie externých finančných zdrojov.</p> <p>5. KSK už vydal vo vlastnom náklade cyklosprievodcov – môže tak robiť aj naďalej len vo väčšom objeme – existuje precedens v rozpočte.</p> <p>6. KSK je zapojený do projektu BICY má možnosť riešiť koncepčné materiály a dokumenty.</p> | <p>3. KSK má v správe 0,00 m cyklistických pruhov alebo cyklistických cestičiek. Dopravné cyklistické komunikácie sa považujú výlučne za miestne komunikácie (STN 736110) a nie regionálne komunikácie, ktoré môže mať v správe kraj. O zmenu alebo hľadanie možností sa nikto neusiluje.</p> <p>4. KSK nemá kompetencie na zriadenie, realizáciu a údržbu cykloturistických trás.</p> <p>5. V plánovaní Konceptu integrovaného dopravného systému sa neuvažuje o cyklistickej doprave.</p> <p>6. V kraji je málo propagačných materiálov ku cykloturistickým trasám.</p> <p>7. Minimálna miera kampaní pre podporu cyklistickej dopravy na území kraja, žiadna nie je vedená zo strany KSK.</p> |
| MONITORING | <p>7. KSK má zmapované značené cykloturistické trasy v koridoroch Gotickej a Vínnej cesty – počet km a stav-časť monitoringu.</p> | <p>8. KSK nerealizuje monitoring cyklistickej dopravy a využívanie cykloturistických trás</p> |

| | Príležitosti | Ohrozenia |
|------------|--|--|
| PLÁNOVANIE | <p>1. Informovať prostredníctvom existujúcich informačných kanálov a kontaktov o výstupoch z projektu BICY a zvýšiť tak mieru zapojenia verejnosť do procesu plánovania.</p> <p>2. Projekt BICY ponúka príležitosť realizovať strategické dokumenty napr. Akčný plán rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky.</p> <p>3. Výstupy SWOT ako odporúčania pre ďalšie spracovanie do aktualizácie PHSR kraja – oblasť doprava.</p> | <p>1. Komunikácia prostredníctvom informačných kanálov KSK nebude efektívna – nebude mať odozvu zo strany verejnosti a ani ďalších organizácií, nebude pravidelne aktualizovaná.</p> <p>2. Vypracované strategické dokumenty Akčný plán rozvoja cyklistiky nebudú schválené zastupiteľstvom kraja.</p> <p>3. Opatrenia pre cyklistickú dopravu nebudú zahrnuté do záväznej časti PHSR.</p> |
| AKTIVITY | <p>4. Zriadiť funkciu cyklo koordinátora – ktorý by zabezpečoval: komunikáciu s verejnosťou a externými organizáciami, zúčastňoval sa pracovných rokovaní v rámci plánovania dopravných opatrení, inicioval aktivity v rámci relevantných odborov KSK, reprezentoval kraj na podujatiach, organizoval podujatia pre verejnosť a pod.</p> <p>5. Vytvoriť rozpočtovú položku (na začiatok aspoň minimálnu) na realizáciu dopravnej cyklistickej infraštruktúry z krajského rozpočtu.</p> <p>6. Vytvoriť rozpočtovú položku na údržbu existujúcich cykloturistických trás.</p> <p>7. Využiť dostupné grantové zdroje na zlepšenie propagácie cyklistickej dopravy a cykloturistiky.</p> | <p>4. Nebude poverená kompetentná osoba pre riešenie problematiky cyklistickej dopravy a cykloturistiky v kraji.</p> <p>5. Nebude politická vôľa pre zaradenie cyklistickej dopravy a cykloturistiky do rozpočtu kraja – nebudú finančné zdroje.</p> <p>6. Nebude ochota zo strany úradníkov KSK zmeniť zabehnuté postupy.</p> |
| MONITORING | <p>8. Zapojiť stredné školy v kraji do monitoringu cyklotrás - dajú sa tak pomerne lacno získať aspoň základné dáta.</p> <p>9. Prostredníctvom grantov EU zakúpiť automatické sčítače cyklistov/chodcov na cyklotrasách.</p> | <p>7. Nebude mať kto zorganizovať monitoring cyklotrás.</p> <p>8. Nebudú financie na zakúpenie automatických sčítačov cyklistov/chodcov.</p> |

Príloha č.2 Mapa cyklotrás v Košickom samosprávnom kraji, 2011

Legenda:

Červená – cyklomagistrály, modrá – regionálne cyklotrasy, zelená – rodinné trasy, žlté prepojk



Príloha č.3 Plánované vedenie cyklotrasy Eurovelo 11 Košickým samosprávnym krajom, 2012

