

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji

KONCEPT

August 2013





Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji

KONCEPT

Spracovali:

Obsah

1	VYMEDZENIE ZÁKLADNÝCH POJMOV.....	- 4 -
2	ÚVOD.....	- 7 -
3	VYMEDZENIE CYKLISTIKY V STRATEGICKÝCH MATERIÁLOCH.....	- 8 -
4	CHARAKTERISTIKA A DEFINOVANIE SÚČASNÝCH TRENDOV A POTRIEB	- 11 -
4.1.	Charakteristika z pohľadu cyklistickej dopravy	- 11 -
	Základné princípy návrhu cyklistickej siete v sídelných útvaroch:.....	- 11 -
4.2.	Charakteristika z pohľadu cykloturistiky	- 13 -
4.3.	Cyklistická infraštruktúra.....	- 15 -
4.4.	Postavenie Košického kraja na „cykloturistickom“ trhu	- 17 -
5	STRATEGICKÉ CIELE V ROZVOJI CYKLISTICKEJ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V KSK	- 19 -
5.1.	Prioritná os č.1 - cyklistická doprava	- 20 -
5.2.	Prioritná os č.2 - cykloturistika	- 20 -
5.3.	Prioritná os č.3 - partnerstvo	- 21 -
6	OPATRENIA.....	- 22 -
7	VYHODNOCOVANIE PLNENIA OPATRENÍ	- 27 -

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 štátne 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 deľbe prepravnej práce ľudí do zamestnania, školy a podobne. Väčšinou sa rieši v intravilánoch miest.

(8) Cykloturistika - forma rekreačnej cyklistiky, ktorá pri napĺňaní 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. Vyhľadávaná 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

KONCEPT

Použité skratky

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

KSK – Košický samosprávny kraj

VÚC – Vyšší územný celok

SC KSK – Správa ciest KSK - je príspevková organizácia zriadená KSK, za účelom zabezpečenia správy, údržby, modernizácie, rekonštrukcie a výstavby ciest v pôsobnosti KSK - spravuje cesty 2.a3.triedy.

SSC – Slovenská správa ciest spravuje cesty 1. triedy

NDS - Národná diaľničná spoločnosť a.s. je akciová spoločnosť, ktorej 100% vlastníkom je štát a ktorá spravuje, udržiava, modernizuje a zabezpečuje výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest na území SR.

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

KID – Koncept integrovanej dopravy

ECF – European Cyclist Federation - Európska cyklistická federácia,

ADFC – nemecký zväz cyklistov

MTB – horský bicykel

CR- cestovný ruch

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 najprírodzenejším 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 fosílnu palivá.
- Cyklisti šetria priestor, sú tichí a neznečisťujú životné prostredie.

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji bola vypracovaná v súvislosti s realizáciou projektu KSK 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 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, nehlukné 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.

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 cyklo dopravy, 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 SR 7.mája 2013. Budovanie cyklistickej infraštruktúry je zároveň súčasťou Dopravnej politiky SR, ktorá doposiaľ nebola zaradená do realizácie prostredníctvom samostatných opatrení alebo programov. V prebiehajúcom 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 sú pre oblasť rozvoja rekreácie a turistiky uvedené regulatívy/ Všeobecne záväzné nariadenie KSK č. 11/2009 – vytvárať podmienky pre realizáciu cykloturistických trás regionálneho, nadregionálneho významu prepájajúce významné turistické centrá kraja; vytvárať podmienky pre rozvoj poznávacieho kultúrneho cestovného ruchu, napr. ďalšie súvisiace regulatívy podporujúce územný rozvoj v oblasti CR.

V programe **Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja kraja (PHSR)** 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 SR (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)
- Štúdiá uskutočniteľnosti „Cyklotrasy v koridoroch Gotickej a Vínnnej ceste“ (2009)
- Štúdiá 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 Zb. z. ,

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

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

Vyhláška č. 35/1984 Zb., 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 Zb. 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

KONCEPT

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. Charakteristika z pohľadu 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 del'be prepravnej práce je posúdenie navrhovaných opatrení z hľadiska týchto základných kritérií: priamosť prepojenia, plynulosť, bezpečnosť, kvalita prevedenia, prít'azlivosť 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.

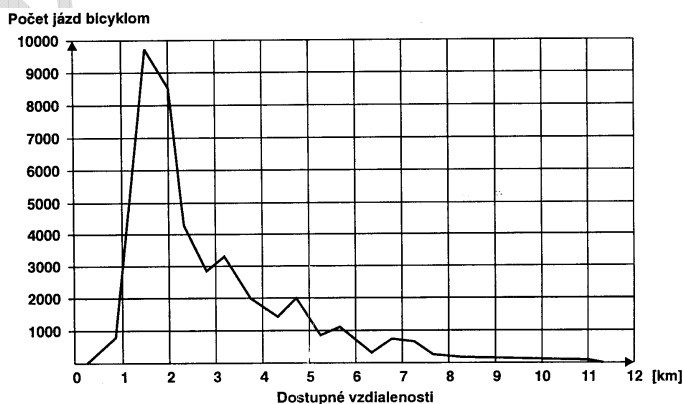
Plynulosť - cyklistická sieť vytvára súvislý celok, ktorý spája všetky východiskové a cieľové body tak, aby sa cyklista mohol dopraviť do ktoréhokoľvek miesta územného celku. Typ a štruktúra takejto siete závisí od možností cestnej siete, prostredia, vlastníckych a správcovsých vzťahov, bezpečnosti atď. 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 efektívnosť 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 prítťaživosť 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 SR 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.

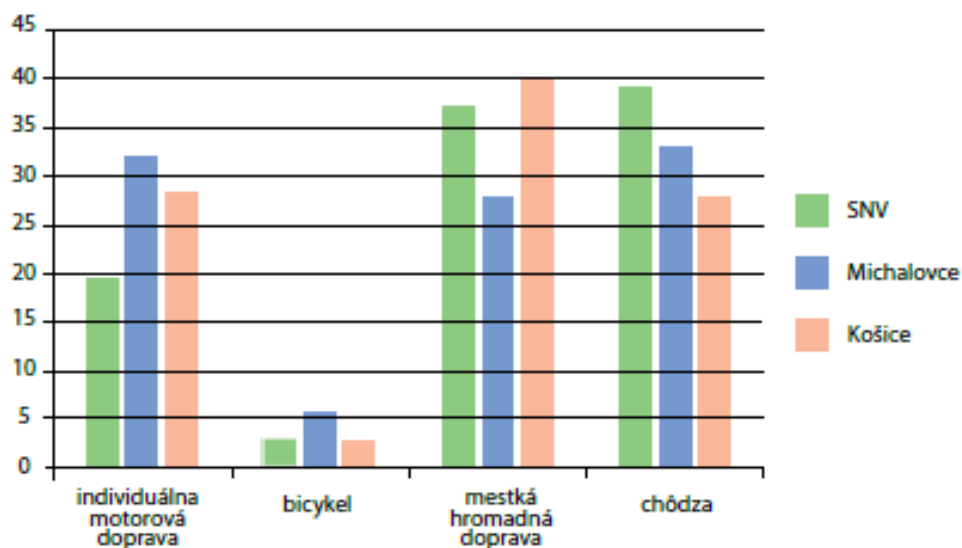
Graf 1: Počet jász bicyklom v závislosti na vzdialenosti



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

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 deľbe 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: Deľba prepravnej práce



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

4.2 Charakteristika z pohľadu 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.

Celková sieť vyznačených cykloturistických trás v Slovenskej republike sa odhaduje na 11 000 km, z toho v Košickom kraji sa nachádza približne 1306,9 km.

Tabuľka 1: Sumárna tabuľka značených cykloturistických trás v KSK

	červené trasy	modré trasy	zelené trasy	žlté trasy	Spolu
Su región Košického kraja	Dĺžka v km				
Spiš	114,8	167,5	79	38	399,3
Abov	05	60,3	55,7	2,5	223,5
Gemer	198,5	147	43,5	44,5	430,5
Zemplín	50	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

Väčšina cykloturistických trás využíva existujúce komunikácie, na ktorých sú osadené orientačné cykloturistické značky. Informačný systém pre cyklistov na cyklistických komunikáciách sa riadi vyhláškou č. 361/2011 Z. z. V prípade cyklistických pruhov ako súčastí pozemných komunikácií (napríklad v mestských komunikačných systémoch) musí byť dopravné značenie navrhované a realizované v súlade z vyhláškou č. 9/2009 Z. z.

Medzinárodné cykloturistické trasy, ktorých vedenie je plánované Košickým krajom:

1. Eurovelo 11 - Nord Cup - Atény, celková dĺžka 6000 km
2. Karpatská cyklistická cesta – okruh SR,HU,RO,UA a PL, celková dĺžka 1700 km
3. Po stopách vojaka Švejka – PL, UA, SR, HU, celková dĺžka 1000 km

Existujúce diaľkové národné cyklomagistrály v Košickom kraji:

1. Cyklomagistrála Hornád - Košice – Skároš – 40 km
2. Cyklomagistrála Slovenský kras – Rožňava – Zádiel – 200 km
3. Hnilecká cyklomagistrála – 70 km
4. MTB Alžbeta – 130 km
5. Dolnozemplínska cyklomagistrála – 60 km

Plánované diaľkové cyklomagistrály v Košickom kraji:

1. Cyklomagistrála Zemplínska šírava – Vinohradnícka oblasť Tokaj

Certifikáciu zariadení, ktoré poskytujú služby cyklistom realizuje na Slovensku Nadácia EKOPOLIS. Certifikát „**Vitajte cyklisti!**“ môžu získať zariadenia, ktoré spĺňajú požiadavky na poskytnutie „pohodlia“ cykloturistom (možnosť uložiť, opraviť, vyčistiť bicykel a získať informácie o možnostiach cykloturistiky v okolí). V Košickom kraji do septembra 2013 tento certifikát bol pridelený len 3 ubytovacím zariadeniam.

4.3 Cyklistická infraštruktúra

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.

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 (134 miest).

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 trasa (cyklotrasa) je vyznačenie ťahu pre cykloturistov v teréne. Vede po štátnych cestách, účelových komunikáciách, v lesnom alebo poľnom prostredí. Značená je maľovanou cykloturistickou značkou doplnenou o cyklosmerovky a doplnkové tabuľky, prípadne emblémové cyklotabuľky. Ďalším vhodným doplňujúcim 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 pridáva 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 zjazdne všetkými druhmi bicyklov (cestné, trekkingové, horské). Sú obvyčajne vedené po asfaltových, prípadne penetrovaných cestách. Využívajú sieť ciest II. a III. triedy, asfaltové účelové komunikácie. V symbolike orientačných cykloprvkov sa používa pri veľkých i malých cyklosmerovkách logo cyklistu vo farbe príslušnej trasy. Cyklista ide po rovine.



- horská
cykloturistika

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

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):

	REKREA	Menej náročné trasy a okruhy pre oboznámenie sa s jazdou na 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.

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

4.4 Postavenie Košického kraja na „cykloturistickom“ trhu

O stave cyklistickej infraštruktúry v Košickom kraji svedčí nasledovná tabuľka, ktorá uvádza dĺžky cykloturistických trás v jednotlivých krajoch Slovenska.

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

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.

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 **metodik 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 pripravovaných 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 - rozvoj cyklistickej dopravy

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 Finančná podpora budovania cyklistickej infraštruktúry v hlavných cyklokoridoroch kraja**

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.

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji

Košický kraj má pre rozvoj tohto segmentu veľmi dobré predpoklady vzhľadom 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 modernizácia 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. 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 modernizácia cykloturistickej infraštruktúry

Jednou z hlavných podmienok rozvoja cykloturistiky je skvalitnenie stavu cykloturistickej vybavenosti na území kraja za účelom prepojenia regionálnych cyklotrás do komplexnej siete, dobudovanie cezhraničných koridorov a zadefinovanie hlavných medzinárodných koridorov. Zároveň je potrebné podporiť údržbu a modernizáciu existujúcich cyklotrás prostredníctvom obnovy poškodeného cykloturistického značenia vrátane doplnkovej infraštruktúry.

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 programu certifikácie 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 stavu cyklomobility 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 cyklomobility na území kraja je možné získať informácie, ktoré sú nevyhnutné na ďalšie plánovanie a efektívne využívanie finančných 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, popularizovanie cyklodopravy a cykloturistiky.

6 OPATRENIA

Navrhované opatrenia je možné rozdeliť do dvoch rovín:

- všeobecné opatrenia,
- opatrenia v rámci predstavených priorít.

6.1 Všeobecné opatrenia

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

Zodpovednosť: KSK
Termín: priebežne

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: december 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: december 2014

6.2 Opatrenia v rámci priorit

Prioritná os č.1 – cyklodoprava

1.1 Koordinácia rozvoja cyklistickej dopravy v Košickom samosprávnom kraji

Opatrenie 1.1.1 Vytípanie kľúčových cyklistických komunikácií (Vytípané koridory by mali viesť územím s najvyššou koncentráciou obyvateľov, kde sa vytvára predpoklad pre väčšie využívanie vybudovanej infraštruktúry. Všetky 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 takeého 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 staniach 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 viacdrojového 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 modernizácia cykloturistickej infraštruktúry

Opatrenie 2.2.3 **Príprava dokumentácie pre realizáciu a vyznačenie medzinárodných koridorov 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 cezhraničných koridorov, medzinárodných koridorov a trasy Eurovelo 11** (Vyznačenie cezhraničných a medzinárodných koridorov, 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
 Termíny: priebežne

Opatrenie 2.2.3 **Podpora údržby a modernizácie existujúcej infraštruktúry pre cykloturistiku** (Podpora údržby a modernizácie existujúcich cyklotrás prostredníctvom obnovy poškodeného cykloturistického značenia a čistenie trás.)

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

2.3 Podpora skvalitňovania služieb

Opatrenie 2.3.1 **Podpora projektov integrovanej prepravy bicykla a návazných 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.)

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 programu** (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

6.3 prioritná os č.3 - partnerstvo

- 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 stavu cyklistickej 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 prístupnenie 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)
Zodpovednosť:	KSK
Spolupráca:	odborné inštitúcie, mestá, obce, správcovia cyklotrás, záujmové združenia
Termíny:	priebežne

7 VYHODNOCOVANIE PLNENIA OPATRENÍ

Vyhodnocovanie plnenia jednotlivých opatrení bude realizované v spolupráci so subjektmi pôsobiacimi v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky 1 krát za rok a predkladané Zastupiteľstvu Košického samosprávneho kraja.



Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji

Zoznam použitej literatúry

20 dôvodov prečo bicyklovať, www.trendy-travel.eu, www.bicy.it

STN 01 8028 – Cykloturistické značenie

KONCEPT

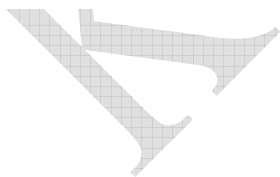
Príloha č.1 SWOT ANALÝZA

Dňa 7.10.2010 bola vypracovaná SWOT analýza cyklo dopravy 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.

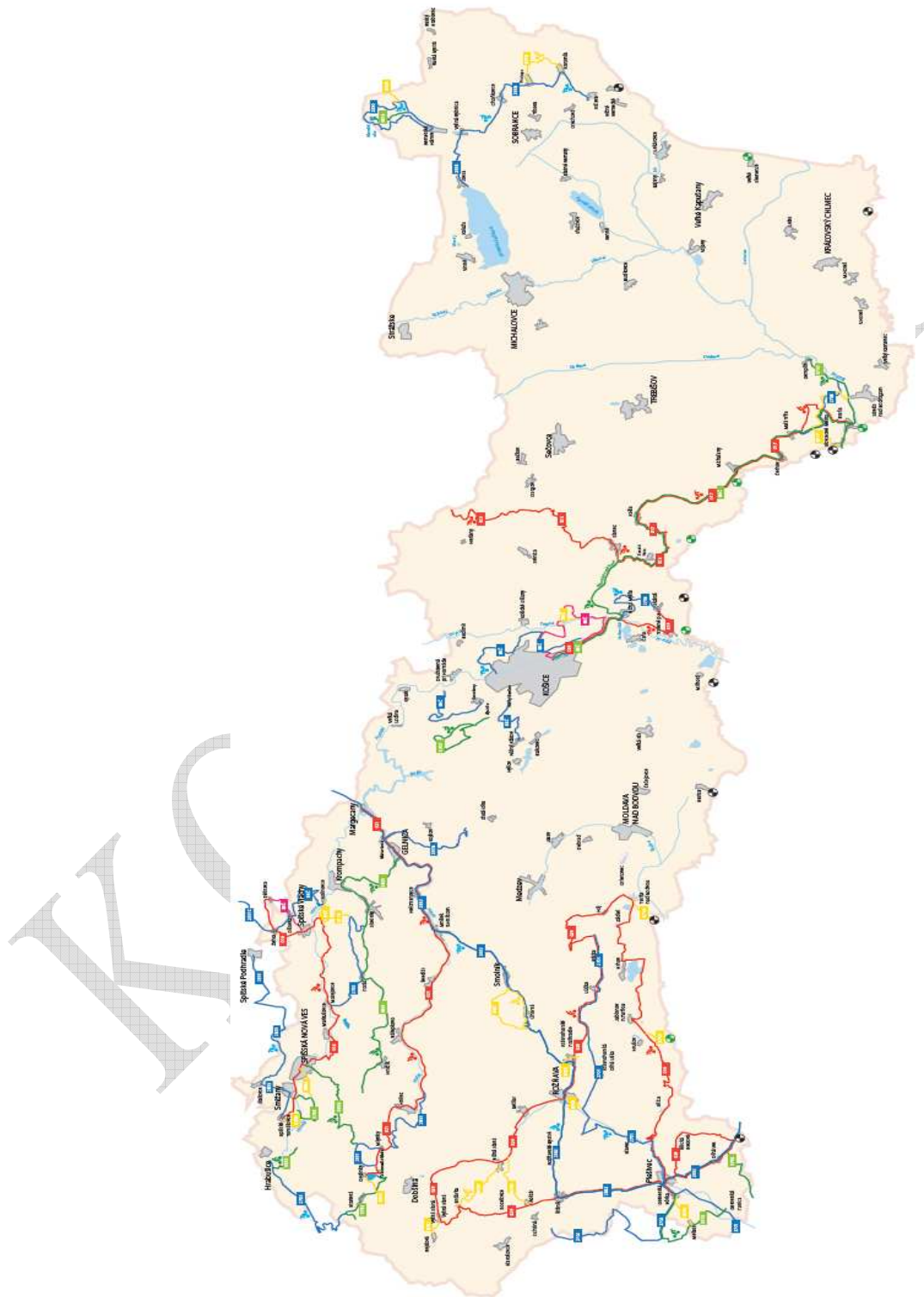
Interné hodnotenie – z pohľadu možností kraja v plánovaní, aktivitách a monitoringu:

	SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
PLÁNOVANIE	<ol style="list-style-type: none"> 1. KSK má možnosť distribuovať informácie prostredníctvom vlastných informačných kanálov (webové stránky, tlačový informačný spravodaj, pravidelné tlačové besedy) a zlepšiť tak komunikáciu s verejnosťou. 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. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. KSK minimálne komunikuje s cyklistickou verejnosťou a ďalšími relevantnými externými organizáciami¹. 2. Cyklistická doprava nie je súčasťou žiadnych strategických dokumentov alebo ÚPD kraja. 3. KSK nemá spracovanú Politiku rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky a ani žiadny iný koncepčný materiál pre cyklo dopravu.
AKTIVITY	<ol style="list-style-type: none"> 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. 4. KSK má výkonnú administráciu a zadaním úloh môže riešiť problematiku cyklo dopravy a cykloturistiky ako prierezovú aktivitu – napr.OŠ KSK – dopravná výchova, OD KSK – sčítanie cyklistov, vyhodnotenie kritických úsekov, ORRaP – aktualizovaná PHSR vrátane cyklo dopravy, OKaCR KSK – propagačné materiály pre cykloturistiku, orientačné značenie, ORIEP KSK – získanie externých finančných zdrojov. 5. KSK už vydal vo vlastnom náklade cyklosprievodcov – môže tak robiť aj naďalej len vo väčšom objeme – existuje precedens v rozpočte. 6. KSK je zapojený do projektu BICY má možnosť riešiť koncepčné materiály a dokumenty. 	<ol style="list-style-type: none"> 4. 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. 5. KSK nemá kompetencie na zriadenie, realizáciu a údržbu cykloturistických trás. 6. V plánovaní Konceptu integrovaného dopravného systému sa neuvažuje o cyklistickej doprave. 7. V kraji je málo propagačných materiálov ku cykloturistickým trasám. 8. Minimálna miera kampaní pre podporu cyklistickej dopravy na území kraja, žiadna nie je vedená zo strany KSK.
MONITORING	<ol style="list-style-type: none"> 7. KSK má zmapované značené cykloturistické trasy v koridoroch Gotickej a Víňnej cesty – počet km a stav – časť monitoringu. 	<ol style="list-style-type: none"> 9. KSK nerealizuje monitoring cyklistickej dopravy a využívanie cykloturistických trás

	PRÍLEŽITOSTI	OHROZENIA
PLÁNOVANIE	<ol style="list-style-type: none"> 1. Informovať prostredníctvom existujúcich informačných kanálov a kontaktov o výstupoch z projektu BICY a zvýšiť tak mieru zapojenia verejnosť do procesu plánovania. 2. Projekt BICY ponúka príležitosť realizovať strategické dokumenty napr. Akčný plán rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky. 3. Výstupy SWOT ako odporúčania pre ďalšie spracovanie do aktualizácie PHSR kraja – oblasť doprava. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Komunikácia prostredníctvom informačných kanálov KSK nebude efektívna – nebude mať odozvu zo strany verejnosti a ani ďalších organizácií, nebude pravidelne aktualizovaná. 2. Vypracované strategické dokumenty Akčný plán rozvoja cyklistiky nebudú schválené zastupiteľstvom kraja. 3. Opatrenia pre cyklistickú dopravu nebudú zahrnuté do záväznej časti PHSR.
AKTIVITY	<ol style="list-style-type: none"> 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. 5. Vytvoriť rozpočtovú položku (na začiatok aspoň minimálnu) na realizáciu dopravnej cyklistickej infraštruktúry z krajského rozpočtu. 6. Vytvoriť rozpočtovú položku na údržbu existujúcich cykloturistických trás. 7. Využiť dostupné grantové zdroje na zlepšenie propagácie cyklistickej dopravy a cykloturistiky. 	<ol style="list-style-type: none"> 4. Nebude poverená kompetentná osoba pre riešenie problematiky cyklistickej dopravy a cykloturistiky v kraji. 5. Nebude politická vôľa pre zaradenie cyklistickej dopravy a cykloturistiky do rozpočtu kraja – nebudú finančné zdroje. 6. Nebude ochota zo strany úradníkov KSK zmeniť zabehnuté postupy.
MONITORING	<ol style="list-style-type: none"> 8. Zapojiť stredné školy v kraji do monitoringu cyklotrás - dajú sa tak pomerne lacno získať aspoň základné dáta. 9. Prostredníctvom grantov EU zakúpiť automatické sčítače cyklistov/chodcov na cyklotrasách. 	<ol style="list-style-type: none"> 7. Nebude mať kto zorganizovať monitoring cyklotrás. 8. Nebudú financie na zakúpenie automatických sčítačov cyklistov/chodcov.



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



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

