

Stratégia využitia potenciálu Trenčianskeho samosprávneho kraja pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry

Spracované pre Trenčiansky samosprávny kraj
K dolnej stanici 7282/20A
911 01 Trenčín

Verzia 1

Jún 2016

Spracovatelia:

doc. Mgr. Dana Sitányiová, PhD.

Michal Hlatký

Mgr. Radovan Hladký

(odbor dopravy TSK)

Mgr. Rastislav Hauk

odd. investícií, živ. prostredia a územ. plánovania

Kontakt:

Mgr. Radovan Hladký

K dolnej stanici 7282/20A

911 01 Trenčín

Tel.: 032/6555 756

Mobil: 0901 918 197

E-mail: radovan.hladky@tsk.sk

ZOZNAM TABULIEK, OBRÁZKOV, GRAFOV, MÁP	3
Zoznam OBRÁZKOV	3
Zoznam tabuliek	4
Zoznam grafov	4
1. Úvod	5
1.1 Účel a ciele stratégie	5
1.2 Zoznam použitých skratiek	6
1.3 Vymedzenie základných pojmov a terminológia	6
2. Východiská rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v TSK	10
2.1 Charakteristika Trenčianskeho samosprávneho kraja	10
2.1.1 Fyzicko-geografická charakteristika TSK	10
2.1.2 Vybrané humánno-geografické charakteristiky TSK	12
2.2 Strategické dokumenty Európskej únie a Slovenskej Republiky	23
2.3 Strategické dokumenty Trenčianskeho samosprávneho kraja	25
2.4 Právne a legislatívne podmienky pre cyklistiku	25
3 Analýza súčasného stavu v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky v Trenčianskom samosprávnom kraji	27
3.1 Cyklodopravná infraštruktúra v Trenčianskom samosprávnom kraji	27
3.1.1 Cyklistická infraštruktúra v mestách a obciach Trenčianskeho samosprávneho kraja	28
3.2 Cykloturistická infraštruktúra v Trenčianskom samosprávnom kraji	33
3.2.1 Rozdelenie a súčasný stav cykloturistických trás podľa farieb	33
3.2.2 Trasy Eurovelo	34
3.2.3 Diaľkové cykloturistické trasy v Trenčianskom samosprávnom kraji	34
3.2.4 Prepojenie siete cykloturistických trás na susedné kraje a štáty	36
3.2.5 Trasy pre horskú cyklistiku a cykloparky	37
3.2.6 Doplnková cyklistická infraštruktúra	38
3.3 Propagácia a marketing cyklodopravy a cykloturistiky	39
3.4 Bezpečnosť cyklodopravy	40
3.5 SWOT analýza	42
3.5.1 SWOT analýza pre cyklodopravu	42
3.5.2 SWOT analýza pre cykloturistiku	44
4 Strategická časť	47
4.1 Krátka charakteristika cyklistickej dopravy a princípy budovania cyklistickej infraštruktúry	47
4.2 Strategická vízia rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky v TSK	49
4.3 Priority rozvoja cykloturistiky a cyklodopravy v Trenčianskom samosprávnom kraji	50

4.3.1	Priorita 1 rozvoj cyklo dopravy ako integrálnej súčasti dopravného systému	50
4.3.2	Priorita 2 rozvoj cykloturistiky pre udržateľný rozvoj cestovného ruchu v regióne	54
4.3.3	Priorita 3 zvyšovanie povedomia, riadenie, koordinácia a propagácia rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky.....	58
5	Implementačná časť	68
5.1	Prehľad opatrení.....	69
5.2	Návrh projektov, zámerov a aktivít	70
5.2.1	Priorita 1 – Rozvoj cyklo dopravy ako integrálnej súčasti dopravného systému	70
5.2.2	Priorita 2 – Rozvoj cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu	76
5.2.3	Priorita 3 – Zvyšovanie povedomia, riadenie, koordinácia a propagácia rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky.....	80
5.3	Vyhodnotenie navrhovaných opatrení vo vzťahu k ochrane prírody	85
5.4	Financovanie opatrení.....	86
5.4.1	Operačné programy EÚ	86
5.4.2	Program spolupráce Interreg v - A Slovenská republika – Česká republika 2014 - 2020.....	89
5.4.3	Interreg Stredná Európa 2014-2020	90
5.4.4	Financovanie na národnej, regionálnej a lokálnej úrovni	90
5.4.5	Iné zahraničné zdroje	91
5.4.6	Súkromné zdroje.....	91
5.4.7	Zdroje občianskych združení.....	92
5.5	Rámcový akčný plán na roky 2016 – 2019	92
5.6	Monitoring a merateľné ukazovatele výsledkov	94
	Zoznam Príloh	100

ZOZNAM TABULIEK, OBRÁZKOV, GRAFOV, MÁP

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obr. 1	Geomorfologické celky v Trenčianskom kraji	10
Obr. 2	Poloha Trenčianskeho kraja v rámci Slovenskej republiky.....	12
Obr. 3	Okresy a okresné mestá Trenčianskeho kraja.....	13
Obr. 4	Veľkostná štruktúra obcí SR v kontexte Trenčianskeho kraja	14
Obr. 5	Dopravné koridory	22
Obr. 6	Sieť cestných komunikácií	23
Obr. 7	Porovnanie počtu dopravných nehôd pri ktorých došlo k zrážke s cyklistom v období rokov 2014 a 2015	41
Obr. 8	Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v Trenčianskom samosprávnom kraji	71
Obr. 9	Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre - návrh budúcej trasy	73

Obr. 10 Návrh nosnej cyklo dopravnej infraštruktúry v Trenčianskom samosprávnom kraji podľa miery rozpracovania.....	75
Obr. 11 Cyklotrasa „Na bicykli po stopách histórie“ – návrh budúcej trasy	79
Obr. 12 Návrh nosnej cyklo dopravnej infraštruktúry v Trenčianskom samosprávnom kraji vo vzťahu k ochrane prírody.....	86

ZOZNAM TABULIEK

Tab. 1 Základná charakteristika okresov Trenčianskeho kraja	13
Tab. 2 Obyvateľstvo kraja v rokoch 2011 – 2015	15
Tab. 3 Veková štruktúra obyvateľstva	15
Tab. 4 Základné ukazovatele o nezamestnanosti v okresoch TSK (rok 2015)	17
Tab. 5 Miera evidovanej nezamestnanosti v kraji v rokoch 2014 a 2015	18
Tab. 6 Ročné porovnanie nezamestnanosti v okresoch TSK	19
Tab. 7 Vybrané ukazovatele cestovného ruchu	20
Tab. 8 Kapacity a výkony ubytovacích zariadení cestovného ruchu (09/2014)	21
Tab. 9 Počet dopravných nehôd v Trenčianskom kraji zavinených vodičmi nemotorových vozidiel.....	40
Tab. 10 Porovnanie počtu dopravných nehôd pri ktorých došlo k zrážke s cyklistom v období rokov 2014 a 2015	41
Tab. 11 Výsledné ukazovatele pre strategický cieľ 1.....	50
Tab. 12 Výsledné ukazovatele pre strategický cieľ 2.....	54
Tab. 13 Výsledné ukazovatele pre strategický cieľ 3.....	58
Tab. 14 Prehľad opatrení a aktivít.....	69

ZOZNAM GRAFOV

Graf č. 1 Veľkostná štruktúra obcí Trenčianskeho kraja	14
Graf 2 Veková štruktúra v kraji v rokoch 2009 a 2015	16
Graf 3 Štruktúra zamestnancov podľa ekonomických činností v roku 2015.....	17
Graf 4 Nezamestnanosť v okresoch TSK v roku 2015 (%)	18
Graf 5: Najvyššie dosiahnuté vzdelanie uchádzačov o zamestnanie v TSK (december 2015)	20

1. ÚVOD

1.1 ÚČEL A CIELE STRATÉGIE

Cyklistika sa v ostatných rokoch stáva čoraz obľúbenejšou formou trávenia voľného času vo vyspelých krajinách a tento trend sa začína prejavovať i u nás. Postupne sa zvyšuje jej význam aj pri dopravnej obsluhu územia. Súvisí to nielen s rozvojom cyklistickej infraštruktúry, značením cykloturistických trás alebo novými doplnkovými službami, ale aj s meniacimi sa socioekonomickými podmienkami v našej krajine. Trend smeruje k snahe o zdravší životný štýl, zníženiu dopadov dopravy na životné prostredie, úspore financií, energie i času. Podobný vývoj nastáva i na území Trenčianskeho samosprávneho kraja.

Rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky je pre spoločnosť veľmi žiaduci pre ich preukázateľný socioekonomický prínos. Preprava na bicykli nielen prakticky negatívne neovplyvňuje životné prostredie, ale tiež prispieva k zlepšovaniu zdravotného stavu obyvateľov a podporuje kvalitu ich života. Súčasne generuje významné socioekonomické prínosy pre celý región, ktoré vznikajú napríklad z prílivu turistov, ktorí používajú všetky služby a produkty viazané na cyklistiku. Podpora cyklo dopravy a cykloturistiky na základe zahraničných štúdií vykazuje veľmi priaznivý pomer prínosov voči nákladom. Investície do ich rozvoja sú veľmi efektívne. Medzi prínosy cyklo dopravy patrí zníženie počtu obetí a zranených pri dopravných nehodách, skrátenie cestovného času, zníženie záťaže dopravného systému automobilovou dopravou, znižovanie kongescií, nižšie náklady na prevádzku dopravných prostriedkov, zníženie hluku a emisií škodlivých látok do ovzdušia, menšie náklady na parkovanie, zvýšenie atraktivity mestského prostredia a pod. Cykloturistika je dôležitá najmä pre rozvoj vidieka. V Nemecku a Rakúsku predstavujú cykloturisti 3% z celkového počtu turistov a 5% príjmov z cestovného ruchu (Zdroj: www.cyklo doprava.cz). Aby sme dosiahli podobný stav aj v Trenčianskom samosprávnom kraji, je potrebné postupovať koncepčne a systémovo.

TSK má veľmi dobré podmienky a predpoklady pre rozvoj cyklistickej dopravy ako aj cykloturistiky. Zároveň však existuje množstvo bariér a limitujúcich faktorov, ktoré bránia ich ďalšiemu rozvoju. Úlohou tejto stratégie je analyzovať súčasný stav, problémy a potreby na území kraja a navrhnúť stratégiu a integrovaný balíček opatrení, ktoré povedú k zlepšeniu situácie, posilneniu pozície cyklo dopravy v dopravnom systéme kraja a rozvoju cykloturizmu v regióne. Stratégia sumarizuje východiskový stav a definuje hlavné výzvy a potreby pre ďalší rozvoj. Jej cieľom nie je riešiť podrobne lokálne problémy a projekty miest a obcí. Stratégia je koncipovaná z pohľadu celého kraja, zároveň však vychádza z analýzy stavu celého regiónu, jeho oblastí, miest a obcí a zohľadňuje ich potreby. Ambíciou je posilnenie spolupráce všetkých relevantných subjektov v regióne a ich zapojenie do riadenia a rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky v regióne. Rešpektuje širší kontext priestorových potenciálov a rozvojových priorít sídiel a ich funkčných území ako aj celého Trenčianskeho kraja.

Cieľom stratégie je usmernenie budúceho rozvoja v období rokov 2016-2030. Ide teda o strednodobý strategický dokument, ktorý bude po jeho schválení riadiť plánovanie a realizáciu všetkých aktivít v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky na území kraja. Stratégia bude slúžiť aj ako východiskový materiál potrebný pre čerpanie finančných prostriedkov z operačných programov pre roky 2016-2020 tak, aby bola zabezpečená i integrácia s opatreniami podporenými z iných programov a zdrojov. Vzhľadom na postupnú implementáciu opatrení a čiastkové ciele, bude v ďalších rokoch potrebné dokument pravidelne aktualizovať a dopĺňať.

Príprava dokumentu bola zabezpečená prostredníctvom pracovnej skupiny, ktorá pracovala v zložení zástupcov odborov TSK za jednotlivé riešené oblasti. Súčasťou tímu boli aj externí experti. Zber dát a potrebných informácií prebiehal prostredníctvom analýzy dostupných dokumentov a zdrojov, formou dotazníkového prieskumu a priamym dopytovaním samospráv, pričom riadenie skupiny zabezpečil krajský cyklokoordinátor. Zdrojmi vstupných dát pre stratégiu boli strategické rozvojové dokumenty, sektorové plánovacie dokumenty a iné relevantné dokumenty dotknutých miest a obcí, dostupné dáta ŠÚ SR, interné štatistiky a dáta generované orgánmi miestnej samosprávy. V marci 2016 sa uskutočnilo prvé spoločné stretnutie, na ktorom sa odsúhlasila štruktúra dokumentu a postup pri jeho príprave. Dokument postupne pripravovali zamestnanci úradu ako aj

externí odborníci. Mená autorov sú na titulnej strane dokumentu. Dokument stratégie sa skladá z nasledujúcich hlavných častí: úvod, východisková časť, analytická časť, strategická časť, implementačná časť, záver a prílohy. Každá časť je rozdelená na viacero podkapitol.

1.2 ZOZNAM POUŽITÝCH SKRATIEK

BBSK	Banskobystrický samosprávny kraj
CR	Cestovný ruch
EFRR	Európsky fond pre regionálny rozvoj
EK	Európska komisia
EŠIF	Európske štrukturálne a investičné fondy
EÚ	Európska únia
GIS	Geografický informačný systém
IAD	Individuálna automobilová doprava
IROP	Integrovaný regionálny operačný program
KOCR	Krajská organizácia cestovného ruchu
KR PZ v Trenčíne	Krajské riaditeľstvo Policajného zboru v Trenčíne
MAS	Miestne akčné skupiny
MHD	Mestská hromadná doprava
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
MTB	Mountain biking (Horská cyklistika)
NATURA 2000	Národná sústava chránených území členských krajín EÚ
NSK	Nitriansky samosprávny kraj
OOCR	Oblasťná organizácia krajského ruchu
PRV	Program rozvoja vidieka
RIÚS	Regionálna integrovaná územná stratégia
SACR	Slovenská agentúra cestovného ruchu
SAD	Slovenská autobusová doprava
SOPK	Slovenská obchodná a priemyselná komora
ŠÚ SR	Štatistický úrad
TSK	Trenčiansky samosprávny kraj
TTSK	Trnavský samosprávny kraj
UMR	Udržateľný miestny rozvoj
ÚPSVaR	Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny
ŽSR	Železnice slovenskej republiky
ŽSK	Žilinský samosprávny kraj

1.3 VYMEDZENIE ZÁKLADNÝCH POJMOV A TERMINOLÓGIA

Pre lepšiu orientáciu v dokumente ako aj pre objasnenie pojmov použitých v stratégii sú v tejto časti definované a vymedzené jednotlivé pojmy a základná terminológia z oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky. Ako zdroj pre túto časť boli použité Technické podmienky TP 07/2014 „Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry“, ktoré sa vzťahujú najmä na cyklo dopravu a trasy v meste, ale určujú aj pravidlá pre vedenie cyklotrás s turistickým účelom. Použitá bola aj terminológia z STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“ a STN 73 6110 „Projektovanie miestnych komunikácií“.

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

Cyklistická cestička – v zmysle STN 73 6110 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).

Cyklistická doprava – nemotorový druh dopravy poháňaný ľudskou silou, využívajúci bicykel, ktorý sa podieľa na delbe prepravnej práce pri cestách do zamestnania, školy, za službami a pod.

Cyklistická infraštruktúra – súhrn zariadení, objektov a opatrení, ktoré sú nevyhnutné na zabezpečenie efektívneho a bezpečného chodu cyklistickej dopravy.

Cyklistická komunikácia – komunikácia určená výhradne pre cyklistov.

Cyklistická trasa – trasa, ktorá je vhodná na prepravu bicyklom a určuje hlavne smerové vedenie pre cyklistov. Využíva cestné komunikácie všetkých kategórií, vrátane poľných, lesných, účelových a iných ciest, ktoré môžu a nemusia mať spevnený povrch. Je obvykle označená príslušným cyklistickým dopravným značením, prípadne upravená aj stavebne pre jazdu na bicykli. Obvykle je zaradená do dopravného systému cyklotrás v riešenom území alebo systému cykloturistických trás. Na cyklotrase môžu byť naraz použité oba typy značenia. Cyklotrasa môže a nemusí byť oddelená od ostatných účastníkov cestnej premávky.

Cyklistické návěstidlo (semafor) – zariadenie vysielajúce svetelné signály pre cyklistov Stoj a Voľno, výnimočne aj signál Pozor.

Cyklistické odpočívadlo – odдыхové miesto pre cyklistov.

Cyklistický pás – v zmysle STN 73 6110 sa skladá najmenej z dvoch cyklistických pruhov šírky 1,2 m.

Cyklistický priechod – úrovňové križovanie cyklistov s cestnou komunikáciou.

Cyklistický pruh – v zmysle STN 73 6110 je v území zastavanom, alebo určenom na zastavanie častí pozemnej komunikácie umiestnená v pridruženom priestore a oddelená od dopravného priestoru zvýšeným obrubníkom s bezpečnostným odstupom najmenej 0,5 m, deliacim pásom šírky 1,5 m alebo bočným deliacim pásom. Jeho šírka je 1,00-1,5 m.

Cyklistický prúd – sled skupiny cyklistov pohybujúcich sa za sebou, alebo vedľa seba tým istým dopravným smerom.

Cyklistický prvok – objekt na alebo pri cyklistickej komunikácii.

Cyklistický stojan – zariadenie na bezpečné odstavenie bicykla.

Cyklo magistrála – diaľková cyklotrasa vedúca nenáročným terénom, umožňujúca rýchly a nenáročný prechod územím, vytvára základnú – kostrovú sieť cykloturistických trás.

Cyklo poludník – cyklosmerovník, nosný prvok s cyklotabuľkou miestneho názvu a súborom veľkých cyklosmeroviek.

Cyklosmerovka – cykloturistický informačný prvok smerového charakteru.

Cyklosmerovník – samostatný cykloturistický nosný prvok, na ktorom sú pripevnené cyklosmerovky a cyklotabuľky.

Cyklošípka – cykloturistická značka rôznej farby so špicom označujúcim zmenu smeru cykloturistickej značenej trasy, maľovaná na bielom podklade.

Cyklošípka náučnej cykloturistickej trasy – cykloturistická značka so špicom označujúcim zmenu smeru cykloturistickej náučnej značenej trasy, maľovaná na žltom podklade.

Cyklotabuľka – cykloturistický informačný prvok obsahujúci dopĺňajúce údaje o aktuálnej situácii na cykloturistickej trase (upozornenie, výstrahu používateľovi značenej cykloturistickej trasy).

Cykloturistická mapa – cykloturistický informačný prvok s mapou.

Cykloturistická trasa – cyklistická trasa s turistickým účelom, vyznačená cykloturistickým značením podľa STN 01 8028.

Cykloturistická značka (cykloznačka) – cykloturistický informačný prvok označujúci vytýčený smer cykloturistickej trasy (maľované „C“ rôznej farby na bielom podklade).

Cykloturistická značka náučnej cykloturistickej trasy (náučná cykloznačka) – cykloturistický informačný prvok označujúci vytýčený smer náučnej cykloturistickej cyklotrasy (maľované „C“ rôznej farby na žltom podklade).

Cykloturistické informačné miesto – miesto na cykloturistickej značenej trase, kde sú umiestnené rôzne informačné a orientačné prvky ako sú cyklosmerovníky, mapy, panely a pod.

Cykloturistické značenie – podľa STN 01 8028 upravuje a 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.

Cykloturistické imidžové miesto – cyklosmerovník ako nosný prvok s cyklotabuľkou miestneho názvu a súborom obrázkových smeroviek.

Cykloturistický informačný (orientačný) prvok – symbol, údaj alebo súbor údajov poskytujúci cykloturistické informácie v jednom celku (cykloturistická značka, cyklošípka, cyklosmerovka, emblémová cyklotabuľka, obrázková cyklosmerovka, cyklotabuľka miestneho názvu, donorská cyklotabuľka, doplnková cyklotabuľka, významová doplnková cyklotabuľka, informačná doplnková cyklotabuľka, cykloturistická mapa, informačný panel, imidžové miesto, cyklopoludník).

Cykloturistický náučný panel – cykloturistický informačný prvok s panelom rôzneho tematického obsahu (informácie o prírodných, kultúrnych a iných zaujímavostiach, osobnostiach, dejinách, a pod.).

Cykloturistika – forma rekreačnej turistiky, pri ktorej sa na presun používa bicykel. Delí sa na cestnú cykloturistiku a horskú (MTB) cykloturistiku.

Dopravný priestor – je priestor nad časťou miestnej komunikácie, ktorý slúži cestnej premávke. Delí sa na hlavný a pridružený dopravný priestor.

Extravilán – podľa STN 73 6100, voľná krajina mimo zastavaného územia sídelných útvarov.

Intravilán – podľa STN 73 6100, zastavané alebo na zastavenie určené územie sídelného útvaru.

Jednostopová trasa (tzv. single track) – cestička prírodného charakteru alebo umelo upravená cestička, ktorá je taká úzka, že po nej môžu prejsť najmä jednostopové vozidlá, vrátane bicykla.

Kongescia – dopravná zápcha.

Koridor pre cyklistov (piktokoridor, cyklokoridor) – vyznačuje ideálnu stopu pre cyklistov v jazdnom pruhu príslušným dopravným značením. Priestor piktokoridoru môžu využívať aj ostatní účastníci cestnej premávky, pokiaľ ho práve nevyužívajú cyklisti.

Náučná cykloturistická trasa – značená cykloturistická trasa s vytýčeným smerom, s poznávacou (náučnou) hodnotou, s náučnými panelmi, ktorá môže prechádzať rôznymi prostrediami prechádzajúci intravilánom i extravilánom.

Nemotoristické miestne komunikácie – podľa STN 73 6110 sú komunikácie s vylúčeným alebo obmedzeným prístupom motorovej dopravy.

P&R (Park and Ride) – "zaparkuj a cestuj" je forma kombinovanej prepravy s nadväznosťou individuálnej automobilovej dopravy na verejnú hromadnú dopravu.

B&R (Bike and Ride) – "bicykluj a cestuj" forma kombinovanej prepravy s nadväznosťou cyklickej dopravy na verejnú hromadnú dopravu.

Pozemná komunikácia - komunikácia určená najmä na pohyb dopravných prostriedkov, cyklistov a chodcov (podľa STN 73 6100).

Prvky upokojuvania dopravy – podľa STN 73 6110 sú to opatrenia na zamedzenie nežiaducich rýchlostí vozidiel na MK.

QR-code (Quick Response Code, QR kód) – dvojrozmerný čiarový kód, skladajúci sa z bielych a čiernych štvorcových modulov zložených do štvorcovej matice, ktorý po zosnímaní mobilným telefónom, kamerou alebo fotoaparátom dekoduje textovú informáciu obsiahnutú v kóde.

Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov – pozemná komunikácia, po ktorej sa môžu spoločne pohybovať chodci a cyklisti.

Smerové dopravné značenie – značenie pomocou smerových tabúľ a tabuliek v zmysle Vyhlášky MV SR č. 9/2009 Z.z.

Upokojená komunikácia – podľa STN 73 6110 je miestna komunikácia, z ktorej je úplne alebo čiastočne vylúčená motorová doprava.

Tematická cykloturistická trasa – značená cykloturistická trasa s vytýčeným smerom, s dominantnou poznávacou témou, s náučnými panelmi, ktorá môže prechádzať rôznymi prostrediami prechádzajúci intravilánom i extravilánom.

Terénna horská cyklistika – forma rekreačnej cyklistiky, ktorá prebieha najmä po lesných a poľných cestách v horskom teréne.

Trasa EuroVelo – diaľková transeurópska cyklotrasa s medzinárodným významom.

Viacúčelový pruh – je časť jazdného pruhu vyčlenená vodorovným dopravným značením pre cyklistov, ktorý môžu používať aj iní účastníci cestnej premávky.

2. VÝCHODISKÁ ROZVOJA CYKLOTRÁS A CYKLODOPRAVY V TSK

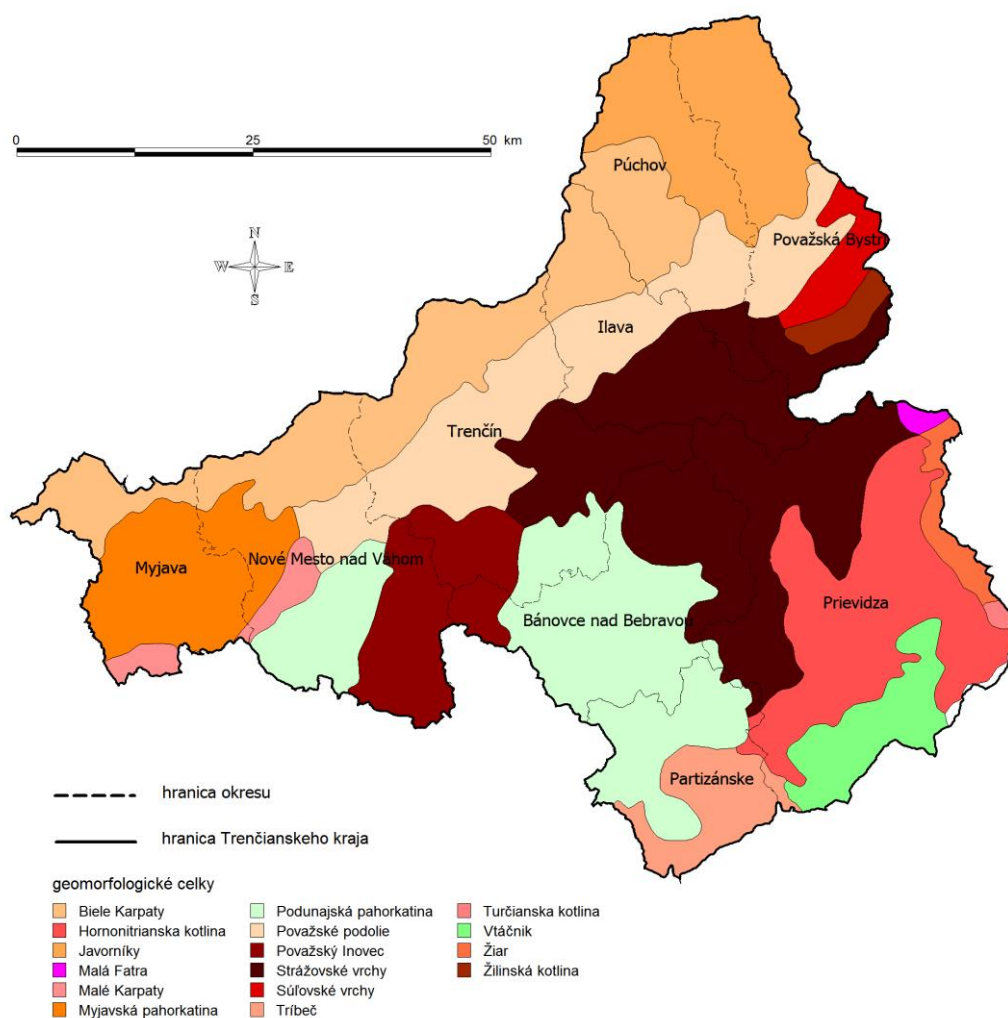
2.1 CHARAKTERISTIKA TRENČIANSKEHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

Pre bližšie definovanie rozvojových pólů cyklickej infraštruktúry je podstatné poznanie a charakterizovanie územia a to z pohľadu humánno-geografického, ako aj z pohľadu fyzicko-geografického. Tento pohľad nám umožní a zároveň i definuje limity, resp. určí východiská pre ďalší potenciálny rozvoj územia.

2.1.1 FYZICKO-GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA TSK

Prírodné celky určovali a dodnes do veľkej miery ovplyvňujú rozvoj konkrétnych lokalít. V prípade cyklickej problematiky je dôležité analyzovať celky prítomné na predmetnom území, identifikovať prírodné bariéry, ale zároveň využívať prírodný potenciál územia. V prípade cykloturistickej problematiky sú práve rôzne prírodné prvky kľúčom k atraktivite a využívaniu územia. Naopak v prípade cyklo dopravnej oblasti je kľúčové identifikovať lokality, kde by sa minimalizoval vplyv prírodných obmedzení a zároveň by sa vytvorila alternatíva voči cestnej motorovej doprave.

Obr. 1 Geomorfologické celky v Trenčianskom kraji



Zdroj: spracované z podkladu (Mazúr & Lukniš, 1986),

Územie Trenčianskeho kraja patrí do oblasti Západných Karpát. Osou tohto kraja preteká rieka Váh, ktorá v podstate vytvára Trenčiansku kotlinu. Túto kotlinu lemuje zo západnej strany pohorie Bielych Karpát a z východu Považský Inovec, Strážovské vrchy a Súľovské vrchy. Východnú časť územia tvorí uzavretá

medzihorská Hornonitrianska kotlina, ktorá na juhozápade prechádza údolím Nitry do Nitrianskej nivy. Kotliny obklopujú z juhu predhoria a výšiny Tríbeča a Vtáčnika, severnejšie Kremnické hory a Žiar a zo Strážovských vrchov do stredu kotliny vybiehajú výšiny Malej Magury, ktorá oddeľuje horný tok Nitry od jej prítoku Nitrice (Obr. 1). Povrch Trenčianskeho kraja je pomerne členitý s prevahou nížinného a pahorkatinového reliéfu s prechodom do kotlinového a kotlinovo-pahorkatinového až vrchovinového reliéfu. Z hľadiska typologického ide o najmä o prolúviálno-fluviálny reliéf, sedimentový fluviálno-denudačný reliéf a fluviálne rezaný rázsochový reliéf.

Klimatické pomery TSK sú vzhľadom na geomorfologické pomery územia veľmi rôznorodé. Zastúpená je nížinná, kotlinová i horská klíma, nachádzajú sa tu územia zaradené do klimatických okrskov: mierne chladného; mierne teplého veľmi vlhkého, vrchovinového; mierne teplého vlhkého s chladnou až studenou zimou (dolinový/kotlinový); mierne teplého mierne vlhkého s miernou zimou pahorkatinového; teplého, mierne suchého s miernou zimou; teplého suchého s miernou zimou. Priemerné ročné teploty sa pohybujú od 2 až do 10 °C a priemerné ročné zrážky od 500 mm až do 1000 mm.

Pôda je základnou zložkou životného prostredia, predstavuje významný krajinný prvok s nezastupiteľnou energetickou a bioprodukčnou funkciou. Kvalita pôdneho krytu je výrazným činiteľom podmieňujúcim existenciu určitých druhov rastlínstva a živočíšstva, zároveň je i významným prírodným zdrojom s nezastupiteľnou produkčnou funkciou.

Región je bohatý na povrchovú vodu, podzemné vody, geotermálne pramene ako aj minerálne vody. Na území sa nachádzajú ložiská hnedého uhlia, lignitu a najmä zdrojov stavebných materiálov. V kraji sa nachádzajú zdroje prírodných minerálnych vôd, ktoré sú známe pod značkami Lucka, Mitická, Šivarina, Iwa, Matúšov prameň. Z hľadiska ochrany záujmov podľa zákona č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sú na riešenom území vymedzené kúpeľné územia kúpeľných miest Bojnice, Nimnica a Trenčianske Teplice, na ktorých sa uplatňuje ochrana liečebného režimu a vzťahujú sa na nich ustanovenia § 35 tohto zákona. Prírodné liečivé zdroje v Bojniciach, Nimnici a Trenčianskych Tepliciach a prírodné minerálne zdroje v Trenčianskych Miticiach, Mníchovej Lehote a Lúke nad Váhom, majú vymedzené ochranné pásma a vzťahujú sa na nich ustanovenia § 26 až 28. resp. § 50 ods. 17 tohto zákona.

Základnú hydrologickú sieť územia TSK tvoria rieky:

- Váh (okresy Považská Bystrica, Púchov, Trenčín, Ilava a Nové Mesto nad Váhom),
- Nitra (okresy Prievidza a Partizánske),
- Myjava (okres Myjava).

Z ďalších významnejších vodných tokov na území TSK možno uviesť toky Vlára, Nitrica, Handlovka, Jablonka, Bebrava – Radiša, Súčanka, Drietomica, Dubová a ďalšie. Na území TSK sa nachádza viacero veľkých vodných nádrží (nad 1 mil. m³), napr. Nosice, Dubník 1, Veľké Uherce, Dolné Kočkovce, Bánovce Prusy, Nitrianske Rudno, Trenčianske Biskupice i malých vodných nádrží (do 1 mil. m³), napr. Brestovec Svacenický jarok, Stará Myjava a ďalšie.

V zmysle ochrany prírody a krajiny je v SR stanovených 5 stupňov ochrany. V rámci Trenčianskeho kraja, je vyhlásených 132 chránených území: 14 národných prírodných rezervácií (stupeň ochrany 5), 47 prírodných rezervácií (stupeň ochrany 5), 3 národné prírodné pamiatky (stupeň ochrany 5), 59 prírodných pamiatok (stupeň ochrany 5) a 9 chránených areálov (stupeň ochrany 4). Najviac chránených území je vyhlásených v okresoch Nové Mesto nad Váhom a Trenčín. Najmenej chránených území je v okresoch Púchov, Partizánske a Myjava. V kraji sa nachádza 5 chránených oblastí s 2. stupňom ochrany: Malé Karpaty, Biele Karpaty, Strážovské vrchy, Ponitrie, Kysuce. Chránené krajinné oblasti majú celkovú rozlohu 102612 ha, čo predstavuje 22,8 % rozlohy TSK. Plošne najväčšie chránené územie predstavuje NPR Strážov. Chránené areály tvoria prevažne historicky a krajinársky hodnotné prvky s výskytom vzácnych drevín. Sústava NATURA 2000 je tvorená dvoma typmi území:

- Osobitne chránené územia, v národnej legislatíve chránené vtáčie územia
- Osobitné územia ochrany, v národnej legislatíve územie európskeho významu.

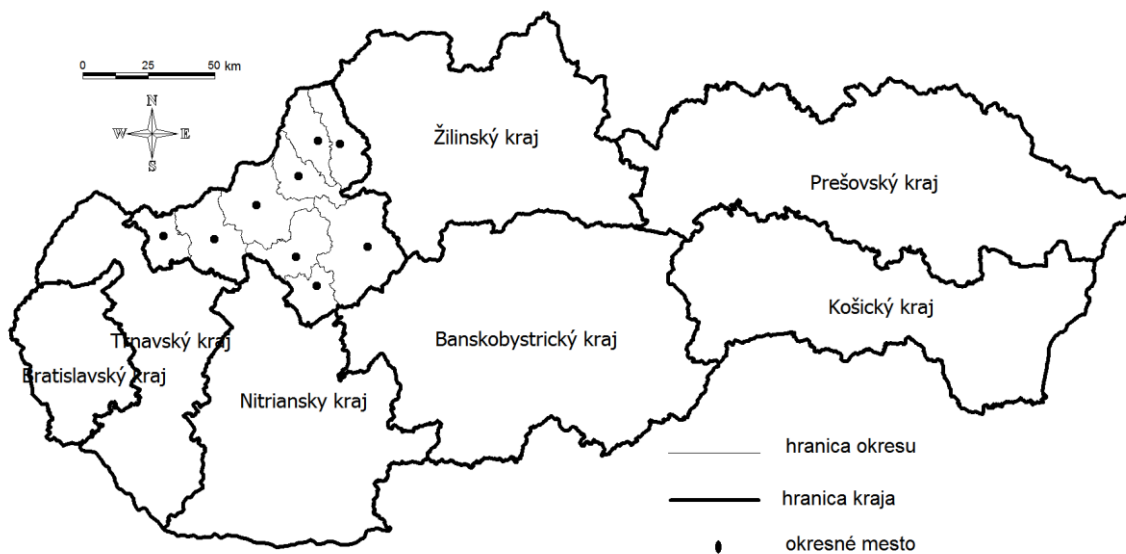
V rámci Trenčianskeho kraja je rozloha Chránených vtáčích území 56 109,14 ha, čo predstavuje 12,5 % rozlohy TSK. Najväčšie chránené vtáčie územie v rámci TSK je CHVÚ Strážovské vrchy. Na území sa nachádza 26 Území európskeho významu s celkovou rozlohou 44 995 ha v rámci trenčianskeho kraja.

2.1.2 VYBRANÉ HUMÁNNO-GEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY TSK

Polohu TSK v rámci SR môžeme určiť na základe Obr. 2. TSK susedí s Trnavským, Nitrianskym, Banskobystrickým, Žilinským a Zlínskym krajom (ČR). Rozloha kraja je 4502 km², počet obyvateľov k 31. 12. 2015 bol 590 454. Hustota zaľudnenia tvorí 131 obyvateľov na km². Trenčiansky kraj sa člení na 9 okresov, v rámci ktorých sa nachádza 276 obcí a 18 z nich má štatút mesta.

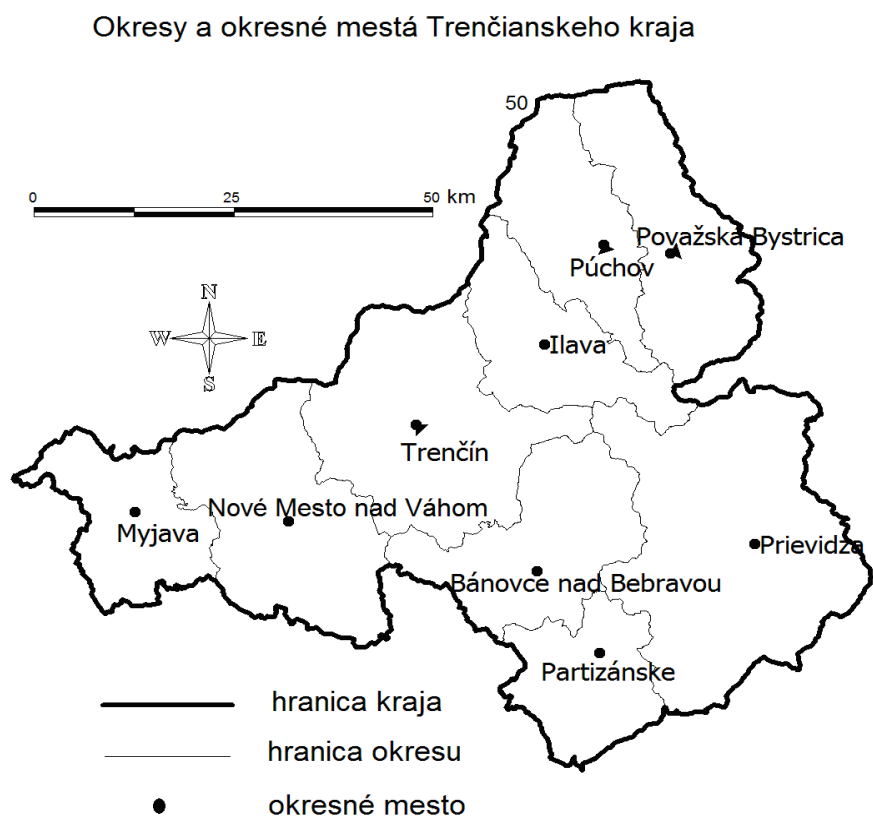
Obr. 2 Poloha Trenčianskeho kraja v rámci Slovenskej republiky

Poloha Trenčianskeho kraja v rámci Slovenskej republiky



Detailnejší pohľad na Trenčiansky kraj, a v rámci neho okresy s centrami, sú na Obr. 3, konkrétne údaje v Tab.1.

Obr. 3 Okresy a okresné mestá Trenčianskeho kraja



Tab. 1 Základná charakteristika okresov Trenčianskeho kraja

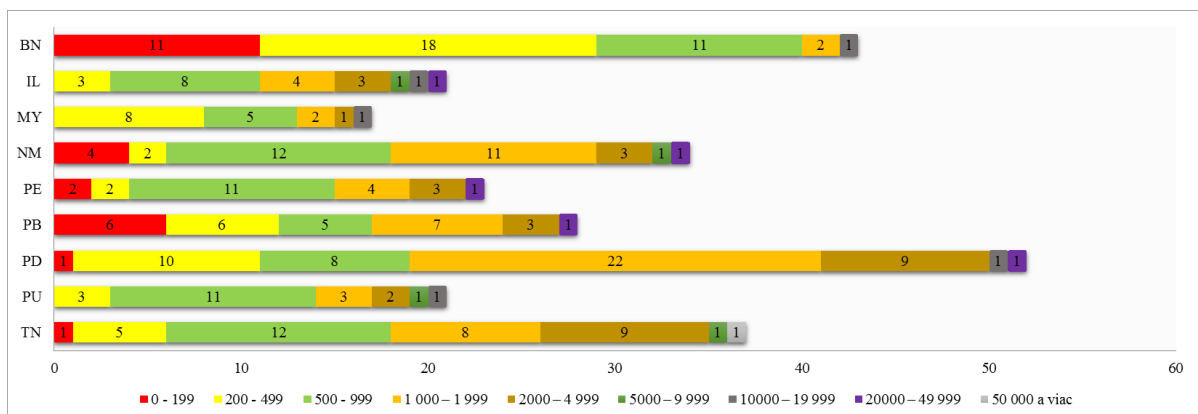
Územie	Rozloha	Počet	z toho	Obyvateľstvo	z toho mestské	Stupeň urbanizácie	Hustota (obyv./km ²)
	(km ²)	obcí	mestá	(spolu)	obyvateľstvo		
SK	49 035	2 890	140	5 426 252	2 917 836	53,77	110,66
TSK	4 502	276	18	589 935	327 492	55,51	131,04
BN	462	43	1	36 742	18 823	51,23	79,53
IL	359	21	3	59 952	41 157	68,65	167,00
MY	327	17	2	26 961	16 917	62,75	82,45
NM	580	34	2	62 555	29 116	46,54	107,85
PE	301	23	1	46 331	23 247	50,18	153,92
PB	463	28	1	63 025	40 373	64,06	136,12
PD	960	52	4	135 967	73 706	54,21	141,63
PU	375	21	1	44 457	17 962	40,40	118,55
TN	675	37	3	113 945	66 191	58,09	168,81

Zdroj: ŠÚ SR

Najmenším okresom (v rámci Trenčianskeho kraja), čo sa týka rozlohy, je okres Partizánske (6,7 % z rozlohy kraja), ktorý sa rozkladá v južnej časti Trenčianskeho kraja a susedí s okresmi Topoľčany a Zlaté Moravce, ktoré sú už

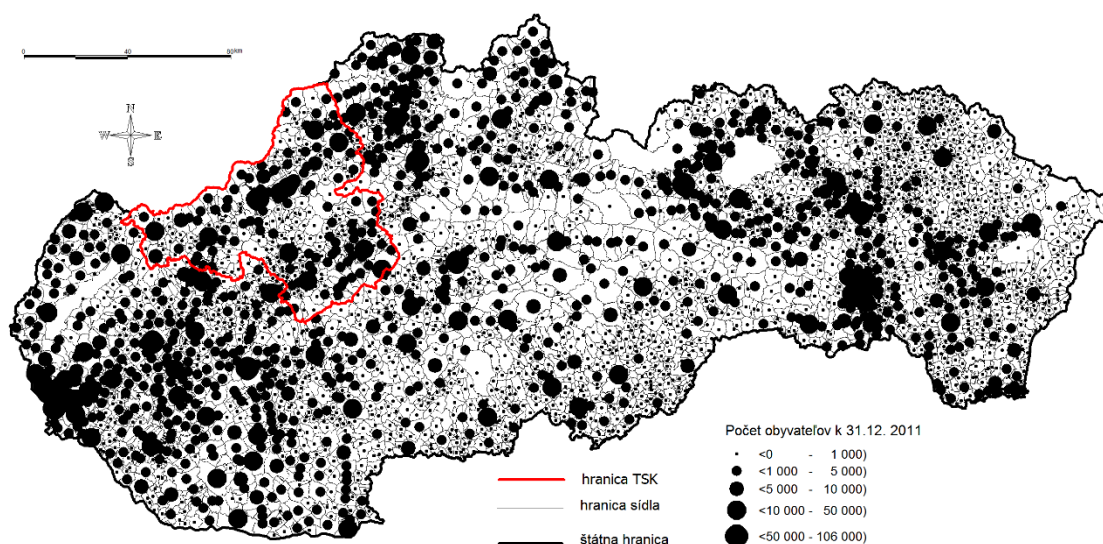
súčasťou Nitrianskeho kraja. Najväčším okresom z pohľadu rozlohy i počtu obyvateľov je okres Prievidza (21,3 % z územia kraja), ktorý susedí okrem okresov Trenčianskeho kraja (Obr. 3) ešte i s okresmi Žilina, Martin, Turčianske Teplice, ktoré sa nachádzajú v rámci Žilinského kraja a tiež s okresmi Žiar nad Hronom a Žarnovica, ktoré sú súčasťou Banskobystrického kraja. Najmenším okresom počtom obyvateľov v rámci Trenčianskeho kraja je okres Myjava susediaci okrem Nového Mesta nad Váhom i s okresmi Skalica, Senica, Piešťany, ktoré sú súčasťou Trnavského kraja. Okresom s najväčšou hustotou obyvateľstva je okres Ilava, zároveň v tomto okrese zaznamenávame i najväčší stupeň urbanizácie (69,2 %) v rámci kraja (ŠÚ SR). Vo všeobecnosti podiel obyvateľov žijúcich v mestách predstavuje v rámci TSK 55,9% čo je o 1,9 % viac ako je stupeň urbanizácie Slovenska. Naopak najnižší podiel mestského obyvateľstva má okres Púchov, dosahuje 40,6 %. Detailnejší pohľad na veľkostnú štruktúru obcí môžeme sledovať z grafu 1, kde jednoznačne konštatujeme prevahu menších obcí do 1000 resp. 2000 obyvateľov. Tvoria až 83 %, žije v nich však iba 29,5 % z celkového počtu obyvateľov kraja. Pri pohľade na obrázok č. 4 veľkostnej štruktúry obcí TSK v kontexte so SR môžeme sledovať približne porovnateľnú veľkosť jednotlivých obcí v SR s obcami v TSK. Konkrétne priemerne veľká obec v Trenčianskom kraji má 2 146 obyvateľov, o 272 viac ako priemer v SR.

Graf č. 1 Veľkostná štruktúra obcí Trenčianskeho kraja



Zdroj: vlastné spracovanie na základe údajov ŠÚ SR

Obr. 4 Veľkostná štruktúra obcí SR v kontexte Trenčianskeho kraja



Zdroj: ŠÚ SR - počet obyvateľov SR, spracované autorom

2.1.2.1. DEMOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA TSK

V TSK je zaznamenaný trvalý úbytok počtu obyvateľov. Pokiaľ v roku 2001 bolo evidovaných 604 917 obyvateľov, v roku 2005 sa počet znížil na 600 386 obyvateľov. K 31. 12. 2010 počet obyvateľov klesol pod 600 tis. a dosiahol 598 819. V roku 2014 klesol počet obyvateľov oproti roku 2001 o 13 684 osôb, čo predstavuje pokles o 2,26 %.

Tab. 2 Obyvateľstvo kraja v rokoch 2011 – 2015

Obyvateľstvo TSK k 31. 12.	2011	2012	2013	2014*	2015*
Celkový počet obyvateľov	594 186	593 159	592 394	591 233	589 935
z toho ženy	302 802	302 253	301 781	301 079	300 283
Stredný stav obyvateľstva	594 320	593 673	592 777	591 814	590 454
Živonarodení na 1 000 obyvateľov	9,94	8,67	9,1	5 118	5 217
Potraty na 100 narodených	27,63	30,22	28,89	14	15
Zomretí na 1 000 obyvateľov	9,68	9,72	9,58	5 656	5 862
Prirodzený prírastok (úbytok) na 1 000 obyvateľov	0,26	-1,05	-0,48	-538	-660
Saldo sťahovania na 1 000 obyvateľov	-0,71	-0,68	-0,81	-624	-638
Celkový prírastok (úbytok) na 1 000 obyvateľov	-0,45	-1,73	-1,29	-1 162	-1 298
Sobáše na 1 000 obyvateľov	4,49	4,59	4,46	2 803	3 080
Rozvody na 1 000 obyvateľov	2,09	1,97	2,09	1 240	1 254
Stredná dĺžka života pri narodení (roky) – muži	72,80	73,34	73,77	70,00	70,40
Stredná dĺžka života pri narodení (roky) – ženy	80,29	80,58	80,93	77,50	78,30

* Vykazované údaje sú uvedené v absolútnej hodnote, Zdroj: ŠÚ SR

Keďže v roku 2014 v kraji viac osôb zomrelo ako sa živo narodilo, prirodzený prírastok dosiahol zápornú hodnotu (-538 osôb). Záporný prirodzený prírastok na 1 000 obyvateľov stredného stavu mali všetky okresy kraja s výnimkou okresu Púchov. Trenčiansky kraj bol v roku 2014 migračne "stratovým", pretože do kraja sa síce prisťahovalo 1 959 obyvateľov, ale vysťahovalo sa 2 583 obyvateľov. Pozitívne saldo sťahovania mali iba okresy Trenčín (106 osôb) a Nové Mesto nad Váhom (98). Z dôvodu záporného prirodzeného prírastku a migračného salda kraj dosiahol celkový úbytok obyvateľstva o 1 162 osôb. Z Tab.3 je možné sledovať, že za posledné roky zaznamenal kraj najvyšší prírastok obyvateľov vekovej skupiny 65 a viac ročných (o 0,5 % oproti roku 2012). Túto skutočnosť potvrdzuje aj index starnutia.

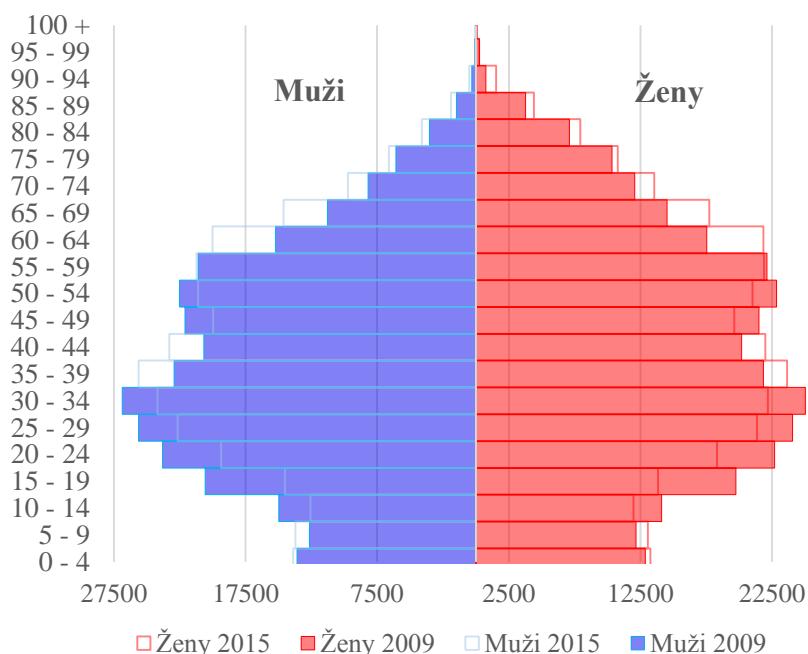
Tab. 3 Veková štruktúra obyvateľstva

Obyvateľstvo TSK k 31. 12.	2011	2012	2013	2014	2015
Obyvateľstvo v predproduktívnom veku (0 – 14 roční)	13,4	13,3	13,3	13,3	13,3
Obyvateľstvo v produktívnom veku (15 – 64 roční)	72,6	72,3	71,8	71,4	70,8
Obyvateľstvo v poproduktívnom veku (65 a viac roční)	14	14,4	14,9	15,3	15,9
Počet žien na 1 000 mužov	1 039	1 039	1 038	1 038	1 037
Priemerný vek (roky)	40,35	40,68	41,00	41,34	41,66

Index starnutia	104,31	108,03	111,41	115,30	119,55
-----------------	--------	--------	--------	--------	--------

Zdroj: ŠÚ SR

Graf 2 Veková štruktúra v kraji v rokoch 2009 a 2015



Zdroj: ŠÚ SR

Z grafu 2 vekovej štruktúry je zrejmý posun štruktúry obyvateľstva. Zaznamenal sa pokles detskej zložky a narastá počet obyvateľov v poproduktívnom veku. Je predpoklad, že tento trend bude pokračovať aj v nasledujúcich rokoch. Vo všeobecnosti môžeme konštatovať, že v TSK prebieha trend starnutia populácie, podobne ako v celej SR.

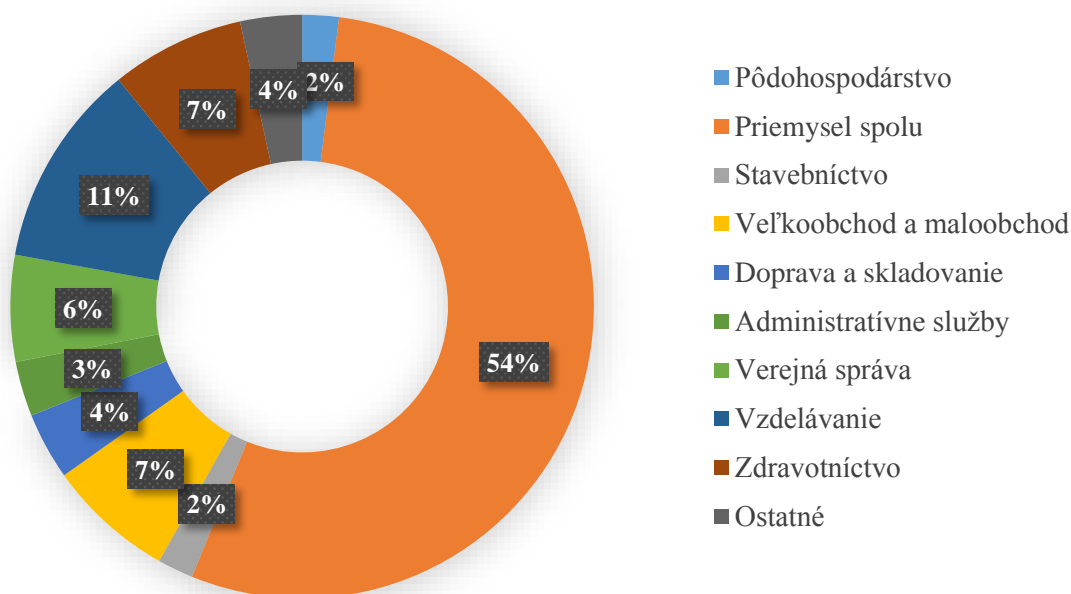
2.1.2.2 SOCIÁLNO-EKONOMICKÝ VÝVOJ A TRH PRÁCE

V prvom polroku 2014 zamestnávali podniky s počtom zamestnaných osôb 20 a viac v Trenčianskom kraji spolu 121 900 zamestnancov. Podiel kraja na celoslovenskej zamestnanosti v týchto podnikoch dosiahol 9,5 %, pričom za I. polrok 2014 sa počet zamestnaných osôb znížil o 2 032. Najviac osôb bolo zamestnaných v dvoch najväčších okresoch kraja, v Trenčíne (25 045) a Prievidzi (22 454). Najmenej osôb bolo zamestnaných v podnikoch s 20 a viac zamestnanými osobami v okresoch Partizánske (6 376) a Myjava (4 885). Najviac zamestnaných osôb v kraji pracovalo v sekcii priemyselná výroba (až 49,23 %). V rámci tejto sekcie bolo najviac osôb zamestnaných v divíziách výroba výrobkov z gumy, výroba elektrických zariadení a výroba strojov a zariadení. Táto divízia zahŕňa výrobu strojov a zariadení, ktoré fungujú nezávisle od materiálu, buď mechanicky alebo tepelne, alebo realizujú úpravy materiálov (spracovanie, striekanie, váženie, balenie). V sekcii vzdelávanie bolo zamestnaných 14 430 osôb, v zdravotníckej a sociálnej pomoci 8 914 osôb.

Priemerná nominálna mesačná mzda v podnikoch s počtom zamestnaných osôb 20 a viac dosiahla v I. polroku 2014 v Trenčianskom kraji 836 EUR. Oproti predchádzajúcemu obdobiu sa najviac zvýšila v sekcii dodávka elektriny, plynu, pary a studeného vzduchu a v administratívnych a podporných službách. Do tejto sekcie patrí napr. prenájom a lízing motorových vozidiel, osobných potrieb a potrieb pre domácnosť, ale tiež lízing duševného vlastníctva (povolenie na reprodukciu, prevádzkovanie činnosti na základe franchisingu a ďalšie). V súvislosti so skončením pracovného, služobného a členského pomeru k organizácii bola v I. polroku 2014 na odstupnom

vyplatená čiastka 2,95 mil. EUR, náhrada príjmu pri dočasnej pracovnej neschopnosti dosiahla 2,5 mil. EUR. Zamestnané osoby odpracovali spolu 102,7 mil. hodín, na jedného zamestnanca v kraji pripadlo 858 odpracovaných hodín.

Graf 3 Štruktúra zamestnancov podľa ekonomických činností v roku 2015



Zdroj: ŠÚ SR

Najrizikovejšia situácia pre ďalší pokles zamestnanosti je spojená s predpokladaným vývojom poklesu ťažby uhlia v spoločnosti Hornonitrianske bane Prievidza, a. s. v previazanosti na rekonštrukciu a modernizáciu Elektrárne Nováky. Cieľom je vytváranie nových pracovných miest v celom území kraja, prioritne v oblastiach s najvyššou nezamestnanosťou v kraji a v okresoch postihnutých postupným znižovaním ťažby uhlia a výroby energie spaľovaním uhlia (okresy: Prievidza, Partizánske, Bánovce nad Bebravou a Považská Bystrica) tak, aby sa zvýšila zamestnanosť zo súčasných 67,4 % (muži 74,6 % a ženy 59,9 %) na vyššie hodnoty. V prípade TSK bude nevyhnutné vytvárať pracovné príležitosti aj pre ekonomicky aktívne obyvateľstvo, ktoré dochádza za prácou do iných regiónov (približne 22 000 ekonomicky aktívneho obyvateľstva), najviac do Bratislavy a do susediacich krajov Českej republiky.

Čo sa týka **nezamestnanosti**, z údajov ÚPSVAR za rok 2014 vyplynulo, že nezamestnanosť v TSK postupne klesala z hodnoty 10,91 % na 9,56 %, čo je o 2,73 % menej ako je celoslovenský priemer. Počet uchádzačov o zamestnanie evidovaných ÚPSVAR na území TSK dosiahol ku koncu roka 2015 celkovo 26 300 osôb. Disponibilný počet uchádzačov o zamestnanie dosiahol ku koncu roka 2015 23 205 osôb.

Tab. 4 Základné ukazovatele o nezamestnanosti v okresoch TSK (rok 2015)

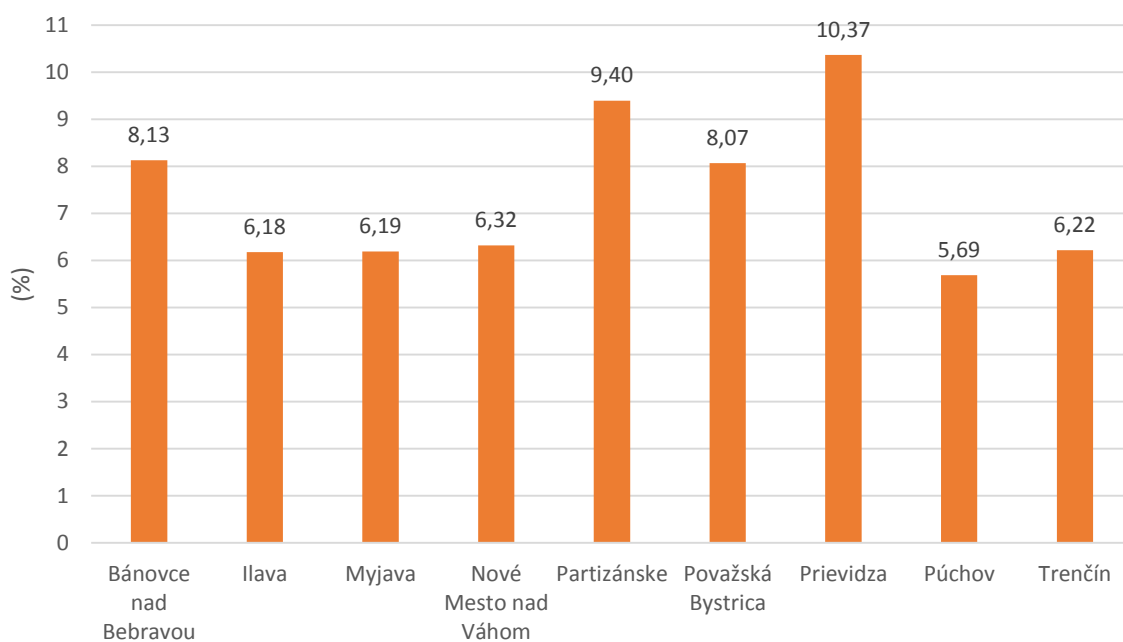
Územie	Ekonomicky aktívne obyvateľstvo	Uchádzači o zamestnanie	Z toho			Disponibilný počet uchádzačov o zamestnanie	Miera evidovanej nezamestnanosti (%)
			do 29 roko v	30 - 54 rokov	55 rokov a viac		
Bánovce nad Bebravou	19200	1766	536	934	296	1560	8,13

Ilava	31469	2165	693	1140	332	1944	6,18
Myjava	13734	946	275	520	151	850	6,19
Nové Mesto nad Váhom	32093	2385	583	1360	442	2029	6,32
Partizánske	23110	2510	727	1405	378	2172	9,40
Považská Bystrica	32088	3027	798	1669	560	2588	8,07
Prievidza	69707	8097	2217	4649	1231	7228	10,37
Púchov	22777	1531	478	800	253	1295	5,69
Trenčín	56896	3873	1102	2114	657	3539	6,22
Trenčiansky kraj	301074	26300	7409	14591	4300	23205	7,71

Zdroj: ÚPSVaR

Priemerná miera nezamestnanosti v TSK poklesla v decembri medzimesačne o 0,09 % na 7,71 %. Pri porovnaní nezamestnanosti TSK medzi rokmi 2014 a 2015 klesla nezamestnanosť vo všetkých okresoch. Najvyššia miera nezamestnanosti bola ku koncu roka 2014 v TSK v okrese Prievidza, kde dosiahla úroveň 12,47 %, v roku 2015 mierne poklesla na 10,37 % no napriek tomu zostala stále najvyššia. Následne z grafu č. 4 môžeme sledovať nezamestnanosť v jednotlivých okresoch v roku 2015.

Graf 4 Nezamestnanosť v okresoch TSK v roku 2015 (%)



Zdroj: vlastné spracovanie na základe údajov ÚPSVaR

Tab. 5 Miera evidovanej nezamestnanosti v kraji v rokoch 2014 a 2015

Rok	Mesiac											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2014												
2015												

2014	10,91	10,71	10,49	10,27	10,11	10,15	9,96	9,80	9,70	9,56	9,45	9,56
2015	9,52	9,39	9,09	8,78	8,57	8,55	8,47	8,29	8,32	7,95	7,80	7,71

Zdroj: ÚPSVaR

V TSK bolo v roku 2015 zaregistrovaných 7409 nezamestnaných uchádzačov o zamestnanie, čo je pokles oproti roku 2014 o 2491 uchádzačov vo veku do 29 rokov, čo predstavuje 28,17 % z celkového počtu uchádzačov (najviac v Trenčíne, Prievidzi, Považskej Bystrici, Partizánskom a Bánovciach nad Bebravou) o zamestnanie, a 14 591 uchádzačov je vo veku od 30 do 54 rokov, čo je 55,48 % z celkového počtu uchádzačov o zamestnanie. Nad 55 rokov bolo zaregistrovaných 4 300 uchádzačov o zamestnanie, čo predstavuje 16,35 % z celkového počtu.

Tab. 6 Ročné porovnanie nezamestnanosti v okresoch TSK

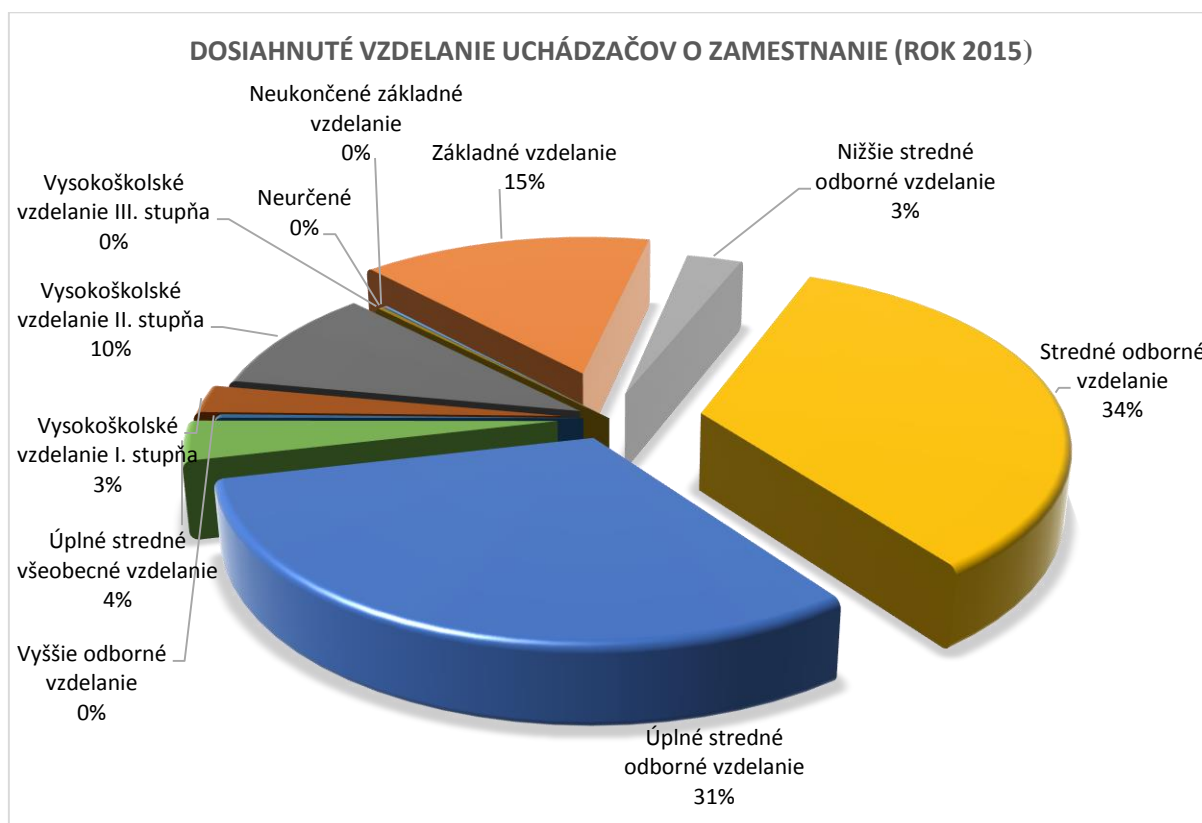
Okres	Rok							4/2016	Rozdiel 2014 – 2015
	2010	2011	2012	2013	2014	2015			
	%								
Bánovce nad Bebravou	9,34	10,03	12,27	11,59	10,24	8,13	6,74	-2,11	
Ilava	6,72	7,3	9,37	9,07	7,92	6,18	5,94	-1,74	
Myjava	8,76	8,15	8,58	8,69	7,74	6,19	5,05	-1,55	
Nové Mesto nad Váhom	7,63	7,99	8,8	8,52	7,69	6,32	5,74	-1,37	
Partizánske	12,27	12,85	14,09	13,34	11,39	9,4	8,01	-1,99	
Považská Bystrica	12,49	12,61	12,63	11,53	10,53	8,07	7,04	-2,46	
Prievidza	12,05	12,88	12,97	13,9	12,47	10,37	9,54	-2,1	
Púchov	7,51	7,25	8,31	8,2	7,15	5,69	4,75	-1,46	
Trenčín	7,25	7,72	9,13	8,79	7,82	6,22	5,42	-1,6	
Trenčiansky kraj	9,51	9,95	10,89	10,74	9,56	7,71	6,85	-1,85	

Zdroj: ÚPSVaR

ÚPSVaR v TSK evidoval ku koncu roka 2015 celkom 3 624 voľných pracovných miest. Možnosť zamestnať sa predstavuje úroveň 13,78 %. Najväčší počet voľných pracovných miest podľa požadovanej profesie (SK ISCO-08) je najmä v profesiách ako sú operátori a montéri strojov a zariadení v počte 1 105 miest, kvalifikovaní pracovníci a remeselníci v počte 703 miest a pomocní a nekvalifikovaní pracovníci v počte 518.

Z hľadiska dosiahnutého vzdelania u uchádzačov o zamestnanie v TSK najväčší počet uchádzačov 8 930 má v ýučný list (bez maturity). Zaujímavosťou je aj disponibilný počet uchádzačov o zamestnanie s dosiahnutým 3. stupňom vysokoškolského vzdelania v počte 61 osôb. Nasledovný graf uvádza štruktúru uchádzačov o zamestnanie podľa najvyššieho dosiahnutého vzdelania ku koncu roka 2015.

Graf 5: Najvyššie dosiahnuté vzdelanie uchádzačov o zamestnanie v TSK (december 2015)



Zdroj: ÚPSVAR

2.1.2.3 CESTOVNÝ RUCH

V kraji sa v roku 2015 nachádzalo 288 ubytovacích zariadení s 13 361 lôžkami. V zariadeniach bolo ubytovaných spolu 274 360 návštevníkov.

Tab. 7 Vybrané ukazovatele cestovného ruchu

Ukazovateľ	Rok				
	2011	2012	2013	2014	2015
Ubytovacie zariadenia	249	259	246	234	288
Návštevníci	240 652	244 033	238 336	244 114	274 360
Prenocovania návštevníkov	928 461	964 664	972 493	987 153	1 108 518
Lôžka	15 297	14 694	14 397	13 291	13 361

Zdroj: ŠÚ SR

V roku 2015 pribudlo v kraji, oproti roku 2014, 54 ubytovacích zariadení a tržby za ubytovanie predstavovali 18,99 mil. EUR, z toho tržby za ubytovanie cudzincov predstavovali 26,78 %. Priemerná cena za ubytovanie dosahovala hodnotu 24,7 EUR. V porovnaní s rokom 2013 vzrástla cena o 8 centov.

Tab. 8 Kapacity a výkony ubytovacích zariadení cestovného ruchu (09/2014)

Kategória	Počet ubytovacích zariadení	Počet návštevníkov	Počet prenocovaní návštevníkov	Tržby za ubytovanie (EUR)	Priemerná cena za ubytovanie (EUR)
Hromadné ubytovacie zariadenia	218	188 097	765 456	18 949 725	24,7
Hotely (motely, botely) a penzióny	120	113 941	293 338	9 104 054	24,8
z toho					
Hotely (Motely)*****, ****	5	10 004	19 822	1 327 151	67,0
Hotely (Motely)***	27	42 840	144 494	4 715 423	32,6
Hotely (Motely)**	7	7 614	29 941	686 469	22,9
Hotely (Motely)*	9	18 435	25 007	776 689	31,1
z toho					
Horské hotely *** až *	4	5 871	10 984	275 259	25,1
Penzióny spolu	72	35 048	71 074	1 598 322	21,6
Turistické ubytovne	24	18 810	68 287	485 199	7,1
Ostatné hromadné ubytovanie	70	54 457	401 416	9 293 622	23,2
Ubytovanie v súkromí spolu	17	1 071	3 189	41 617	13,1
Ubytovacie zariadenia spolu	235	189 168	768 645	18 991 342	24,7

Zdroj: ŠÚ SR

Trenčiansky kraj má výrazný potenciál pre rozvoj cestovného ruchu spojený najmä s využívaním prírodného a historického potenciálu územia. Potenciál pre rozvoj cestovného ruchu a súvisiacich aktivít predstavuje aj skutočnosť, že kraj je prihraničným regiónom. Významným faktorom rozvoja Trenčianskeho kraja je jeho výhodné geografické umiestnenie v rámci Slovenska, uprostred hospodársky silne rozvinutého územia Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina, ako aj strategická poloha v dopravnom prepojení východ–západ a sever–juh.

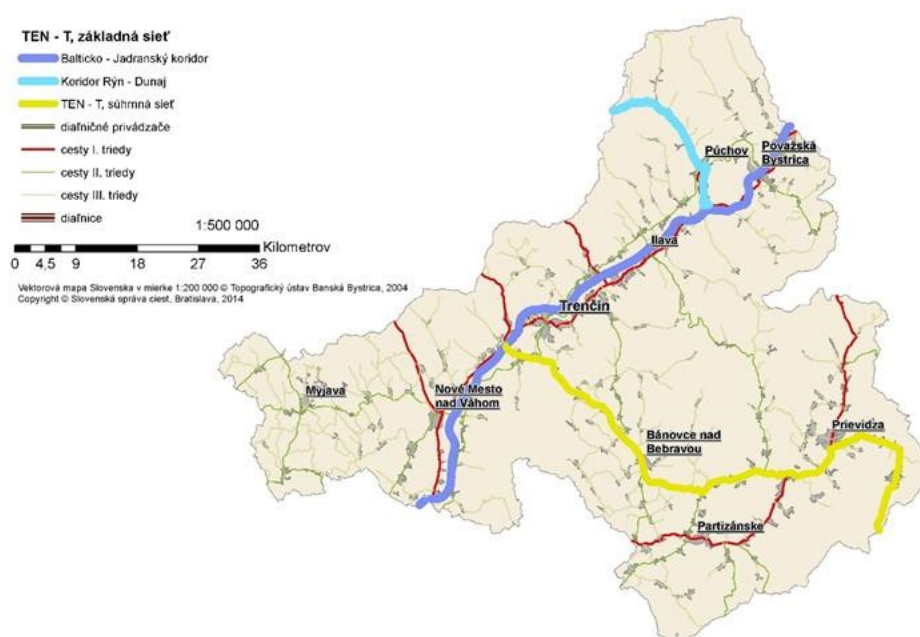
Ak by sme zaujali komplexnejší prístup k pomerne rozsiahlej téme cestovného ruchu, môžeme konštatovať, že potenciál TSK v rámci CR je na vysokej úrovni, schopný osloví široké spektrum individuálnych ľudských potrieb, resp. aktivít, vrátane turistov na bicykli. Vo všeobecnosti môžeme identifikovať viaceré hlavné oblasti CR: CR spojený s významnými prírodnými atraktivitami (Súľovské vrchy, Vršatské bralá a Manínska tiesňava, atď.), CR orientovaný na spoznávanie chránených území (chránená krajinná oblasť, chránené územie, Národná prírodná rezervácia, prírodná rezervácia, prírodná pamiatka, NATURA2000), potenciál CR je možné naďalej rozvíjať i prostredníctvom hradov, kaštieľov a kultúrnych pamiatok nachádzajúcich sa v TSK (Trenčiansky hrad, zámok Bojnice, hrad Beckov, Čachtický hrad, Tematín, Považský hrad, Vršatec, Sivý kameň, Košeca, Lednica, Uhrovec, v neposlednom rade Mohyla M.R. Štefánika na vrchu Bradlo). Kúpeľníctvo patrí v rámci TSK medzi významné sektory CR (Trenčianske Teplice, Nimnica a Bojnice). Ďalšou zaujímavou atraktivitou sú vodné nádrže a bagroviská (Zelená voda, Dubník, Nimnica - Priehrada Mládeže, atď.). Ďalej sú to rôzne kultúrno-historické pamiatky, samotné mestá a obce s bohatou históriou, kultúrou a zvykmi, a mnoho ďalších. Aj v mnohých ďalších

lokality je možnosť rozvíjať rôzne aktivity (turistika, cyklistika, lyžovanie, plávanie, atď.), ktoré prinášajú pozitívne impulzy pre ďalšie napredovanie cestovného ruchu v TSK.

2.1.2.4 DOPRAVA

Trenčianskym krajom prechádzajú viaceré významné dopravné ťahy. Kľúčovou je diaľnica D1, ktorá v budúcnosti po jej celkovom dokončení prepojí oba póly Slovenskej republiky. Celková dĺžka diaľnic v Trenčianskom kraji bola v roku 2014 64,84 km. Ďalej sa tu nachádza cesta E 50, ktorá zabezpečuje dopravné prepojenie s Českou republikou, spojenie smerom na Brno. Taktiež prechádzajú týmto územím významné trasy "TEM" (TRANS-EUROPEAN NORTH-SOUTH MOTORWAY PROJECT), konkrétne TEM 3 – štátna hranica CZ/SK, hraničný priechod Drietoma, okres Trenčín – križovatka s D1, I/50 Chocholná, okres Trenčín a "TEN-T" koridory (Paneurópske koridory), ide o Baltisko – jadranský koridor v smere Bratislava – Žilina, ktorý sa napája na koridor VI Žilina – Katovice.

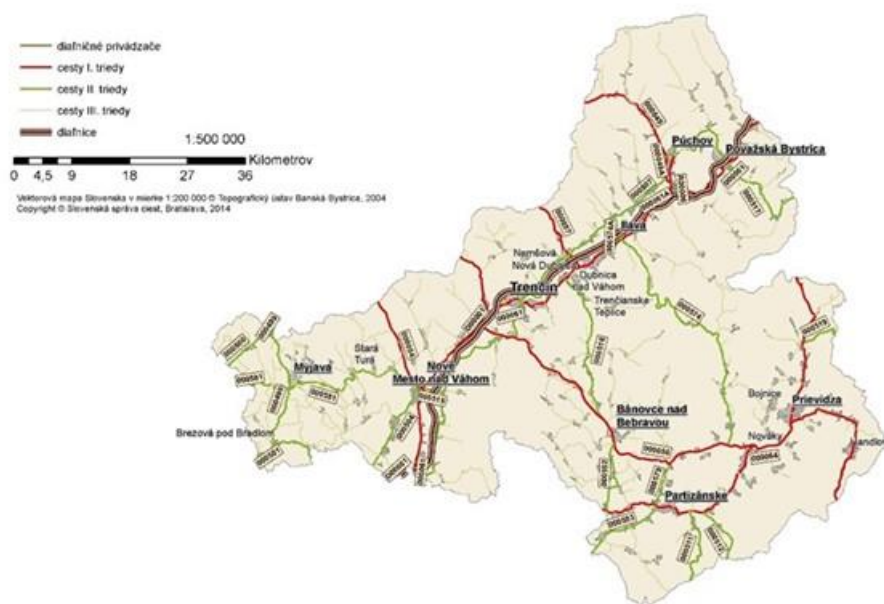
Obr. 5 Dopravné koridory



Reálne napojenie na spomínané hlavné dopravné koridory vo veľkej miere predstavujú cesty II. a III. triedy. Tu musíme poznamenať, že kvalita týchto ciest si žiada významnú rekonštrukciu. Nevyhovujúce je v tomto zmysle najmä prepojenie medzi Považím a Ponitriím. Celková dĺžka ciest II. a III. triedy v Trenčianskom kraji dosahovala v roku 2014 spolu 1482,86 km, čo predstavuje 79 % z celkovej dĺžky ciest v Trenčianskom kraji.

Vo výstavbe je rýchlostná cesta R2, ktorá je trasovaná v línii Chocholná križovatka s D1 – Bánovce nad Bebravou – Brezolupy križovatka s rýchlostnou cestou R8 – Nováky – Prievidza – Handlová – hranica Banskobystrického kraja - Žiar nad Hronom – Zvolen – Košice. V súčasnosti je doprava na tomto úseku zabezpečovaná cestou I/50. R2 je zaradená do súhrnnej siete "TEN-T" (plánovaná doba výstavby do roku 2020). Rýchlostná cesta R6 je trasovaná v línii Beluša križovatka s diaľnicou D1 – Púchov – Lysá pod Makytou – štátna hranica SR/ČR. V súčasnosti je doprava na tomto úseku zabezpečovaná cestou I/49. R6 je zaradená do siete TEN-T (plánovaná doba výstavby: 2018-2020). Rýchlostná cesta R8 je trasovaná v línii Nitra križovatka s rýchlostnou cestou R1 – Topoľčany - hranica Nitrianskeho kraja – Pravotice križovatka s rýchlostnou cestou R2 (plánovaná doba výstavby: 2020). Celková dĺžka rýchlostných ciest (2014) v rámci TSK 1,69 km a ciest I. triedy 302,21 km. Po prepočítaní dĺžky ciest na km plochy, má TSK hodnotu 0,33 km ciest na km², čo je nadpriemerná hodnota v porovnaní so SR.

Obr. 6 Sieť cestných komunikácií



Významnou je taktiež železničná doprava. Trenčianskym krajom prechádza frekventovaný železničný ťah Bratislava, Žilina, Košice. Napojenie na susednú Českú republiku sa nachádza na troch železničných prechodoch Vrbovce - Veľká nad Veličkou, Horné Srnie - Vlársky priesmyk - Bylnice a Strelenka - Horní Lideč. Regionálna úkorozchodná trať sa nachádza medzi Trenčianskou Teplou a Trenčianskymi Teplicami.

2.2 STRATEGICKÉ DOKUMENTY EURÓPSKEJ ÚNIE A SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Dopravná politika je súčasťou oblastí spoločnej európskej politiky už od Rímskych zmlúv. Popri otvorení dopravných trhov a vytvorení spravodlivých podmienok hospodárskej súťaže v posledných rokoch vzrástol najmä význam koncepcie trvalo udržateľnej mobility. Úspešné zavŕšenie vytvárania vnútorného európskeho trhu, odstránenie vnútorných hraníc a klesajúce ceny za prepravu v súvislosti s otvorením a liberalizáciou dopravných trhov, ako aj zmeny v systéme výroby a skladovania spôsobili nepretržitý rast objemu a hustoty dopravy. Osobná a nákladná doprava sa za ostatných 30 rokov viac než zdvojnásobila. Z ekonomického hľadiska veľmi úspešné a dynamické odvetvie dopravy tak začalo so sebou prinášať čoraz vyššie sociálne a ekologické náklady. V dôsledku toho začala hrať čoraz významnejšiu úlohu koncepcia trvalo udržateľnej mobility.

Táto koncepcia sa nachádza na rozhraní dvoch rôznych cieľov. Na jednej strane ide o zabezpečenie nízko nákladovej a účinnej mobility tovaru a osôb ako centrálneho prvku konkurencieschopného spoločného trhu EÚ a ako priaznivého základu voľného pohybu osôb. Na druhej strane je však potrebné čeliť čoraz vyššej hustote dopravy a minimalizovať externé náklady v podobe dopravných nehôd, ochorení dýchacích ciest, zmeny klímy, hluku, poškodzovania životného prostredia a dopravných zápch. Uplatňovanie tejto koncepcie je spojené s integrovaným prístupom k optimalizácii efektívnosti dopravného systému. Kľúčovými cieľmi sú okrem iného posilnenie konkurencieschopnosti ekologických druhov dopravy, vytvorenie integrovaných dopravných sietí využívaných dvoma alebo viacerými druhmi dopravy (kombinovaná doprava a intermodalita), ako aj vytvorenie spravodlivých konkurenčných podmienok medzi druhmi dopravy na základe spravodlivého rozdelenia nimi spôsobených nákladov (informačné listy o EÚ).
http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/sk/displayFtu.html?ftuld=FTU_5.6.1.html

Strategické plánovanie je nevyhnutnou súčasťou verejnej politiky na všetkých úrovniach. Potreba plánovania vyplýva najmä z dynamického rastu ekonomiky a hospodárstva. Úlohou plánovania je zabezpečiť určitú mieru

rozvoja, s určením mantinelov, cieľov a spôsobov dosahovania rozvoja spoločnosti tak, aby boli zachované dôležité zložky životného prostredia a spoločnosti. Strategické plánovanie možno rozdeliť na krátkodobé, strednodobé a dlhodobé. Prostredníctvom krátkodobých opatrení je potrebné vyriešiť najdôležitejšie a najintenzívnejšie problémy v konkrétnom území, zároveň je potrebné navrhnúť reálne riešiteľné a uchopiteľné spôsoby riešenia spomínaných problémov. Strednodobé a dlhodobé plány sú orientované na vzdialenejšiu budúcnosť. Je dôležité odhadnúť ďalší vývoj a identifikovať potenciálne problémy, ktoré môžu ovplyvňovať spoločnosť i za niekoľko desaťročí. Tu je samozrejme kľúčová eliminácia problematických smerov rozvoja a určenie priorít, ktoré zabezpečia bezpečný a udržateľný rozvoj. Ako sme naznačili v úvode, strategické plánovanie je dôležité realizovať na úrovni lokálnej, regionálnej, národnej, resp. nadnárodnej.

Nadnárodnú úroveň reprezentuje v našich podmienkach Európa, konkrétne, medzi strategické dokumenty Európskej komisie patria:

Biela kniha: Plán jednotného dopravného priestoru. S dokumentom stratégie súvisí podpora knihy venovaná pešej a cyklickej doprave, ktorá by mala byť dôležitou súčasťou mobility mesta a takisto by sa s ňou malo počítať pri budovaní a plánovaní infraštruktúry. V rámci tohto dokumentu je významnou prioritou bezpečnosť najzraniteľnejších účastníkov dopravy, cyklistov a chodcov.

Zelená kniha – dokument, ktorý uverejňuje Európska komisia s cieľom podnietiť diskusiu na určité témy na európskej úrovni. Jej prostredníctvom sa vyzývajú príslušné strany (orgány alebo jednotlivci), aby sa zúčastnili na konzultačnom procese a diskusii na základe návrhov, ktoré predložia. Vypracované právne predpisy sa premietajú do Bielej knihy. Diskusia týkajúca sa problematiky cyklo dopravy v rámci dokumentu: *Na ceste k novej kultúre mestskej mobility* (prvá z 5 výziev) je zameraná na podporu chôdze, cyklistiky a verejnej dopravy ako dopravy z minimálnym environmentálnym zaťažením.

Významným dokumentom je **Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27. 09. 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011-2020 (2010/2235(INI))**. „Dôrazne odporúča, aby zodpovedné orgány zaviedli obmedzenie rýchlosti na 30 km/hod v obytných zónach a na všetkých jednopruďových cestách v mestách, ktoré nemajú samostatný jazdný pruh pre cyklistov, a to k účinnejšej ochrane zraniteľných účastníkov cestnej premávky.“ Ďalej sa v dokumente žiada, aby sa pri budovaní, resp. pri rekonštruovaní ciest myslelo i na ostatných, nielen na motoristických účastníkov cestnej premávky. V dokumente o **Usmernení EÚ o fyzickej aktivite (október 2008)** sa hovorí najmä o podpore a propagácii fyzickej aktivity najmä medzi deťmi a mládežou.

Na národnej úrovni máme niekoľko strategických dokumentov, ktoré priamo súvisia s cyklo dopravou, resp. s cykloturistikou a dokumenty, ktoré sa v širších súvislostiach venujú i cyklickej, resp. nemotorovej doprave. Najvýznamnejším dokumentom je **Národná stratégia rozvoja cyklickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike** je to komplexný dokument, ktorý slúži ako východisko nielen pre rozvoj cyklistiky v SR, ale i ako rámcový dokument pre tvorbu strategických dokumentov na nižších úrovniach (regionálne, lokálne). Tento dokument je oficiálne platný od 7. mája 2013, kedy bol schválený vládou SR. Vyšiel z dielne Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky. Štruktúra dokumentu je prehľadná, zložená zo 7 kapitol. V úvode sú charakterizované východiská a vízie cyklostratégie. Ďalej je zhodnotená súčasná situácia v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky. Nasledujúcou časťou je kapitola očakávané prínosy cyklickej dopravy a cykloturistiky, kde sú vyzdvihnuté najmä pozitíva, ktoré prináša nemotorová doprava. Najpragmatickejšou časťou je kapitola priority a opatrenia, v ktorej sú definované 4 hlavné priority a zároveň i konkrétne opatrenia na napĺňanie týchto priorít. Priority sú: 1. Riadenie a legislatíva, 2. Rozvoj cyklickej infraštruktúry, 3. Zabezpečenie financií pre rozvoj cyklickej a cykloturistickej infraštruktúry a 4. Osveta, výskum a vzdelávanie.

Dokument, ktorý sa v širších súvislostiach venuje problematike nemotorovej dopravy je i **Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020**. Cieľom tohto dokumentu je zhodnotenie situácie verejnej dopravy, identifikovanie príčin tohto stavu a pokus o návrh budúceho vývoja.

Všeobecný dokument týkajúci sa dopravy je **Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020**, tento sa venuje najmä motorovej doprave, súčasnému stavu a zároveň prognóze budúceho vývoja.

Strategické dokumenty, ktoré do istej miery korelujú s problematikou cyklodopravy, resp. cykloturistiky sú: **Stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020)** – tu sa v rámcovom ciele C píše o znížení dopravnej nehodovosti najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky, konkrétne oblasť C2 – zvýšenie úrovne bezpečnosti cyklistov. Opatrenia v zmysle spomínaného cieľa sú: definovanie technických kritérií pre bezpečný pohyb cyklistov po pozemných komunikáciách, vytváranie cyklistických ciest v mestách a obciach, vytvorenie GIS pre cyklistov, kampane zamerané na opatrenia a výchovu súvisiace s používaním prilby a bezpečnostných prvkov súvisiace s jazdou na bicykli a vykonávanie účinného dohľadu nad dodržiavaním legislatívnych nariadení pri pohybe cyklistov. Ďalej sú to: **Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Stratégia rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2020, Marketingová stratégia SACR na obdobie 2014 – 2020.**

2.3 STRATEGICKÉ DOKUMENTY TRENČIANSKEHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja 2013-2023 - tento dokument obsahuje najdôležitejšie priority rozvoja TSK, ktoré sa premietnu do programových dokumentov vypracovaných na regionálnej úrovni a sú špecificky určené pre čerpanie finančných prostriedkov zo štrukturálnych a kohéznych fondov Európskej únie (EÚ). Hlavným poslaním vypracovania Programu sociálneho a hospodárskeho rozvoja Trenčianskeho kraja je poskytnúť samosprávnemu kraju dostatočné množstvo vstupných údajov a informácií pre zabezpečenie udržateľného rozvoja.

Stratégia rozvoja vidieka Trenčianskeho samosprávneho kraja na roky 2013 – 2020 – je významným sektorovým rozvojovým dokumentom, ale aj praktickým nástrojom implementácie politiky rozvoja vidieka v kraji, ktorý svojim obsahom a formou dopĺňa Program sociálneho a hospodárskeho rozvoja Trenčianskeho regiónu. PRV TSK 2013-2020 je pripravený v súlade so Stratégiou Európa 2020.

Regionálna integrovaná územná stratégia (RIÚS) - V programovom období 2014-2020 bude integrovaný prístup v IROP realizovaný prostredníctvom Regionálnych integrovaných územných stratégií na úrovni samosprávnych krajov. Regionálna integrovaná územná stratégia Trenčianskeho kraja (ďalej len RIUS TK) je východiskový strategický dokument pre implementáciu finančných prostriedkov z EŠIF v rámci IROP na regionálnej úrovni s dopadom na miestnu úroveň. Na základe RIÚS TK sa bude realizovať IROP v zmysle individuálnych alebo integrovaných projektov. RIUS TK sa skladá nasledovných hlavných častí: analytická časť, strategická časť a vykonávacia časť. Každá časť je ďalej rozdelená podľa územia (územie kraja, územie mestskej funkčnej oblasti mesta Trenčín), oblasti podpory IROP na úrovni investičných priorít: (**oblasť dopravy**, sociálna pomoc, zdravotníctvo, školstvo, kultúrno-kreatívny priemysel a životné prostredie) a oblastí podpory ostatných operačných programov (OP Kvalita životného prostredia a OP Ľudské zdroje).

Plán dopravnej obslužnosti - Cieľom dokumentu je analyzovať dopravnú obsluhu kraja v spojitosti s oprávnenými prepravnými potrebami za účelom ich optimálneho uspokojovania pri efektívnom využívaní verejných prostriedkov. Dokument je rozčlenený do troch hlavných častí. 1. Spracovanie GIS modelu posudzovaného územia, ktorý obsahuje údaje o demografii územia a komunikačnej sieti; 2. Analýza ponuka hromadnej dopravy; 3. Vyhodnotenie súčasného stavu a návrh opatrení.

Čo sa týka územného plánovania, Trenčiansky samosprávny kraj má k dispozícii spracované **územnoplánovacie podklady a dokumentáciu**, okrem toho má TSK k dispozícii i **geografický informačný systém**, ktorý je súčasťou eGov služieb TSK. V rámci spomínaného geografického informačného systému sú naznačené i cyklotrasy, konkrétne sú rozdelené na cyklistické magistrály a regionálne cyklotrasy v stave navrhované a realizované.

2.4 PRÁVNE A LEGISLATÍVNE PODMIENKY PRE CYKLISTIKU

V súvislosti s legislatívou SR môžeme konštatovať, že či už cyklisti ako účastníci cestnej premávky, alebo všeobecne problematika dopravnej, resp. turistickej cyklistiky je v určitom kontexte obsiahnutá, resp. súvisí s viacerými zákonmi.

Zákon č. 135/1961 Zb. - Zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, definuje jednotlivé kategórie cestných komunikácií vrátane miestnych komunikácií, pričom cyklistické komunikácie sú nemotoristické miestne komunikácie v súlade s STN 73 6110.

Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Zákon spolu s vyhláškou obsahuje dopravné predpisy spolu s organizáciou dopravy pre všetkých účastníkov cestnej premávky. Posledná novela tohto zákona je účinná od 1.1.2016, v ktorej sa okrem iného prijali legislatívne opatrenia na ochranu najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky.

Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Vyhláška bola naposledy zmenená novelou 467/2013 Z. z., ktorá nadobudla účinnosť 1. januára 2014. Okrem novely z roku 2011, kedy pribudli nové prvky v organizácii cyklistickej dopravy, najmä v oblasti dopravného značenia, v poslednej novele sa spomína cyklistická doprava predovšetkým v súvislosti s vyznačovaním cyklistických trás a priechodov.

Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov. Tento zákon bol viac krát novelizovaný posledná novela je účinná od 2. januára 2015. Územné plánovanie okrem iného slúži hlavne ako nástroj pre reguláciu funkčného využitia a priestorového usporiadania územia, čo vo veľkej miere súvisí s budovaním cyklotrás. Takisto sa pri výstavbe cyklistickej infraštruktúry musí postupovať v súlade so stavebným poriadkom.

Zákon č. 326/2005 Z. z. o lesoch, v znení neskorších predpisov ako vyplýva zo zmien a doplnkov vykonaných zákonom č. 275/2007 Z. z. (Čl. IV), zákonom č. 359/2007 Z. z. (Čl. VI), zákonom č. 360/2007 Z. z. (Čl. I) a zákonom č. 540/2008 Z. z. (Čl. VI) . Zákon je potrebný najmä pri realizácii cykloturistických trás, ktoré vo veľkej miere vedú cez lesné prostredie. Takisto je dobré poznať zákon i z pohľadu cyklistu. Z tohto pohľadu bezprostredne zákon okrem iného zakazuje jazdiť na bicykli mimo lesnej cesty, resp. vyznačenej trasy. Ďalšie individuálne a všeobecné pokyny a usmernenia týkajúce sa správania na lesných pozemkoch sú obsiahnuté v dotknutom zákone.

V súvislosti s tvorbou cyklistickej infraštruktúry je dôležité pracovať s ďalšími zákonmi, ktoré musíme rešpektovať pri individuálnych situáciách spojených s realizáciou cyklistickej infraštruktúry. Takýmto zákonom je napr. **Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.** Typickým príkladom využitia daného zákona je trasovanie cykloturistických trás v chránenom území. Vo väčšine prípadov budovania trás v určitom stupni ochrany prírody, je potrebné vyjadrenie z orgánov štátnej ochrany prírody. Ďalším zákonom, ktorý má súvis s problematikou cyklistiky ako takej je **Zákon č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu v znení neskorších predpisov,** ktorého posledná novelizácia nadobudla účinnosť dňa 01.01.2014. Trenčiansky samosprávny kraj, oblasťná organizácia cestovného ruchu Región Horná Nitra - Bojnice, oblasťná organizácia cestovného ruchu Región Horné Považie, oblasťná organizácia cestovného ruchu Trenčianske Teplice majú založenú krajskú organizáciu cestovného ruchu Trenčín región, ktorá podporuje a vytvára podmienky na rozvoj cestovného ruchu na území kraja a chráni záujmy svojich členov. S cyklistickou problematikou súvisia ďalej zákony: **Zákon č. 274/2009 Z. z. o poľovníctve a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,** **Zákon č. 40/1964 Zb. - Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov,** **Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).**

Pri tvorbe a realizácii cyklistickej infraštruktúry treba dodržiavať určité normy a technické podmienky. Medzi základné technické normy, ktoré sa týkajú plánovania a výstavby cyklistickej infraštruktúry patria: **STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií a STN 01 8028 Cykloturistické značenie.** Ďalšie technické náležitosti sú do istej miery obsiahnuté v dokumente **Technické podmienky – navrhovanie cyklistickej infraštruktúry,** z dielne Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií, účinné od 01.11.2014.

3 ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU V OBLASTI CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V TRENČIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI

V tejto časti dokumentu rozoberieme okrem samotného súčasného stavu cyklo dopravnej a cykloturistickej infraštruktúry i niektoré návrhy budovania budúcej infraštruktúry, ktoré budú v zásade vychádzať z dotazníkového prieskumu, ktorý sme v rámci tvorby strategického dokumentu zrealizovali.

3.1 CYKLODOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA V TRENČIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI

Z celkového počtu obcí a miest TSK (276) nie je ani jedna obec či mesto, ktoré by sa mohlo pochváliť rozvinutou cyklistickou infraštruktúrou. Toto možno povedať aj o extraviláne miest a obcí, kde absentuje vzájomné prepojenie segregovanou cyklistickou infraštruktúrou. Má to za následok časté dopravné nehody. Niektoré mestá v TSK majú len neucelené torzá cyklistických chodníkov alebo len menej viditeľné vodorovné dopravné značenie, ktoré neposkytujú žiadny priestor pre komfortné a bezpečné využívanie bicykla na dochádzanie do práce, či do školy. Mestá často nemajú v záväzných častiach územných plánov vôbec riešenú problematiku cyklistickej dopravy a nie je ani bežnou praxou vypracovávať „Územné generely cyklistickej dopravy“ či „Plány trvalo udržateľnej mestskej mobility.“ Nie sú riešené „pasporty cyklistickej infraštruktúry“ a ani pravidelné sčítanie cyklistov. Napriek týmto negatívnym konštatovaniam sa aktuálne v rámci Trenčianskeho samosprávneho kraja čoraz viac propaguje a podporuje nemotorová doprava.

Cyklo dopravná infraštruktúra odzrkadľuje celkový roztrieštený stav v tejto oblasti. Existujúce chodníky pre peších sú využívané aj na cyklo dopravné účely a nespĺňajú náležitosti technických predpisov a noriem. Tento alarmujúci stav rieši TSK od roku 2014, kedy boli začaté prípravné práce pre projekt Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK. V roku 2015 v spolupráci s Regiónom Biele Karpaty bola vypracovaná predprojektová štúdia s 13-timi alternatívami vedenia kostrovej cyklotrasy v rámci Považia. Cieľom štúdie bolo aj napojenie na sieť cyklistických chodníkov na českej strane, v prihraničnej oblasti Euroregiónu Bílé-Biele Karpaty, vytvorenie väzby na cyklo dopravnú, resp. cykloturistickú trasu Bečva - Vlára - Váh a posilnenie cezhraničnej spolupráce. 26. 3. 2015 sa uskutočnila v kongresovej sále Trenčianskeho samosprávneho kraja prezentácia prvej pracovnej verzie štúdie, po ktorej nasledovali pracovné stretnutia s dotknutými obcami, orgánmi, organizáciami. Z týchto stretnutí vyplynuli základné zásady, problémy a možnosti vedenia cyklotrás ako i podobných projektov využívajúcich ochranné hrádze vodných tokov:

- Využitie koruny ochrannej hrádze derivačného kanála vzhľadom na bezpečnosť cyklistov a režim údržby SVP nie je možné.
- Využitie koruny ochrannej hrádze rieky Váh je vzhľadom k väčšej vzdialenosti od koryta možné.
- Možnosť budovania cyklistickej komunikácie na prísype hrádze derivačného kanála je relevantná v závislosti od konkrétnych podmienok.
- Budovanie komunikácií v záplavovom území je možné s prihliadnutím na nebezpečenstvo poškodenia v prípade povodní.
- Využitie účelových komunikácií pri päte hrádze je možné za predpokladu zachovania vstupu pre vozidlá SVP.
- Zmiešaný dopravný režim s vozidlami SVP neumožňuje aj napriek veľmi nízkej intenzite využitie možnosti „Cestičky pre cyklistov“ (značka C8), takéto úseky preto budú riešené ako cyklo dopravné koridory v zmysle TP 7/2014.

Na záverečnej prezentácii štúdie, dňa 24. 9. 2015, bol prezentovaný priebeh projektu a výsledná trasa, ktorá bola zvolená v súlade s princípmi budovania cyklistickej infraštruktúry v bode 4.1. tejto stratégie, kedy bola zvolená najoptimálnejšia trasa od hranice s TTSK až po hranicu so ŽSK v dĺžke cca 100 km. V tejto súvislosti bol spracovaný aj predbežný prehľad majetkovoprávných pomerov s približným vyčíslením počtu vlastníkov, parciel, ktorý slúžil aj ako podklad pre verejné obstarávanie.

V decembri 2015 bolo zverejnené oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania vo veci zákazky s názvom „Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - inžinierska činnosť, vypracovanie PD pre územné rozhodnutie a zabezpečenie majetkovoprávneho vysporiadania pozemkov“. Finančné prostriedky na tieto práce sú kryté v rámci rozpočtu TSK s ambíciou ich refundácie z prostriedkov EÚ. Súčasťou PD bude aj budovanie prislúchajúcej doplnkovej infraštruktúry. Vzhľadom na náročnosť procesu územného, stavebného a kolaudačného konania, ako i vzhľadom na podmienky čerpania prostriedkov z IROP, bola trasa rozdelená na 8 úsekov. Rozdelenie bolo navrhnuté s ohľadom na zmysluplné prepojenie významných centier osídlenia kraja, priemyselných parkov a v neposlednom rade i z hľadiska náročnosti realizácie jednotlivých úsekov.

V tejto fáze prípravy projektu bol zo súťaže vyčlenený úsek Nosická priehrada - Považská Bystrica, kde sa bude v horizonte do 4 rokov realizovať prekládka železničnej trate v rámci projektu Modernizácia trate Púchov - Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod. Na opustenom železničnom zvršku bude vybudovaná cestná komunikácia III. triedy popri ktorej bude viesť aj cyklistická komunikácia.

V rámci prípravy projektovej dokumentácie sa víťaz verejného obstarávania zaväzuje vysporiadať vlastnícke vzťahy ako i realizovať tzv. inžiniersku činnosť až po vydanie právoplatného územného rozhodnutia. Vypracovaná projektová dokumentácia bude podkladom pre vyšší stupeň stavebného konania a zároveň bude i prílohou žiadosti o udelenie nenávratných finančných prostriedkov zo zdrojov EÚ konkrétne z Integrovaného regionálneho operačného programu. Termín realizácie samotnej stavby závisí od mnohých faktorov, počnúc majetkovoprávnym vysporiadaním, cez vyjadrenia jednotlivých účastníkov konania až po, v neposlednom rade, úspešnosť pri podaní žiadosti o nenávratné finančné prostriedky z fondov EÚ. Veľmi hrubý odhad začiatku realizácie stavebných prác, je druhá polovica roku 2017.

3.1.1 CYKLISTICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA V MESTÁCH A OBCIACH TRENČIANSKEHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

V rámci tejto časti dokumentu by sme chceli zdôrazniť, že vyjadrenia a stanoviská vychádzajú v väčšinou z dotazníkového prieskumu, ktorý sme realizovali najmä na účely identifikácie súčasného stavu a budúcich plánov v zmysle cyklistickej infraštruktúry ako takej.

Formou dotazníkového prieskumu sme oslovili všetkých 276 obcí (z toho 18 miest) Trenčianskeho samosprávneho kraja. Naše otázky smerovali najmä na existujúcu situáciu, resp. plánované projekty v rámci cyklistickej infraštruktúry. Prostredníctvom e-mailu sme rozoslali tabuľku (viď príloha 1) so sprievodným listom. Najdôležitejším cieľom v rámci spomínaného dotazníkového prieskumu bolo identifikovanie konkrétnych plánov a zámerov budovania cyklistickej infraštruktúry jednotlivých obcí do budúcnosti. Keďže strategický dokument realizujeme na regionálnej úrovni, prirodzene náš záujem smeroval najmä na mestá TSK. Môžeme konštatovať, že všetky mestá sa do dotazníkového prieskumu zapojili. Okrem miest sa zapojili i obce a to najmä tie, ktoré majú pomerne kvalitne rozpracovanú problematiku plánovania cyklistickej infraštruktúry. Podiel zapojených vidieckych obcí spolu s mestami bol takmer 30 %, s tým, že môžeme vo všeobecnosti konštatovať, že niektoré vidiecke obce do svojho dotazníka prirodzene zapájali i susedné obce. Týmto spôsobom bol v konečnom dôsledku percentuálny podiel zapojených samospráv ešte vyšší.

Na základe údajov z dotazníkového prieskumu je možné konštatovať, že problematika cyklistickej dopravy vo väčšine samospráv nepatrí medzi najdôležitejšie priority. Tento fakt nie je v zásade prekvapujúci, pretože samotné miestne komunikácie sú vo viacerých prípadoch v nevyhovujúcom stave a jednotlivé samosprávy sa snažia vyriešiť problém, ktorý sa prirodzene týka väčšej časti obyvateľov. Úlohou tohto dokumentu je jednak načrtnúť možnosti rozvoja a budovania cyklotrás, a tým vytvoriť určité podmienky pre nemotorovú dopravu, no takisto je dôležité upozorniť na fakt, aby začali ľudia vnímať dopravu na bicykli nielen ako formu rekreácie a oddychu, ale aj ako určitú alternatívu individuálnej motorovej doprave.

Výsledky dotazníka sú zhodnotené po jednotlivých okresoch, v rámci ktorých spomenieme okresné mesto a obce, ktoré sa do dotazníka zapojili. Ako prvý zhodnotíme **okres Myjava**. Okres je typický kopanicami, ktoré sú

prírodzene atraktívne pre rozvoj cestovného ruchu, jeden z atraktívnych spôsobov rozvoja turizmu je samotná cyklistika. Tento významný spôsob je už rozvinutý v dokumente *Stratégia budovania cyklochodníkov a cyklotrás v kopaničiarskom a horňáckom regióne*. Kopaničiarku časť regiónu tvorí Združenie obcí kopaničiarskeho regiónu Veľká Javorina – Bradlo (všetky obce okresu Myjava a 6 obcí okresu Nové Mesto nad Váhom – Bzince pod Javorinou, Lubina, Stará Turá, Višňové, Vaďovce, Hrachovište). Horňácky región tvorí MAS Horňácko – Ostrožsko v lokalite Moravského Slovácka. Túto skupinu tvorí 18 obcí a miest. V rámci tohto dokumentu je zhodnotený existujúci stav cykloturistických a cyklodopravných trás na slovenskej, resp. moravskej strane, taktiež sú v dokumente rozdiskutované plány budovania nových cyklistických trás a prepojenie existujúcich cyklistických trás, ktoré by spájali región Veľká Javorina - Bradlo, s regiónom na Moravskej strane. Samotné mesto Myjava má v rámci spomínaného strategického dokumentu viacero zaujímavých plánovaných cyklistických chodníkov.

Pomerne aktívne v rámci cyklistickej dopravy je mesto Brezová pod Bradlom. V rámci rekonštrukcie námestia vybudovali krátky 160 m úsek cyklochodníka, ktorý spája zrekonštruované námestie s cestou č. 499. Okrem toho mesto plánuje vybudovať dvojkilometrový úsek cyklodopravnej komunikácie, ktorá bude spájať centrum mesta s rekreačnou oblasťou pod Ostriezom a s priemyselnou zónou Štverník, kde pracuje v rôznych firmách cca. 700 obyvateľov. Cyklodopravná trasa bude mať začiatok pri mestskom úrade, povedie cez jestvujúcu cyklotrasu (cyklotrasa Centrum sa nachádza pred mestským úradom) a napojí sa na existujúcu cestu, kde sa počíta zo zvislým značením. Novú cyklotrasu plánujú vytvoriť v dĺžke max. 2 km v okolí kopca s názvom Ostriez, ktorá sa napojí na ďalšiu existujúcu cyklotrasu, ktorá vyúsťuje priamo v spomínanom priemyselnom parku Štverník.

Ďalšie obce, ktoré sa priamo zapojili do spomínaného dotazníkového prieskumu sú Jablonka, Chvojnica a Vrbovce. Tieto obce majú v pláne podporiť najmä cykloturistické trasy a to najmä v rámci združenia obcí Subregiónu pod Bradlom. Spomínané združenie vybudovalo v minulosti atraktívny cykloturistický chodník prechádzajúci naprieč spomínaným subregiónom Pod Bradlom (Chvojnica- Brezová pod Bradlom). V ďalšej etape je plánované vybudovanie cyklotrasy „Modrá“, ktorá by mala prepojiť Baťov kanál v Strážnici (ČR) s Brezovou pod Bradlom, obcou Vrbové a v poslednej etape napojenie až na kúpeľné mesto Piešťany.

Okres Nové Mesto nad Váhom aktuálne v rámci cyklistickej problematiky zastupujú najmä obce Čachtice, Častkovce a Podolie, ktoré sú združené v rámci mikroregiónu Dubová. Tieto pripravujú realizáciu cyklistického chodníka, ktorý bude spájať všetky 3 obce. Realizácia bude mimo zastaveného územia obcí, v dĺžke spolu cca. 1,2 km. Cyklistický chodník je navrhnutý vpravo od cesty II. triedy II/504 v smere Piešťany Nové Mesto nad Váhom. Samotná realizácia je plánovaná na leto 2016. Ďalším, zatiaľ len plánovaným projektom v rámci spomínaného regiónu, je prepojenie obce Čachtice s okresným mestom Nové mesto nad Váhom, čím by vzniklo prepojenie obce Podolie s Novým Mestom nad Váhom. Samotná obec Čachtice v rámci svojho katastra do budúcnosti plánuje budovanie cyklistických chodníkov v dĺžke cca 15 km. Aktívne sa do dotazníkového prieskumu zapojila i obec Beckov, cez ktorú prechádza viacero cykloturistických trás, ktoré vyznačil Slovenský cykloklub. Okrem existujúcich cykloturistických trás plánuje obec do budúcnosti vybudovanie premostenia Váhu a následného napojenia na plánovanú Vážsku cyklomagistrálu.

Okresné mesto Nové Mesto nad Váhom si v minulom roku 2015 dalo vypracovať dokument: *Štúdia vedenia cyklotrás na území Mesta Nové Mesto nad Váhom*. V rámci štúdie sú rozpracované viaceré možnosti zlepšenia cyklistickej dopravy v meste. Konkrétne sa v rámci štúdie vyčlenilo niekoľko hlavných a vedľajších trás, ktoré sa detailne rozpracovali z viacerých pohľadov. Štúdia slúži ako jednoznačné východisko, na základe ktorého môže mesto určiť nielen priority v zmysle cyklistickej dopravy, ale i ako podkladový materiál pre samotné projektové dokumentácie a následné realizácie. V rámci existujúcich cyklotrás môžeme na základe dotazníkového prieskumu zhodnotiť len dva krátke úseky a to: od okružnej križovatky na ul. Malinovského po ul. Robotnícku je cyklistický chodník v dĺžke 340 m. Od okružnej križovatky na ul. Malinovského po nadjazd nad železničnou traťou je cyklistický chodník v dĺžke 230 m. Mestom Stará Turá prechádza viacero cykloturistických trás. Napriek tomu mesto plánuje vyznačiť ďalšie cykloturistické trasy, ktoré budú značené väčšinou po existujúcich komunikáciách. Okrem toho má mestská samospráva v pláne vybudovať 2 cyklotrasy s cyklodopravným charakterom. Prvá sa týka vyznačenia cyklistického pruhu v rámci existujúcej komunikácie, resp. využitie existujúceho chodníka v trase

od Mestského úradu po Ulici SNP, Ulici Mierová a Ulici Hurbanova po administratívnu budovu Chirany, ako vytvorenie alternatívy pre nemotorovú dopravu (dĺžka 1,4 km). Zámerom druhej cyklo dopravnej trasy dlhej cca 10,5 km, je prepojenie Vážskej cyklomagistrály smerom na Českú republiku po novovybudovanej cyklistickej komunikácii v trase Hrachovište - Kostolné - Dubník I., s mimoúrovňovým prepojením ponad štátnu cestu II. triedy č. 581 do lokality nad Chiranou a napojenie na značenú Kopaničiarsku cyklomagistrálu v úrovni ulice Podjavorinskej. Týmto zámerom by mohla byť v tomto úseku preložená Kopaničiarska cyklomagistrála mimo ciest III. triedy. Obec Trenčianske Bohuslavice v zastúpení starostky predstavila zaujímavý plán, ktorý by pozitívne ovplyvnil cyklistiku v obci, resp. v jej širšom okolí. Plán spočíva vo vybudovaní cyklo dopravnej trasy, ktorá by prepojila okresné mesto Nové Mesto nad Váhom s obcou Bošáca. Táto trasa by prechádzala i obcou Trenčianske Bohuslavice. Aktuálne samospráva pripravuje zmenu územného plánu obce Trenčianske Bohuslavice, kde zapracujú spomínanú cyklotrasu, ktorá by mala viesť od okresného mesta Nové Mesto nad Váhom popri starej železničnej trati, ďalej po novom nadjazde nad železnicou vybudovanom do obce Trenčianske Bohuslavice a ďalej popri potoku Bošáčka až do obce Bošáca.

V rámci **okresu Bánovce nad Bebravou** sa okrem okresného mesta zapojilo do dotazníkového prieskumu i niekoľko vidieckych obcí. Mesto Bánovce nad Bebravou plánuje do budúcnosti najmä vybudovanie samostatných cyklistických chodníkov v rámci mesta Bánovce nad Bebravou. Cieľom je vytvorenie určitej alternatívy k individuálnej automobilovej doprave. Pomerne iniciatívnu v rámci dotazníkového prieskumu bola i obec Miezgovce, ktorá v zastúpení obcí mikroregiónu „Pobebravie“, „Bánovecko“ a „Uhrovská dolina“ naznačila možné cykloturistické trasy. Vo všeobecnosti môžeme konštatovať, že obce majú záujem rozvíjať turizmus a cestovný ruch prostredníctvom cykloturistiky. Obce okresu Bánovce nad Bebravou sú pomerne malé, čo sa týka počtu obyvateľov, preto zakladanie združení, resp. v tomto prípade mikroregiónov hodnotíme vysoko pozitívne i z pohľadu budovania cykloturistických trás. Cieľom menších obcí ako napr. Prusy, Pravotice, nachádzajúcich sa v okolí okresného mesta Bánovce nad Bebravou je vybudovanie cyklistického chodníka, ktorý by ich priamo prepojil s okresným mestom.

V **okrese Ilava** na dotazník reagovalo viacero vidieckych obcí, ale najmä mestá. Mesto Dubnica nad Váhom sa vyjadrilo, že v rámci centra mesta má vybudovaný krátky cca. 100 m úsek cyklo dopravnej komunikácie. Okrem toho plánuje vybudovať 2,4 km úsek cyklo dopravnej cesty medzi Dubnicou nad Váhom a jej mestskou časťou Prejta. Mesto má na tento úsek vypracovanú projektovú dokumentáciu. Mesto Ilava vyjadrilo stanovisko, že aktuálne sa nezaoberajú problematikou cyklistickej dopravy. Mesto Nová Dubnica má taktiež naplánované cykloturistické trasy v celkovej dĺžke cca. 20 km. Ďalšie obce okresu Ilava, ktoré majú určitú víziu v rámci cyklistickej dopravy sú Pruské (cyklo dopravná cesta z Pruského do miestnej časti - Podvažie popri Podhradskom potoku). Taktiež obec Tuchyňa má v pláne do budúcnosti zrealizovať cyklistický chodník.

V **okrese Partizánske** bol záujem o zapojenie sa do dotazníkového prieskumu pomerne nízky. Okrem okresného mesta sa vyjadrili len dve obce. Prvou je obec Brodzany, ktorá vyjadrila názor, že po vybudovaní cyklo dopravnej trasy, ktorá má viesť od mesta Handlová cez Prievidzu, Bojnice, Nováky, Partizánske až po hranicu s Nitrianskym samosprávnym krajom, ktorú plánuje realizovať TSK, sa v druhej fáze obec plánuje napojiť na túto cyklotrasu a to konkrétne vybudovaním lávky cez rieku Nitru smerom do Malých Bielic. Druhou je obec Chynorany, ktorá nemá žiadne cyklotrasy, ale plánuje vybudovať cykloturistickú trasu od konca ul. V. Beniaka popri Prírodnej rezervácii Chynoriánsky luh a ďalej popri železničnej trati v dĺžke 3 km a druhú cykloturistickú trasu od konca ul. M.R. Štefánika smerom na obec Nedanovce v dĺžke 1 km, potrebné bude značenie a stojany. V rámci okresného mesta Partizánske sme sa z dotazníkového prieskumu dozvedeli, že problematiku cyklistickej dopravy nemá mesto začlenenú v žiadnom zo svojich strategických materiálov.

Ďalším predmetom nášho záujmu boli obce **okresu Považská Bystrica**. Záujem vyjadriť sa k súčasnej a plánovanej cyklistickej infraštruktúre malo celkovo 7 obcí, vrátane okresného mesta Považská Bystrica, čo nie je ani tretina všetkých obcí okresu. Tu sa opäť potvrdzuje fakt, že problematika cyklistickej dopravy je veľmi málo propagovaná a je veľmi málo samospráv, ktoré by prikladali väčší význam tejto problematike. Obec Papradno v rámci plánov predstavila niekoľko cyklistických zámerov. Prvým by bolo prepojenie Papradna s Považskou Bystricou, táto trasa

by mala cyklo dopravný charakter. Ďalšie návrhy boli prepojenie Papradna západne a to na Marikovú, ďalej na východ na obec Štiavnik a nakoniec i severne pripojenie na hranicu s Českou republikou. Obec Udiča sa v rámci dotazníkového prieskumu vyjadrila o existujúcich cykloturistických trasách v smere na Hornú Marikovú, ďalej na Jasenicu a na mestskú časť Považskej Bystrice - Orlové. Obec zároveň plánuje vyznačiť ďalšie cykloturistické trasy, ktoré budú smerovať na mesto Púchov, resp. Považskú Bystricu. Ďalšie obce, ktoré sa vyjadrili v zmysle existujúcich a plánovaných cykloturistických trás v rámci okresu Považská Bystrica sú Vrchteplá, Slopná, a taktiež Sádočné. Tieto obce väčšinou využívajú existujúce, resp. poľné cestičky, prostredníctvom ktorých vzniká prepojenie na bezprostredne susediacu obec, resp. prepojenie k atraktivite kultúrneho, resp. prírodného charakteru. Mesto Považská Bystrica uviedla v zmysle dotazníkového prieskumu viaceré plány na základe, ktorých by vznikli viaceré nové komunikácie umožňujúce pohyb cyklistov. Prvým plánom je prepojenie okresného mesta s obcou Horný Moštenec. Ďalším je prepojenie mestskej časti Práznov s centrom Považskej Bystrice. Tieto dve trasy by mali mať cyklo dopravný charakter. V zmysle cykloturistických trás mesto uvažuje o prepojení medzi Považskou Teplou a Manínskou tiesňavou. Cykloturistickou trasou by malo byť i uvažované prepojenie mestskej časti Práznov so susednou obcou Kostolec. V neposlednom rade mesto Považská Bystrica plánuje po vybudovaní Vážskej cyklotrasy napojenie na túto trasu vo viacerých potenciálnych bodoch.

Okres Prievidza v rámci dotazníkového prieskumu zastupuje okrem miest Prievidze a Bojníc i niekoľko obcí. Okresné mesto Prievidza momentálne pripravuje strategický dokument, ktorý bude zameraný na analýzu a rozvoj cyklistickej dopravy. Dokument sa bude pripravovať v súlade s Národnou stratégiou rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike. Tento dokument zároveň identifikuje i ďalšie plánované úseky cyklistických trás v meste. V rámci existujúcich cykloturistických trás môžeme podľa príslušného dotazníkového prieskumu označiť: Lesopark Prievidza (8 km), Mestský park – Bojnice časť Kúty (3,2 km) a poslednou je cykloturistická trasa z mestskej časti Hradec smerom na mesto Handlová (1,4 km). V zmysle cyklo dopravných trás môžeme opäť prostredníctvom vyjadrenia zástupcov mesta Prievidza označiť viaceré úseky: mestská časť Píly – mestský park (4,9 km), mestská časť Píly – smer Cígeľ (1,4 km), Centrum – Lesopark (2,7 km), Centrum – Mestská časť Hradec (5 km). Podľa vyjadrenia zástupcov samosprávy si spomínané cyklo dopravné úseky vyžadujú značnú rekonštrukciu. Mesto Bojnice plánuje vybudovať cyklistický chodník s dopravným charakterom od hranice katastra Prievidze, popri rieke Nitra a Nemocnici s poliklinikou. Napäť druhou stranou ulíc, druhá vetva od križovania so štátnou cestou ku golfovému ihrisku. Tento projekt je aktuálne vo fáze územného rozhodnutia.

Obec Čavoj sa prostredníctvom dotazníkového prieskumu vyjadrila, že cez obec prechádza cykloturistická trasa v celkovej dĺžke 15 km, ktorá vedie od Chvojnice cez Čavoj až do Valašskej Belej časti Gápeľ. Táto trasa spája obce Čavoj a Valašská Belá, ktoré reprezentujú kopaničiarsku oblasť v Strážovských vrchoch. Obec Diviacka Nová Ves plánuje vybudovanie cykloturistickej trasy popri rieke Nitrica, v celej dĺžke katastra obce cca. 2,5 km. Na tomto úseku plánujú umiestniť značenie a informačné tabule s kultúrno-spoločenskými atraktivitami v obci. Obec Kocurany plánuje vybudovať cyklo dopravnú trasu v smere na susednú obec Opatovce nad Nitricou, s následným vyústením do mesta Bojnice. Obec Lehota pod Vtáčnikom plánuje vyznačiť cykloturistickú trasu do susednej obce Cígeľ (7 km).

Severne od okresného mesta Prievidza je niekoľko pomerne aktívnych obcí, ktoré majú záujem o budovanie cyklistických trás. Vo všeobecnosti môžeme konštatovať, že ide najmä o prepojenie mesta Prievidza s obcou Lazany, ďalej na Nedožery – Brezany, resp. do obce Malinová a odtiaľ do Nitrianskeho Pravna a odtiaľ prepojenie na mestskú časť Vyšehradné. Ďalšie zaujímavé prepojenie viacerých obcí naznačila samospráva Nitrianskych Sučian. Ide o prepojenie spomínanej obce ďalej na susednú obec Diviacku Novú Ves (dĺžka cca. 6 km, cyklo dopravná trasa), ďalej samospráva naznačila, že trasa by mohla pokračovať do Nitrianskeho Rudna, resp. až do obce Vlašská Belá.

Do dotazníkového prieskumu sa zapojilo i mesto Handlová, zástupcovia mesta uviedli niekoľko existujúcich značených cykloturistických trás, okrem toho uviedli i plánovanú cyklo dopravnú trasu, ktorá má viesť od mesta Handlová cez Prievidzu, Bojnice, Nováky, Partizánske až po hranicu s Nitrianskym samosprávnym krajom. Túto trasu plánuje realizovať TSK, bližšie je opísaná v strategickej časti dokumentu. Mesto Nováky zareagovalo na

dotazníkový prieskum s tým, že plánuje realizáciu viacerých cyklotrás. V rámci cyklo dopravných trás sa orientuje najmä na prepojenie lokalít, kde ľudia dochádzajú každodenne za prácou. Prvým je prepojenie z AUS Nováky s chemickou továrňou Fortischem (1,2 km), druhé je prepojenie opäť AUS Nováky smerom na podnik Hornonitrianske bane (plánovaný úsek 1,6 km), tretím plánom je vybudovanie cyklo dopravných trás v rámci centra mesta Nováky (cca. 4 km).

Okres Púchov reprezentuje v rámci nášho prieskumu niekoľko obcí, vrátane okresného mesta Púchov. Mesto Púchov má v rámci územného plánu navrhnutú plánovanú sieť cyklotrás, ktoré sú navrhnuté tak v centrálnej časti, ako aj na niektorých úsekoch na okraji mesta. Mesto má prehľad i počte miest na parkovanie bicyklov. Je ich celkovo 110. Pozitívom je, že okresné mesto má plán cyklotrás v spomínanom strategickom dokumente, no napriek tomu absentujú zrealizované cyklotrasy v meste. Severne od okresného mesta je pomerne aktívne zoskupenie obcí, ktoré okrem existujúcich cykloturistických trás, plánujú do budúcnosti vybudovať prepojenie, ktoré by malo cyklo dopravný charakter. Konkrétne ide o prepojenie Púchova smerom na obec Dohňany, ďalej na obec Mestečko, Zárečie až do obce Lúky, odtiaľ by trasa smerovala na dva smery. Jeden by smeroval na obec Lysá pod Makytou a ďalej na Česku republiku, druhý smeroval na Lazy pod Makytou až po turistické centrum Kohútka.

Posledným v rámci Trenčianskeho samosprávneho kraja je **okres Trenčín**. V rámci tohto okresu sa zapojili opäť viaceré obce, ale i samotné okresné mesto Trenčín. Mesto Trenčín je v rámci problematiky cyklistickej dopravy pomerne dosť aktívne. Mesto má zriadenú cyklokomisiu, v rámci ktorej poslanci a nadšenci pre cyklistiku v meste riešia konkrétne problémy, týkajúce sa cyklistickej infraštruktúry. V tomto roku sa mestu Trenčín (2016) podarilo aktualizovať dokument s názvom: *Generel cyklistickej dopravy v Trenčíne*. Je to dokument, z ktorého možno jednoznačne identifikovať existujúce cyklotrasy a zároveň i určitý návrh cyklotrás. Tieto návrhy môžu a pravdepodobne i budú slúžiť ako určité východisko k samotnému projektovaniu, resp. realizácii cyklotrás do budúcnosti. Medzi existujúce cyklo dopravné trasy v rámci mesta možno zaradiť len dve trasy a to cyklistický chodník nachádzajúci sa v okolí priemyselného parku v severozápadnej časti mesta. Druhú trasu reprezentuje cyklistický chodník nachádzajúci sa na novom moste.

Mesto Trenčianske Teplice sa v rámci prieskumu vyjadrilo, že momentálne nemá zásadné plány v oblasti cyklistickej dopravy. Jedinou výnimkou je plán do budúcnosti, kedy by mesto chcelo vybudovať cyklistické prepojenie so susednou obcou Trenčianska Teplá, odkiaľ by cyklisti mohli ďalej pokračovať prostredníctvom plánovanej Vážskej cyklotrasy smerom na mesto Trenčín, resp. na opačný smer na Dubnicu nad Váhom. Okrem okresného mesta sa do dotazníkového prieskumu zapojili i niektoré iniciatívne obce, ktoré predstavili v krátkosti svoje zámery v budovaní cyklistických komunikácií. Obec Horná Súča plánuje cezhraničné cyklo dopravné prepojenie so Šanov – Obec (CZ) a s obcou Žitková (CZ), ďalej prepojenie s obcou Drietoma, a v neposlednom rade i cykloturistické spojenie so susednou obcou Dolná Súča. Aktívnou v rámci problematiky je i obec Motešice, ktorá má naplánovaný cyklistický chodník (spracovaná projektová dokumentácia pre stavebné povolenie a realizáciu stavby), ktorý by prepojil katastrálne územia Dolných a Horných Motešíc (cca. 1,8 km). Tento cyklistický chodník by bol v podstate jedinou alternatívou motorovej dopravy, pretože spomínané dve katastrálne územia spája len komunikácia II. triedy č. 516. Ďalším významným faktom, prečo sa obec rozhodla tento chodník plánovať je, že v katastrálnom území Horné Motešice sa nachádza kompletná vybavenosť obce a to od obecného úradu, lekára, ZŠ s MŠ až po poštu obchod a ďalšie. Ľudia často dochádzajú za spomínanými službami a vzhľadom k intenzite dopravy a bezpečnosti je podľa slov predstaviteľov samosprávy vhodné vybudovať spomínanú infraštruktúru pre nemotorové vozidlá.

V rámci existujúcich cykloturistických trás uviedlo mesto Nemšová 1,5 km úsek v lokalite Vlárka – Šidlíkové. Plánovaná cyklo dopravná trasa spočíva v prepojení mestských častí Kľúčové – Ľuborča s mestom Nemšová, čo predstavuje cca. 1 km úsek popri ceste II. triedy. Obec Soblahov v spolupráci so mestom Trenčín plánuje vybudovať cyklotrasu dopravného charakteru zo Soblahova do Trenčína. Išlo by o úsek popri ceste III. triedy, ktorý by sa budoval v prvej fáze len ako prepojenie, to znamená len od hranice katastrov, mimo intravilánu obce, resp. mesta. Okrem toho obec Soblahov plánuje vyznačiť a zrekonštruovať cykloturistický chodník popri starej lesnej železnici, ktorá vedie i časťou katastra obce Soblahov. Obec Svinná plánuje vybudovanie dvoch

cyklodopravných trás. Prvá by viedla od obce Trenčianskej Jastrabie cez obec Svinná až do obce Horňany, druhou je trasa, ktorá by viedla od obce Neporadza cez Svinnú do Veľkej Hradnej. Obec Trenčianska Teplá plánuje realizáciu cyklodopravnej trasy v celkovej dĺžke cca. 2,7 km na troch úsekoch (700 m, 842 m a 1150 m). Obec Trenčianska Turná pracuje na plánovaní 3 cyklodopravných a jednej cykloturistickej trasy. Všetky trasy by mali po vybudovaní vytvoriť alternatívu k cestám I., II, a III triedy. Tri cyklodopravné trasy prepájajú obec Trenčianska Turná s miestnou časťou Hámre (cca. 2,4 km), ďalej s priemyselným parkom Vaillant Trenčianske Stankovce (cca. 1km) a železničnú stanicu Trenčianska Turná (0,65 km). Posledná cykloturistická trasa by podľa vyjadrenia samosprávy spočívala v spevnení existujúcej poľnej cesty smerujúcej do obce Veľké Bierovce a následne jej oficiálne vyznačenie (cca. 1,8 km).

3.2 CYKLOTURISTICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA V TRENČIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI

Cykloturistické trasy v rámci TSK sú pod gesciou Slovenského cykloklubu. Ministerstvo školstva, výskumu, vedy a športu SR poskytuje dotáciu Slovenskému cykloklubu na obnovu a údržbu cykloturistického značenia, ako aj na školenie značkárov cykloturistických trás. Finančná podpora závisí od možností rozpočtu MDVRR SR. V rámci regionálnej úrovne je finančná podpora na obnovu a údržbu cykloturistického značenia zabezpečená z rozpočtu TSK. Na obnovu cykloturistického značenia na území TSK je možné v novom programovacom období 2014 – 2020 využiť Operačný program rozvoja vidieka a program pre cezhraničnú spoluprácu s ČR.

Cykloturistické trasy sa v Trenčianskom kraji budujú postupne od roku 1997, kedy vznikla vôbec prvá cykloturistická trasa na Slovensku – Vážska cyklomagistrála. Na tvorbe tejto siete sa podieľal hlavne Slovenský cykloklub, ktorý ako je už spomenuté vyššie v súčasnosti aj väčšinu trás v kraji spravuje. V roku 2016 sa nachádzala v TSK sieť cykloturistických trás v dĺžke 1486,7 km. Na Slovensku sa v júni 2016 nachádzala sieť cykloturistických trás s celkovou dĺžkou 13962 km, teda podiel TSK na celoslovenskej sieti bol 10,6%. S touto dĺžkou sa radí TSK na 4. miesto na Slovensku, za Banskobystrický, Žilinský a Prešovský kraj, blízku dĺžku cykloturistických trás má Nitriansky, Košický a Trnavský samosprávny kraj. Tieto trasy sa nenachádzajú rovnomerne na území celého kraja. V niektorých oblastiach ako Považský Inovec alebo Horná Nitra je pokrytie hustejšie, na druhej strane v lokalitách ako Bánovecko sa nenachádza žiadna značená cykloturistická trasa. Značené cykloturistické trasy sú vedené po rôznych cestných komunikáciách, ich rozdelenie a pomer sú uvedené v nasledujúcej kapitole.

V rokoch 2015 a 2016 prebehlo na Okresnom úrade Trenčín, odbore starostlivosti o životné prostredie povoľovacie konania k súhlasu s vyznačením nových cykloturistických trás v kraji, výsledkom ktorých bolo povolenie 20 cykloturistických trás v územiach s 2., 3., 4. a 5. stupňom ochrany prírody v TSK s presahom územia aj do BBSK a ŽSK. Rozhodnutie nadobudlo právoplatnosť 1.4.2016. Zoznam povolených trás je v prílohe č. 3. Výsledná navrhovaná sieť cykloturistických trás k termínu spracovania tejto štúdie je znázornená v prílohe č.3. V nej sú znázornené existujúce vyznačené cykloturistické trasy. V mape sú vyznačené i povolené, či čiastočne povolené cykloturistické trasy, pri ktorých sa plánuje ich vyznačenie v rokoch 2016 – 2018. Zvyšné cykloturistické trasy sú iba navrhovanými trasami. Je pri nich potrebné vykonať rekognoskáciu terénu, GPS mapovanie, spracovanie zjednodušených dokumentácií a absolvovať povoľovacie konanie. Plán na vykonanie týchto prác je v rokoch 2017 – 2020. Až následne sa budú dať povolené cykloturistické trasy značiť v teréne s predpokladom značenia v rokoch 2018 – 2022.

3.2.1 ROZDELENIE A SÚČASNÝ STAV CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS PODĽA FARIEB

Uvádzame systém značenia ako sú cykloturistické trasy pre jednoznačnosť a orientáciu v teréne značené:

Červená – značia sa ňou len trasy EuroVelo, cyklomagistrály a diaľkové trasy – v podstate chrbtová sieť cyklotrás. Nepoužíva sa pri náučných cykloturistických trasách.

Modrá – značia sa ňou paralelné trasy k trasám EuroVelo, diaľkovým cyklomagistrálam, dlhšie alebo náročnejšie regionálne cykloturistické trasy, dlhšie alebo náročnejšie náučné cykloturistické trasy.

Zelená – značia sa ňou stredne náročné cykloturistické trasy, cykloturistické okruhy zdravia a cykloturistické trasy pre rodiny s deťmi, stredne náročné náučné cykloturistické trasy, náučné cykloturistické okruhy zdravia a náučné cykloturistické trasy pre rodiny s deťmi.

Žltá – značia sa ňou ľahké cykloturistické trasy a spojky medzi cykloturistickými trasami, krátke odbočky k rôznym prírodným, historickým, kultúrnym a technickým zaujímavostiam. Vzhľadom na to že náučná cykloturistická trasa v hierarchii „ľahká - žltá“ by sa na žltom podklade strácala, používa sa na piktogramy cyklistu, farebný hrot a farbu maľovanej značky „C“ čierna farba.

Čierna – značia sa ňou ľahké náučné cykloturistické trasy, podľa vyššie uvedeného systému, používa sa na prvkoch náučnej cykloturistickej trasy a maľovaných značkách „C“, ktoré majú žltý podklad.

Dôležitosť cykloturistických trás teda klesá v poradí červená – modrá – zelená – žltá, dôležitosť náučných cykloturistických trás klesá v poradí modrá – zelená – čierna.

Cykloturistické trasy sa podľa náročnosti sa delia na tri skupiny:

REKREA (ľahké) - sú menej náročné cykloturistické trasy a okruhy, náučné cykloturistické trasy na oboznámenie sa s jazdou na bicykli. Vyžadujú základy techniky jazdy na bicykli a základný fyzický fond.

SPORT (stredne ťažké) - sú náročnejšie športové okruhy alebo cykloturistické trasy, náučné cykloturistické trasy, ktoré vyžadujú dobré zvládnutie techniky jazdy na bicykli a dobrú fyzickú kondíciu.

EXPERT (ťažké) - sú náročné trasy, náročné okruhy a náročné náučné cykloturistické trasy, pre cykloturistov, ktorí majú veľmi dobre zvládnutú techniku jazdy na bicykli a veľmi dobrú kondíciu.

Súčasný stav cykloturistických trás v TSK podľa farieb:

Červeno značené trasy	441,1 km
Modro značené trasy	503,3 km
Zeleno značené trasy	341,7 km
Žlto značené trasy	206,3 km

3.2.2 TRASY EUROVELO

EuroVelo je sieť 15 diaľkových cykloturistických trás, pokrývajúcich celú Európu. V súčasnosti je funkčných cca 45 tisíc kilometrov týchto trás a celkové dokončenie celého systému je plánované do roku 2020, keď bude celková dĺžka trás siete EuroVelo vyše 70 tisíc kilometrov. Trasy EuroVelo musia spĺňať určité základné kritériá, vychádzajúce z ich určenia pre cykloturistiku na bežných turistických (trekingových) bicykloch. Nie sú to teda trasy pre horské bicykle, ani trasy pre rýchle pretekárske cestné bicykle. Vyhovujú pomalšej cykloturistike a rekreačnej cyklistike, cykloturistom, ktorí putujú stovky kilometrov „na ťažko“, ako aj jednodňovým výletníkom, rodinám s deťmi, seniorom, klientom cyklistických cestovných kancelárií a pod. Trasy majú väčšinou asfaltový povrch a v čo najväčšej možnej miere sú vedené mimo intenzívnej automobilovej dopravy, optimálne po cestách a cestičkách bez áut. Územím TSK neprechádza žiadna trasa EuroVelo.

3.2.3 DIAĽKOVÉ CYKLOTURISTICKÉ TRASY V TRENČIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI

Z cykloturistického hľadiska sú v kraji strategické červeno značené diaľkové cyklomagistrály, ktoré sa delia na cyklomagistrály určené pre cestné bicykle a cyklomagistrály určené pre horské (MTB) bicykle. Cyklomagistrály v TSK tvoria kostrovú sieť cykloturistických trás a prepájajú kraj so Žilinským, Trnavským a Nitrianskym samosprávnym krajom a takisto s Českou republikou.

Vážska cyklomagistrála

Má evidenčné číslo 002. Bude najdlhšou cyklomagistrálou na území Slovenska. Je plánovaná od sútoku Váhu s Dunajom až k prameňu rieky Čierny Váh. Bude viesť kraji NSK, TTSK, TSK, ŽSK, v súčasnosti je vyznačená skoro

v celej dĺžke, od sútoku s Dunajom až pod hrad Strečno. Trasa má v súčasnosti dĺžku v rámci kraja 99 km a je evidovaná ako MTB.

Malokarpatská cyklomagistrála

Má evidenčné číslo 003. V súčasnosti spája Stredné Považie so Záhorím a Pomoravím. Jej celková dĺžka je 105,2 km, z toho v TSK 13,8 km. Úsek v TSK je teda pomerne krátky – začína v Novom Meste nad Váhom a cez Čachtice, Podolie a popri Očkove opúšťa kraj smerom na Krakovany a Vrbové. Na tejto trase sa nachádza z pohľadu cykloturistiky veľké množstvo atraktívnych pamiatok a turistických zaujímavostí. Patria k nim najmä opevnený kostol v Novom Meste nad Váhom, pamiatky Čachtíc, vrátane Čachtického hradu, chránený Park v Častkovciach, opevnený kostol a Park miniatúr v obci Podolie, Očkovská mohyla. V tejto trase je sústredených i niekoľko pamiatok a lokalít v rámci plánovanej náučnej cykloturistickej Cyrilometodskej cesty (kap. 1.1.5). V súčasnosti je skoro celý úsek vedený po ceste č. II/507. V júni 2016 sa začal popri ceste medzi obcami Čachtice – Častkovce a Podolie stavať samostatný cyklochodník. Prispieje to čiastočnému zlepšeniu v bezpečnosti, no plne sa to prejaví až ak bude dostavaný aj v intraviláne dotknutých obcí.

Ponitrianska cyklomagistrála

Má evidenčné číslo 019. Trasa v súčasnosti začína pri prameni rieky Nitra pod Fačkovským sedlom. Je vedená po hlavných cestách, lesných a poľných cestách, v niektorých úsekoch po novovybudovaných cyklochodníkoch. Končí v Žabokrechoch nad Nitrou. Je plánované jej ďalšie pokračovanie po hrádzi rieky Nitra, smerom na Topoľčany, až do obce Výčapy – Opatovce, kde začína jej ďalší úsek, ktorý je vyznačený až po Komoču. Po dobudovaní magistrály by trasa mala spájať prameň Nitry až s jej sútokom s riekou Váhou. Dĺžka v rámci TSK je 68 km a je MTB.

Naprieč Považským Inovcom

Má evidenčné číslo 020. Ide o staršiu trasu, ktorá mala pôvodne názov Štiavnická cyklomagistrála. Bola však premenovaná, preznačená a zmodernizovaná. Vytvára prepojenie s Českou republikou v Bošáckej doline. Následne spája Považie s pohorím Považského Inovca a mesto Topoľčany. Má strategický význam ako tranzitná trasa pre cykloturistov z Českej republiky a opačne. Má celkovú dĺžku 75,7 km, z čoho je 54,1 km na území TSK. Je určená pre MTB bicykle.

Kopaničiarska cyklomagistrála

Má evidenčné číslo 022. V súčasnosti spája Stredné Považie so Záhorím. Začína v Považanoch na križovatke s Vážskou cyklomagistrálou a cez Čachtice, Starú Turú a Myjavu vedie až so Senice. Jej celková dĺžka je 57,6 km, z toho v TSK 47,5 km. Táto trasa má prednostne cykloturistický charakter, vedie podhorím Malých Karpát, Bielych Karpát a Myjavskej pahorkatiny. Výhodou z hľadiska bezpečnosti je, že celá trasa vedie po veľmi málo frekventovaných cestách. Úsek z Považian do Čachtíc po účelovej komunikácii a v malebnom úseku z Čachtíc popod Čachtický hrad do Višňového ide síce po ceste III. triedy, ale je na nej zakázaný vjazd nákladným vozidlám. Ďalej vedie väčšinou až do Senice po sústave ciest III. triedy, s výnimkou krátkeho úseku za Myjavou, kde ide po ceste II. triedy. Na tejto cyklotrase by pripadali v budúcnosti ako spoločné cyklo dopravné iba krátke úseky, v cyklostratégii Kopaničiarskeho regiónu sa uvažuje najmä s úsekom od vodnej nádrže Brestovec do Myjavy.

„4 Cykloregio“

Táto trasa je značená modrou farbou, má evidenčné číslo 2202, prechádza cez TTSK a TSK. Jej celková dĺžka je 62,3 km, z toho vedie 41,8 km cez TSK. Trasa spája cez Myjavskú pahorkatinu a Myjavské kopanice Brezovú pod Bradlom s mestom Skalica a je napojená na Českú republiku. Trasa má cykloturistický charakter, niektoré úseky sú vybudované aj ako cyklo dopravné. Jedná sa o úsek Brezová pod Bradlom – priehrada – Košariská (Múzeum M.R. Štefánika) a o krátku odbočku zo sedla Pod Kamencom na vyhladku Kamenec (žltá cyklotrasa č. 8326). Na tejto kóte plánuje obec Vrbovce postaviť malú rozhľadňu. Z hľadiska strategického je potrebné povrchovo upraviť na tejto trase cca. 300 metrový úsek nad obcou Chvojnica v časti Uhliská.

V ďalšom plánovaní má trasa ambíciu zmeniť sa na cyklomagistrálu a napojiť sa z Brezovej pod Bradlom až do Piešťan. V rámci TSK by išlo o prepojenie Košarísk cez Podkylavu – Pagáčovci do TTSK - do Prašníka. Ďalej by trasa pokračovala popri VN Čereneč do Vrbového a odtiaľto po zamýšľanej cyklodopravnej trase po telese nevyužívanej železnice z Vrbového do Piešťan.

Takisto vo Vrbovcích je v pláne z tejto trasy vybudovanie cyklodopravného úseku, samostatnej cyklotrasy s prepojením na Českú republiku cez hraničnú lokalitu Kobyla do obce Strážnice.

Rajecká cyklomagistrála

Má evidenčné číslo 026. Trasa spája Vážsku cyklomagistrálu s mestom Rajec a plánuje sa vytvorenie prepojenia so Žilinou. Trasa začína v Považskej Bystrici, prechádza mestom a cez obce Prečín a Domaníža pokračuje smerom na Rajec. Trasa má na území TSK dĺžku 18,9 km a je určená pre cestné bicykle.

Hrebeňom Považského Inovca

Má evidenčné číslo 043. Jedná sa o atraktívnu trasu hrebeňom pohoria Považský Inovec. Je plánovaná z mesta Trenčín hrebeňom pohoria až do mesta Hlohovec. V súčasnosti je z nej vyznačený úsek Radar - sedlo Havran, v rámci TSK 38,3 km. Trasa je určená pre MTB bicykle.

Okolo Považského Inovca

Má evidenčné číslo 044. Ide o atraktívnu trasu vedúcu okolo celého pohoria Považský Inovec. Trasa prechádza tromi krajinami – nitrianskym, trenčianskym a trnavským. Jej celková dĺžka je 108 km, z čoho 70,5 km je na území TSK. Trasa je určená pre MTB bicykle.

Tríbečská hrebeňovka

Má evidenčné číslo 049. Ide o atraktívnu trasu hrebeňom pohoria Tríbeč. V súčasnosti vychádza z mesta Nitra a vedie do sedla Penhýbel na hranici TSK/BBSK. Momentálna dĺžka celej trasy je 75,6 km, z čoho 31 km vedie územím TSK. Plánuje sa jej predĺženie v susediacich krajinách. Trasa je určená pre MTB bicykle.

3.2.4 PREPOJENIE SIETE CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS NA SUSEDNÉ KRAJE A ŠTÁTY

Všetky vyššie spomenuté cyklomagistrály, ktoré sú značené červenou farbou a vedú Trenčianskym samosprávnym krajom, tvoria nadregionálne trasy. Každá magistrála vytvára prepojenie so susediacim samosprávnym krajom, niektoré vytvárajú prepojenia až s dvoma samosprávnymi krajinami. Mimo hlavných cyklomagistrál vytvárajú cykloturistické prepojenia s okolitými krajinami i ďalšie modré, zelené, či žlté cykloturistické trasy miestneho, či lokálneho významu. Prepojení na okolité kraje je vytvorených a realizovaných dostatočné množstvo. Pri plánovaní nových cykloturistických trás sa myslí hlavne na zmyslupnosť a pridanú hodnotu jednotlivých cykloturistických trás. Každá trasa sa plánuje ako líniová, bez ohľadu na to, akými regiónmi, či krajinami prechádza.

Trenčiansky samosprávny kraj susedí s Českou republikou, konkrétne Jihomoravským a Zlínskym krajom. Cezhraničné prepojenia sú dôležitou súčasťou plánovania každej cykloturistickéj trasy v pohraničí, nakoľko cezhraničná spolupráca je veľmi dôležitá pri plánovaní rozvoja cykloturistiky a cestovného ruchu. V rámci TSK je vytvorených hneď niekoľko dôležitých prepojení s Českou republikou. V oblasti Kopaničiarskeho regiónu sú vytvorené dve cykloturistické prepojenia s Českou republikou a to prostredníctvom modrej trasy č. 2314 – Stará Turá – Nová Lhota a žltej cykloturistickéj trasy č. 8304 – Topolecká – Podkozince – Veľká Javorina. V Bošáckej doline je vytvorené prepojenie prostredníctvom cyklomagistrály Naprieč Považským Inovcom. Ďalšie cykloturistické prepojenia sú až na Považí. Modrá cykloturistická trasa č. 2311 spája Vážsku cyklomagistrálu s lokalitou Zápechová. Zelená cykloturistická trasa č. 5314 spája obec Lysá pod Makytou so sedlom pod Kohútkou.

3.2.5 TRASY PRE HORSKÚ CYKLISTIKU A CYKLOPARKY

Trasy pre horské bicykle definuje aj samotná STN 01 8028. Momentálne je takmer polovica trás v rámci TSK určená pre MTB bicykle. Množstvo trás vedie po systéme lesných ciest v zmysle STN 73 6108, ale množstvo trás vedie už i po rôznych technickejších, trailových alebo singletrackových úsekoch. Trenčiansky kraj vytvára ideálne podmienky pre horskú cyklistiku, a to najmä vďaka horskému terénu a prírodnému prostrediu, ktoré sú vhodné pre horskú cyklistiku. V poslednom období sa najmä kvôli nárastu intenzity dopravy presúva množstvo cykloturistických trás práve do horského prostredia.

Z pohľadu horskej cykloturistiky kľúčovú úlohu zohráva najmä ochrana prírody. Pri plánovaní treba preveriť, či sa možné trasy nenachádzajú v územiach Natura 2000 (zoznam území Natura 2000 v rámci TSK je v prílohe č. 3, vrátane chránených biotopov, rastlín a živočíchov). V týchto územiach je z hľadiska legislatívy potrebné vyžiadať od príslušného úradu životného prostredia stanovenie rozsahu hodnotenia vplyvu na životné prostredie, vrátane konkrétnych biotopov, rastlín a živočíchov. Dôležité je aj požiadanie príslušného orgánu ochrany prírody a rozhodnutie, ak trasy prechádzajú II. a III. stupňom ochrany prírody a o výnimku, ak trasy plánujeme viesť IV. a V. stupňom ochrany prírody.

Definícia BIKEPARKU je uvedená v STN 01 8028. Na území TSK leží jeden MTB BIKEPARK. V rámci kraja sa momentálne rozvíjajú najväčšie projekty plošnej horskej cyklistiky v pohoriach Považský Inovec a Trábeč. Presahujú rámec TSK a prechádzajú aj do okolitých samosprávnych krajov. Pri MTB Bikerparku Považský Inovec zámer je dominantný v TSK, ale zasahuje aj do TTSK a NSK. Pri MTB Bikeparku Trábeč je podstatná časť situovaná v NSK, menšia v TSK a BBSK. Prvý sa buduje 6 rokov, druhý 4 roky. V prvom je už v súčasnosti vyznačených viac ako 400 km, v druhom viac ako 300 km cykloturistických trás. Oba MTB Bikeparky majú svoje logo, v oboch sú vyznačené hlavné – chrbtové cykloturistické trasy – MTB cyklomagistrály. Tie majú takisto svoje logá. Tie graficky vyjadrujú najkrajšie lokality, ktorými trasy prechádzajú. Ambíciou oboch bikeparkov, z pohľadu TSK je najmä ich rozširovanie o sieť ďalších cykloturistických trás. V rámci MTB Bikeparku Považský Inovec z pohľadu stratégie TSK by išlo hlavne o navýšenie počtu cykloturistických trás na finálnu dĺžku cca. 650 km, z pohľadu MTB Bikeparku Trábeč hlavne o možnosť predĺženia atraktívnej hrebeňovky Trábeča v rámci TSK o hrebeň pohoria Vtáčnik až do Handlovej.

V MTB Bikeparku Považský Inovec sú strategické 3 hlavné – kostrové cykloturistické MTB cyklomagistrály.

Najstaršou z nich je trasa „**Naprieč Považským Inovcom**“ s evidenčným číslom 020. Pôvodne sa táto cyklotrasa nazývala „Štiavnická cyklomagistrála“ a mala ambíciu spojiť českú hranicu cez Bošácku dolinu, Považský Inovec a Topoľčany až do Banskej Štiavnice. Keďže sa za skoro 15 rokov neudiali aktivity z Banskej Štiavnice smerom do koridoru TSK, trasa sa pred 6 rokmi premenovala a preznačila. Trasa vedie z hranice SR/ČR (obce Březová/Nová Bošáca) Bošáckou dolinou, cez rekreačné stredisko Zelená Voda v Novom Meste nad Váhom a naprieč pohorím Považského Inovca do Topoľčian, ktoré sú už v NSK. Táto trasa spája MTB Bikepark Považský Inovec s cyklotrasami v Českej republike. Je vyznačená v plnej dĺžke.

V rámci modernizácie a inovácie by bolo strategické vybudovanie samostatného cyklochodníka celou Bošáckou dolinou s následným premostením Váhu smerom na Beckov s hradom. Ideálne by bolo aj spevnenie hrádze z Beckova na Zelenú Vodu. Magnetom by okrem prírody a pamiatok Bošáckej doliny bol isto Beckovský hrad. V tomto koridore by trasa slúžila na tranzit českých turistov do MTB Bikeparku Považský Inovec a opačne na systém cykloturistických trás v Česku. Zo Zelené Vody by trasa pokračovala v svojom súčasnom koridore. Strategickú prioritu má aj rekonštrukcia Brunovskej lávky ponad Váh (podrobne popísaná v kap. 1.1.1, časť Vážska cyklomagistrála). Tá zohráva kľúčovú úlohu v TSK aj v plánovanej Cyrilometodskej náučnej cykloturistickej trase.

Druhou je atraktívna „**Hrebeňovka Považského Inovca**“ s evidenčným číslom 043. V súčasnosti vedie z lokality Radar cez najvyšší vrchol pohoria Považský Inovec – rovnomenný Inovec s rozľadňou a ďalej hlavným hrebeňom až do sedla Havran na hranicu TTSK a NSK. Ambíciou je v roku 2016 doznačiť túto trasu v rámci TSK z Radaru cez Mníchovu Lehotu okolo obce Soblahov do krajského mesta Trenčín. Na juhu v TTSK sa plánuje jej predĺženie až

do Hlohovca. Takisto je plánované na severnom úseku tejto MTB cyklomagistrály v TSK osadiť aj drobnú infraštruktúru (odpočívadlá, mapy, panely pamiatok, obrázkové cyklosmerovky).

Treťou je trasa „Okolo Považského Inovca“ s evidenčným číslom 044. Má dĺžku 120 km a na jeseň 2015 bol doznačený jej posledne chýbajúci úsek medzi obcami Mníchova Lehota a Dubodiel v TSK. Väčšina trasy leží v TSK, na juhu vedie aj cez NSK a TTSK. Ambíciou je spevnenie niektorých jej úsekov a vybudovanie drobnej doplnkovej infraštruktúry.

Klasická sieť ostatných cykloturistických trás v MTB Bike parku Považský Inovec je už dnes pomerne hustá. Okrem vyznačených trás sú už teraz v pohorí v rámci povoľovacích konaní povolené ďalšie 4 trasy v celkovej dĺžke 29,8 km (príloha č.3). Novo navrhovaných cykloturistických trás v rámci pohoria však je ďalších 8 trás na území TSK.

3.2.6 DOPLNKOVÁ CYKLISTICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Pod doplnkovou cykloturistickou infraštruktúrou môžeme chápať súbor technických opatrení pre zlepšenie vybavenosti jednotlivých cykloturistických trás, ako aj zlepšenie služieb pre cyklistov. Obe prispievajú ku skvalitneniu siete cykloturistických trás a zlepšovaniu turistickej infraštruktúry. Medzi najvýznamnejšie prvky doplnkovej cykloturistickej infraštruktúry môžeme zaradiť stojany pre parkovanie bicyklov, cykloturistické odpočívadlá, dobíjacie stanice pre elektrobicykle, stojany s veľkoplošnými mapami, mapové pútače, informačné tabule, imidžové miesta, cykloturistické poludníky, odpadkové koše, lavičky či stoly. Do služieb pre cyklistov ďalej môžeme zaradiť cyklopredajne a cykloservisy, požičovne a úschovne bicyklov, reštaurácie a ubytovacie zariadenia prispôbené potrebám cyklistov, resp. cykloturistov. Od mája 2015 je v platnosti novelizovaná STN 01 8028 „Cykloturistické značenie, ktorá definuje niektoré prvky doplnkovej infraštruktúry. STN 01 8028 definuje hlavne imidžové miesta, osadené súbory obrázkových cyklosmeroviek. Z hľadiska služieb pre cyklistov je najvýznamnejším systémom certifikácie služieb pre cyklistov – projekt Vitajte cyklisti. Medzi zásadne väčšie infraštruktúrne objekty patria lávky, resp. cyklolávky, ktorých počet je nedostatočný. Budovanie týchto prvkov zabezpečí vyšší komfort a zároveň zvýši atraktivitu jednotlivých úsekov.

Dobíjacie stanice pre elektro bicykle

V súčasnosti sa stávajú veľmi populárnymi bicykle s doplnkovým motocyklovým pohonom. V drivej väčšine ide o elektro bicykle, ktoré potrebujú dobíjať akumulátor. Doteraz jediná dobíjacia stanica určená na cykloturistické účely na Slovensku sa nachádza pri horskom hoteli Kráľova Studňa vo Veľkej Fatre, kde ju využívajú iba cykloturisti na vyznačených cykloturistických trasách. Práve takéto miesta sú ideálnym miestom pre inštaláciu dobíjajúcich staníc. Používanie elektro bicyklov vyžaduje budovanie dobíjajúcich staníc pre tieto dopravné prostriedky, aktivitu je možné podporiť zo všetkých operačných programov.

Cykloodpočívadlá

Sú to miesta slúžiace na oddych cykloturistov, posedenie, ale i miesta úkrytu pred zlým počasím. Sieť 40 cykloodpočívadiel sa nachádza v Trenčianskom kraji v okolí Myjavy. Na ostatných miestach Slovenska, vrátane TSK sú odpočívadlá vybudované jednotlivo. V rámci stredísk cestovného ruchu je ich sieť hustejšia, ale nepravidelná. Budované sú častokrát nekoordinovane, bez jednotného dizajnu a mimo hlavných trás a najväčšieho pohybu cyklistov.

Stojany s mapou, náučné panely

Medzi najdôležitejšie prvky doplnkovej infraštruktúry na cykloturistických trasách patria najmä stojany s osadenými veľkoplošnými mapami, ako aj stojany s náučnými panelmi. Ich rozmer nie je pevne definovaný, upravuje sa podľa veľkosti mapového výrezu a mierky mapy. V rámci mapového stojanu sa samotná mapa môže kombinovať s ďalšími dôležitými turistickými informáciami. Konštrukcia mapových stojanov môže byť rôzna, zvyčajne sa používa kovová alebo drevená konštrukcia. Dizajn panelov môže byť aj individuálny podľa projektu, lokality a podobne.

Obrázkové cyklosmerovky, imidžové miesta

K doplnkovej infraštruktúre cykloturistických trás zaraďujeme aj obrázkové cyklosmerovky a imidžové miesta. Ich definície, rozmery a usporiadanie podrobne popisuje novelizovaná norma STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“.

Cykloportál

Cykloportál prevádzkuje Slovenský cykloklub a momentálne pokrýva územie troch krajov – Trnavského, Trenčianskeho a Žilinského. Na webe sa nachádzajú iba povolené a vyznačené cykloturistické trasy, ktoré Slovenský cykloklub eviduje v národnom registri cykloturistických trás. Momentálne sa na cykloportáli nachádza 151 cykloturistických trás s dĺžkou 2829,6 km. Každá trasa má svoj profil, ktorý obsahuje základné informácie o trase, popis trasy a fotografie k trase. Samozrejmosťou je výškový profil a mapa ku každej trase. Všetky trasy je možné voľne si stiahnuť vo formáte .gpx.

3.3 PROPAGÁCIA A MARKETING CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY

Od roku 2014 TSK inicioval viacero aktivít zameraných na propagáciu cyklistických projektov. Nositeľom myšlienky rozvoja cyklistiky, cyklo dopravy ale aj podujatí podporujúcich cyklistiku v TSK sa stal od roku 2013 trenčiansky župan Jaroslav Baška. Ešte v roku 2013 bol na oficiálnom webovom sídle Trenčianskej župy zriadená samostatná podstránka www.vazskacyklotrasa.sk, kde sa postupne naplňajú informácie o tomto rozsiahlom projekte, ale aj aktivitách súvisiacich s cyklistikou. Súčasne bolo v tomto roku vytvorené v rámci korporátnej identity projektu logo.

1. Marketingové a propagačné aktivity:

Výber tlačových správ prevzatých v regionálnych a celoslovenských médiách, ktoré sú aj trvalo zverejnené na www.tsk.sk. Nižšie prehľad vrátane inzercie:

- **18.3.2014 - Seminár o cyklo doprave a cykloturistike** - seminár o doterajších skúsenostiach, ale aj o pripravovaných zámeroch a integrácii cyklistickej dopravy s ostatnými druhmi dopravy prezentovali počas historicky prvého cykloseminára, ktorý organizoval odbor dopravy TSK v priestoroch úradu. Seminár deklaroval, že jednou z priorit vedenia TSK je aj rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky.
- **8.5.2014 Vážska cyklotrasa začína mať svoje kontúry, kraj začal šliapať do pedálov** – správa o fyzickej obhliadke prvej časti plánovanej cyklotrasy.
- **21. júl 2014 Dohody o spolupráci** - Trenčiansky samosprávny kraj (TSK) s Klubom slovenských turistov (KST) a Slovenským cykloklubom (SCK) podpísali Dohody o spolupráci. V pondelok 21. júla 2014 ich v neformálnej turisticko-cyklistickej atmosfére, uprostred prírodných rekvizít a dekorácií ako stan, ešus či bicykle, bezprostredne pred Úradom TSK spečatili predseda TSK Jaroslav Baška, predseda KST Peter Dragúň a predseda SCK Juraj Hlatký. Video z regionálnych médií: https://www.tsk.sk/videogalerie/reportaze-tsk/kraj-podpisal-dohody-s-turistami.html?page_id=151825.
- **Júl 2014 Navrhňte cyklotrasu v Trenčianskom kraji – inzercia v regionálnych týždenníkoch MY Trenčiansky kraj, MY Považie, MY Horná Nitra – výzva pre verejnosť a pre** všetkých nadšencov cyklistiky, aby navrhovali trasy, ktoré by podľa nich boli vhodné na rekognoskáciu a vyznačenie cykloturistickým značením a výzva na nahlasovanie poškodeného značenia.
- **6.11.2015 Obnovené cykloturistické trasy na území Trenčianskeho samosprávneho kraja** - 6. novembra 2015 bola uzatvorená Zmluva o poskytnutí dotácie na projekt s názvom Obnovené cykloturistické trasy na území Trenčianskeho samosprávneho kraja medzi Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a Trenčianskym samosprávnym krajom. Ministerstvo poskytlo kraju dotáciu vo výške 20 428,90 Eur. Po ukončení verejného obstarávania bola dňa 23. decembra 2015 podpísaná Zmluva na poskytnutie služieb so Slovenským cykloklubom, Piešťany v celkovej sume 22 764,65 Eur.
- Mediálne bol podporený, už tri ročníky po sebe (2014,2015,2016), celoslovenský projekt **Do práce na bicykli**, ktorého sa Trenčiansky samosprávny kraj zúčastňuje aj ako zamestnávateľ v rámci samosprávy mesta Trenčín.

- **BIKER 3/2016 - PR články o cyklotrasách v Trenčianskom kraji s vloženými mapami – Beckov Liptov.**
- **BIKER4/2016 – Vrchárska koruna trenčianska – prezentácia cykloprojektu,**

2. Finančná podpora cykloprojektov zo strany TSK

- Podporu športu a cyklistiky deklaruje TSK aj prostredníctvom finančných dotácií pre projekty, ktoré prostredníctvom cyklistiky **pomáhajú zdravotne postihnutým obyvateľom** kraja. Už tri ročníky (2014 až 2016) kraj podporuje projekt: Cez Slovensko za 5 dní, ktorého cieľom je šíriť myšlienku pomoci zdravotne postihnutým obyvateľom. Cyklisti na handbikeoch chodia po Slovensku počas piatich dní, jeden deň cez Trenčiansky kraj.
- Pre cieľovú skupinu **mladých cyklistov** TSK podporil finančne už dva ročníky (2015 a 2016) podujatie BIKEFEST v Kálnici – najväčší bikeový festival v kraji, na ktorom sa zúčastňuje približne 10 tis. návštevníkov. Festival ponúka disciplíny ako slopestyle, airbagjump, zjazd, pumptrack a pod, súčasne bohatý programe pre rodiny s deťmi.

3.4 BEZPEČNOSŤ CYKLODOPRAVY

Medzi najzraniteľnejších účastníkov dopravy jednoznačne zaraďujeme nemotorových účastníkov. Okrem chodcov sú to najmä cyklisti. Keďže cyklistická doprava má neustále rastúci charakter je dôležité venovať patričný priestor bezpečnosti pohybu cyklistov. Popri rôznych propagačných a podporných aktivitách cyklistickej dopravy je dôležité šíriť myšlienku vzájomného rešpektu medzi motoristami a cyklistami, výsledkom ktorého by mala byť znížená nehodovosť na cestách.

Nasledujúce štatistické zistenia nám sprostredkovalo Krajské riaditeľstvo Policajného zboru v Trenčíne (KR PZ v Trenčíne). Jeho vyjadrenie sa týkalo obdobia rokov 2014 a 2015.

Prvým ukazovateľom je počet dopravných nehôd, ktoré boli zavinené vodičmi nemotorových vozidiel. V roku 2015 bolo týchto nehôd spolu v rámci TSK 44, čo predstavuje nárast oproti roku 2014 o 10 nehôd. Z toho až 34 nehôd bolo zaznamenaných v obci. Celkovo usmrtených v roku 2015 boli 2 osoby (nárast o 2 osoby oproti roku 2014), 9 osôb bolo ťažko zranených (nárast o 3) a 27 ľahko zranených (nárast o 6 osôb).

Tab. 9 Počet dopravných nehôd v Trenčianskom kraji zavinených vodičmi nemotorových vozidiel

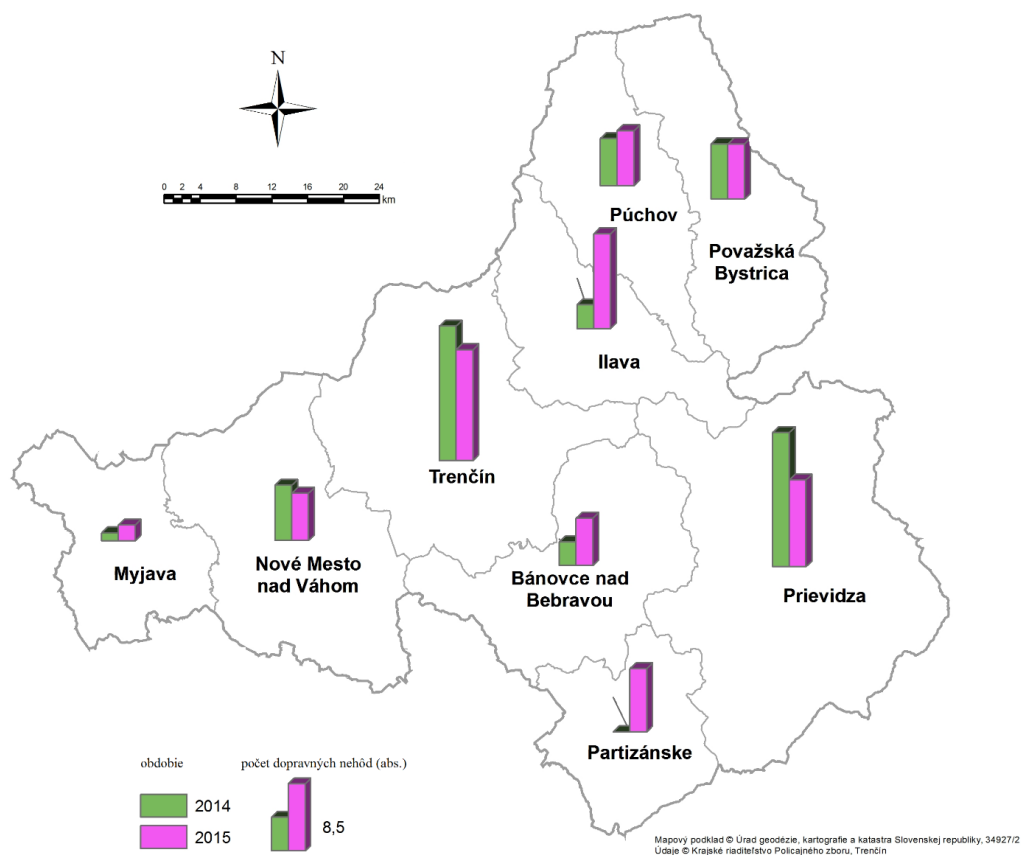
rok	TSK SPOLU	okres								
		TN	BN	IL	MY	NM	PE	PB	PD	PU
2015	44	8	2	7	0	3	7	6	8	3
2014	34	8	1	1	1	3	0	4	14	2

Zdroj: KR PZ v Trenčíne

V Slovenskej republike bolo v roku 2015 zaznamenaných celkom 344 dopravných nehôd zavinených vodičmi nemotorových vozidiel (pokles o 7 dopravných nehôd oproti roku 2014), pri ktorých bolo usmrtených 9 osôb (pokles o 10 oproti roku 2014), 61 osôb bolo ťažko zranených (nárast o 12 osôb oproti roku 2014) a 211 ľahko zranených (pokles o 26 oproti roku 2014). V obci bolo zaznamenaných 307 dopravných nehôd (nárast o 14 nehôd oproti roku 2014).

Druhým pomerne konkrétnejším ukazovateľom je počet dopravných nehôd, pri ktorých došlo k zrážke s cyklistom. Celkovo v rámci tohto ukazovateľa došlo v roku 2015 k 73 dopravným nehodám spomínaného charakteru. Opäť môžeme konštatovať, nárast tohto negatívneho ukazovateľa o 12 dopravných nehôd viac ako v roku 2014. V roku 2015 bola v rámci spomínaného ukazovateľa usmrtená 1 osoba (pokles o 1 osobu oproti roku 2014), 13 ťažko zranených (nárast o 4 oproti roku 2014) a 55 ľahko zranených (nárast o 14 oproti roku 2014). V obci bolo zaznamenaných 62 dopravných nehôd, čo predstavuje 85% z celkového počtu dopravných nehôd, pri ktorých došlo k zrážke s cyklistom.

Obr. 7 Porovnanie počtu dopravných nehôd pri ktorých došlo k zrážke s cyklistom v období rokov 2014 a 2015



Zdroj: KR PZ v Trenčíne, spracoval autor

Ak by sme porovnali vývoj so Slovenskou republikou môžeme konštatovať, že v roku 2015 bolo zaznamenaných 492 dopravných nehôd, pri ktorých došlo k zrážke s cyklistom (pokles o 8 oproti roku 2014). Pri uvedených nehodách bolo 12 osôb usmrtených (pokles o 6 oproti roku 2014), 91 osôb bolo ťažko zranených (nárast o 12 oproti roku 2014) a 323 ľahko zranených (pokles o 22 oproti roku 2014). V obci bolo zaznamenaných 445 nehôd (nárast o 9 oproti roku 2014).

Tab. 10 Porovnanie počtu dopravných nehôd pri ktorých došlo k zrážke s cyklistom v období rokov 2014 a 2015

okres	rok	počet DN	Usmrtených	ťažko zranených	ľahko zranených	v obci
TN	2015	14	0	2	9	11
	2014	17	1	1	10	16
BN	2015	6	0	2	4	6
	2014	3	0	0	3	3
IL	2015	12	0	2	9	10
	2014	3	0	0	2	2
MY	2015	2	0	0	2	2

	2014	1	0	0	1	1
NM	2015	6	1	1	4	4
	2014	7	1	1	5	5
PE	2015	8	0	2	5	6
	2014	0	0	0	0	0
PB	2015	7	0	2	5	7
	2014	7	0	3	4	7
PD	2015	11	0	3	9	10
	2014	17	0	2	13	14
PU	2015	7	0	1	6	6
	2014	6	0	2	3	6
TN kraj SPOLU	2015	73	1	13	55	62
	2014	61	2	9	41	54

Zdroj: KR PZ v Trenčíne

KR PZ v Trenčíne ďalej konštatuje, že okrem obcí, kde najčastejšie dochádza ku kolíziám cyklistov a motoristov, problematické úseky sú i tie, pri ktorých sa nachádzajú veľké priemyselné parky, kde je zvýšená koncentrácia ľudí najmä z dôvodu dochádzania do a z práce. Tieto priemyselné parky sú vo väčšine prípadov situované do priestoru, kde je prirodzene výhodné napojenie na infraštruktúru, no práve vysoká frekvencia dopravy v týchto úsekoch spôsobuje problém pre cyklistickú dopravu. Toto je jeden z kľúčových faktov prečo sa TSK rozhodlo budovať cyklotrasu, ktoré budú vyslovene situované do oblastí, kde je najvyššia intenzita dopravy v kraji a obyvatelia kraja budú môcť na dochádzanie do zamestnania a za ďalšími aktivitami využiť práve spomínanú nemotorovú cyklistickú dopravu (viď. kap.5.2.1).

3.5 SWOT ANALÝZA

Zámerom SWOT analýzy je sumarizovať hlavné výsledky analýzy súčasného stavu v oblasti cyklotransportu a cykloturistiky v TSK a na základe zistených skutočností, poukázať na silné a slabé stránky a odhaliť potenciálne príležitosti a ohrozenia. SWOT analýza je spracovaná v tabelárnej forme a rozdelená na oblasť cyklotransportu a cykloturistiky, pričom sa tieto oblasti vo viacerých aspektoch prekrývajú.

3.5.1 SWOT ANALÝZA PRE CYKLOTANSPOVU

Silné stránky – S	Slabé stránky – W
Záujem štátu, TSK a miest a obcí na jeho území o podporu cyklotransportu, ako alternatívneho spôsobu dopravy obyvateľov.	Záujem o cyklotransport na rôznych úrovniach je často formálny a skutočná inštitucionálna podpora je nepostačujúca.
Existujúce strategické dokumenty na národnej úrovni – napr. schválená Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR.	Nedostatočná podpora štátu pre napĺňanie cieľov stanovených v strategických dokumentoch z oblasti cyklotransportu.
Schválené programovacie dokumenty operačných programov EÚ na obdobie 2014-2020 na podporu cyklotransportu (najmä IROP).	Časový sklz pri príprave výziev z OP, spôsobujúci skrátenie obdobia na prípravu a realizáciu projektov.
Cyklistická doprava – súčasť regionálnej integrovanej územnej stratégie (RIUS) pre čerpanie finančných zdrojov na cyklotransport z IROP.	Nepripravenosť obcí na čerpanie prostriedkov z OP.

Návrh rozpočtu TSK na roky 2015 – 2018 zahŕňa položku cyklo doprava a cykloturistika.	Obmedzené množstvo financií vyčlenených na podporu cyklo dopavy v rozpočtoch TSK, miest a obcí.
Schválené technické podmienky TP 07/2014 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.	Nízka úroveň vedomostí pracovníkov samospráv o technických a legislatívnych podmienkach pri navrhovaní cyklistickej infraštruktúry.
Vytvorenie pozície krajského cyklokoordinátora	Nedostatok pracovníkov na samosprávach zaoberajúcich sa primárne cyklo dopravou.
Existujúca snaha miest a obcí o budovanie samostatných cyklochodníčkov za účelom segregácie cyklistickej dopavy - príprava projektov, štúdií, projektovej dokumentácie a pod.	Obmedzené šírkové pomery existujúcich komunikácií v intravilánoch, brániace realizácii segregovanej cyklistickej infraštruktúry.
Niekoľko km vybudovaných samostatných cyklistických cestičiek a spoločných cestičiek pre chodcov a cyklistov, umožňujúcich bezpečné vedenie cyklo dopavy segregovane od motorovej dopavy.	Doposiaľ v obmedzenej miere realizované infraštruktúrne opatrenia na podporu cyklo dopavy v mestách a obciach (cyklistické cestičky, cyklopruhy, cyklokoridory, zóny s upokojenou dopravou a pod.).
Spracovaná štúdia trasy Vážskej cyklotrasy.	Málo projektov na úrovni miest a obcí pripravených na realizáciu.
Vytvorenie odborného cezhraničného Cyklotímu Euroregiónu Bílé-Biele Karpaty (ER BBK) a jeho pracovné stretnutia na prípravu spoločných cykloprojektov a programov do programu cezhraničnej spolupráce.	Nevysporiadané majetkové pomery a zložitý majetko-právne vzťahy na pozemkoch pre budúce cyklotrasy.
Organizovanie cykloseminárov a cyklokonferencií na pôde Trenčianskeho samosprávneho kraja.	Nízky záujem miest a obcí o vzdelávacie a informačné aktivity.
Podpora kampane „Do práce na bicykli“ zo strany TSK a miest na jeho území.	Nedostatočná spolupráca medzi mestami, obcami a TSK v oblasti rozvoja cyklo dopavy.
Dohoda o spolupráci medzi Trenčianskym samosprávnym krajom a Slovenským cykloklubom.	Nedostatok informácií a dát z oblastí relevantných k cyklo doprave a o využívaní bicykla ako dopravného prostriedku.
Rastúci záujem obyvateľov o prepravu na bicykli.	Neexistujúci monitoring.
Rastúci záujem obyvateľov o budovanie bezpečných cyklochodníčkov a cyklotrás.	Kopcovitý terén niektorých sídiel na území kraja.
	Bezpečnosť cyklistov nie je predmetom riešení pri plánovaní ani rekonštrukcii ciest v správe TSK.
Príležitosti – O	Hrozby – T
Pohyb na bicykli prospieva zdraviu a zlepšuje fyzickú kondíciu obyvateľov.	Vysoká intenzita automobilovej dopavy v mestách, obciach a na cestách I. a II. triedy.
Zvyšovaním delby práce v prospech cyklistickej prepravy sa zlepšuje plynulosť dopavy v mestách a ich okolí.	Legislatívne obmedzenia, ktoré majú dopad na rozvoj cyklistickej dopavy (podmienky pre vyňatie a vyvlastnenie pozemkov, vodný zákon a pod.)
V mestách je cyklistická doprava rýchlejšia ako automobilová v prípade jazd na kratšie vzdialenosti.	Nedostatok kvalitných projektov.
Upokojovanie dopavy a zvýšenie bezpečnosti chodcov a cyklistov.	Nedostatok financií na realizáciu projektov.

Integrácia cyklo dopravy do dopravného systému TSK, miest a obcí.	Nedostatok financií na údržbu realizovaných projektov.
Možnosť čerpania finančných prostriedkov v rokoch 2016 – 2022 z operačných programov podporujúcich cyklo dopravu.	Nezáujem niektorých obcí a miest o spoluprácu v oblastiach, ktoré podporujú rozvoj cyklo dopravy.
Spracovanie strategických dokumentov pre oblasť cyklo dopravy na úrovni TSK, miest, obcí a mikroregiónov.	Neochota zamestnancov samospráv vzdelávať sa a učiť sa nové veci.
Zahrnutie cyklistickej dopravy do územno-plánovacích dokumentov TSK, miest a obcí.	Absencia problematiky cyklo dopravy v strategických dokumentoch miest a obcí.
Vytvorenie nového systému financovania a podpory cyklistickej dopravy na úrovni štátu, kraja a miest.	Problematické miesta križovania cyklistickej infraštruktúry s cestnou dopravou.
Spracovanie a príprava projektov pre cyklistickú infraštruktúru	Obavy obyvateľov z krádeží bicykla.
Realizácia cyklo dopravných projektov na základe už existujúcej prípravy.	Vandalizmus na realizovanej infraštruktúre a doplnkovej infraštruktúre.
Podpora cyklistickej dopravy zo strany podnikateľských subjektov ako zamestnávateľov.	Nezáujem podporiť cyklo dopravné projekty zo strany podnikateľských subjektov.

3.5.2 SWOT ANALÝZA PRE CYKLOTURISTIKU

Silné stránky – S	Slabé stránky – W
Vhodné prírodné podmienky pre cykloturistiku v celom území regiónu, rôzne typy reliéfu a krajiny, terén zaujímavý pre terénnu a horskú cyklistiku.	Vedenie cykloturistických trás po cestných komunikáciách s vyššou intenzitou dopravy.
Množstvo kultúrnych a historických turistických cieľov.	Nevysporiadané majetkové pomery a zložité majetko-právne vzťahy na pozemkoch pre budúce cyklotrasy.
Záujem štátu, TSK a miest a obcí na jeho území o podporu cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu.	Záujem o cykloturistiku na rôznych úrovniach je často formálny a skutočná inštitucionálna podpora je nepostačujúca.
Existujúce strategické dokumenty na národnej úrovni – napr. schválená Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR.	Nedostatočná podpora štátu pre napĺňanie cieľov stanovených v strategických dokumentov z oblasti cykloturistiky.
Návrh rozpočtu TSK na roky 2015 – 2018 zahŕňa položku cyklo doprava a cykloturistika.	Obmedzené množstvo financií vyčlenených na podporu cykloturistiky v rozpočtoch TSK, miest a obcí.
Schválené technické podmienky TP 07/2014 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.	Nízka úroveň vedomostí pracovníkov samospráv o technických a legislatívnych podmienkach pri navrhovaní cyklistickej infraštruktúry.
Novelizovaná STN 018028 Cykloturistické značenie.	Nedostatok pracovníkov na samosprávach zaoberajúcich sa primárne cyklo dopravou a cykloturistikou.
Vytvorenie pozície krajského cyklokoordinátora.	Doteraz nekoncepčný rozvoj.

Existujúca snaha miest a obcí o budovanie samostatných cyklochodníčkov za účelom segregácie cyklistickej dopravy - príprava projektov, štúdií, projektovej dokumentácie a pod. s cykloturistickým účelom.	Málo projektov na úrovni miest a obcí pripravených na realizáciu.
Niekoľko km vybudovaných samostatných cyklistických cestičiek a spoločných cestičiek pre chodcov a cyklistov, umožňujúcich bezpečné vedenie cyklo dopravy segregovane od motorovej dopravy.	Doposiaľ v obmedzenej miere realizované infraštruktúrne opatrenia na podporu cykloturistiky.
Spracovaná štúdia trasy Vážskej cyklotrasy.	Nedostatočná spolupráca medzi mestami, obcami a TSK v oblasti rozvoja cykloturistiky.
Realizované projekty spolupráce medzi regiónmi v oblasti cykloturistiky, vrátane cezhraničnej spolupráce.	Malý záujem podnikateľských subjektov o tento segment cestovného ruchu.
Rozsiahla sieť značených cyklotrás na území kraja a ich pravidelná obnova.	Nízka úroveň poskytovaných služieb cykloturistom v ubytovacích a stravovacích zariadeniach.
Množstvo vodných hrádzí na riekach, lesné cesty a účelové komunikácie na území TSK.	Absencia drobnej doplnkovej infraštruktúry na cykloturistických trasách.
Dohoda o spolupráci medzi Trenčianskym samosprávnym krajom a Slovenským cykloklubom.	Absencia aktualizovanej mapy alebo portálu s trasami na web stránke TSK.
Organizovanie cykloseminárov a cyklokonferencií na pôde Trenčianskeho samosprávneho kraja.	Nedostatočná komunikácia s cyklistickou verejnosťou a ďalšími relevantnými externými organizáciami.
Organizovanie podujatí pre cykloturistov.	V kraji je málo propagačných materiálov ku cykloturistickým trasám.
Vydávanie propagačných materiálov pre cykloturistiku.	TSK nerealizuje monitoring cyklistickej dopravy a využívanie cykloturistických trás.
Príležitosti – O	Hrozby – T
Rastúci záujem o obyvateľov o využívanie bicykla na rekreačné účely.	Pretrvávajúce nedostatky v doplnkových službách pre cyklistov.
Rastúci záujem obyvateľov o budovanie bezpečných cyklochodníčkov a cyklotrás.	Ponechanie finančnej zodpovednosti za projekty len na obciach a samosprávach.
Viacero cieľových skupín v oblasti cykloturistiky.	Pretrvávajúce problémy s vlastníkami pozemkov a objektov.
Vytváranie tematických a náučných trás.	Nedorozumenia medzi rôznymi subjektmi, týkajúce sa vedenia a značenia trás.
Prítomnosť zaujímavých tém v regióne pre vytváranie tematických a náučných trás.	Vandalizmus.
Integrácia cykloturistickej infraštruktúry do dopravného systému TSK, miest a obcí.	Nedostatočne pripravené projekty.
Možnosť čerpania finančných prostriedkov v rokoch 2016 – 2022 z operačných programov podporujúcich cykloturistiku.	Obmedzené financovanie cykloturistických projektov.

Spracovanie strategických dokumentov pre oblasť cykloturistiky na úrovni TSK, miest, obcí a mikroregiónov.	Nezáujem organizácií cestovného ruchu o spoluprácu.
Zahrnutie cykloturistiky do územno-plánovacích dokumentov TSK, miest a obcí.	Malý podiel cykloturistických projektov v rámci stratégií MAS.
Vytvorenie nového systému financovania a podpory cykloturistiky na úrovni štátu, kraja a miest.	Nezáujem susediacich obcí a oblastí o spoluprácu.
Spracovanie a príprava projektov pre cyklistickú infraštruktúru.	Nedostatočné vedomosti a skúsenosti osôb pripravujúcich cykloturistické projekty.
Realizácia cykloturistických projektov na základe už existujúcej prípravy.	Negatívny prístup rôznych orgánov zodpovedných za schvaľovanie cykloturistických trás a objektov.
Existencia vhodných objektov pre budovanie cyklotrás.	Problémy s orgánmi ochrany prírody.
Podpora cykloturistiky zo strany podnikateľských subjektov.	Nefunkčná spolupráca zainteresovaných subjektov.
	Nízka angažovanosť samospráv pre organizovanie podujatí pre cykloturistiku.
	Nedostatočná ochrana bicyklov pred krádežami.

4 STRATEGICKÁ ČASŤ

4.1 KRÁTKA CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKEJ DOPRAVY A PRINCÍPY BUDOVANIA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Doprava je neoddeliteľnou súčasťou života ľudí a zároveň jedným z kľúčových faktorov fungovania a rozvoja spoločnosti. Cieľom dopravnej politiky na rôznych úrovniach je vytvoriť vhodné podmienky pre prepravu osôb a tovarov na spravovanom území, teda zabezpečiť kvalitnú dopravnú infraštruktúru a poskytovať služby pre neustále narastajúce prepravné potreby spoločnosti v požadovanom čase a kvalite. Doprava je prostriedkom hospodárskeho rozvoja a predpokladom pre dosiahnutie sociálnej a regionálnej kohézie. Ako odvetvová politika predstavuje špecifickú formu presadzovania rôznych záujmov v oblasti rozvoja, ktoré sú navzájom podmienené a prepojené s ostatnými sektorovými a prierezovými rozvojovými politikami. Preto tento dokument a jeho ciele vychádzajú z ostatných strategických dokumentov Trenčianskeho samosprávneho kraja ako aj politik na národnej a európskej úrovni, ktoré sú spomenuté v 2. kapitole.

Doprava je nositeľom mnohých aktivít, ktorých spoločným menovateľom sú spoločnosťou uznávané ciele a potreby. Je teda pre spoločnosť nevyhnutná, potrebná a prospešná. Zároveň však prináša aj výrazne negatívne dopady súvisiace v súčasnosti najmä s dynamickým rastom automobilizácie a nárastom cestnej dopravy. Vývoj na Slovensku z posledných desiatich rokov predznamenáva zachovanie podobného trendu i v budúcnosti. Súvisí to najmä s ekonomickým rozvojom krajiny a zvyšovaním životnej úrovne obyvateľstva. Negatívne dopady dopravy zahŕňajú napr. kongescie, znečistenie ovzdušia, globálne klimatické zmeny a hluk.

Cestná doprava vytváraním negatívnych externalít patrí medzi najväčších narušiteľov trvalo udržateľného rozvoja. Plánovanie a budovanie dopravnej infraštruktúry teda musí vychádzať nielen zo súčasných a budúcich potrieb a požiadaviek regiónu, ale musí byť v súlade s jeho trvalo udržateľným rozvojom. Cieľom strategického plánovania v oblasti dopravy kraja už nemôže byť len prispôsobovanie sa nárastu objemu cestnej dopravy, ale aj systematická podpora iných druhov dopravy, ktoré sú priateľskejšie k životnému prostrediu a podporujú koncepciu trvalo udržateľného rozvoja. Do tejto skupiny patrí aj cyklistická doprava. Integrácia cyklistickej dopravy do celkového dopravného systému kraja a jej podpora prostredníctvom plánovania a implementácie rôznych opatrení, je hlavným motívom prípravy tohto strategického dokumentu.

Množstvo ľudských aktivít prebieha mimo domova. Ľudia cestujú za prácou, vzdelaním, kultúrou, zdravotnou starostlivosťou a pod. Väčšina týchto aktivít sa odohráva v blízkosti bydliska a ľudia sa najčastejšie premiestňujú na pomerne krátku vzdialenosť. Podľa odborníkov väčšina ciest v rámci bydliska (mesta alebo obce) neprekročí vzdialenosť do 6 – 7 km. Zároveň asi polovica jázd uskutočnených osobným automobilom je kratšia ako 7,5 km, čo zodpovedá približne polhodine jazdy na bicykli. To poskytuje veľký priestor na využívanie cyklistickej dopravy, ktorá predstavuje reálnu alternatívu krátkym cestám uskutočneným osobným automobilom. Navyše vo väčších mestách a pri cestách medzi sídlami môže cyklistická doprava zvýšiť potenciál využívania rôznych druhov hromadnej dopravy, vrátane mestskej hromadnej dopravy.

Pre zvýšenie atraktivity cyklistickej dopravy je nevyhnutné vybudovať systém siete bezpečných cyklotrás a doplnkovej infraštruktúry. Len týmto spôsobom je možné začleniť cyklistickú dopravu do dopravného systému ako plnohodnotný spôsob mobility a zmeniť postoj ľudí k tomuto spôsobu prepravy. Skúsenosti z vyspelých krajín ukazujú, že dostatočne vybudovaná a kompaktná sieť cyklotrás vytvára podmienky pre lepšiu mobilitu obyvateľov a postupne prospieva k zmene delby prepravnej práce v prospech cyklo dopravy a ďalších environmentálne priaznivejších módov dopravy. Využitie cyklistiky na dopravné ako aj rekreačné účely má vo svete stúpajúcu tendenciu. Tomuto trendu sa prispôsobuje plánovanie mobility na rôznych úrovniach samosprávy, vytváranie integrovaných dopravných systémov a implementácia opatrení, ktoré vedú obyvateľov k zdravému životnému štýlu a zvýšeniu podielu využívania cyklistickej dopravy. V súvislosti s cyklistikou ako aktivitou sú zaužívané dva pojmy, ktoré ju delia podľa funkcie na cyklo dopravu, ktorá patrí k spôsobom dopravnej obsluhy územia a rekreačnú cyklistiku, ktorá sa označuje ako cykloturistika.

Cyklodoprava sa uplatňuje v rámci sídla alebo pre cesty medzi sídlami za účelom prepravy do práce, školy za službami a pod. Sieť cyklistickej infraštruktúry často poskytuje obe funkcie pretože sa navzájom prelínajú alebo dopĺňajú. Projekty budovania cyklistickej infraštruktúry pre cyklodopravu i cykloturistiku musia plne korešpondovať s relevantnými strategickými dokumentmi a spĺňať príslušné legislatívne predpisy a technické normy. Existujú dve hlavné filozofie pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry. Separácia a integrácia. V prípade intenzívnej zmiešanej premávky je vhodné rôzne druhy dopravy, napr. motorovú a nemotorovú od seba separovať, čím sa zvyšuje bezpečnosť všetkých účastníkov premávky. Pri integrácii používateľa zdieľajú spoločný dopravný priestor. V tomto prípade je nutné zaviesť obmedzenie rýchlosti (obvykle do 30 km/h). Zároveň je pri budovaní cyklistickej infraštruktúry najmä v sídlach, ale aj medzi sídlami nevyhnutné dodržiavať niekoľko zásadných princípov:

Bezpečnosť – Cyklistická infraštruktúra slúži rôznym používateľom, v rôznom veku a s rôznymi schopnosťami. Prioritou by malo byť vytvorenie bezpečnej infraštruktúry pre celú "rodinu", teda priestoru pre cyklistov, ktorý je oddelený od ostatných užívateľov uličného priestoru, chodcov alebo motoristov. V prípade, že to nie je možné, napr. z priestorových dôvodov, je dôležité minimalizovať možnosti kolízie medzi cyklistami, chodcami a automobilmi.

Spojitosť – Cyklistická sieť by sa mala plánovať a budovať postupne tak, aby tvorila súvislý systém trás, ktorý spája kontinuálne všetky dôležité body záujmu (východiskové a cieľové body) v území sídla alebo územného celku. Akékoľvek prerušenie trasy pôsobí na používateľov negatívne a znižuje jej využívanie.

Priamosť spojenia – Častým argumentom používaným pre preferenciu bicykla ako dopravného prostriedku najmä v mestách je úspora času. Správne navrhnutá infraštruktúra cyklistickej siete musí poskytovať priame spojenia, teda čo najkratšie a najrýchlejšie trasy a eliminovať rôzne obmedzenia a obchádzky.

Dostupnosť – Dostupnosť je v mobilite definovaná ako schopnosť dosiahnuť aktivity alebo príležitosti, ktoré vyžadujú cestovanie na miesto, kde sa tieto aktivity a príležitosti realizujú. Opatrenia na zvýšenie podielu cyklistickej dopravy sa musia zamerať predovšetkým na zlepšenie základných parametrov, ktoré ovplyvňujú používateľa dopravy pri voľbe dopravného prostriedku, akými sú aj časová a priestorová dostupnosť. Sieť cyklistickej infraštruktúry by mala byť navrhnutá tak, aby dávala obyvateľom rôznych lokalít, napr. mestských častí možnosť rovnakej dostupnosti do hlavných bodov záujmu.

Komfort – Infraštruktúra musí byť navrhnutá a vybudovaná tak, aby poskytovala používateľom dostatočný komfort. To znamená mala by mať kvalitný povrch, ktorý sa pravidelne udržiava. Na trase je nutné minimalizovať konflikty s ostatnými účastníkmi. Ku celkovému komfortu prispieva napr. aj správne osvetlenie.

Atraktivita – Trasy by mali byť navrhované v prostredí, ktoré je príjemné a zaujímavé, aby boli atraktívne pre široké spektrum používateľov. Atraktivita prostredia je dôležitá najmä pre cykloturistiku, ktorá sa spája s aktívnym trávením voľného času, cestovným ruchom alebo rekreáciou. V posledných rokoch sa stala jedným z najdynamickejších sa rozvíjajúcich segmentov cestovného ruchu. Voľno časové aktivity, pri ktorých hrá hlavnú úlohu bicykel, zaznamenali nárast najmä v lokalitách, ktoré majú vybudovanú dobrú cyklistickú infraštruktúru a ostatnú vybavenosť pre cyklistov. Segment cykloturistiky vyžaduje kvalitné služby. Cieľom tejto stratégie je, aby sa TSK stal atraktívnou a konkurencieschopnou destináciou pre cykloturistov ako aj miestom, kde sa ľudia bezpečne a rýchlo dokážu presúvať za prácou, školou a ostatnými aktivitami.

Cieľové skupiny

Pri navrhovaní cyklistickej infraštruktúry a doplnkových služieb je potrebné plánovať opatrenia, ktoré uspokojia nároky a očakávania rôznych cieľových skupín. Používateľov je možné rozdeliť na rôzne skupiny. V zásade ale podľa ich základných požiadaviek rozoznávame tieto skupiny, ktoré pozostávajú z ľudí rôzneho veku a sociálnych skupín:

Cyklodoprava

Obyvatelia mesta

Využívajú najmä kratšie a bezpečné trasy na cestu do práce, školy, za službami, voľno časovými aktivitami a pod. Používajú najmä kostrový systém mestských cyklotrás, vo väčších mestách cyklomagistrály. Obyvatelia prímestských častí cestujú do centra mesta. Pre túto cieľovú skupinu je dôležité priame a rýchle spojenie. Nevyhnutná je doplnková infraštruktúra napr. možnosť pohodlne a bezpečne zaparkovať bicykel v cieľovej destinácii.

Obyvatelia periférnych oblastí a obcí

Využívajú kratšie, ale i dlhšie trasy na ceste do mesta, centra mesta, pri presune medzi susednými mestami alebo obcami najmä pri dochádzaní za prácou a školou a pod. Dôležité pre nich je bezpečné a priame spojenie. Táto skupina má potenciál používať na svoje cesty kombinovaný spôsob dopravy, napr. bicykel a cestu MHD alebo vlak a bicykel. Dôležitá je v tomto prípade doplnková infraštruktúra na intermodálnych bodoch.

Cykloturistika

Rodiny s deťmi, starší a menej zdatní cyklisti.

Preferujú najmä bezpečné trasy s pevným alebo spevnených povrchom do 30 km, s menším prevýšením. Na trase ocenia miesta na oddych ako sú miesta na sedenie, prístrešky, reštaurácie a pod. Cieľovou destináciou môže byť nejaká zaujímavosť, športovisko, pamiatka a pod.

Zdatnejší rekreační cyklisti

Preferujú aj dlhšie trasy do 60 km, s rôznorodým povrchom a aj väčším prevýšením. Cykloturistiku kombinujú s poznávaním miestnych pamätihodností alebo pobytom v prírode. Na trase používajú doplnkovú infraštruktúru a služby.

Diaľkoví cyklisti

Na bicykli sa môžu zdržať aj niekoľko dní. Používajú rôzne trasy, vrátane diaľkových magistrál. Potrebujú služby, vrátane ubytovania.

Športoví a horskí cyklisti

Používajú bicykel na aktívne športovanie. Bicyklujú po dlhých alebo náročných trasách s veľkým prevýšením. Zúčastňujú sa rôznych súťaží a masových akcií ako sú maratóny a pod. Jazdia po všetkých povrchoch, vrátane náročných ciest v horskom teréne a v cykloparkoch.

4.2 STRATEGICKÁ VÍZIA ROZVOJA CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V TSK

Základnou víziou tohto dokumentu je zmena postavenia cyklistickej dopravy v dopravnom systéme kraja tak, aby sa stala rovnocennou s ostatnými druhmi dopravy a zvýšil sa jej podiel na celkovej delbe prepravnej práce, v záujme zníženia záťaže územia spôsobenej cestnou dopravou. Víziou je vybudovať kvalitnú a zároveň bezpečnú cyklistickú infraštruktúru, ktorú bude môcť verejnosť využívať na každodenný pohyb do práce, škôl, za službami a bežnými aktivitami. Za dôležitú súčasť ďalšieho vývoja dokument považuje i podporu cykloturistiky, nielen v zmysle budovania, resp. značenia nových trás, ale i v podieľaní sa na obnove a udržiavaní existujúcich cykloturistických trás a rozvíjaní služieb pre cyklistov. V neposlednom rade sa zameriava na propagáciu a osvetu cyklistickej dopravy a to vhodnými formami, zameranými na jednotlivé cieľové skupiny. Trenčiansky samosprávny kraj bude regiónom:

- s uceleným systémom cyklistických komunikácií,
- s možnosťou bezpečnej jazdy na bicykli,

- atraktívnym pre tuzemských a zahraničných turistov,
- propagujúcim a podporujúcim zdravý životný štýl svojich obyvateľov.

Táto vízia je deklarovaná prostredníctvom nasledujúcich častí dokumentu, najmä prostredníctvom jednotlivých priorít a cieľov.

4.3 PRIORITY ROZVOJA CYKLOTURISTIKY A CYKLODOPRAVY V TRENČIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI

Úlohou tejto časti strategického dokumentu je definovať spôsob, ako postupne dosiahnuť víziu opísanú v časti 4.2. Za týmto účelom boli stanovené tri hlavné priority a ich strategické ciele, ktoré sa budú naplňovať prostredníctvom opatrení. Každá priorita má navrhnuté dve a viac opatrení a definované špecifické ciele. Opatrenia sú rozpracované na detailnejšiu úroveň prostredníctvom jednotlivých aktivít. Tieto sú v strategickej časti opísané všeobecne a v implementačnej časti podrobne, v podobe konkrétnych aktivít a projektov. Strategické ciele majú určené výsledné ukazovatele, ktoré majú byť dosiahnuté v roku 2030. Podobne sú výsledné ukazovatele definované pre všetky aktivity zahrnuté pod konkrétne opatrenia. Tieto sú sumarizované v tabelárnej forme v časti 5.6. V rámci jednotlivých priorít uvádzame zodpovedné, resp. spolupracujúce subjekty. Tieto je potrebné chápať v zmysle nielen zodpovedných za konkrétnu realizáciu konkrétnych aktivít (realizovaných TSK), ale i v zmysle koordinačnom, tzn. že, TSK preberá zodpovednosť za informovanosť, usmerňovanie a koordinovanie miest a obcí, prípadne iných subjektov, v naplňovaní konkrétnych priorít prostredníctvom jednotlivých aktivít.

Priorita 1 - Rozvoj cyklo dopravy ako integrálnej súčasti dopravného systému

Opatrenia:

- 1.1 Rozvoj infraštruktúry pre cyklo dopravu
- 1.2 Podpora intermodality

Priorita 2 - Rozvoj cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu

Opatrenia:

- 2.1 Rozvoj siete turistických cyklotrás
- 2.2 Rozvoj doplnkových služieb pre cykloturistiku

Priorita 3 - Zvyšovanie povedomia, riadenie, koordinácia a propagácia rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky

Opatrenia:

- 3.1 Zvyšovanie povedomia a osveta
- 3.2 Vytvorenie partnerstva a koordinácia rozvoja na regionálnej úrovni
- 3.3 Financovanie rozvoja
- 3.4 Informovanosť a vzdelávanie
- 3.5 Monitoring
- 3.6 Marketing a propagácia cykloturistiky a cyklo dopravy

4.3.1 PRIORITY 1 ROZVOJ CYKLODOPRAVY AKO INTEGRÁLNEJ SÚČASTI DOPRAVNÉHO SYSTÉMU

Strategický cieľ 1 – Zvýšenie atraktivity cyklistickej dopravy a jej podielu na celkovom počte prepravených osôb.

Tab. 11 Výsledné ukazovatele pre strategický cieľ 1

ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
1	Podiel cyklistickej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce	%	5%	2014	8%	RIÚS, TSK	Raz za 3 roky

Špecifické ciele pre Prioritu 1:

- 1.1 Vytváranie lepších podmienok pre rozvoj cyklistickej dopravy v TSK.
- 1.2 Integrácia cyklodopravy do dopravného systému TSK.
- 1.3 Zvýšenie bezpečnosti účastníkov dopravnej premávky, najmä chodcov a cyklistov.
- 1.4 Zvýšenie kvality života obyvateľov.
- 1.5 Zníženie dopadov dopravy na životné prostredie.
- 1.6 Zlepšenie zdravia populácie.

Základným predpokladom tejto priority je spoločný záujem TSK a miest a obcí na jeho území začleniť cyklodopravu do dopravného systému kraja a sídiel ako jeho integrálnej a neoddeliteľnej súčasti. Cieľom je posilniť využívanie bicykla ako dopravného prostriedku na území miest a obcí a medzi sídlami, na ceste do práce, školy, službami a ostatnými aktivitami. Spoločným cieľom je postupné vybudovanie siete bezpečných cyklistických trás, ktoré zvýšia podiel cyklistickej dopravy na dopravnej obsluhu územia. Cieľom je tiež zvýšiť informovanosť zainteresovaných strán a formou osvetu posilniť povedomie obyvateľov a priviesť ich k používaniu bicykla v každodennom živote, čím sa prispeje k zlepšeniu zdravia populácie, zvýšeniu kvality života obyvateľov a ekologizácii dopravy v regióne.

4.3.1.1 OPATRENIE 1.1 ROZVOJ INFRAŠTRUKTÚRY PRE CYKLODOPRAVU

Opis a východiská

Súčasná infraštruktúra pre cyklodopravu na území kraja je minimálna, fragmentovaná a úplne nepostačujúca. Zámerom tohto opatrenia je postupne vybudovať cyklistickú infraštruktúru a začleniť cyklodopravu do dopravných systémov sídiel a kraja. Rozvoj infraštruktúry je možné realizovať implementáciou rôznych čiastkových opatrení, ktoré môžu zahŕňať výstavbu segregovaných nemotoristických komunikácií – cestičiek pre cyklistov, spoločných cestičiek pre chodcov a cyklistov ako aj integráciu cyklodopravy do súčasného systému v podobe koridorov pre cyklistov a pod. Podporená bude tiež doplnková infraštruktúra ako sú cyklistické priechody, stojany, značenie a pod. Aktivity môžu zahŕňať novú výstavbu, rekonštrukciu alebo obnovu dopravného značenia s cieľom utlmiť cestnú dopravu a poskytnúť viac priestoru cyklistom. Opatrenia je možné realizovať na komunikáciách vo vlastníctve kraja ako aj na miestnych a účelových komunikáciách v spolupráci s mestami, obcami a ostatnými zainteresovanými subjektmi.

Aktivity a zámery

Aktivita A1.1.1

Podpora výstavby samostatných cyklistických cestičiek a spoločných cestičiek pre chodcov a cyklistov.

Ide najmä o miesta s vysokou intenzitou cestnej dopravy vo väčších sídlach a medzi sídlami, kde sa bicykel využíva alebo by sa mohol využívať ako dopravný prostriedok.

Aktivita A1.1.2

Podpora úpravy značenia pre vedenie cyklistickej dopravy.

Ide o implementáciu vodorovných dopravných značiek, ktoré znázorňujú pohyb cyklistov na vozovke a upozorňujú vodičov automobilov, že na danom úseku sa môžu stretnúť s cyklistami a nesmú ich ohroziť, predradené pruhy pre cyklistov a pod.

Aktivita A1.1.3

Podpora budovania nízko-nákladových cestičiek

Ide o budovanie cyklotrás na rôznych účelových komunikáciách (napr. bez asfaltového povrchu) v súčinnosti so zainteresovanými subjektmi.

Aktivita A1.1.4

Prípravné práce na realizáciu cyklodopravných trás

Cieľom aktivity je podpora prípravných prác na realizáciu plánovaných cyklotrás na území TSK a v jeho sídlach. V rámci tejto aktivity je potrebné:

- Zmeniť územné plány TSK, miest a obcí a zdefinovať vybrané cyklodopravné trasy ako verejnoprospešné stavby.
- Vysporiadať pozemky pod budúcimi cyklotrasami, alebo upraviť vzťah k pozemkom.
- Spracovať predprojektové štúdie cyklodopravných trás.
- Spracovať projektové dokumentácie.
- Pripraviť stavebné konania k pripravovaným cyklotrasám.

Aktivita smeruje k zefektívneniu prípravy, ktorá vyžaduje komunikáciu medzi všetkými zainteresovanými subjektmi riadenú krajským cyklokoordinátorom. Týmto spôsobom je možné komunikovať a neskôr realizovať najvýhodnejšie riešenia.

Aktivita A1.1.5

Podpora výstavby väčšej doplnkovej infraštruktúry.

Ide o realizáciu väčších objektov doplnkovej infraštruktúry ako sú mostíky, lávky, odpočívadlá a pod., ktoré môžu byť súčasťou cyklotrasy.

Aktivita A1.1.6

Predprojektová príprava, stavebné a povoľovacie konanie

Účelom je príprava projektov pre doplnkovú infraštruktúru väčšieho rozsahu (nad rozsah drobnej stavby), ktorá môže byť projektovaná samostatne alebo spolu s trasou. Do tejto kategórie patria aj väčšie odpočívadlá (nad 25 m²), rozhladne a pod.

Aktivita A1.1.7

Podpora budovania doplnkovej infraštruktúry menšieho rozsahu

Účelom je doplniť trasy a ich okolie o rôzne objekty ako sú stojany, menšie odpočívadlá, lavičky a ostatný cyklistický mobiliár, inštaláciu odpadkových košov a pod. Súčasťou je príslušný legislatívny postup pri schvaľovaní objektov podľa charakteru infraštruktúry.

Aktivita A1.1.8

Značenie

Podpora značenia cyklotrás môže zahŕňať rôzne úpravy v obciach a mestách ako aj mimo nich napr.: cyklistické návěstidlá (semafony), značenie pre prehľadný prejazd cez mesto, značenie nadväzujúce na diaľkové trasy, smerovníky, mapy, orientačné tabule, tabuľky s časom do destinácie a pod.

Aktivita A1.1.9

Zelená infraštruktúra

Podpora výsadby zelene a zelených koridorov v okolí líniovej cyklistickej infraštruktúry a na odpočívadlách pre cyklistov.

Zodpovednosť: TSK.

Spolupráca: polícia, investori, Slovenský cykloklub, združenia, MAS, mestá, obce a pod.

Termín: priebežne, presnejšie je uvedené v implementačnej časti a plánu.

Možné financovanie: Zdroje EÚ v programe IROP, Zdroje EÚ - Interreg V-A Slovenská republika - Česká republika, Program rozvoja vidieka SR 2014 – 2020 (PRV 2014 – 2020), Zdroje EÚ v podpore MAS v rámci PRV a IROP, rozpočet TSK, rozpočty miest a obcí TSK, ostatné programy EÚ, domáce a zahraničné grantové schémy, súkromný sektor.

4.3.1.2 OPATRENIE 1.2 PODPORA INTERMODALITY

Opis a východiská

Aktivity na podporu intermodality pri ceste bicyklom sú v kraji stále nedostatočné. V súčasnosti je možnosť zobrať si bicykel do iného dopravného prostriedku obmedzená najmä na prepravu vlakom. Železničná spoločnosť Slovensko na margo zvyšujúceho sa dopytu a tlaku cyklistickej verejnosti rozšírila ponuku služieb na prepravu bicyklov a doplnila desiatky vlakov o vagóny s rozšírenými možnosťami pre prepravu bicyklov. Bariérou používania takejto prepravy je nevýhodná cena lístka pre bicykel na krátku vzdialenosť a obmedzená kapacita miest pre bicykle.

Bezpečných zariadení na parkovanie alebo uschovanie bicykla na zastávkach a intermodálnych bodov je málo. Chýbajú aj doplnkové služby. Z tohto dôvodu obyvatelia kraja využívajú intermodálne cesty s účasťou bicykla veľmi málo. Zámerom tohto opatrenia je preto budovanie väzieb a zlepšovanie synergie medzi cyklistickou dopravou a ostatnými druhmi dopravy, najmä prepojenie na autobusovú a železničnú dopravu ako aj mestskú hromadnú dopravu. Opatrenia a aktivity sledujú zníženie podielu IAD a zvýšenie využívania jazdy na bicykli. Jednotlivé aktivity podporujú intermodálne cesty prostredníctvom budovania doplnkovej infraštruktúry na intermodálnych bodoch a doplnkových služieb pre cyklistov.

Aktivity a zámery

Aktivita A1.2.1

Preprava bicyklov v hromadnej doprave

Aktivita podporuje prepravu bicykla ako dopravného prostriedku v inom dopravnom prostriedku ako je autobus MHD, prímestské autobusové linky, vlak a pod. Zámerom je možnosť vykonať intermodálnu cestu a zlepšovať podmienky pre prevoz bicyklov v hromadnej doprave. Súčasťou je aj propagácia možnosti cestovať s bicyklom v hromadnej doprave. Nevyhnutná je koordinácia a spolupráca medzi zainteresovanými subjektmi. V súčasnosti je možné na území TSK prepravovať bicykle len vo vlakoch vnútroštátnej dopravy Železničnej

spoločnosti Slovensko vo vlakoch kategórie Osobný vlak a Regionálny expres. V diaľkovej doprave (vlaký kategórie rýchlik, EC, Expres) ide o doplnkovú možnosť.

Aktivita A1.2.2

Projektovanie a budovanie zariadení na zaparkovanie bicyklov

Využívanie bicykla pre intermodálne cesty výrazne závisí od možnosti bezpečne zaparkovať (uschovať) bicykel na určitý čas. Túto možnosť ponúka implementácia rôznych zariadení na odloženie bicykla ako sú jednoduché stojany, prístrešky, parkovacie boxy a domy (B&R a P&R) a pod. Umiestňovať by sa mali na miesta s väzbou na ostatné dopravné módy ako sú železničné a autobusové stanice, zastávky MHD a pod. Dôraz by mal byť kladený na bezpečnosť, ale aj ďalšie služby pre cyklistov. Toto opatrenie si vyžaduje dobrú súčinnosť všetkých zainteresovaných strán.

Aktivita A1.2.3

Podpora rozvoja doplnkových služieb pre cyklistov

Súčasťou intermodálnych bodov je poskytovanie služieb pre cyklistov. Táto aktivita nadväzuje na aktivitu A1.2.2. Jej cieľom je podporovať existujúce a nové úschovne v ponuke služieb ako je servis bicyklov, hygienické zázemie, poskytovanie informácií a pod. Ide najmä o miesta väčších intermodálnych terminálov.

Zodpovednosť: TSK

Spolupráca: SAD Trenčín, SAD Prievidza, ŽSR, ostatní operátori hromadnej dopravy, súkromný sektor, mestá, obce a pod.

Termín: priebežne, presnejšie je uvedené v návrhovej časti a akčnom pláne

Možné financovanie: operátori hromadnej dopravy, Zdroje EÚ v programe IROP, Zdroje EÚ - Interreg V-A Slovenská republika - Česká republika, Program rozvoja vidieka SR 2014 – 2020 (PRV 2014 – 2020), Zdroje EÚ v podpore MAS z rámci PRV a IROP, rozpočet TSK, rozpočty miest a obcí TSK, ostatné programy EÚ, domáce a zahraničné grantové schémy, súkromný sektor

4.3.2 PRIORITA 2 ROZVOJ CYKLOTURISTIKY PRE UDRŽATEĽNÝ ROZVOJ CESTOVNÉHO RUCHU V REGIÓNE

Strategický cieľ 2 – Zvýšenie atraktivity cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu

Tab. 12 Výsledné ukazovatele pre strategický cieľ 2

ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
2	Podiel cykloturistiky v sektore cestovného ruchu	%	nesledovaná	2016	6%	RIÚS	Raz za 3 roky

Špecifické ciele pre Prioritu 2:

2.1 Vytváranie lepších podmienok pre rozvoj cykloturistiky v TSK

2.2 Vytvorenie kostrovej siete cyklotrás v kraji a ich napojenie na okolité štáty a kraje

2.3 Zvýšenie bezpečnosti cykloturistov

2.4 Zlepšenie zdravia populácie

Mestá a obce na území TSK majú spoločný záujem na rozvoji cykloturistiky v regióne. Cieľom Priority 2 je optimalizácia súčasných trás a rozvoj siete do budúcnosti. S ohľadom na národnú stratégiu je nutné rozvíjať kostrovú sieť medzinárodných a diaľkových cyklotrás. Mestá a obce majú záujem podporovať aj rozvoj cyklotrás na mikroregionálnej a národnej úrovni s možnosťou využiť ich aj za účelom cyklo dopravy na dochádzanie do susedných obcí, miest a do zamestnania. Absencia segregovanej cyklistickej infraštruktúry pre cyklo dopravu ako i cykloturistiky má za následok kolízie medzi cyklistami a motorovými vozidlami. Cieľom priority je identifikovať problematické miesta a implementáciou vhodných opatrení minimalizovať počet nehôd a úmrtí cyklistov v TSK.

Opatrenia pre Prioritu 2

2.1 Rozvoj siete turistických cyklotrás

2.2 Rozvoj doplnkových služieb pre cykloturistiky

4.3.2.1 OPATRENIE 2.1 ROZVOJ SIETE TURISTICKÝCH CYKLOTRÁS

Opis a východiská

Cykloturistické trasy v rámci TSK sú pod gesciou Slovenského cykloklubu, ktorý dostáva od Ministerstva školstva, výskumu, vedy a športu SR dotáciu na obnovu a údržbu cykloturistického značenia. Značenie a jeho obnova sú na veľmi dobrej úrovni. V závere roka 2016 bolo evidovaných v TSK 1486,7 km cykloturistických trás. Cykloturistické trasy na území TSK sú vyznačené tak, že prechádzajú mestami, obcami a extravilánom, po štátnych cestách, miestnych a účelových komunikáciách, v rôznom prírodnom prostredí a prioritne spájajú turistické ciele. Absentujú najmä trasy s bezpečným, kvalitným povrchom pre rodiny a rekreačných cyklistov. Na niektorých miestach je problémom kontinuita a väzby na susedné regióny. Chýbajú trasy pre náročných a technicky zdatných cyklistov a cykloparky.

Aktivity a zámery

Aktivita A2.1.1

Prípravné práce na realizáciu cykloturistických trás

Cieľom tejto aktivity je vytýčenie, rekognoskácia, zjednodušená dokumentácia a povoľovacie konanie k plánovaným novým cyklotrasám a ďalšie úkony podľa charakteru trasy a príslušnej legislatívy. Návrh trasy sa určuje s ohľadom na rôzne zvolené kritéria. Výsledkom je pripraviť viacero alternatívnych variantov s analýzou, ktoré sa konzultujú s dotknutými stranami. Pre vybraný variant je vhodné vypracovať štúdiu, technicko-ekonomické vyhodnotenie a tiež analýzu dopadov a rizík v širších súvislostiach. Zámer je potrebné integrovať do územného plánu. Pre značenie trasy po existujúcich komunikáciách stačí situačná dokumentácia, v prípade potreby terénnych úprav alebo budovania stavieb je potrebná stavebno-projektová dokumentácia a ďalšie kroky podľa charakteru stavby podľa príslušnej legislatívy (ohlásenie stavby, schvaľovací proces, stavebno-projektová dokumentácia, a pod.)

Aktivita A2.1.2

Realizácia cykloturistickej infraštruktúry

Cieľom aktivity je:

- Vyznačenie a budovanie cyklotrás po existujúcich komunikáciách, chodníkoch so zabezpečením priechodnosti trasy so zohľadnením príslušných technických parametrov (napr. bezpečnostné alebo rozhládové parametre) malé úpravy povrchu a okolia trasy.

- Budovanie trás s prírodným a čiastočne spevneným povrchom, najmä pre terénne a horské bicykle (napr. tzv. single track trate).
- Budovanie multifunkčných trás so spevneným povrchom určených pre viaceré cieľové skupiny v extraviláne (vidiek, les, hrádze, násypy a pod.)
- Budovanie špecifických trás za konkrétnym účelom v špecifickom prostredí (chránená lokalita, mokrad', špecifická mestská zóna a pod.).

Aktivita A2.1.3

Prípravné práce na realizáciu doplnkovej infraštruktúry

Cieľom aktivity je príprava projektov pre doplnkovú infraštruktúru. Infraštruktúra väčšieho rozsahu môže byť včlenená do projektov budovania cyklotrás alebo riešená samostatne. Patria sem najmä cyklotrávy ponad vodné toky, väčšie odpočívadlá, rozhľadne a pod. nad rozsah malej stavby. Patria sem aj projekty rozsahu malej stavby ako sú malé odpočívadlá (do 25 m²), panely s mapami, náučné panely, stojany na bicykle, smerovníky a pod.

Aktivita A2.1.4

Realizácia doplnkovej cykloturistickej infraštruktúry

Cieľom aktivity je realizácia projektov väčšej i menšej doplnkovej infraštruktúry ako sú mostíky, lávky, odpočívadlá a pod., ktoré môžu byť súčasťou cyklotrasy. Zároveň aktivita zahŕňa doplnenie trasy o menšie objekty ako sú odpočívadla, lavičky a pod.

Aktivita A2.1.5

Príprava a budovanie cykloparkov

Cieľom aktivity je vytypovať vhodné miesta na budovanie cykloparkov pre rôzne cieľové skupiny (športoví cyklisti, mládež) príprava projektov a ich nasledujúca realizácia. Realizácia môže zahŕňať rôzne práce ako sú terénne úpravy, stavebné práce, budovanie technických prvkov, súvisiacej doplnkovej infraštruktúry a pod.

Aktivita A2.1.6

Údržba cyklotrás

Cieľom aktivity je v spolupráci so Slovenským cykloklubom príprava plánu obnovy, údržby a značenia nových ako i existujúcich trás. Súčasťou aktivity bude údržba trás ako je kosenie, obnova značenia a pod. podľa aktuálnej potreby.

Aktivita A2.1.7

Zelená infraštruktúra

Aktivita zahŕňa podporu výsadby zelene a zelených koridorov v okolí líniovej cyklistickej infraštruktúry, na odpočívadlách pre cyklistov a pod.

Zodpovednosť: TSK

Spolupráca: Slovenský cykloklub, občianske združenia, polícia, súkromný sektor a pod.

Termín: priebežne, presnejšie je uvedené v návrhovej časti a akčnom pláne

Možné financovanie: rozpočet TSK, rozpočty miest a obcí TSK, rôzne programy EÚ, domáce a zahraničné grantové schémy, súkromný sektor

4.3.2.2 OPATRENIE 2.2 ROZVOJ DOPLNKOVÝCH SLUŽIEB PRE CYKLOTURISTIKU

Opis a východiská

Toto opatrenie smeruje k lepšej vybavenosti celého regiónu v oblasti doplnkovej infraštruktúry a služieb, ktoré vyžadujú a využívajú cyklisti z rôznych cieľových skupín. Nestačí len rozvoj samotných cyklotrás, ale dôležité sú aj doplnkové služby v oblasti ubytovania a stravovania, možnosť bezpečnej úschovy bicyklov, poskytovanie informácií a pod. Cieľom je analyzovať súčasný stav, vypracovať návrhy na jeho zlepšenie a neskôr poskytnúť turistom rôzne služby, zvýšiť atraktivitu regiónu v segmente cykloturistiky a pritiahnúť do regiónu viac turistov. V ostatných rokoch došlo k zlepšeniu situácie v tejto oblasti, ale pre ďalší rozvoj je nevyhnutný systematický prístup, spolupráca TSK s mestami a obcami, ale najmä s podnikateľským sektorom a rôznymi organizáciami z oblasti cestovného ruchu.

Aktivity a zámery

Aktivita A2.2.1

Analýza potenciálu rozvoja cykloturistiky

Cieľom aktivity je vypracovať analýzu potenciálu TSK v oblasti rozvoja cykloturistiky ako segmentu cestovného ruchu na základe primárnych a sekundárnych selektívnych faktorov, ktoré stimulujú vznik a rozvoj cestovného ruchu ako sú napr. faktory ekonomické, administratívne, sociálne, demografické, prírodné a pod.

Aktivita A2.2.2

Vytvorenie cykloproduktov

Aktivita sa zameriava na podporu vytvorenia rôznych cykloproduktov na základe analýzy potenciálu územia. Produkty môžu byť založené na rôznych témach, atraktívnych miestach a službách, a zamerané na rôzne cieľové skupiny. Vytvorenie produktov si vyžaduje koordináciu všetkých zainteresovaných strán, vrátane miest a obcí, organizácií a podnikateľských subjektov a poskytovanie kvalitných služieb. Takýmito produktmi môžu byť:

- tematické trasy so zameraním na rôzne prírodné, kultúrne alebo historicky zaujímavé miesta (napr. hradná cyklotrasa, kúpeľná cyklotrasa, cyklotrasa za výhľadmi, rôzne náučné trasy, 7 divov TSK, trasy za regionálnymi produktmi a pod.)
- bikeparky určené najmä pre horskú cyklistiku v pohoriach Strážovské vrchy, Biele Karpaty, Považský Inovec

Aktivita A2.2.3

Zapojenie sa do programu Vitajte cyklisti

Cieľom aktivity je zvýšiť zapojenie rôznych subjektov TSK do siete turistických zariadení a služieb, ktoré sú prispôbené potrebám cyklistov a cykloturistov a tým podporiť cyklistickú dopravu a cykloturizmus v kraji. Majitelia alebo manažéri rôznych zariadení pre ubytovanie, stravovanie, servis bicyklov alebo správcovia rôznych turistických atrakcií a múzeí budú informovaní o systéme certifikácie, získajú informácie o jeho zmysle a výhodách ako aj postupe ako certifikovať svoje zariadenie.

Aktivita A2.2.4

Požičovne bicyklov

Cieľom aktivity je podporiť vybavenosť regiónu v oblasti služieb požičiavania bicyklov, vrátane elektrobicyklov. V rámci aktivity je potrebné vytypovať podnikateľské subjekty, ktoré by mohli poskytovať takéto služby a

hľadať sponzora pre nákup bicyklov, elektrobicyklov a vytvorenie siete dobíjajúcich staníc pre elektrobicykle. Požičovne a stanice budú zároveň slúžiť pre podporu cyklo dopravy v regióne.

Zodpovednosť: TSK

Spolupráca: SOPK, Organizácie cestovného ruchu, EKOPOLIS, občianske združenia, súkromný sektor, médiá, mestá, obce a pod.

Termín: priebežne, presnejšie je uvedené v návrhovej časti a akčnom pláne

Možné financovanie: rozpočet TSK, rozpočty miest a obcí TSK, rôzne programy EÚ, domáce a zahraničné grantové schémy, súkromný sektor

4.3.3 PRIORITA 3 ZVYŠOVANIE POVEDOMIA, RIADENIE, KOORDINÁCIA A PROPAGÁCIA ROZVOJA CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY

Strategický cieľ 3 – Vytvorenie lepších podmienok pre rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky v regióne

Tab. 13 Výsledné ukazovatele pre strategický cieľ 3

ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
1	Podiel cykloturistiky v sektore cestovného ruchu	%	nesledovaná	2016	6%	RIÚS	Raz za 3 roky
2	Podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce	%	5%	2014	8%	RIÚS	Raz za 3 roky

Špecifické ciele pre Prioritu 3:

- 3.1 Zvýšenie povedomia o udržateľných spôsoboch dopravy
- 3.2 Vytvorenie štruktúry riadenia a komunikácie z úrovne TSK
- 3.3 Navrhnutie systému financovania opatrení
- 3.4 Posilnenie a koordinácia spolupráce pre rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky v regióne
- 3.5 Zvýšenie informovanosti a povedomia medzi rôznymi relevantnými subjektmi
- 3.6 Zlepšenie systému zberu dát a monitorovanie aktivít
- 3.7 Marketing a propagácia cykloturistiky a cyklo dopravy

Riadenie a plánovanie aktivít v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky prebieha na rôznych úrovniach. Na úrovni kraja, miest a obcí alebo mikroregiónov. Prevažná väčšina relevantných subjektov zodpovedných za rozvoj sa nevenuje tejto oblasti systematicky. Mestá a obce nemajú dostatočné finančné a ľudské kapacity aby sa cyklistická doprava a cykloturistika rozvíjali riadene a koordinovane. Jednotlivé subjekty dávajú prioritu opatreniam v kontexte svojich vlastných potrieb. Vzájomná spolupráca je limitovaná a nepostačujúca. Zapojenie menších obcí je minimálne. Potreba vzájomnej spolupráce je tak prioritou. Okrem riešenia vlastných dopravných vzťahov v intraviláne je nevyhnutné riešiť tiež napojenie sídiel na svoje okolie v záujme zaistenia dobrej

dostupnosti pre cesty do zamestnania, škôl, za službami a pod. vrátane aktívnej rekreácie a turistiky. Samosprávy na území kraja majú záujem posilniť vzájomnú spoluprácu a postupovať koordinovane. Pretrvávajúcim problémom je financovanie opatrení. Je nutné hľadať a kontinuálne zabezpečovať prostriedky pre financovanie jednotlivých aktivít a zaistiť aj udržateľnosť realizovaných opatrení. Do celého systému je potrebné zapojiť okrem samosprávy všetky relevantné subjekty, vrátane súkromného sektora. To si vyžaduje zlepšenie informovanosti a zvyšovanie povedomia. V systéme plánovania rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky chýba množstvo informácií a dát. Je potrebné navrhnuť a zaviesť systém zberu dát a pravidelne monitorovať napĺňanie indikátorov pre všetky opatrenia a aktivity v budúcnosti. Región má veľkú prírodnú a historickú hodnotu, ktorú turistický priemysel využíva stále vo veľmi malej miere. Cykloturistika ako segment turistického priemyslu má veľký ekonomický potenciál a môže sa podieľať na návštevnosti kraja ako aj využívaní ďalších služieb. Zmyslom priority je teda aj zaistiť podporu pre súvisiace oblasti a vhodne propagovať cykloturistiku na regionálnej úrovni smerom k obyvateľom kraja, ako aj susediacim samosprávam a zahraničným turistom.

Opatrenia pre Prioritu 3

3.1 Zvýšenie povedomia o udržateľných spôsoboch dopravy

3.1 Vytvorenie partnerstva a koordinácia rozvoja na regionálnej úrovni

3.2 Financovanie rozvoja

3.3 Informovanosť a vzdelávanie

3.4 Monitoring

3.5 Marketing a propagácia cykloturistiky a cyklo dopravy

4.3.3.1 OPATRENIE 3.1 ZVYŠOVANIE POVEDOMIA A OSVETA

Opis a východiská

Okrem výstavby samotnej infraštruktúry je potrebné systematicky implementovať podporné (mäkké) opatrenia, reprezentujúce časť ucelenej stratégie podpory cyklistickej dopravy. Na území TSK neexistuje koncepcia pre podporu komunikačných aktivít, ktoré sa môžu podieľať na zvyšovaní podielu cyklistickej dopravy v regióne. Ide o rôzne opatrenia zamerané na širokú verejnosť, samosprávy a rôzne cieľové skupiny. Potrebná je komunikácia smerom k obyvateľom rôzneho veku, propagácia zdravého životného štýlu a udržateľných foriem mobility. Pre každú cieľovú skupinu je dôležité vybrať vhodný spôsob a nástroj komunikácie a vypracovať posolstvá, ktoré ju oslovia. Pre rozvoj cyklistickej dopravy na území TSK je dôležitá aj politická vôľa na lokálnej, ako aj regionálnej úrovni, na čo je potrebné zvyšovanie povedomia volených zástupcov o jej ekonomických a ekologických prínosoch a zlepšovaní kvality života v mestách a obciach. Je potrebná zmena myslenia, že auto nemusí byť prvou a najatraktívnejšou možnosťou dopravy v meste. Je nevyhnutné zvýšiť povedomie o negatívnych dopadoch motorovej dopravy na kvalitu života a viesť obyvateľov k spoluzodpovednosti. Cyklistická doprava by mala byť chápaná ako vysoko efektívny prostriedok na dosiahnutie lepšieho života. Kľúčovým aspektom realizácie komunikačnej stratégie by mala byť zrozumiteľnosť, otvorenosť a nestrannosť vedenia celého procesu, ktorý vybuduje potrebnú dôveru všetkých zúčastnených.

Aktivita A3.1.1

Vzdelávanie – semináre, workshopy, konferencie, exkurzie, dopravná výchova a verejné diskusie

Špecifikácia cieľových skupín a vhodný výber foriem a metód.

Pre cieľovú skupinu samospráva sú vhodné formy vzdelávania napr. odborné semináre a workshopy, ktoré organizujú rôzne inštitúcie a organizácie počas celého roka na Slovensku, ale aj v zahraničí. Väčšina takýchto podujatí je bezplatná, alebo s minimálnym registračným poplatkom. Samosprávy, ktoré majú záujem

o vzdelávanie majú možnosť stať sa napr. členom rôznych sietí, ktoré takéto podujatia organizujú, alebo sprostredkujú (napr. CIVINET Česká a Slovenská republika, Európska cyklistická federácia, certifikovaný program Cyklisti vítaní, a pod.)

Pre cieľovú skupinu deti a mládež je vhodným priestorom na vzdelávanie vybudované dopravné ihrisko. V prípade, že mesto/obec/región nemá vo svojom okolí vybudované dopravné ihrisko je vhodná spolupráca s krajským, alebo okresným policajným zborom, prípadne mestskou políciou. Tieto inštitúcie organizujú v rámci prevencie a bezpečnosti na cestách rôzne programy, ako sú mobilné detské ihriská, program Spoločné cesty do školy, cyklistický tréning pre deti a mládež a pod.

Pre cieľovú skupinu seniorov je ideálny priestor na vzdelávanie v kluboch seniorov, rôznych zariadeniach pre seniorov, denných a komunitných centrách. Tak isto ako pri cieľovej skupine deti a mládež je vhodná spolupráca s krajským, alebo okresným policajným zborom, prípadne mestskou políciou. V rámci rôznych podujatí je vhodné organizovať jazdy zručnosti na bicykli po meste, besedy s lekárom o užitočnosti pohybu aj v seniorskom veku a pozitívnych prínosoch pre kvalitu života.

Pre široké zapojenie verejnosti, kde je zahrnuté viacero cieľových skupín sú ideálnou formou verejné diskusie alebo okrúhle stoly.

Aktivita A3.1.2

Osveta – podpora existujúcich kampaní (napr. Do práce na bicykli, Do školy na bicykli, S hadom na zebre, Európsky týždeň mobility, Move week, Akadémia európskeho seniora), vlastné kampane.

Na podporu zdravého životného štýlu a podporu ekologických spôsobov dopravy po meste je organizovaných niekoľko premyslených kampaní či už na európskej, alebo národnej úrovni. Zo strany TSK by bola vhodná koordinácia v tejto oblasti. Dôležitá je i motivácia a informovanie samospráv, inštitúcií, organizácií a obyvateľov, aby sa do týchto aktivít zapájali.

Aktivita A3.1.3

Organizovanie cyklojádz, cyklofestov a promo podujatí, ktoré propagujú bicykel, ako plnohodnotný dopravný prostriedok na presuny po meste.

Na získanie si pozornosti širokej verejnosti, kompetentných a médií sú vhodné podujatia vo forme Critical Mass (Kritická masa) sú to cyklojazdy za zlepšenie podmienok pre cyklistov v mestách, kde masa cyklistov v premávke názorne deklaruje nutnosť a potrebu budovania bezpečnej infraštruktúry pre jazdu na bicykli po meste. Pri takýchto podujatiach je ideálna spolupráca s občianskymi združeniami, alebo iniciatívami, ktoré sú zvyčajne aktívne pri ich organizovaní. Takéto podujatie sa organizovalo prvýkrát v San Franciscu v r. 1992, odvtedy sa táto aktivita rozšírila po celom svete a dnes vieme už zhodnotiť aj jej prínos v mnohých mestách na svete, kde zvýšením podielu cyklistickej dopravy pribudlo na uliciach viac voľného miesta a v konečnom dôsledku to ocenili všetci užívatelia verejného priestoru, vrátane motoristov.

Aktivita A3.1.4

Web portál pre cyklistov, aplikácie pre iPhone, Smartphone

Táto aktivita má za cieľ sústrediť všetky dostupné informácie na jednom mieste. Postupnou a systematickou propagáciou, informovanosťou o problematike cyklorozvoja v kraji sa môže tvoriť značka „brand“ pre kraj priateľský k cyklistom. Pre budovanie a následne posilňovanie tejto značky/trendu/ambície je efektívnym nástrojom platforma (webová stránka), prostredníctvom ktorej je možná obojstranná komunikácia. To na jednej strane prispieva k zvyšovaniu povedomia, informovanosti a spoluzodpovednosti smerom k širokej verejnosti a samosprávam a na druhej strane je to vhodný nástroj na získavanie spätnej väzby od obyvateľov, a na definovanie ich potrieb, vrátane potrieb miest a obcí. (napr. ankety, diskusie, okienko námietok, sťažností,

pripomienok, a pod.). Nové technológie poskytujú široké možnosti, napr. rôzne aplikácie do mobilných telefónov, môžu značne napomôcť k zatraktívneniu bicykla a cyklo dopravy hlavne u mladšej generácie.

Aktivita A3.1.5

Vydávanie propagačných a informačných materiálov, články v médiách, reportáže, celebritizácia

Pre túto aktivitu je ideálnym spôsobom využitie existujúcich komunikačných kanálov (web stránky kraja, miest a obcí, regionálne noviny, mestské noviny, regionálna a lokálna televízia,...). Vhodnou špecifikáciou cieľových skupín a následne vhodne zvolenou formou propagácie je možné dosiahnuť veľmi dobré výsledky. Vhodné sú letáky, plagáty a odborné články o negatívnych dopadoch dopravy na zdravie obyvateľov a na životné prostredie alebo propagácia prostredníctvom významných osobností kraja/ mesta/obce. Je nutné vhodne propagovať a popularizovať bicykel ako jeden z najvhodnejších spôsobov prepravy po meste a na krátke vzdialenosti. Pre deti a mládež je vhodnou formou napr. komiks a obrázkové letáky. Pre širokú verejnosť sa môžu použiť články v regionálnych médiách, napr. rozhovory so známymi osobnosťami, reportáže, či už z podujatí, alebo so zástupcami kraja, miest/obcí o víziách, plánoch a zrealizovaných opatreniach v oblasti cyklistiky.

Zodpovednosť: TSK

Spolupráca: Školy, občianske združenia, akademický sektor, polícia, súkromný sektor, mestá, obce a pod.

Termín: priebežne, presnejšie je uvedené v návrhovej časti a akčnom pláne

Možné financovanie: rozpočet TSK, rozpočty miest a obcí TSK, rôzne programy EÚ, domáce a zahraničné grantové schémy, súkromný sektor

4.3.3.2 OPATRENIE 3.2 VYTVORENIE PARTNERSTVA A KOORDINÁCIA ROZVOJA NA REGIONÁLNEJ ÚROVNI

Opis a východiská

Na úrovni kraja v súčasnosti neexistuje stabilná organizačná štruktúra riadenia a plánovania rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v regióne. Táto oblasť je zastrešená súčasne viacerými odbormi. Rozvoj cyklistiky, cyklistickej dopravy, cykloturistiky a cyklistickej infraštruktúry na území TSK koordinuje najmä odbor dopravy a krajský cyklokoordinátor, vrátane prípravy podkladov, materiálov, stanovísk a koncepcií. Odbor vedie v tejto oblasti rokovania s dotknutými orgánmi a osobami, spolupracuje s ostatnými organizačnými útvarmi na tvorbe podkladov pre projekty týkajúce sa cyklo dopravy. Spolupráca s mestami a obcami v tejto oblasti nie je systematická a je dosť limitovaná. Podobne sa väčšina miest a obcí tejto oblasti nevenuje systematicky. Vo väčších mestách sa venujú cyklistike najmä odbory dopravy. V mnohých mestách a obciach neexistuje žiadna koordinácia v tejto oblasti. Vzájomná komunikácia medzi rôznymi úrovňami samosprávy je nepostačujúca. Zapojenie súkromného sektora do rozvoja je malé. Previazanosť rôznych súvisiacich dokumentov nie je dostatočne zabezpečená, legislatívne zmeny a aktualizácia sa robia skôr spôsobom ad hoc.

Aktivity a zámery

Aktivita A3.2.1

Založenie štruktúry riadenia rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky na úrade TSK

Zámerom tohto opatrenia je vytvorenie pracovnej skupiny na úrade TSK, ktorá sa bude v budúcnosti systematicky venovať plánovaniu a rozvoju cyklo dopravy a cykloturistiky v regióne. V skupine budú mať zastúpenie všetky odbory, ktorých činnosť súvisí s touto oblasťou, t.j.: Sprostredkovateľský orgán pre IROP (Oddelenie riadenia a koordinácie, Oddelenie implementácie projektov), Odbor školstva a kultúry, Odbor dopravy, Odbor regionálneho rozvoja, Oddelenie investícií, životného prostredia a územného plánovania.

Na čele pracovnej skupiny bude stáť krajský cyklokoordinátor, ktorý bude zodpovedný za prácu skupiny. Bude zvolávať pravidelné stretnutia skupiny, pripravovať podklady a zápisy z rokovaní. Jeho úlohou bude aj spolupráca so všetkými externými zainteresovanými stranami.

Aktivita A3.2.2

Vytvorenie komunikačnej štruktúry

Cieľom opatrenia je založenie spolupráce v oblasti plánovania a rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky v celom regióne a vytvorenie vhodnej komunikačnej štruktúry. Pre budúci rozvoj je nevyhnutný spoločný postup, riadenie aktivít na rôznych úrovniach a vzájomná komunikácia všetkých zainteresovaných strán. Ide o spoluprácu a komunikáciu úradu TSK s mestami, obcami, združeniami obcí, mikroregiónmi, miestnymi akčnými skupinami, neziskovými organizáciami, organizáciami cestovného ruchu a pod. Cieľom je spoločný postup pri plánovaní ako aj realizácii rôznych opatrení pre riešenie dopravných vzťahov v intravilánoch, prepojenie miest a obcí pre zaistenie dopravnej dostupnosti, bezpečnosť cyklistov ako aj rozvoj aktívnej rekreácie a turistiky. Za týmto účelom budú určené zodpovedné osoby ako zástupcovia rôznych strán. Ich vzájomnú pravidelnú komunikáciu bude riadiť cyklokoordinátor.

Aktivita A3.2.3

Zapojenie súkromného sektora do rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky v TSK

Zámerom aktivity je viac zapojiť súkromné subjekty pôsobiace na území TSK do aktivít podporujúcich rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky v TSK. Je potrebné vytypovať a koordinovane osloviť súkromné subjekty s cieľom pritiahnúť ich záujem o túto oblasť a získať investorov a donorov pre realizáciu aktivít a opatrení.

Aktivita A3.2.4

Legislatívne a iné opatrenia

Po schválení stratégie je potrebné jej výstupy zapracovať do iných súvisiacich stratégií a dokumentov TSK ako aj súvisiacich stratégií miest, obcí, združení a zohľadniť ich v schválených MAS v rámci TSK. A opačne tieto subjekty môžu späťne poskytovať údaje pre budúcu aktualizáciu stratégie. Je potrebné pripraviť zmeny územného plánu TSK, zdefinovať vybrané cyklo dopravné trasy ako verejnoprospešné stavby ako aj zmeniť a aktualizovať územné plány miest a obcí vzhľadom na plánované zámery a investície z úrovne kraja.

Aktivita A3.2.5

Vytvorenie centrálnej databázy siete cyklotrás s dopravným a turistickým účelom

Cieľom opatrenia je vytvoriť centrálnu databázu trás na území kraja vrátane doplnkovej infraštruktúry. Databáza bude dôležitá pre spravovanie informácií z tejto oblasti. Dôležitá bude i jej pravidelná aktualizácia. Súčasťou databázy bude i časť zameraná na zámery v oblasti výstavby cyklistickej infraštruktúry, ktorá bude obsahovať aktuálne informácie o zámeroch miest, obcí a mikroregiónov v oblasti rozvoja cyklotrás, budovania trás a ďalších opatrení pre podporu rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky.

Aktivita A3.2.6

Aktualizácia stratégie

Cieľom aktivity je pravidelná aktualizácia dokumentu a zámerov na základe aktuálneho stavu. Východiskom budú informácie uložené v centrálnej databáze.

Zodpovednosť: TSK

Spolupráca: Mestá a obce, združenia obcí, mikroregióny, mieste akčné skupiny, neziskové organizácie, organizácie cestovného ruchu a pod.

Termín: priebežne, presnejšie je uvedené v návrhovej časti a akčnom pláne

4.3.3.3 OPATRENIE 3.3 FINANCOVANIE ROZVOJA

Opis a východiská

Jedným z najväčších problémov pri realizácii rôznych opatrení v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky, najmä pri výstavbe vhodnej infraštruktúry, je nedostatok vlastných financií samosprávnych krajov, miest a obcí. Na druhej strane je v súvislosti s napĺňaním obsahu stratégie nevyhnutné zvážiť ďalšie formy financovania tejto oblasti. Je potrebné pripraviť finančný plán a hľadať rôzne možnosti a zdroje financovania. V súčasnosti kraj, mestá a obce vyčleňujú finančné zdroje zo svojich rozpočtov najmä na výstavbu cyklistickej infraštruktúry od prípravy projektovej dokumentácie až po samotnú realizáciu. Niektoré mestá majú aj vlastné grantové schémy, ktoré sa môžu využiť v tejto oblasti. Ich výška je však zanedbateľná. Vzhľadom na snahu znižovať deficit verejných financií nie je v súčasnosti reálne predpokladať, že by zdroje potrebné na realizáciu stratégie bolo možné v plnej miere pokryť zo štátneho rozpočtu alebo rozpočtov samospráv. Je preto nanajvýš vhodné využiť čo najlepšie možnosti financovania opatrení z operačných programov na obdobie 2014–2020. Zároveň je však potrebné vytvoriť mechanizmus pre tvorbu zdrojov na financovanie rozvoja cyklistickej infraštruktúry na úrovni kraja tak, aby mohli po roku 2020 plynule nahradiť prostriedky z fondov EÚ.

Aktivita A3.3.1

Prehľad zdrojov financovania a finančný plán

Zámerom tejto aktivity je vypracovať prehľad možností financovania opatrení do budúcnosti, aby bolo možné napĺňať ciele stanovené v akčnom pláne. Súčasnú zdroje je možné rozdeliť nasledovne:

- Štátny rozpočet
- Rozpočty samospráv, miest a obcí
- Európske zdroje – štrukturálne fondy
- Domáce nadačné zdroje
- Zahraničné nadačné zdroje
- Súkromné zdroje
- Zdroje občianskych združení
- Nefinančné zdroje – napr. dobrovoľnícka práca, materiál

Cieľom je pripraviť finančný plán na najbližšie obdobie, ako aj pre budúce roky.

Aktivita A3.3.2

Dlhodobé rozpočtovanie

Rozpočtovanie finančných prostriedkov vo viacročnom rozpočte – na obdobie 3 rokov – s napĺňaním zámeru TSK priamej podpory prípravy projektovej dokumentácie cyklistickej infraštruktúry, realizáciu cyklistických komunikácií a doplnkovej infraštruktúry, údržbu komunikácií a "mäkkých opatrení".

Pozn.: V zmysle platnej legislatívy je viacročný rozpočet strednodobý ekonomický nástroj finančnej politiky obce alebo vyššieho územného celku, v ktorom sú v rámci ich pôsobnosti vyjadrené zámery rozvoja územia a potrieb obyvateľov vrátane programov obce alebo programov vyššieho územného celku najmenej na tri rozpočtové roky.

Aktivita A3.3.3

Efektívne využívanie ďalších dostupných zdrojov

Okrem navrhovaného rozpočtovania finančných prostriedkov na obdobie 3 rokov zo zdrojov rozpočtu kraja je potrebné zvažovať použitie všetkých dostupných finančných prostriedkov, t.j. je pre samosprávu zásadné pripravovať a realizovať projekty, ktoré budú spolufinancované alebo financované z iných zdrojov spomenutých v aktivite A3.2.1. Tieto zdroje predstavujú ďalšiu príležitosť pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v regióne. Pre vytypovanie a využívanie týchto zdrojov bude zásadným prínosom vytvorenie pracovnej skupiny na úrade TSK ako aj komunikácia so všetkými zainteresovanými subjektmi.

Aktivita A3.3.4

Získanie zdrojov zo súkromného sektora

Zámerom opatrenia je vytypovať a osloviť podnikateľské subjekty na území kraja s cieľom získať ich finančnú podporu ako aj motivovať ich podporovať a financovať vlastné cyklotransportné projekty, napr. pre podporu dochádzky svojich zamestnancov do práce a pod. V rámci doplnkovej infraštruktúry môže ísť aj o zariadenia na odstavenie bicyklov v mestách, obciach, na intermodálnych bodoch, školách, zdravotníckych zariadeniach a pod. Môže ísť o podporu prvkov a zón s upokojenou dopravou, opatrenia pre bezpečnosť cyklistov, ale aj o sponzoring založený na publicite podnikateľských subjektov pri realizácii imidžových miest, obrázkových smeroviek, mapách, sprievodcoch a pod.

Zodpovednosť: TSK

Spolupráca: Mestá a obce, združenia obcí, mikroregióny, mieste akčné skupiny, neziskové organizácie, a pod.

Termín: priebežne, presnejšie je uvedené v návrhovej časti a akčnom pláne

Možné financovanie: rozpočet TSK, rozpočty miest a obcí TSK, súkromný sektor a pod.

4.3.3.4 Opatrenie 3.4 Informovanosť a vzdelávanie

Opis a východiská

Aktivita A3.4.1

Semináre a školenia pre mestá a obce

Cieľom aktivity je organizácia rôznych informačných a vzdelávacích podujatí ako sú semináre a školenia pre samosprávy so zámerom motivovať ich pre podporu rozvoja cyklotransportu a cykloturistiky na nimi spravovanom území, informovať ich o novinkách, možnostiach financovania, naučiť ich ako pripravovať cyklotransportné projekty a pod.

Aktivita A3.4.2

Cyklokonferencia

Cieľom každoročnej krajskej cyklokonferencie je poskytnúť priestor pre:

- prezentáciu plánovaných a realizovaných opatrení v tejto oblasti v kraji,
- diskusiu medzi všetkými zainteresovanými stranami,
- získanie finančnej a inej podpory pre opatrenia,
- zdieľanie informácií,
- stanovenie spoločných cieľov a postupov,
- získavanie skúseností od iných subjektov,
- prezentovanie príkladov dobrej praxe a pod.

Zodpovednosť: TSK

Spolupráca: Mestá a obce, združenia obcí, mikroregióny, mieste akčné skupiny, neziskové organizácie, a pod.

Termín: priebežne, presnejšie je uvedené v návrhovej časti a akčnom pláne

Možné financovanie: rozpočet TSK, rozpočty miest a obcí TSK, rôzne programy EÚ, domáce a zahraničné grantové schémy, súkromný sektor

4.3.3.5 OPATRENIE 3.5 MONITORING

Opis a východiská

V súčasnosti existuje len veľmi málo údajov o cyklistickej doprave v regióne. Sčítania a prieskumy sa realizujú len vo veľmi malej miere. Aby bolo možné pracovať s presnými dátami o cyklistickej doprave je nevyhnutné tieto dáta zbierať a vyhodnocovať. Z hľadiska cyklo dopravy je potrebné usmerňovať pohyb cyklistov s ohľadom na intenzitu dopravy, bezpečnosť, priestorové a iné možnosti. Získané dáta je možné využiť nielen pre dopravné modelovanie, plánovanie a návrhy pre opatrenia na zlepšenie dopravného systému kraja, ale aj pre účely propagácie cykloturistiky ako súčasť cestovného ruchu a ekonomiky kraja. Cieľom opatrenia je zavedenie systematického zberu dát na účely hodnotenia progresu rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky v regióne ako aj na získanie dát potrebných pre efektívne plánovanie a realizáciu jednotlivých aktivít v budúcnosti.

Aktivita 3.5.1

Návrh systému zberu dát

Cieľom opatrenia je návrh systému zberu dát tak, aby obsahoval informácie potrebné pre efektívne plánovanie, realizáciu a hodnotenie rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky v regióne. Návrh rozsahu a obsahu systému zberu dát vypracujú experti na dopravné plánovanie v spolupráci s Odborom dopravy.

Aktivita 3.5.2

Pravidelný zber dát

Cieľom opatrenia je zavedenie a pravidelné vykonávanie zberu údajov o stave a rozvoji cykloinfraštruktúry a vykonávanie prieskumov a sčítaní na mapovanie cyklo dopravy a cykloturistiky v TSK. Súčasťou by malo byť hodnotenie bezpečnosti pohybu na bicykli, evidencia nehôd s účasťou cyklistov, analýza ich príčin a návrh opatrení na ich odstránenie. Cieľom je i zbierať dáta o ekonomických a iných prínosoch cyklo dopravy a cykloturistiky pre región.

Aktivita 3.5.3

Vyhodnocovanie dát

Zámerom aktivity je pravidelne vyhodnocovať nazbierané dáta a výsledky využívať pre potreby ďalšieho plánovania opatrení ako aj pre hodnotenie už realizovaných opatrení s cieľom efektívne využívať všetky zdroje ako aj poučiť sa z opatrení, ktoré nenaplnili stanovené ciele v dostatočnej miere.

Zodpovednosť: TSK

Spolupráca: Mestá a obce, združenia obcí, mikroregióny, súkromný sektor, iné zdroje dát.

Termín: priebežne, presnejšie je uvedené v návrhovej časti a akčnom pláne

Možné financovanie: rozpočet TSK, rozpočty miest a obcí TSK, súkromný sektor, iné

4.3.3.6 OPATRENIE 3.6 MARKETING A PROPAGÁCIA CYKLOTURISTIKY A CYKLODOPRAVY

Opis a východiská

Produkty cestovného ruchu majú prierezoový charakter. Spájajú ubytovacie, stravovacie a dopravné služby, služby turistických atrakcií, agentúr, cestovných kancelárií, organizácií destinančného marketingu a pod. Môžu dosahovať rôzne stupne komplexnosti od jednoduchej služby až po balíček služieb. Ako každý iný produkt potrebujú vhodnú propagáciu a marketing. Zmyslom tohto opatrenia je zaistenie jednotnej prezentácie a propagácie TSK v segmente cykloturistiky, vrátane jeho mikroregiónov, miest a obcí a podnikateľských subjektov voči ostatným regiónom SR, zahraničiu ako aj obyvateľom kraja. Cieľom je aj využitie relevantných informácií na regionálnej úrovni pre ďalšie marketingové a iné využitie pre subjekty zapojené do rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

Aktivity a zámery

Aktivita A3.6.1

Budovanie značky Trenčianskeho cykloregiónu

Značka je veľmi významnou súčasťou marketingu. Na trhu zaujme ten, kto dokáže svoju konkurenčnú výhodu nielen nájsť, ale ju aj konzistentne a kontinuálne komunikovať a predať. Cieľom tejto aktivity je formulácia prítlačivej misie a vízie cykloturistiky v regióne, návrh loga a vhodného sloganu pre ďalšie propagačné aktivity. Logo bude slúžiť ako základný identifikačný znak na rôznych propagačných a informačných produktoch TSK a subjektov zapojených do služieb v oblasti cykloturistiky v regióne pod gesciou TSK pre zachovanie jednotnej vizuálnej identity. Bude základným kameňom vizuálnej komunikácie. Účelom sloganu bude posilniť značku a upútať pozornosť.

Aktivita A3.6.2

Propagačné aktivity

Cieľom aktivity je propagácia cykloturistiky a cyklodopravy v TSK rôznymi formami ako sú tlač, TV spoty, internet, podujatia, propagačné a informačné materiály. Formy propagácie budú prispôbené cieľovým skupinám. Zámerom je informovať potenciálnych cyklistov o možnostiach cykloturistiky a cyklodopravy na území TSK a pritaahnuť ich k návšteve kraja a využívaniu rôznych služieb na jeho území. Web stránka TSK pre cykloturistiku bude napojená na sociálne siete, kde je priestor pre súťaže, zdieľanie obsahu a propagáciu rôznych aktivít.

Aktivita A3.6.3

Prezentácia TSK, jeho mikroregiónov, miest a obcí na veľtrhoch a výstavách

Zmyslom opatrenia je prezentovať ponuku TSK v oblasti cykloturistiky na relevantných akciách ako sú výstavy a veľtrhy cestovného ruchu doma i v zahraničí. Dôležité je aj získavať nové skúsenosti, informácie a inšpiráciu pre ďalšie projekty. Cieľom je i podpora spolupráce s inými regiónmi a subjektmi.

Aktivita A3.6.4

Spolupráca so subjektmi v cestovnom ruchu

Zámerom aktivity je podpora hlbšej spolupráce rôznych subjektov v TSK s domácimi a zahraničnými agentúrami a cestovnými kanceláriami, ktoré sa zameriavajú na aktívnu dovolenku vrátane cykloturistiky. Cieľom je ponúknuť im rôzne destinácie a cykloprodukty.

Aktivita A3.6.5

Spolupráca s informačnými kanceláriami, KOČR a OOCR

Cieľom aktivity je podpora spolupráce TSK s organizáciami, ktoré poskytujú služby a informácie v oblasti cestovného ruchu. Tieto organizácie budú distribuovať rôzne tlačené materiály ako sú mapy, sprievodcovia a pod. do rôznych miest a zariadení ako sú ubytovacie zariadenia, múzeá, a pod. Zámerom je aj vzájomná informovanosť.

Aktivita A3.6.6

Spolupráca so SACR

Zámerom je využiť SACR a jej zahraničné zastúpenia na propagáciu TSK, vrátane propagácie cykloturistiky v regióne v zahraničí rôznou formou. Ide o šírenie propagačných materiálov ale aj o organizovanie infociest pre zahraničných novinárov na spoznávanie ponuky dovolenky v TSK.

Aktivita A3.6.7

Spolupráca so susedmi a partnerskými mestami.

Aktivita sa zameriava na posilnenie spolupráce v oblasti cestovného ruchu so susediacimi samosprávnymi krajinami, štátmi (ČR), prípadne partnerskými mestami v zahraničí. Cieľom je vzájomná výmena informácií a skúseností ako aj propagácia cestovného ruchu vrátane segmentu cykloturistiky.

Zodpovednosť: TSK

Spolupráca: Organizácie cestovného ruchu, informačné kancelárie, KOOCR a OOOCR SACR, občianske združenia, súkromný sektor, médiá, mestá, obce a pod.

Termín: priebežne, presnejšie je uvedené v návrhovej časti a akčnom pláne

Možné financovanie: rozpočet TSK, rozpočty miest a obcí TSK, rôzne programy EÚ, domáce a zahraničné grantové schémy, súkromný sektor

5 IMPLEMENTAČNÁ ČASŤ

Implementačná časť je venovaná uvedeniu stratégie do praxe. Implementácia je procesom plánovitej realizácie stratégie. Pomocou nej sa stratégia uskutočňuje a zároveň sa naplňujú strategické ciele. Pojem implementácie stratégie môžeme chápať jednak procesne a jednak ako čiastkový strategický projekt. Procesná stránka implementácie zahŕňa: formulovanie cieľov implementácie a vymedzenie činností k presadeniu, uskutočňovaniu a realizácií kontroly implementácie. Hlavný cieľ procesu implementácie stratégie je úspešná implementácia vytvorenej stratégie. Aby sme to dosiahli, je potrebné:

- zaručiť znalosť a zrozumiteľnosť obsahu stratégie,
- vybaviť tých, ktorých sa implementácia týka zodpovedajúcimi kompetenciami,
- dosiahnuť ochotu chcieť uskutočňovať danú stratégiu.

Je potrebné vysvetliť ciele stratégie zastupiteľstvu, neskôr špecifikovať globálne strategické úlohy a prispôbiť systém práce na TSK navrhovanej stratégii. Nositeľmi implementácie budú odborníci a vedúci pracovníci, ktorí môžu rozhodujúcim spôsobom prispieť k presadeniu a plneniu úloh. Aktívne budú zapojení tvorcovia stratégie, jadro pracovnej cyklo skupiny, a kľúčový manažér – cyklokoordinátor. Je nutné definovať potrebné interné procesy a formalizovať ich.

Poslaním kontroly a monitoringu je, aby sa včas zistili odchýlky v riadenom procese implementácie, ktoré môžu byť pozitívne alebo negatívne, a ktoré predstavujú rozdiel medzi zámerom a jeho realizáciou. Úlohou kontroly a monitoringu bude:

- zisťovanie skutočného vývoja implementácie jednotlivých opatrení do praxe a zistenie konečného výsledku,
- porovnávanie skutočného vývoja s vývojom, ktorý bol definovaný v stratégii,
- zisťovanie prípadných odchýlok od určeného vývoja, ako aj ich príčin,
- vyvodzovanie záverov pre ďalšie rozhodovanie, s cieľom odstrániť nežiaduce odchýlky a ich príčiny, alebo zmeniť pôvodné zámery, ak sa v priebehu kontroly ukážu ako nesprávne, a pod.

Odpoveď na otázku, či sme správne implementovali stratégiu, či boli splnené strategické ciele a či sme správne určili východiská pre tvorbu stratégie, dáva strategická kontrola a monitoring. Za týmto účelom boli v stratégii definované merateľné ukazovatele, ktoré sú uvedené v piatej kapitole pre každú skupinu aktivít. Hodnotením týchto ukazovateľov bude možné v akomkoľvek čase hodnotiť implementáciu stratégie a jej prínos pre rozvoj cyklotransportu a cykloturistiky v regióne. Pri implementácii sa bude používať priebežné hodnotenie (ongoing evaluation), ktoré sa bude uskutočňovať počas implementácie intervencií. Frekvencia hodnotenia pre jednotlivé aktivity je uvedená v tabuľkách merateľných ukazovateľov. Obvykle budú výsledky hodnotené na ročnej báze. Tento spôsob hodnotenia hodnotí prvé efekty intervencií a zároveň kriticky posudzuje, či sú ciele aj naďalej relevantné. Všeobecne sa zameriava na výstupy a výsledky hodnotenia bez toho, aby sa dôkladne analyzovali dopady, ktoré sa prejavujú v dlhšom časovom horizonte. Dopady sa budú hodnotiť v polovici obdobia implementácie, teda v roku 2023 a na konci, teda v roku 2030. Priebežné hodnotenie bude tvoriť priamu spätnú väzbu pre riadenie procesu implementácie, ktoré pomôže zdokonaľiť.

Opatrenia a aktivity na naplnenie cieľov stratégie sú uvedené postupne pre všetky priority. Kapitola 5.4 prezentuje možnosti ich financovania. V súlade s vyššie uvedenými cieľmi stratégie sa vypracoval indikatívny akčný plán na roky 2016 - 2030. Plán nadväzuje na obsah a štruktúru strategической časti (strategické ciele, priority, špecifické ciele) a rozpracováva ju na jednotlivé navrhované zámery, projekty a aktivity. Prijalo sa rozhodnutie, že pri vypracovaní plánu sa navrhnu opatrenia nevyhnutné na splnenie vytýčených špecifických cieľov, bez ohľadu na to, či v období jeho realizácie budú k dispozícii potrebné finančné zdroje na ich implementáciu. Z uvedeného dôvodu sa plán považuje za indikatívny.

5.1 PREHĽAD OPATRENÍ

Opatrenia navrhnuté v strategickej časti sa v budúcnosti premietnu do implementácie konkrétnych projektov a aktivít. Celkový prehľad navrhnutých aktivít je uvedený v Tab. 12.

Tab. 14 Prehľad opatrení a aktivít

Priorita 1 – Rozvoj cyklo dopravy ako integrálnej súčasti dopravného systému	
<i>Opatrenia definované v strategickej časti</i>	<i>Projekty, zámery a aktivity navrhnuté na implementáciu</i>
1.1 Rozvoj infraštruktúry pre cyklo dopravy	1.1 Budovanie cyklistickej infraštruktúry spádovej oblasti Nové Mesto nad Váhom 1.2 Budovanie cyklistickej infraštruktúry spádovej oblasti Dubnica nad Váhom 1.3 Budovanie cyklistickej infraštruktúry spádovej oblasti Púchov 1.4 Budovanie cyklistickej infraštruktúry spádovej oblasti Považská Bystrica 1.5 Budovanie cyklistickej infraštruktúry v regióne Horná Nitra 1.6 Prepojenie ťažiskových cyklotrás kraja 1.7 Prepojenie cyklotrás na cyklotrasy v ČR
1.2 Podpora intermodality	1.8 Podpora intermodality – súbor aktivít
Priorita 2 – Rozvoj cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu	
<i>Opatrenia definované v strategickej časti</i>	<i>Projekty, zámery a aktivity navrhnuté na implementáciu</i>
2.1 Rozvoj siete turistických cyklotrás	2.1 Budovanie siete cykloturistických trás v TSK 2.2 Bezpečnosť a údržba existujúcich cykloturistických trás v TSK 2.3 Cykloturistická infraštruktúra – budovanie cykloľávok
2.2 Rozvoj doplnkových služieb pre cykloturistiku	2.4 Budovanie tematickej trasy „Na bicykli po stopách histórie“ 2.5 Budovanie tematickej trasy „Páteří poutní stezka sv. Cyrila a Metoděje v moravskoslovenském příhraničí“ 2.6 Projekt Hradná cesta 2.7 Projekt budovania tematických trás s cieľom spoznávať TSK prostredníctvom rozhľadní
Priorita 3 - Zvyšovanie povedomia, riadenie, koordinácia a propagácia rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky	
<i>Opatrenia definované v strategickej časti</i>	<i>Projekty, zámery a aktivity navrhnuté na implementáciu</i>
3.1 Zvyšovanie povedomia a osveta	3.1 Zvyšovanie povedomia a osveta – súbor aktivít 3.2 Vytvorenie cykloportálu, elektronického sprievodcu
3.2 Vytvorenie partnerstva a koordinácia rozvoja	3.3 Vytvorenie štruktúry riadenia rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky na úrade TSK 3.4 Vytvorenie komunikačnej štruktúry

na regionálnej úrovni	3.5 Zapojenie súkromného sektora do rozvoja 3.6 Legislatívne a iné opatrenia 3.7 Aktualizácia stratégie
3.3 Financovanie rozvoja	3.8 Finančný plán 3.9 Dlhodobé rozpočtovanie 3.10 Aktívne získavanie zdrojov financovania
3.4 Informovanosť a vzdelávanie	3.11 Seminára a školenia pre mestá a obce 3.12 Cyklokonferencia
3.5 Monitoring	3.13 Centrálna databáza, zber dát
3.6 Marketing a propagácia cykloturistiky a cyklodopravy	3.14 Budovanie značky Trenčiansky cykloregión, kampane, marketing, spolupráca so SACR, KOCHR

5.2 NÁVRH PROJEKTOV, ZÁMEROV A AKTIVÍT

V tejto časti sú vymenované jednotlivé aktivity, ktoré vychádzajú zo zámerov definovaných v kapitole 2.

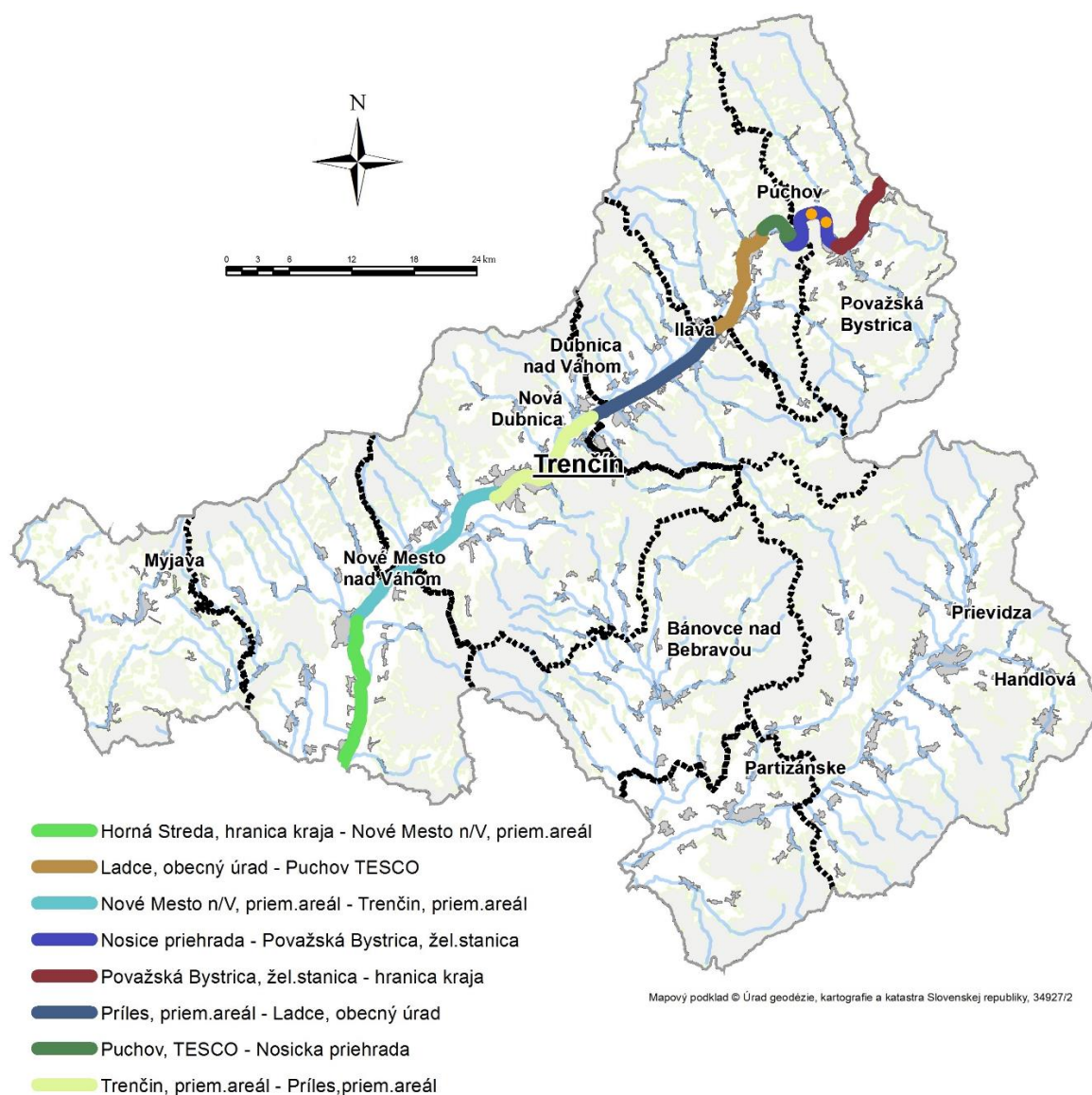
5.2.1 PRIORITA 1 – ROZVOJ CYKLODOPRAVY AKO INTEGRÁLNEJ SÚČASTI DOPRAVNÉHO SYSTÉMU

V rámci problematiky dopravnej obslužnosti je dôležitým cieľom prepojenie najvýznamnejších sídelných, regionálnych a dopravných väzieb v extraviláne, ktoré majú potenciál dosiahnuť vyššie zastúpenie cyklistickej dopravy v delbe prepravnej práce. Prirodzeným vyústením tohto procesu je návrh na vytvorenie kostrovej siete hlavných cyklotrás dopravno-obslužného charakteru v extraviláne. Táto potreba je najvýraznejšia v oblasti Považia naprieč územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy až po Plevník–Drieňové s napojením na susedné kraje.

Oblasť bola rozdelená na jednotlivé čiastkové úseky, ktoré sú zaradené medzi prioritné cykloprojekty (projektové zámery) spájania miest a obcí s cieľom zlepšenia mobility občanov v spádových oblastiach Považia (Nové Mesto nad Váhom, Trenčín, Dubnica, Púchov a Považská Bystrica), ktoré sa nachádzajú na území s najväčšou koncentráciou obyvateľstva kraja (centrá osídlenia KURS), na úsekoch, kde sa nachádzajú priemyselné parky (PP Trenčín–Zlatovce, Dubnica nad Váhom), zóny (Nové Mesto nad Váhom, Púchov, Považská Bystrica) a centrá hospodárskeho významu (Ladce, Trenčianska Teplá). Časť projektu (úsek Trenčín–Trenčianska Teplá) bude realizovaná na území UMR Trenčín. Úseky, na ktorých sú navrhované cyklistické komunikácie a ďalšie aktivity, sú v súlade so štúdiom „Trendy Travel“ podporovanou Európskou komisiou. Projekt „Zlepšenia cyklistickej infraštruktúry v TSK“ pozostáva v rámci oblasti Považia z projektov 1.1 – 1.4.

Vedenie jednotlivých úsekov využíva existenciu významných líniových stavieb na Považí, ktorými sú hrádze rieky Váh ako i derivačného kanála. Pri navrhovaní jednotlivých úsekov sa kládol dôraz nielen na základné predpoklady realizácie ako sú majetkovoprávne vzťahy k pozemkom, ale i na bezpečnosť a komfort cyklistov, ktorý bude dosiahnutý čo najväčšou mierou segregácie navrhovanej trasy od existujúcej motorovej dopravy ako i patričným dopravným značením v zmysle platnej legislatívy. Vedenie cyklotrasy nevyužíva existujúcu sieť cestných komunikácií I. II. Ani III. triedy. Súčasťou navrhovaných úsekov je aj vybudovanie mosta pre cyklistov cez rieku Váh. Návrh je znázornený na Obr. 8.

Obr. 8 Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v Trenčianskom samosprávnom kraji



1.1 Budovanie cyklistickej infraštruktúry spádovej oblasti Nové Mesto nad Váhom

Stručný opis: Projektový zámer zahŕňa prepojenie Trenčín – Nové Mesto nad Váhom. Vybudovaná cyklistická komunikácia bude spájať Nové Mesto nad Váhom a príslušné obce s Trenčínom – prepojí sa dochádzka za prácou do priemyselnej zóny v Novom Meste nad Váhom a do priemyselného parku Trenčín – Záblatie. Nezanedbateľná je aj dochádzka do škôl a za službami. Úsek vedie od priemyselného areálu v Novom meste nad Váhom využívajúc ochrannú hrádzu rieky Váh. V mieste križovania s cestou druhej triedy v Novom Meste nad Váhom využíva mimoúrovňové križovanie popod jestvujúci most, na ktorom vedie cesta II. Triedy. Ďalej pokračuje po ochrannej hrádzi popri areáli elektrárne do katastrálneho územia obce Beckov, kde je možné napojenie na ČR cez obec Trenčianske Bohuslavice ďalej do Bošáckej doliny. Cyklotrasa ďalej pokračuje popri derivačnom kanáli do Ivanovce, Melčice, Adamovské Kochanovce, Chocholná-Velčice, Veľké Bierovce, Opatovce, Kostolná-Záriečie, kde existuje potenciál cezhraničného napojenia cez obec Drietoma.

Relevantné aktivity: A1.1.1, A1.1.2, A1.1.3, A1.1.4, A1.1.5, A1.1.6, A1.1.7, A1.1.8, A1.1.9

Zodpovednosť: TSK

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK

Termín: 2016 - 2019

1.2 Budovanie cyklistickej infraštruktúry spádovej oblasti Dubnica nad Váhom

Stručný opis: Projektový zámer navrhuje prepojenie Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, pričom zahŕňa prepojenie priemyselného parku na hranici obcí Dubnica nad Váhom, Nová Dubnica, Trenčianska Teplá, a prepojenia v rámci centier osídlenia: Nemšová, Dubnica nad Váhom (prepojenie aj na priemyselnú zónu, bývalý areál ZŤS), Ilava (taktiež prepojenie na priemyselnú zónu), a Ladce ako sídlo hospodárskeho významu, kde je významný zamestnávateľ (Považská cementáreň, a.s.). V Nemšovej bude možné nadviazať na vybudovanú cyklotrasu do ČR. Cyklotrasa využíva líniovú stavbu derivačného kanála a jestvujúce účelové komunikácie vo vlastníctve SVP, š.p. Prepojenie na obce na druhej strane Váhu je limitované existujúcimi premosteniami rieky Váh (obec Bolešov, Kameničany, Pruské).

Relevantné aktivity: A1.1.1, A1.1.2, A1.1.3, A1.1.4, A1.1.5, A1.1.6, A1.1.7, A1.1.8, A1.1.9

Zodpovednosť: TSK

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK

Termín: 2016 - 2019

1.3 Budovanie cyklistickej infraštruktúry spádovej oblasti Púchov

Stručný opis: Projektový zámer zahŕňa úsek Ladce – Púchov, kde sú na plánovanú cyklistickú komunikáciu napojené viaceré obce (vrátane Lednických Rovní, kde je firma YURI) a významný zamestnávateľ Continental Matador Rubber a.s., kde v súčasnosti podľa sčítania prichádza cca 400 zamestnancov na bicykli. Využitie cyklistickej komunikácie na dopravné účely je zaručené existujúcimi pracovnými príležitosťami a dostupnými službami v meste Púchov. Súčasťou projektu je aj vybudovanie cyklistického mosta medzi obcami Beluša a Lednické Rovne, ktorá generuje viac pracovných príležitostí ako je schopná pokryť. Toto premostenie zároveň sprístupní pracovné príležitosti v Púchove aj obciam na druhej strane Váhu. Úsek medzi obcami Lednické Rovne a Púchov rieši aj otázku neprehľadného nevhodného úseku na ceste II/507 v k.ú. Streženice.

Relevantné aktivity: A1.1.1, A1.1.2, A1.1.3, A1.1.4, A1.1.5, A1.1.6, A1.1.7, A1.1.8, A1.1.9

Zodpovednosť: TSK

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK

Termín: 2016 - 2019

1.4 Budovanie cyklistickej infraštruktúry spádovej oblasti Považská Bystrica

Stručný opis: Projektový zámer zahŕňa úsek Púchov – Považská Bystrica, kde sa v úseku: Nimnica – Považská Bystrica využije stavba „ŽSR, modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod“ a zabezpečí sa prepojenie obyvateľov do práce v priemyselnom areáli mesta Považská Bystrica a za službami do centra osídlenia Považskej Bystrice. V tomto úseku bude potrebné vysporiadať sa s výškovým prevýšením zo strany mesta Púchom smerom na priehradný múr Nosickej nádrže. Ďalej bude potrebné zosúladiť dokumentáciu investora ŽSR s navrhovanou novovybudovanou cyklistickou infraštruktúrou, v čo najvyššej miere segregácie od motorovej dopravy ako i kolízne body vyplývajúce z vyššie uvedenu stavbou ako napr. priecestie pri Nosickom priehradnom múre, križovania s telesom železničnej trate, príp. ďalšie. Predpokladaný termín ukončenia realizácie stavby ŽSR je rok 2020. Opustenie železničného zvršku a teda i budovanie cyklotrasy v tomto úseku bude nasledovať až po vybudovaní železničného premostenia cez Nosickú priehradu ako i dvoch tunelov, teda až v záverečnej etape stavby.

Relevantné aktivity: A1.1.1, A1.1.2, A1.1.3, A1.1.4, A1.1.5, A1.1.6, A1.1.7, A1.1.8, A1.1.9

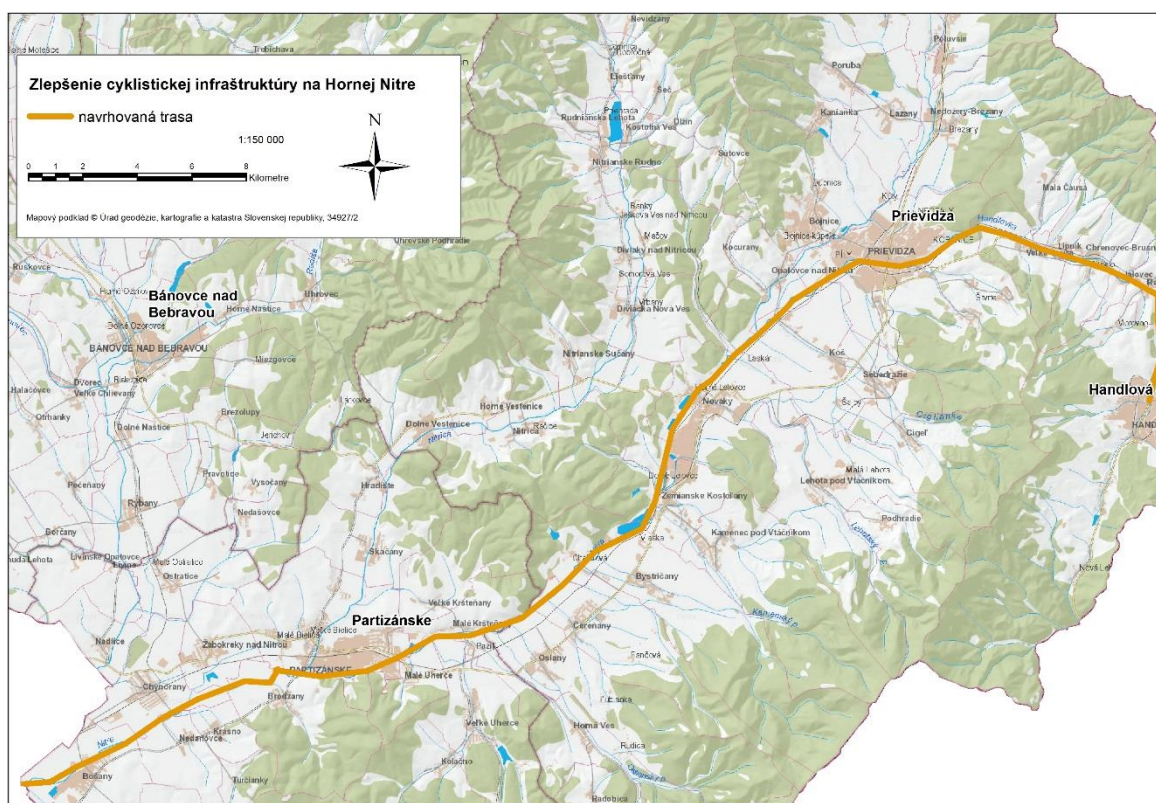
Zodpovednosť: TSK

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK

Termín: 2016 - 2019

Významnou oblasťou osídlenia v TSK je aj región Hornej Nitry, kde podobne ako na Považí absentuje základná kostrová cyklistická komunikácia medzi významnými strediskami osídlenia. Z tohto dôvodu TSK vyčlenil prostriedky na vypracovanie prípravnej dokumentácie, štúdie realizovateľnosti pre plánovanú investičnú akciu „Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre“, ktorej cieľom je identifikácia variantných riešení vedenia cyklotrasy, ktorá bude spájať mestá Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske, až po hranicu s nitrianskym samosprávnym krajom v dĺžke cca 50 km.

Obr. 9 Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre - návrh budúcej trasy



1.5 Budovanie cyklistickej infraštruktúry v regióne Horná Nitra

Stručný opis: Podobne ako pri ostatných pripravovaných projektoch cyklistickej infraštruktúry bude snaha o maximálne možné využitie líniových stavieb, prevažne vodných (hrázde, násypy) a o maximálnu možnú mieru segregácie od motorovej dopravy. Cyklotrasa bude mať cyklodopravný charakter ale zároveň bude slúžiť ako prepojenie turisticky významných lokalít s možnosťou športového vyžitia pre turistov, či rodiny s deťmi, ale i ako bezpečná alternatívna doprava do zamestnania pre obyvateľov regiónu Horná Nitra. Projekt cyklotrasy je súčasťou východiskového strategického dokumentu pre implementáciu finančných prostriedkov z EŠIF v rámci IROP na regionálnej úrovni s dopadom na miestnu úroveň Regionálnej integrovanej územnej stratégie TSK, na základe ktorej sa bude realizovať IROP v zmysle individuálnych alebo integrovaných projektov. Práce na vyhotovení dokumentácie boli začaté v druhej polovici júna 2016 s termínom odovzdania v novembri 2016.

Relevantné aktivity: A1.1.1, A1.1.2, A1.1.3, A1.1.4, A1.1.5, A1.1.6, A1.1.7, A1.1.8, A1.1.9

Zodpovední: TSK

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK

Termín: 2016 - 2020

1.6 Prepojenie ťažiskových cyklotrás kraja

Stručný opis: Logickým krokom z hľadiska priorit budovania cyklistickej infraštruktúry na regionálnej úrovni je prepojenie ťažiskových trás v rámci kraja. Vzhľadom ku fyzicko-geografickým pomerom, je prepojenie Považského Podolia a Hornonitrianskej kotliny najvýhodnejšie cez dva základné koridory. Severný cez Rudniansku kotlinu, Nitrianske Rudno a Valaskú Belú a južný cez Bánovce nad Bebravou, Bánovskú pahorkatinu. Severný poskytuje nesporne vysoký turistický potenciál, južný je výhodnejší z hľadiska demografického ako i realizačného. Napojenie okresného mesta Bánovce na obe ťažiskové cyklotrasy kraja dotvára chrbticu celej cyklistickej infraštruktúry v kraji, na ktorú môžu nadväzovať ďalšie kostrové prepojenia smerom na susedné kraje ako i ČR. Využitím Bánovskej pahorkatiny sa vedenie cyklotrasy nevyhne problémovým úsekom v koridore v úpäť pohoria Inovec pri Mníchovej Lehote kadiaľ v súčasnosti vedie cesta I. triedy a je plánovaná rýchlostná cesta R 2. Od tohto bodu smerom na Trenčín je možné vyhnúť sa koridoru R2 využitím trasy cez Mníchovú Lehotu smerom na Soblahov. Napojenie na Vážsku cyklotrasu bude v mieste nového mosta cez rieku Váh v Trenčíne, odkiaľ je možné napojenie aj na cezhraničné cyklotrasy. Napojenie cyklotrasy na Hornonitriansku oblasť je navrhnuté cez Chynorany a Rybany vzhľadom na výhodnejšie geomorfologické pomery.

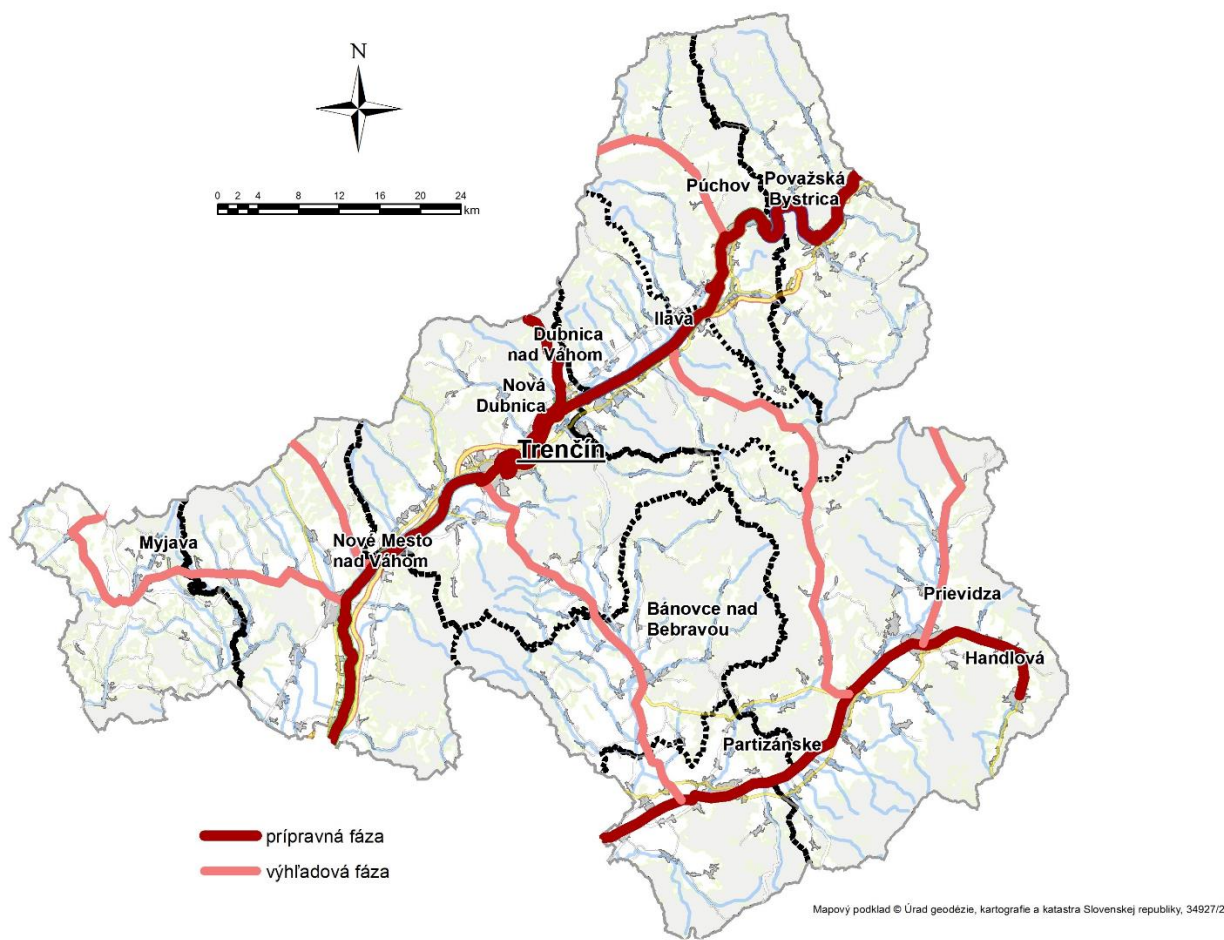
Relevantné aktivity: A1.1.1, A1.1.2, A1.1.3, A1.1.4, A1.1.5, A1.1.6, A1.1.7, A1.1.8, A1.1.9

Zodpovední: TSK

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK

Termín: 2019 – 2023

Obr. 10 Návrh nosnej cyklo dopravnej infraštruktúry v Trenčianskom samosprávnom kraji podľa miery rozpracovania



1.7 Prepojenie cyklotrás na cyklotrasy v ČR

Stručný opis: Prioritným cieľom týchto cyklotrás nie je len prepojenie s ČR, ale majú ambíciu cyklo dopravne obslužiť sídla ležiace na prirodzených dopravných koridoroch v oboch smeroch nielen smerom do ČR, ale aj na strediská osídlenia s vybudovanými a etablovanými priemyselnými parkami (Púchov, Nové Mesto, Nemšová, Dubnica nad Váhom, Stará Turá, Myjava).

Relevantné aktivity: A1.1.1, A1.1.2, A1.1.3, A1.1.4, A1.1.5, A1.1.6, A1.1.7, A1.1.8, A1.1.9

Zodpovednosť: TSK

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK

Termín: 2020 - 2024

Návrhy cyklotrás sú k roku 2016 vypracované vo fáze rámcového koridoru a konkrétne projektové zámery budú spresnené v spolupráci s dotknutými obcami, organizáciami a orgánmi prostredníctvom predprojektových štúdií. Vytvorením cyklistických prepojení v rámci základných rozvojových osí trenčianskeho kraja bude vyriešená akútna potreba alternatívnej nemotorovej dopravy ako i bezpečnosti cyklistov.

Podiel cyklistickej dopravy výrazne ovplyvňujú podmienky jej nadväznosti na iné druhy dopravy. Cyklistická doprava musí byť integrovaná do existujúceho dopravného systému kraja, najmä do verejnej osobnej dopravy. Je to dôležité z hľadiska dopravnej obsluhy kraja ako aj na cykloturistický účel. Efektívne navrhnutá sieť

kostrových cyklotrás musí byť univerzálna, poskytujúca funkciu dopravno-obslužnú i cykloturistickú. Cyklotrasy musia nadväzovať na spojenia verejnej osobnej dopravy tak, ako je to bežné z vyspelých európskych krajín. V súčasnosti popri možnosti prepravovať bicykle v železničnej doprave iné možnosti na území kraja prakticky neexistujú. Je potrebné vytvoriť minimálnu sieť intermodálnych bodov na základnej sieti verejnej dopravy a vybaviť tieto miesta potrebnou doplnkovou infraštruktúrou a službami.

1.8 Podpora intermodality

Stručný opis: Prioritným cieľom opatrenia je podpora intermodality, ktorá sa bude realizovať prostredníctvom jednotlivých aktivít. Na začiatku budú v spolupráci s mestami, obcami, operátormi verejnej dopravy, veľkými zamestnávateľmi a ďalšími relevantnými subjektmi identifikované dôležité intermodálne body. Tieto body budú vytvárať základnú sieť intermodálnych bodov, v ktorých budú v budúcnosti realizované všetky aktivity. TSK bude v rámci svojich kompetencií podporovať mestá, obce a rôzne subjekty aby plánovali a implementovali opatrenia zahrnujúce budovanie rôznych zariadení na bezpečné odstavenie bicyklov na definovaných intermodálnych bodoch ako sú jednoduché stojany, prístrešky, parkovacie boxy a domy (B&R a P&R) a pod. Nasledovať budú rokovania s operátormi verejnej dopravy smerujúce k podpore prepravy bicykla ako dopravného prostriedku v inom dopravnom prostriedku ako je vozidlo MHD, prímestské autobusové linky, a pod. Zámerom je umožniť obyvateľom vykonať intermodálnu cestu a zlepšovať podmienky pre prevoz bicyklov v hromadnej doprave. V budúcnosti bude dôležitá i propagácia možnosti cestovať s bicyklom v hromadnej doprave a bezpečne parkovať bicykel na intermodálnych bodoch. Vo väčších mestách a na miestach s vysokou koncentráciou cykloturistov sa budú zavádzať doplnkové služby pre cyklistov napr. pre servis bicyklov, poskytovanie informácií, hygienické zázemie a pod.

Relevantné aktivity: A1.2.1, A1.2.2, A1.2.3, A1.3.5, A2.1.4, A2.2.4, A3.3.2, A3.3.3, A3.3.4

Zodpovednosť: TSK

Zapojené subjekty: mestá a obce, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, operátori verejnej dopravy, iné subjekty v rámci TSK

Termín: priebežne

Infraštruktúrne projekty veľkého i menšieho rozsahu v rámci priority podpory rozvoja cyklo dopravy budú dopĺňať rôzne mäkké opatrenia. Ich cieľom je zabezpečiť osvetu a zvýšiť povedomie obyvateľov TSK o možnostiach a pozitívnych efektov využívania cyklistickej dopravy v každodennom živote.

5.2.2 PRIORITA 2 – ROZVOJ CYKLOTURISTIKY AKO DÔLEŽITÉHO SEGMENTU CESTOVNÉHO RUCHU

2.1 Budovanie siete cykloturistických trás v TSK

Stručný opis: Cieľom tejto aktivity bude priebežné budovanie nových cyklotrás, príp rozšírenie pôvodných cyklotrás. Konkrétne to budú trasy: dobudovanie trás v rámci MTB bike parku Považský Inovec do cca. 700 km, napojenie mesta Trenčín na MTB cyklo magistrálu Hrebeňom Považského Inovca (043) (z Mníchovej Lehoty do Trenčína), dobudovanie cykloturistickej trasy z Čachtíc na Čachtický hrad, vybudovať cyklotrasu z Nového Mesta nad Váhom cez Drapliak do Višňového. Ďalej začať s postupným budovaním cykloturistických trás, kt. vychádzajú zo strategického dokumentu na území MAS Kopaničiarsky región. Predĺženie MTB cyklo magistrály Hrebeňovka Tríbeča cez pohorie Vtáčnik až do Handlovej (predĺženie cyklo magistrály zo súčasnej dĺžky 79 km na dĺžku cca. 130 km, vytvorenie prepojenia Hornej Nitry s lokalitou Penhýbel a Nitrianskym samosprávnym krajom). Revízia a doznačenie Bojnického cyklookruhu (povoľovacie konania na chýbajúcich úsekoch a riadna obnova a vyznačenie 168 km dlhého Bojnického cyklookruhu). Vytvorenie novej koncepcie cykloturistických trás v hrebeňovej časti Javorníkov, vyznačenie MTB cyklo magistrály 052 Hrebeňovka Javorníkov, doplnenie siete cykloturistických trás. Vybudovanie Maríkovského singletracku, jeho zmapovanie, povolenie a vyznačenie.

Vytvoriť prepojenie tohto trailu na hrebeň a ČR cez existujúce cykloturistické trasy a vytvoriť tak jeden z najkrajších trailov v severnej časti TSK.

Relevantné aktivity: A2.1.1, A2.1.2, A2.1.3, A2.1.4, 2.1.5, A2.1.6, A2.1.7, 2.3.7

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK, Slovenský cykloklub

Zodpovednosť: TSK

Termín: 2017 - priebežne

2.2 Bezpečnosť a údržba existujúcich cykloturistických trás v TSK

Stručný opis: Každoročne podporovať nielen nové značenie, ale podľa potreby i obnovovať pôvodné cykloturistické trasy v Trenčianskom samosprávnom kraji. Okrem toho cieľom aktivity by mala byť snaha o presunutie cykloturistických trás z frekventovaných komunikácií na územia s nižšou frekvenciou motorovej dopravy, resp. na miesta, kde má motorová doprava zákaz jazdiť.

Relevantné aktivity: A2.1.1, A2.1.2, A2.1.3, A2.1.4, 2.1.5, A2.1.6, A2.1.7, 2.3.7

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK, Slovenský cykloklub

Zodpovednosť: TSK

Termín: 2017 - priebežne

2.3 Cykloturistická infraštruktúra – budovanie cyklotráv

Stručný opis: Zpracovať do priestoru existujúcich, príp. novovybudovaných cykloturistických trás: malé rozhladne, malé mostíky a lávky, odpočívadlá, panely s mapami a náučné panely, lavičky, stojany na bicykle, servisné stojany a iné. Rekonštrukcia lávky nachádzajúca sa v katastri obce Brunovce (ponad Váh), stavba novej cyklotrávy ponad Váh v k. ú. obce Beckov smerom do Tr. Bohuslavíc, stavba novej cyklotrávy ponad Váh v Považskej Bystrici smerom na Považskú Teplú. Stavby ďalších cyklistických lávok, ktoré sú potrebné na prekonanie prirodzených bariér, v našich podmienkach najmä riek Váhu a Nitry.

Relevantné aktivity: A2.1.3, A2.1.4, A2.1.6, A2.1.7, 2.3.7

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK, Slovenský cykloklub a ďalšie

Zodpovednosť: Subjekty, kt. sa rozhodnú realizovať spomínané objekty

Termín: 2017 – priebežne

2.4 Budovanie tematickej trasy „Na bicykli po stopách histórie“

Stručný opis: V súvislosti s budovaním základnej kostry cyklotrás v TSK vyvstala potreba cezhraničného prepojenia cyklotrás na Považí ako i obcí na pravom brehu rieky Váh na prirodzené centrum osídlenia mesto Trenčín. Návrh časti cyklotrasy bol súčasťou jedných z alternatív v „Štúdii Vážskej cyklotrasy“ avšak vzhľadom na výraznejší cyklotrasový charakter variantu vedúceho po druhej strane Váhu a derivačného kanála nebol pre Vážsku cyklotrasu vhodný. Navrhovaná cyklotrasa začína pri moste v Nemšovej časti Ľuborča, pokračuje po korune ľavobrežnej ochrannej hrádze a cyklotrávou ponad tok Vlára prechádza na pravostrannú ochrannú hrádku rieky Vlára. Od sútoku rieky Vlára a Váh pokračuje po korune pravostrannej ochrannej hrádze Váhu až po obec Skalka nad Váhom, kde prechádza cyklotrávou ponad potok Súčanka a ďalej pozdĺž toku Súčanky. Približne od ústia do rieky Váh trasa vedie v úzkom priestore medzi korytom rieky Váh a cestou II/507, prechádza inundáciou rieky Váh po obec Zamarovce, odkiaľ vedie po starý železničný most v Trenčíne, kde trasa cyklotrasy končí.

Cyklotrasa bude slúžiť ako prepojenie kultúrnych a prírodne významných lokalít v cezhraničnom regióne s možnosťou športového využitia pre turistov, či rodiny s deťmi. Na našom území bude pozostávať z troch základných častí. Prvá je už vybudovaná časť v rámci katastrov obcí Nemšová a Horné Sĺnie v dĺžke cca 7 km + chýba dobudovať po hranicu s ČR približne 1 km. Druhá najdlhšia časť úseku v dĺžke 12 km bude v gescii TSK. V rámci mesta Trenčín bude využitá sieť miestnych komunikácií o dĺžke cca 4 km. Celková dĺžka trasy bude teda okolo 24 km. Financovanie celého projektu je plánované zo zdrojov EU z program cezhraničnej spolupráce medzi ČR a SR. Verejné obstarávanie na zhotoviteľa projektovej dokumentácie k UR, ktorá je potrebná pre žiadosť o nenávratný finančný príspevok z fondov EU bolo ukončené v máji 2016. Súčasťou PD bude aj budovanie prislúchajúcej doplnkovej infraštruktúry a napojenie na obľúbené pútnické miesto areál kláštora pod Skalkou nad Váhom. V budúcnosti nie je vylúčené po prepojení Nemšovej a Dubnice nad Váhom vytvorenie celého okruhu: Trenčín – Nemšová – Dubnica – Trenčianska Teplá. Využitie by bolo existujúce premostenie železničného mosta medzi Nemšovou a Trenčianskou Teplou a bývalá komunikácia III. triedy medzi Nemšovou a Prílesom, ktorá bola prerušená a prekategORIZOVANÁ na miestnu po zrušení železničného priecestia v obci Príles v rámci modernizácie železničnej trate.

Relevantné aktivity: A2.1.1, A2.1.2, A2.1.3, A2.1.4, A2.1.6, A2.1.7, A2.2.2

Zodpovední: TSK

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK

Termín: 2016 – 2018

Obr. 11 Cyklotrasa „Na bicykli po stopách histórie“ – návrh budúcej trasy



2.5 Budovanie tematickej trasy „Páteří poutní stezka sv. Cyrila a Metoděje v moravskoslovenském příhraničí“

Stručný opis: Trenčiansky samosprávny kraj sa ako partner spolupodieľa na príprave projektu, v ktorom je Vedúcim partnerom projektu je Zlínsky kraj, hlavným cezhraničným partnerom je Trnavský samosprávny kraj a ďalšími partnermi sú: Trenčiansky samosprávny kraj, Žilinský samosprávny kraj, Nitriansky samosprávny kraj a Juhomoravský kraj. Hlavným cieľom projektu je v rámci cyrilometodského odkazu rozvíjať cezhraničnú turistiku a cykloturistiku prostredníctvom vyznačenia hlavnej vetvy Cyrilo-metodskej pútnickej cesty, ktorá bude prechádzať 6 kraji. Vznikne tak ucelený produkt cestovného ruchu, ktorým sa vytvorí komplexná sieť významných pútnických miest, ktoré sú spojené s počiatkami kresťanstva a pôsobením sv. Cyrila a Metoda a ich žiakov na území Európy. V Trenčianskom kraji sa Cyrilo-metodská cesta vyznačí na sieti existujúcich cykloturistických trás doplnením cyklosmerovníkov v rozsahu 112 km v úseku Pobedim - Podolie - Čachtice - Považany - Beckov - Trenčín - Nemšová - Púchov - Považská Bystrica. Úsekom Skalka nad Váhom - hranica s ČR Žitková (16 km) sa cesta napojí na českú časť pútnickej cesty. Súčasťou projektu bude tiež osadenie veľkoplošných máp (4 ks) a pasportizácia kultúrnych a turistických atraktivít v území cca 5 km od cesty, ktorá bude zároveň slúžiť ako podklad pre spracovanie a vydanie sprievodcu pútnickou cestou.

Relevantné aktivity: A2.1.1, A2.1.2, A2.1.3, A2.1.4, A2.1.6, A2.1.7, A2.2.2

Zodpovednosť: TSK

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK

Termín: 2017 - 2018

2.6 Projekt Hradná cesta

Stručný opis: Cieľom tejto aktivity by bolo vytvorenie siete tematických trás, ktoré by slúžili k poznávaniu hradov, zámkov a ďalších historických pamiatok prostredníctvom bicykla. V rámci tejto aktivity by sa doznačovali úseky, ktoré vedú k zaujímavej historickej pamiatke, kt. doposiaľ neboli vyznačené. Okrem toho by TSK následne propagoval tento cykloprodukt, prípadne organizoval rôzne výlety pod záštitou TSK.

Relevantné aktivity: A2.1.1, A2.1.2, A2.1.3, A2.1.4, A2.1.6, A2.1.7, A2.2.2, 2.3.2

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK, Slovenský cykloklub

Zodpovednosť: TSK

Termín: 2019 - 2020

2.7 Projekt budovania tematických trás s cieľom spoznávať TSK prostredníctvom rozhľadní

Stručný opis: Cieľom tejto aktivity by bolo vytvorenie siete tematických trás, ktoré by slúžili k poznaniu rozhľadní prostredníctvom bicykla, kt. je na území TSK pomerne veľké množstvo. V rámci tejto aktivity by sa doznačovali úseky, ktoré vedú k rozhľadniam, ktoré doposiaľ neboli vyznačené. Okrem toho by TSK následne propagoval tento cykloprodukt, prípadne organizoval rôzne výlety pod záštitou TSK. K významným rozhľadniam patrí Alžbetina Rozhľadňa v Parku miniatúr v Podolí, Hájnica nad Haluzicami, rozhľadňa na Inovci, rozhľadňa pod Malým Jelencom nad Trenčianskou Zavadou, rozhľadňa nad Krivoklátskou tiesňavou, rozhľadňa Poľana na Brestovci, Hrajky nad Turou Lúkou, rozhľadňa na Žalostinej, rozhľadňa v mestskom parku v Prievidzi či novo postavená rozhľadňa Dúbravka nad Soblahovom.

Relevantné aktivity: A2.1.1, A2.1.2, A2.1.3, A2.1.4, A2.1.6, A2.1.7, A2.2.2, 2.3.2

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK, Slovenský cykloklub

Zodpovednosť: TSK

Termín: 2019 - 2020

5.2.3 PRIORITA 3 – ZVYŠOVANIE POVEDOMIA, RIADENIE, KOORDINÁCIA A PROPAGÁCIA ROZVOJA CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY

3.1 Zvyšovanie povedomia a osveta

Stručný opis: Prioritným cieľom opatrenia je zvýšiť povedomie širokej verejnosti, ale i predstaviteľov konkrétnych samospráv v zmysle cyklistickej problematiky a ďalších príbuzných problémov. Tu bude potrebné organizovanie seminárov, konferencií, exkurzií, prostredníctvom ktorých sa bude riešiť najrôznejšia problematika týkajúca cyklistickej problematiky. V rámci tejto aktivity sa budú organizovať jednak odborné semináre s pozvanými fundovanými odborníkmi, ale i s rôznymi nadšencami a aktivistami, ktorí sú priaznivcami cyklistiky. Toto opatrenie by malo okrem iného slúžiť na prezentáciu vedeckých prístupov a výskumov kompetentným osobám na ich samotnú realizáciu. Samozrejmosťou bude podporovanie existujúcich propagačných kampaní, prípadne podpora nových kampaní podporujúcich cyklistickú dopravu.

Súčasťou aktivít bude i vydávanie informačných správ, resp. udalostí, ktoré TSK v zmysle cyklistickej problematiky aktuálne realizuje, plánuje, resp. už zrealizovala.

Relevantné aktivity: A3.1.1, A3.1.2, A3.1.4, A3.1.5

Zodpovednosť: TSK

Zapojené subjekty: mestá a obce, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, mediálne subjekty, iné subjekty v rámci TSK

3.2 Vytvorenie cykloportálu, elektronického sprievodcu

Stručný opis: V rámci tejto aktivity bude vytvorený portál dostupný pre širokú verejnosť, ktorý bude prehľadnou formou sprístupňovať informácie z oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky v TSK. Budú sa tu sústreďovať všetky aktuality a udalosti týkajúce sa cyklistickej problematiky, ktoré sa aktuálne riešia na pôde TSK. Súčasťou portálu budú aj konkrétne projekty, ktoré pripravuje TSK a zároveň i etapa rozpracovanosti v ktorej sa práve daný projekt nachádza. Dôležité bude aby informácie boli dynamické a neustále sa aktualizovali. Ďalším významným prvkom v rámci portálu bude vytvorenie fóra, prostredníctvom ktorého sa bude aktívne zapájať i široká verejnosť. Tieto kroky by mali slúžiť k zvýšeniu transparentnosti a otvorenosti samosprávy TSK. Ďalšie aktivita spočíva v získaní podkladov na vytvorenie súhrnnej web GIS aplikácie, ktorá by obsahovala najaktuálnejšie legálne vyznačené trasy, s ďalšími interakciami, funkcionalitami ako sú výškové prevýšenie, atraktívne body, popis trasy. Tento portál by sa mal stať určitou základňou, odkiaľ by sa šírili všetky aktuality, aktivity, podujatia, konferencie, semináre a pod. Portál by mal zastrešiť všetko, čo sa týka cyklistiky v TSK.

Relevantné aktivity: 3.1.4, 3.1.5

Zodpovednosť: TSK

Termín: 2018

3.3 Vytvorenie štruktúry riadenia rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky na úrade TSK

Stručný opis: Zámerom opatrenia je vytvoriť systém pre riadenie rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky na úrade TSK. Riadenie bude zahŕňať systém vzťahov, subjektov, ľudí, nástrojov a postupov, ktoré sú zamerané na dosahovanie cieľov stanovených v stratégii. Odbor dopravy a cyklokoordinátor navrhne vytvorenie operatívnej projektovej rady, ku konkrétnemu projektu, v zásade v takej forme ako funguje systém projektových rád na úrade TSK. V skupine budú pracovať zástupcovia rôznych odborov TSK. V prípade potreby budú prizvaní ďalší zamestnanci, externí odborníci, zástupcovia miest a obcí a pod. na základe aktuálne riešeného problému. Za prácu skupiny bude zodpovedať cyklokoordinátor, ktorý bude zvolávať pravidelné stretnutia skupiny, pripravovať podklady a zápisy z rokovaní, koordinovať prácu a zabezpečovať komunikáciu s externými subjektmi.

Relevantné aktivity: A3.2.1

Zodpovednosť: TSK

Termín: 11/2016

3.4 Vytvorenie komunikačnej štruktúry

Stručný opis: Zámerom opatrenia je vytvorenie vhodnej komunikačnej štruktúry tak, aby sa vytvorila efektívna a dlhodobá spolupráca v oblasti plánovania a rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky v celom regióne. Pre implementáciu všetkých plánovaných aktivít je nevyhnutný spoločný postup, riadenie aktivít na rôznych úrovniach a vzájomná komunikácia všetkých zainteresovaných strán. Cieľom je spoločný postup pri plánovaní ako aj realizácii rôznych opatrení pre riešenie dopravných vzťahov v intravilánoch, prepojenie miest a obcí pre zaistenie dopravnej dostupnosti, bezpečnosť cyklistov ako aj rozvoj aktívnej rekreácie a turistiky. Komunikácia

bude obojsmerná, vertikálna i horizontálna. Cyklokoordinátor vypracuje komunikačné zoznamy pre rôzne oblasti problémov, ktoré bude pravidelne aktualizovať.

Relevantné aktivity: A3.2.2

Zodpovednosť: TSK

Termín: 6/2017

3.5 Zapojenie súkromného sektora do rozvoja

Stručný opis: Súčasná doba prináša rad zmien, ktoré vyžadujú zmenu v správaní úradov verejnej správy a ďalších subjektov, pôsobiacich v ekonomike a nové stratégie smerujúce k väčšiemu posilneniu koordinácie a spolupráce. Pri akútnom nedostatku finančných a iných zdrojov na rozvoj cyklo dopravy je nevyhnutné hľadať nové partnerstvá medzi sektormi, ktoré znamenajú dobrovoľnú spoluprácu medzi organizáciami verejného, podnikateľského a neziskového sektora, s cieľom vzájomného zvýšenia kapacity pri dosahovaní spoločných cieľov a zdieľaných zdrojov, zodpovednosti, prínosov, ale aj rizík. Zámerom aktivity je viac zapojiť súkromné subjekty pôsobiace na území TSK do aktivít podporujúcich rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky v TSK. Je potrebné vytypovať a koordinovane osloviť väčšie i menšie podnikateľské subjekty s cieľom pritiahnúť ich záujem o túto oblasť a získať partnerov, investorov a donorov pre realizáciu aktivít a opatrení definovaných v stratégii. Cyklokoordinátor vytvorí zoznam podnikateľských subjektov v regióne. Postupne bude oslovovať osobne alebo prostredníctvom miest a obcí subjekty s návrhom ďalšej spolupráce s poukázaním na výhody takejto spolupráce. Okrem financovania opatrení sa bude dôraz klásť in na projekty podporujúce cyklo mobilitu zamestnancov alebo doplnkové služby pre cyklistov ako zákazníkov podnikateľských subjektov.

Relevantné aktivity: A3.2.3

Zodpovednosť: TSK

Zapojené subjekty: mestá a obce, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, mediálne subjekty, iné subjekty v rámci TSK

Termín: priebežne

3.6 Legislatívne a iné opatrenia

Stručný opis: Stratégia prináša nové pohľady a námety na rozvoj územia kraja a miest a obcí na jeho území. Po jej schválení je potrebné jej výstupy zapracovať do iných súvisiacich stratégií a dokumentov TSK ako aj súvisiacich stratégií miest, obcí, združení a zohľadniť ich v schválených MAS v rámci TSK. Podobne môžu subjekty na nižších úrovniach, mestá a obce poskytovať údaje pre budúcu aktualizáciu stratégie. Ťažisko územnoplánovacieho riešenia problematiky cyklo dopravy regionálneho charakteru leží na územnom pláne samosprávneho kraja. V územnom pláne TSK je potrebné zadefinovať vybrané cyklo dopravné trasy ako verejnoprospešné stavby. Územné plány miest a obcí budú preberať z územného plánu TSK záväzne regulatívy rozvoja cyklistickej infraštruktúry, ktoré ďalej spracujú pre lokálnu úroveň. A opačne preberané podklady z miestnej úrovne, je potrebné zasadiť do regionálnych súvislostí. Je nevyhnutný spoločný postup a zachovanie jednotnej koncepcie. Z hľadiska stavebného zákona je stratégia územnoplánovacím podkladom a bude posúdená v rámci procesu SEA. V prípade realizácie konkrétnych navrhovaných infraštruktúrnych projektov sa bude postupovať v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie EIA.

Relevantné aktivity: A3.2.4

Zodpovednosť: TSK

Termín: 2017 –2030 (priebežne)

3.7 Aktualizácia stratégie

Stručný opis: Cieľom opatrenia je pravidelná aktualizácia dokumentu stratégie a jej zámerov na základe aktuálneho stavu. Východiskom budú i informácie uložené v centrálnej databáze.

Relevantné aktivity: A3.2.6

Zodpovednosť: TSK

Termín: 2018 –2030 (priebežne)

3.8 Finančný plán

Stručný opis: Zámerom tejto aktivity je vypracovať prehľad možností financovania opatrení do budúcnosti, aby bolo možné napĺňať ciele stanovené v stratégii. Finančný plán bude vychádzať zo stratégie a bude konkrétny pre zvolený časový horizont. Z tohto pohľadu bude rozlíšený na dlhodobý (viacročný) finančný plán a krátkodobý finančný plán, ktorý sa bude aktuálne zostavovať na dobu jedného roka. Krátkodobé plánovanie bude podrobnejšie.

Relevantné aktivity: A3.3.1

Zodpovednosť: TSK

Termín: 2017 –2030 (priebežne)

3.9 Dlhodobé rozpočtovanie

Stručný opis: Rozpočtovanie finančných prostriedkov vo viacročnom rozpočte – na obdobie 3 rokov – s napĺňaním zámeru TSK priamej podpory prípravy projektovej dokumentácie cyklistickej infraštruktúry, realizáciu cyklistických komunikácií a doplnkovej infraštruktúry, údržbu komunikácií a "mäkkých opatrení".

Pozn.: V zmysle platnej legislatívy je viacročný rozpočet strednodobý ekonomický nástroj finančnej politiky obce alebo vyššieho územného celku, v ktorom sú v rámci ich pôsobnosti vyjadrené zábery rozvoja územia a potrieb obyvateľov vrátane programov obce alebo programov vyššieho územného celku najmenej na tri rozpočtové roky.

Relevantné aktivity: A3.3.2

Zodpovednosť: TSK

Termín: 2017 –2030 (priebežne)

3.10 Aktívne získavanie zdrojov financovania

Stručný opis: Samospráva pociťuje nedostatok finančných zdrojov a pristupuje k úsporným opatreniam v takmer všetkých oblastiach. Táto skutočnosť spôsobuje, že i TSK má málo financií na svoje aktivity z obvyklých finančných zdrojov, ktoré preto v záujme ďalšieho rozvoja musia byť doplnené aj inými formami financovania. Prehľad možností financovania cyklistických projektov je uvedený v časti 5.4. Zámerom tohto opatrenia bude aktívne pracovať na získavaní finančných prostriedkov z rôznych zdrojov vrátane súkromného sektora.

Relevantné aktivity: A3.3.3, A3.3.4

Zodpovednosť: TSK

Termín: 2017 –2030 (priebežne)

3.11 Seminára a školenia pre mestá a obce

Stručný opis: Cieľom aktivity je organizácia rôznych informačných a vzdelávacích seminárov a školení pre samosprávy miest a obcí, so zámerom motivovať ich pre podporu rozvoja cykloturistiky a cykloturistiky na ich spravovanom území, informovať ich o novinkách, možnostiach financovania, naučiť ich ako pripravovať cykloturistické projekty a pod. Pre potreby rozvoja cykloturistiky a cykloturistiky je nevyhnutné zlepšiť rôzne znalosti (technické, legislatívne, manažérske) zamestnancov samospráv z tejto oblasti, aby boli schopní pripravovať cykloprojekty a implementovať ich do praxe na lokálnej úrovni.

Relevantné aktivity: A3.4.2, A3.1.1

Zodpovední: TSK

Termín: 2017 – 2030 (ročne)

3.12 Cyklokonferencia

Stručný opis: Cieľom aktivity je pravidelné organizovanie krajskej cyklokonferencie na pôde TSK. Podujatia sa budú zúčastňovať odborníci z oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky, politickí predstavitelia, zástupcovia miest a obcí, aktivisti, odborníci na sociálny marketing, zástupcovia verejných inštitúcií, súkromných a neziskových organizácií zameraných na cykloturistikú a cyklistickú dopravu, podnikatelia, zahraniční hostia, a široká verejnosť. V rámci série workshopov alebo plenárnych prezentácií ponúkne konferencia príklady dobrej praxe, odborné stanoviská, informácie a nápady pre navrhovanie a implementáciu cyklistických projektov. Zároveň bude platformou pre diskusiu a zdieľanie skúseností, ktoré môžu byť využité pre rozvíjanie cyklo dopravy a cykloturistiky v TSK.

Relevantné aktivity: A3.4.2, A3.1.1

Zodpovednosť: TSK

Termín: 2018 - priebežne, každé dva roky

3.13 Centrálna databáza, zber dát

Stručný opis: Cieľom opatrenia je vytvorenie databázy štruktúrovaných dát na uloženie informácií o cyklo doprave a cykloturistike takým spôsobom a v takej štruktúre, aby bolo možné ľahké vyhľadávanie a triedenie údajov. Prístup do databázy budú mať zamestnanci úradu TSK pre interné účely niektorých odborov s cieľom vytvoriť spoločnú pracovnú platformu a centralizovať informácie. Tento produkt bude neskôr možné využiť i pre širokú verejnosť ako zdroj údajov pre on-line aplikácie. Databáza sa bude priebežne aktualizovať a dopĺňať o nové informácie. Cieľom aktivity je takisto získavanie, vyhodnocovanie a využívanie dát z oblasti dopravy, s dôrazom na potreby rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky. Dáta budú využívané pre efektívne plánovanie opatrení, implementáciu stratégie a hodnotenie jej dopadov na rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky v regióne. Aktivita začne návrhom systému zberu dát, ktorý vypracujú experti na dopravné plánovanie. Zámerom opatrenia je postupné zavedenie a pravidelné vykonávanie zberu údajov o stave a rozvoji cyklo infraštruktúry a vykonávanie prieskumov a sčítaní na mapovanie situácie cyklo dopravy a cykloturistiky v TSK. Súčasťou bude hodnotenie bezpečnosti pohybu na bicykli. Budú sa zbierať aj dáta o ekonomických a iných prínosoch cyklo dopravy a cykloturistiky pre región. V neposlednom rade budú dáta využité pre hodnotenie už realizovaných opatrení, na základe definovaných indikátorov, s cieľom efektívne využívať všetky zdroje ako aj poučiť sa z opatrení, ktoré nenaplnili ciele stanovené v stratégii v dostatočnej miere.

Relevantné aktivity: A3.5.1, A3.5.2, A3.5.3,

Zodpovednosť: TSK

Termín: 2018 – priebežne

3.14 Budovanie značky Trenčiansky cykloregión, kampane, marketing, spolupráca so SACR, KOČR

Stručný opis: Zavedenie spoločného informačného prvku – loga/značky prezentujúceho systém cyklo dopravy a cykloturistiky v TSK, ako aj výstižného sloganu pre tieto aktivity v TSK, ich používanie vo všetkých výstupoch. Spolupráca s okolitými samosprávnymi krajinami (v rámci krajov ČR), hľadanie a využitie existujúcich možností a značiek. spracovanie šotov a spotov pre prezentáciu značky Trenčianskeho cykloregiónu, regionálnych sloganov a značiek. Využívanie internetu, výstav cestovného ruchu a podobne. Jedenkrát ročne zorganizovanie pred turistickou sezónou poznávacie pobyty pre novinárov z printovej tlače, médií a internetových portálov, venujúci sa turizmu s dôrazom na cykloturizmus. Využitie SACR a jej zahraničných zastúpení (dôraz ČR a Poľsko) najmä na aktívnu propagáciu cykloznačky a cykloproduktov na území TSK. Propagácia stoviek značených cykloturistických trás. Podľa hierarchie zodpovedných subjektov spolupráca, výmena a získavanie informácií v oblasti marketingu a propagácie cestovného ruchu s dôrazom na cyklo dopravy a cykloturistikú.

Aktívna komunikácia s krajinami, nadväzovanie cyklotrás a cykloturistických trás, logickosť projektov a vzájomná spolupráca.

Relevantné aktivity: A3.6.1, A3.6.2, A3.6.3, A3.6.4, A3.6.5, A3.6.6, A3.6.7,

Zapojené subjekty: mestá a obce ležiace na trasách, združenia v rámci TSK, MAS v TSK, iné subjekty v rámci TSK, Slovenský cykloklub a ďalšie

Zodpovednosť: Subjekty, kt. sa rozhodnú realizovať spomínané objekty

Termín: 2017 – priebežne

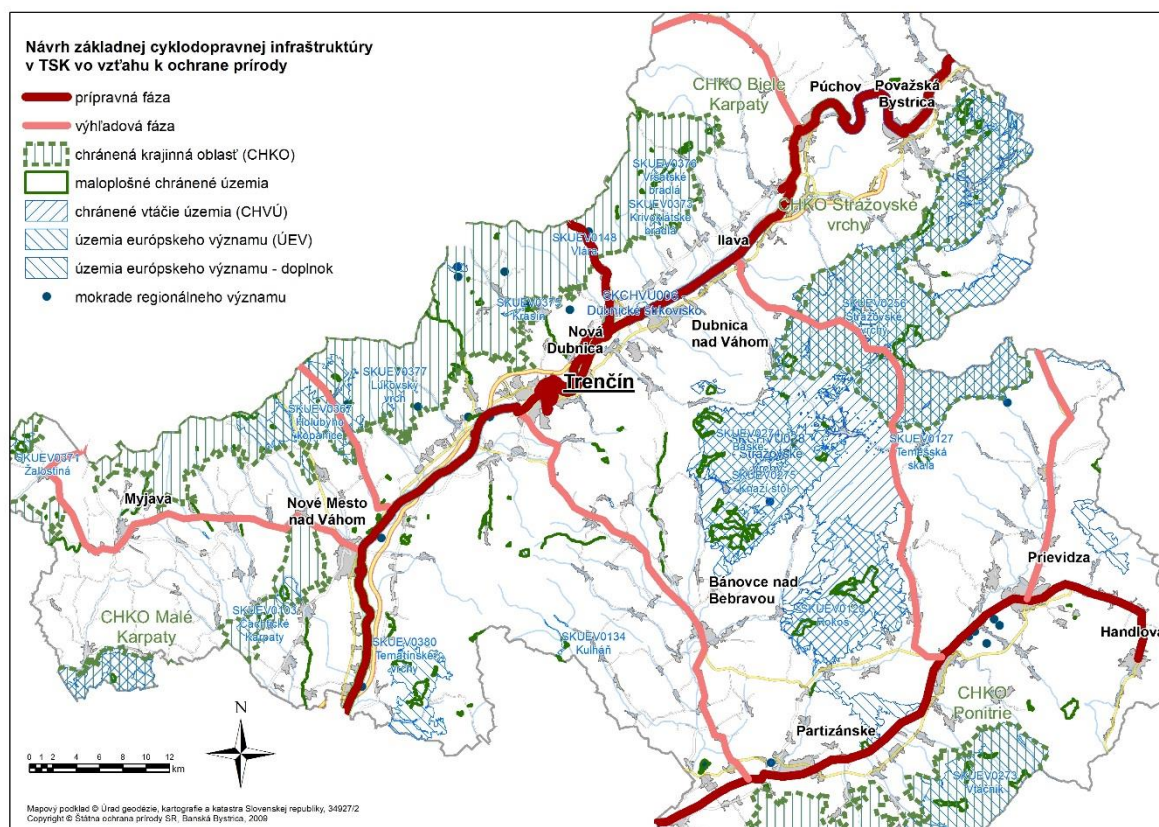
5.3 VYHODNOTENIE NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ VO VZŤAHU K OCHRANE PRÍRODY

Ochrana prírody v SR je zabezpečená na úrovni druhovej, ochrany biotopov ako i ochrany územnej. Druhá ochrana a ochrana biotopov v rámci strategického dokumentu na úrovni kraja je ťažko postihnuteľná vzhľadom k stupňu prípravy a rozpracovanosti daných projektov. V rámci územnej ochrany prírody sa v TSK nachádzajú chránené územia národného ako i európskeho významu.

Územia národného významu v kraji sú veľkoplošné i maloplošné. Do TSK nezasahuje žiadny národný park. Nachádzajú sa tu 4 veľkoplošné chránené územia v kategórii chránená krajinná oblasť, ktoré nepredstavujú vzhľadom k nízkemu druhému stupňu ochrany prírody výrazné obmedzenie pri výstavbe novej cyklistickej infraštruktúry. Maloplošné chránené územia pokrývajú územia s vyšším stupňom ochrany prírody tretím až najvyšším piatym. Vzhľadom k exponovanosti územia, v ktorom sa zväčša nachádzajú nenachádzajú sa v dopravných koridoroch, ktoré využíva návrh cyklistickej infraštruktúry.

Územia európskeho významu sú dotknuté navrhovanou druhou trasou prepojenia Považského podolia a Hornonitrianskej kotliny. Ide o chránené vtáčie územie SKHVU028 - Strážovské vrchy a územie európskeho významu SKUEV0256 - Strážovské vrchy, ktoré sa v časti prieniku s návrhom cyklotrasy prekrývajú. Vzhľadom k tomu, že ide len o hrubý návrh trasy je ťažké predikovať vplyv na predmet ochrany prírody týchto území. Vzhľadom k dynamike terénu daného územia a absencii vhodných koridorov je predpoklad využitia existujúcich líniových stavieb v území (telesá ciest II. triedy, miestnych a účelových komunikácií), čím by bol do značnej miery obmedzený prienik so záujmami ochrany prírody.

Obr. 12 Návrh nosnej cyklo dopravnej infraštruktúry v Trenčianskom samosprávnom kraji vo vzťahu k ochrane prírody



5.4 FINANCOVANIE OPATRENÍ

Potenciálne zdroje financovania aktivít v rámci navrhovaných opatrení a jednotlivých aktivít je možné rozdeliť na niekoľko úrovní:

- operačné programy EÚ
- programy cezhraničnej spolupráce a nadnárodné programy
- verejné zdroje na úrovni štátu, ministerstiev, samosprávnych krajov, miest a obcí
- iné zahraničné zdroje
- súkromné zdroje

V nasledujúcom texte je uvedená základná charakteristika každého z nich.

5.4.1 OPERAČNÉ PROGRAMY EÚ

V programovacom období 2014 – 2020 existuje v rámci operačných programov viacero možností finančnej podpory pre cykloprojekty. Ide najmä o Integrovaný regionálny operačný program IROP a Program rozvoja vidieka PRV.

IROP

Základným dokumentom implementácie IROP pre TSK je RIÚS a IÚS-UMR na úrovni kraja a krajského mesta Trenčín. Investičná priorita **RIÚS** súvisiaca s cykloprojektami je definovaná ako: **Prioritná os 1. bezpečná a ekologická doprava v regióne**

Investičná priorita č. 1.2.: Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkohlukových a nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility.

V rámci tejto priority je oblasť cyklistickej infraštruktúry zahrnutá do **špecifického cieľa 1.2.2:**

Zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy (predovšetkým cyklistickej dopravy) na celkovom počte prepravených osôb.

Hlavným cieľom v oblasti podpory nemotorovej dopravy je zvýšenie atraktivity cyklistickej dopravy prostredníctvom budovania siete bezpečných cyklotrás a nadväzujúcej infraštruktúry (parkovanie a úschovne bicyklov, potrebné hygienické zabezpečenie pre zamestnancov po príchode do práce, a pod.), realizáciou opatrení na upokojuvanie dopravy, a pod. V prvom rade je potrebné vybudovať chýbajúcu cyklistickú infraštruktúru – t.j. cyklistické komunikácie v okresných mestách (v prípade okresu Ilava aj v Dubnici nad Váhom) a ich spádových oblastiach, aby mohli cyklistické komunikácie využiť obyvatelia spádových obcí pri dochádzke za prácou a službami.

Prostredníctvom IROP môžu byť implementované integrované operácie, či už na funkčnom území miest, alebo na území mestských oblastí v jednotlivých regiónoch (napr. ekonomické centrá rastu, mestské oblasti). Financovanie je možné z viac než jednej prioritnej osi alebo špecifického cieľa a umožňuje tak priniesť synergický efekt. Zoznam všetkých projektových zámerov/návrhov RIÚS TSK v rámci IROP je uvedený v prílohe č.14 RIÚS, zoznam všetkých projektových zámerov/návrhov IÚS UMR v rámci IROP je uvedený v prílohe č.15 RIÚS, zoznam projektových zámerov/návrhov RIÚS/IÚS UMR v rámci iných operačných programov je uvedený v prílohe č.13 RIÚS.

Oprávnenými aktivitami IROP v ŠC 1.2.2 sú:

A. Rekonštrukcia, modernizácia a výstavba infraštruktúry pre nemotorovú dopravu

- Cyklistické komunikácie – obnova a rekonštrukcia už existujúcich cyklistických komunikácií, budovanie nových cyklistických komunikácií, cyklokoridorov na existujúcich miestnych komunikáciách a komunikáciách medzi sídlami
- Doplnková cyklistická infraštruktúra – chránené parkoviská pre bicykle, cyklostojany, nabíjacie stanice pre elektrobicykle, systémy automatickej požičovne bicyklov, hygienické zariadenia a pod.
- Budovanie prvkov upokojuvania dopravy – pešie zóny, zdieľaný priestor, vylúčenie dopravy z ulíc okrem mestskej hromadnej dopravy a cyklistov a pod.
- Zvyšovanie bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky – odstraňovanie úzkych miest v pešej doprave, odstraňovanie bariér pri prestupovaní a pod.
- Propagácia a zvyšovanie atraktivity cyklistickej dopravy vo verejnosti
- Webové portály, mobilné aplikácie a pod.
- K podmienkam doplnujúcim oprávnené aktivity patria aj: infraštruktúrne projekty samostatných cyklochodníkov a cyklotrás, určených na najmä na dochádzku do práce, spájajúce centrá s miestami generujúcimi minimálne 300 pracovných miest. Maximálna dĺžka trasy nebola stanovená. Projekt musí byť realizovaný ako funkčný celok (nielen neprepojené úseky trasy).

Oprávnení prijímatelia sú: TSK, mestá a obce TSK, združenia obcí, subjekty poskytujúce pravidelnú verejnú osobnú dopravu, mimovládne organizácie.

Cieľové skupiny programu: široká verejnosť.

Z prostriedkov IROP je takisto možné financovanie aktivít zameraných na rozvoj cyklistickej infraštruktúry zahrnutých v stratégiách CLLD v rámci:

Prioritná os 5. Miestny rozvoj vedený komunitou,

Investičná priorita č. 5.1: Záväzné investície v rámci stratégií miestneho rozvoja vedeného komunitou

Špecifický cieľ 5.1.2 5.1.2. Zlepšenie udržateľných vzťahov medzi vidieckymi rozvojovými centrami a ich zázemím vo verejných službách a vo verejných infraštruktúrach

Oprávnené aktivity: rozvoj základnej infraštruktúry v oblastiach:

- dopravné prepojenie a dostupnosť sídel:
- zriaďovanie, obnova a výstavba cyklistických trás zabezpečujúcich dopravu osôb do a zo zamestnania alebo k verejným službám (napr. trasy vedúce k vlakovým, autobusovým zastávkam a staniciam v obciach a mestách) vrátane investícií do doplnkovej cyklistickej infraštruktúry vrátane odpočívadiel, chránených parkovísk pre bicykle, nabíjajúcich staníc pre elektrobicykle a podobne.

Oprávnení prijímatelia:

- mestá/samostatné mestské časti a obce,
- združenia miest a obcí,
- mikroregionálne združenia,
- samostatne zárobkovo činné osoby, okrem tých, ktoré sú oprávnenými prijímateľmi z PRV v opatrení LEADER a oprávnenými prijímateľmi z OP RH,
- mikro a malé podniky s počtom do 49 zamestnancov, okrem tých, ktoré sú oprávnenými prijímateľmi z PRV v opatrení LEADER a oprávnenými prijímateľmi z OP RH,
- občianske združenia,
- neziskové organizácie,
- cirkevné organizácie.

Cieľové územie: územia MAS na celom území SR podľa stanovených kritérií uvedených v kapitole 4 IROP Integrovaný prístup k územnému rozvoju.

Program rozvoja vidieka (PRV)

Program bol schválený EK vo februári 2015 a modifikovaný 1. modifikáciou schválenou Európskou komisiou 27.1.2016.

Oblasť rozvoja cyklistickej infraštruktúry v cykloturistickom zmysle je podporovaná cez nasledovné opatrenia:

Opatrenie M07 – Základné služby a obnova dedín vo vidieckych oblastiach

Podopatrenie 7.5: Rozvoj vidieckeho cestovného ruchu

Oprávnené aktivity (mimo iných):

- budovanie, rekonštrukcia náučných chodníkov, cykloturistických chodníkov, ich napojenie na náučné chodníky, budovanie doplnkovej infraštruktúry (odpočinkové miesta, prístrešky, stojany na bicykle a pod.), výstavba vyhlídkových veží, budovanie, údržba a obnova cykloturistického značenia na existujúcich cykloturistických trasách a pod.

Grant: Výška podpory z celkových oprávnených výdavkov: 100%.

Prijímatelia:

1. obce vo vidieckych oblastiach s počtom obyvateľov do 1 000 (vrátane);
2. združenia obcí s právnou subjektivitou (s priemerným počtom obyvateľov do 1 000 (vrátane))

Opatrenie M08 – Investície do rozvoja lesných oblastí a zlepšenia životaschopnosti lesov

Opatrenie 8.5.C Podpora na investície do zlepšenia odolnosti a environmentálnej hodnoty lesných ekosystémov

Oprávnené aktivity v rámci činnosti 2: „Činnosť 2: budovanie a obnova občianskej a poznávacej infraštruktúry v lesných ekosystémoch (náučné a turistické chodníky, cyklotrasy, odpočívadlá, pozorovateľne, mostíky, turistické značenie, mapové panely, informačné tabule, turistické útulne, ohniská, odpadkové koše, vyhliadkové veže, lanové dráhy, schody, rebríky, chodníky, objekty a centrá biodiverzity na pozorovanie – mokrade, malé vodné plochy, ukážkové lesné biotopy).“

Grant: Výška podpory z celkových oprávnených výdavkov: 100%.

Prijímatelia: Fyzické a právnické osoby obhospodarujúce lesy vo vlastníctve:

- súkromných vlastníkov a ich združení;
- obcí a ich združení;
- cirkvi, ktorej majetok možno podľa vnútroštátneho právneho poriadku považovať za súkromný, pokiaľ ide o jeho správu a nakladanie s ním;
- štátu (LESY SR, š.p.; Štátne lesy TANAP-u; Lesopoľnohospodársky majetok Ulič, š.p.);
- Občianske združenie v zmysle zákona č. 83/1990 Z.z. o združovaní občanov len so súhlasom obhospodarovateľa lesa daného územia.

5.4.2 PROGRAM SPOLUPRÁCE INTERREG V - A SLOVENSKÁ REPUBLIKA – ČESKÁ REPUBLIKA 2014 - 2020

Pre aktuálne programové obdobie je oficiálnym názvom programu: Interreg V-A Slovenská republika - Česká republika. Jeho skrátaná podoba je: **Interreg V-A SK-CZ**. Oprávneným územím, v ktorom bude možné realizovať aktivity sú naďalej oblasti pohraničia na úrovni NUTS III, rozprestierajúce sa na území Slovenskej a Českej republiky. V Slovenskej republike ide aj o územie Trenčianskeho samosprávneho kraja a v Českej republike o územia Juhomoravského, Zlínskeho a Moravskosliezkeho kraja. Cieľom programu je prostredníctvom spoločných cezhraničných projektov riešiť spoločné výzvy prihraničných regiónov. Program je zameraný aj na oblasť: *zachovanie, ochrana, propagácia a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva; ochrana a obnova biologickej rozmanitosti, ochrana a obnova pôdy a podpora ekosystémových služieb, vrátane siete NATURA 2000 a ekologickej infraštruktúry*. V rámci prioritnej osi Kvalitné životné prostredie, Investičnej priority 3. Zachovanie, ochrana, podpora a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva budú podporené projekty:

- Investičné a neinvestičné aktivity na zlepšenie prístupu k prírodným a kultúrnym pamiatkam (napr. značenie, oddychové zóny) realizované vo forme doplnkových aktivít. V rámci fondu malých projektov môžu byť implementované ako plnohodnotné aktivity.
- Plánovanie, príprava a budovanie cyklistických ciest a turistických chodníkov s dôrazom na zlepšenie prepojenia kultúrne a prírodne významných lokalít cezhraničnom regióne
- Činnosti podporujúce tvorbu ucelených tematických produktov založených na využívaní prírodného a kultúrneho dedičstva, t.j. spájanie viacerých objektov kultúrneho a prírodného dedičstva ako ucelených produktov pre návštevníkov.
- Podpora zavádzania služieb podporujúcich využívanie potenciálu kultúrneho a prírodného dedičstva.
- Aktivity na prezentáciu prírodného a kultúrneho dedičstva realizované vo forme doplnkových aktivít.

Prijímatelia: územná samospráva a jej organizačné zložky, organizácie zriaďované štátom, krajom, obcou, mestskou časťou a združením obcí, mimovládne (neštátne) neziskové organizácie, záujmové združenia právnických osôb, okresné a krajské organizácie cestovného ruchu.

Rozpočet programu predstavuje 90 mil. EUR z prostriedkov EFRR. Výška dotácie bude max. 85 % z celkových oprávnených výdavkov projektu.

5.4.3 INTERREG STREDNÁ EURÓPA 2014-2020

CENTRAL EUROPE je jedným zo 14 nadnárodných programov podporovaných v rámci cieľa “Európska územná spolupráca”. Program je spolufinancovaný Európskym fondom pre regionálny rozvoj (EFRR) a je súčasťou kohéznej politiky EÚ v období 2014-2020, ktorej cieľom je prispievať k dosiahnutiu cieľov a základných pilierov rozvoja pre región Európy – Inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast. V rámci Priority 4: Spolupráca v oblasti dopravy pre lepšie prepojenie Strednej Európy bol definovaný Špecifický cieľ 1: Zlepšiť plánovanie a koordináciu regionálnych systémov osobnej dopravy pre ich lepšie napojenie na národné a európske dopravné siete. Podporené budú aktivity pre:

- lepšie prepojenie periférnych regiónov s existujúcimi sieťami,
- zlepšenie regionálnych verejných dopravných systémov osobnej dopravy, predovšetkým naprieč hranicami,
- testovanie pilotných aplikácií a služieb pre inteligentnú regionálnu mobilitu,
- vývoj zlepšených služieb mobility vo verejnom záujme.

Výška dotácie bude max. 85 % z celkových oprávnených výdavkov projektu.

5.4.4 FINANCOVANIE NA NÁRODNEJ, REGIONÁLNEJ A LOKÁLNEJ ÚROVNI

Na národnej úrovni v rámci **dotačného mechanizmu** umožňuje podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v obmedzenej miere rezort Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR na základe zákona č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu v znení neskorších predpisov a zákona č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja, v znení neskorších predpisov.

Na základe Národnej stratégie cyklistickej dopravy a cykloturistiky SR bol vytvorený **Trvalý finančný mechanizmus (TFM)** na implementáciu Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, ktorý schválila vláda 15. januára 2014. Znamená to zriadenie samostatného programu v rozpočte MDVRR SR – Rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky od 1.1.2015 a možnosť uplatňovať si od roku 2015 každoročne v štátnom rozpočte čiastku v objeme 10-15 mil. € (2-3 €/obyvateľ/rok) na rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Návrh TFM predstavuje nástroj pre implementáciu jednotlivých opatrení štyroch základných priorít Cyklostratégie:

- Riadenie a legislatívna podpora
- Rozvoj cyklistickej infraštruktúry
- Zabezpečenie financií na rozvoj infraštruktúry pre cyklo dopravu a cykloturistiku
- Osveta, výskum a vzdelávanie

„Pre implementáciu opatrení zo schválenej Cyklostratégie a plnenie úloh vyplývajúcich z uznesenia vlády SR č. 223/2013 sa budú každoročne vyčleňovať verejné zdroje z kapitoly MDVRR SR. Financovanie bude realizované prostredníctvom poskytovania dotácií. Podmienkou poskytnutia dotácie alebo príspevku na projekt je finančná spoluúčasť žiadateľa, čo predstavuje jeden z európskych dotačných princípov. Výška finančnej spoluúčasti závisí od nastavenia podmienok konkrétneho programu, z ktorého bude poskytnutá finančná podpora na projekt.“ V programovej štruktúre MDVRR SR sa vytvorí samostatný účelový program s názvom: „Rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky“. Stabilný dotačný mechanizmus na prerozdelenie financií je určený oprávneným žiadateľom (VÚC, mestá, obce, združenia obcí a občianske združenia).

Dôležitým zdrojom financovania cykloprojektov sú **rozpočty TSK, miest a obcí**. Financovanie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v jednotlivých mestách by malo byť zabezpečené predovšetkým z ich vlastných rozpočtov. V súčasnosti ide najmä o nepravidelné vyčleňovanie prostriedkov na cykloinfraštruktúru alebo prípravu projektovej dokumentácie. TSK rozpočtuje finančné prostriedky vo viacročnom rozpočte – na obdobie 3 rokov – s napĺňaním zámeru TSK na priamu podporu priamej podpory prípravy projektovej dokumentácie

cyklistickej infraštruktúry, realizáciu cyklistických komunikácií a doplnkovej infraštruktúry, údržbu komunikácií a realizáciu "mäkkých opatrení".

5.4.5 INÉ ZAHRANIČNÉ ZDROJE

Medzi tieto zdroje patria rôzne orientované programy EÚ, napr. **HORIZONT 2020**. HORIZONT je program Európskej Únie pre financovanie výskumu a inovácií. Horizont 2020 je v súčasnosti hlavným nástrojom pre realizáciu hlavnej iniciatívy únie – Inovácia. Týmto nástrojom sa budú naplňovať záväzky a závery zasadnutia Európskej rady zo 4. februára 2011 a uznesenia Európskeho parlamentu z 12. mája 2011 o Inovácii v Únii. Horizont 2020 spája všetky existujúce zdroje financovania Únie v oblasti výskumu a inovácií (vrátane rámcového programu pre výskum), činnosti súvisiace s inováciou v rámci rámcového programu pre konkurencieschopnosť a aktivít Európskeho inovačného a technologického inštitútu. EÚ identifikovala sedem prioritných oblastí, kde ciele investície do výskumu a inovácií môžu byť pre občanov skutočným prínosom. Medzi ne patrí i prioritna *Inteligentná, ekologická a integrovaná doprava*. V prípade bežných výskumných projektov môže o podporu požiadať konzorcium minimálne troch právnických osôb. Každý subjekt musí byť zriadený v členskom štáte EÚ alebo v pridruženej krajine. Návrhy sa musia predložiť do lehoty podľa príslušnej výzvy. Jasné pokyny sa uvádzajú na portáli pre účastníkov.

Iniciatíva CIVITAS v rámci H2020 je zameraná na podporu a implementáciu opatrení podporujúcich čistú a energeticky úspornú dopravu najmä v mestách a regiónoch. Finančné prostriedky sú pre mestá a regióny použité najmä na implementáciu pilotných projektov, ktoré prinášajú podporu inovácií v oblasti technológií a politik zameraných na dopravu.

K ďalším zdrojom môžu patriť napr. rôzne grantové schémy Svetovej banky a pod.

5.4.6 SÚKROMNÉ ZDROJE

Medzi súkromné zdroje patria nadačné zdroje (domáce a zahraničné), zdroje z podnikateľského sektora a individuálne zdroje od jednotlivcov a fyzických osôb.

Nadácie v slovenskej legislatíve sú účelovými združeniami majetku, ktoré slúžia na podporu verejnoprospešného účelu. Nadácie slúžia najmä na akumuláciu peňažných a nepeňažných zdrojov a ich následné rozdelenie tretím osobám tak, aby sa tým dosiahol verejnoprospešný účel. Medzi základné typy nadácií sa radia:

Firemné nadácie: založené podnikateľským subjektom.

Komunitné nadácie, ktorých dlhodobým cieľom je budovanie nadačného imania a spravovanie zdrojov získaných od viacerých darcov pre dobro a úžitok obyvateľov v rámci geograficky ohraničenej komunity.

Ostatné nadácie: patria tu grantové a operačné nadácie.

Dobрым príkladom firemnej nadácie môže byť napr. Nadačný fond Kia Motors Slovakia, ktorý sa zameriava na podporu mobility, ochrany životného prostredia a budovanie cyklotrás v žilinskom kraji. TSK by mal aktívne komunikovať so strategickými partnermi z podnikateľského sektora operujúcimi v kraji a motivovať ich k vzájomnej spolupráci.

V súčasnosti je **podnikateľský sektor** nedostatočne motivovaný pre spoluprácu v oblasti rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky. Dôvodom je jednak minimálna daňová stimulácia a aj obmedzené chápanie medzisektorovej spolupráce ako čisto vzťahu darca – príjemca bez ďalších možných obojstranných výhod a strategických prínosov. Chýba aj podniková kultúra spoločenskej angažovanosti, etický kódex podnikania so sociálnymi rozmermi a koncept sociálnej zodpovednosti podnikov za rozvoj svojej komunity. Spolupráca TSK so súkromným sektorom by mala vychádzať z takzvaného konceptu spoločenskej zodpovednosti podnikania, ktorá okrem ekonomickej výkonnosti zahŕňa i zodpovednosť sociálnu alebo spoločenskú. Tá sa chápe aj ako motivovanie zamestnancov, ale aj aktívne zapojenie spoločnosti do budovania komunity, v ktorej podnik pôsobí.

Dobrá infraštruktúra pre cyklistov môže povzbudiť zamestnancov, aby používali na cestu do práce bicykel. Okrem finančnej podpory väčších infraštruktúrnych projektov môžu spoločnosti podporiť aj priamo svojich zamestnancov napr.:

- zriadením oddeleného, špeciálne pre cyklistov vyhradeného vjazdu do areálu;
- vyznačením cyklistických pruhov v areáli;
- obmedzením maximálnej povolenej rýchlosti v areáli podniku na 30 km/h (alebo menej);
- vypracovaním dopravnej štúdie, zameranej na bezpečnosť chodcov a cyklistov v okolí podniku;
- vybudovaním osvetlenia trás pre chodcov a cyklistov;
- vybudovaním bezpečných stojanov na bicykle alebo úschovní bicyklov;
- zriadením spŕch a prezliekárni pre cyklistov a pod.

Spoločnosť môže zvoliť aj rôzne formy finančnej podpory zamestnancov, ktorí dochádzajú do práce na bicykli: napr. príspevok podľa počtu kilometrov, poskytnutie vybavenia na bicykel (zámk, tašky, pršíplášte a pod.).

Vo vzťahu biznis a tretí sektor sa stretávame so slovnými spojeniami **podnikové darcovstvo** alebo korporatívna filantropia, teda ochota podniku venovať nejakú hodnotu na verejnoprospešný účel, a to buď jednorazovo či opakovane bez nároku na nejakú protislužbu. Ďalšiu formu spolupráce podnikateľského subjektu s neziskovým predstavujú dlhodobé partnerstvá, ktoré môžu fungovať na komerčnejšom princípe tzv. **dobročinného marketingu** alebo klasický vzťah na základe **sponzoringu**. Podnikatelia môžu pomôcť vo forme finančných prostriedkov, výrobkami alebo službami, prenájmom priestorov a zariadení, zákazkami alebo dobrovoľnou prácou zamestnancov. V prípade, že sa podniky rozhodnú vstúpiť do spolupráce s TSK môžu si za svoje služby pýtať protihodnotu napríklad vo forme reklamy a publicity, poďakovania a uznania, spoločných projektov alebo spoločenských akcií. Spoločnosti aj malí podnikatelia môžu prispieť a nefinančnými zdrojmi napr. materiálom a pod.

Príspevky od individuálnych darcov môžu napr. mestá a obce získať aj organizovaním rôznych akcií. Ďalšia z foriem je priame oslovovanie potenciálnych darcov.

Dôležitú úlohu pri oslovovaní spoločností alebo individuálnych darcov zohrávajú médiá, rozhlas, televízia, tlač a internet.

5.4.7 ZDROJE OBČIANSKYCH ZDRUŽENÍ

Ide najmä o nefinančný prínos ako dobrovoľnícka práca aktivistov, ktorí majú častokrát dlhoročné skúsenosti s implementáciou rôznych cykloprojektov i získavaním finančných zdrojov na ich realizáciu. Spolupráca samospráv s rôznymi občianskymi združeniami môže priniesť ďalšie možnosti i finančné zdroje.

5.5 RÁMCOVÝ AKČNÝ PLÁN NA ROKY 2016 – 2019

Priorita 1 - Rozvoj cykloprevazy ako integrálnej súčasti dopravného systému						
por. číslo	Názov projektového zámeru	Miesto realizácie	Predpokladané náklady v Eur	poznámka, popis	Zdroj financovania	Termín realizácie
1	<u>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK</u>	cyklotrasa smerujúca od hranice Trnavského kraja až po hranicu Žilinského kraja	10 200 000	spádová oblasť: Nové Mesto nad Váhom, Trenčín, Dubnica nad Váhom, Púchov, Považská Bystrica	IROP+TSK	2016-2018

2	<u>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre</u>	cyklotrasa, ktorá bude spájať mestá Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske, až po hranicu s Nitrianskym samosprávnym krajom dĺžky cca 50 km	4 000 000	spádová oblasť: Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske	IROP+TSK	2018 - 2019
3	<u>Drobná cyklistická infraštruktúra</u>	Trenčiansky kraj	200 000	Drobná infraštruktúra cyklistickej dopravy vo viacerých miestach cyklistických trás (cyklostanovištia, cyklostojany, cyklomapy,...)	INTERREG V-A SR-ČR	2016-2017
Priorita 2 – Rozvoj cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu						
4	<u>Na bicykli po stopách histórie - cyklotrasa v úseku Nemšová - Trenčín</u>	Kataster mesta Nemšová, obec Skalka nad Váhom, Zamarovce, Trenčín	2 000 000	vybudovanie cyklotrasy nadväzujúcej na existujúce cyklo prepojenie mesta Brumov-Bylnice (ČR) a Nemšovej, ktorá bude pokračovať až k Trenčianskemu hradu a zároveň sa napojí na Vážsku cyklotrasu	INTERREG V-A SR-ČR – 2014 - 2020	2016-2017
5	<u>Budovanie tematickej trasy „Páteřní poutní stezka sv. Cyrila a Metoděje v moravskoslovenském příhraničí“</u>	v rozsahu 112 km v úseku Pobedim - Podolie - Čachtice - Považany - Beckov - Trenčín - Nemšová - Púchov –	74 374	Podieľanie sa na vyznačení hlavnej vetvy Cyrilo-metodskej pútnickej cesty	INTERREG V-A SR-ČR – 2014 -2020	2017-2018

		Považská Bystrica.				
6	<u>Nové a obnovené</u> cykloturistické trasy v TSK	Obnovenie pôvodných a značenie nových cykloturistických trás	20 000 - ročne	Značenie sa realizuje podľa potreby	Rozpočet TSK	ročne
Priorita 3 – Riadenie a koordinácia rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky						
7	Vytvorenie štruktúry riadenia rozvoja a komunikačnej štruktúry cyklo dopravy a cykloturistiky na úrade TSK	Úrad TSK				6/2017
8	Cyklokonferencia	Úrad TSK	1000	Aktivita 3.10, zorganizovanie konferencie zameranej na podporu a osvetu cyklistickej problematiky	Rozpočet TSK	2018
9	Zber dát, centrálna databáza	Úrad TSK so spoluprácou ostatných miest a obcí TSK		Aktivita 3.11, jednotne štruktúrovaná databáza o cyklo doprave a cykloturistike v TSK		2018

5.6 MONITORING A MERATEĽNÉ UKAZOVATELE VÝSLEDKOV

Merateľný ukazovateľ je nástroj na meranie dosiahnutia cieľa, mobilizácie zdrojov, dosiahnutých výsledkov, meranie kvality alebo kontextovej premennej. Ukazovatele sú definované mernou jednotkou, časovým vymedzením, východiskovou hodnotou a požadovanou (cieľovou) hodnotou. Pri každom ukazovateli je uvedený zdroj informácií pre určenie východiskovej hodnoty a frekvencia sledovania. Každý ukazovateľ má pridelené

identifikačné číslo. Ukazovatele sú definované pre dve úrovne. Každá z troch priorít má strategický cieľ, pre ktorý je definovaný jeden hlavný ukazovateľ, v prípade priority 3 dva ukazovatele. Každá aktivita zaradená podľa jednotlivých opatrení má definovaný jeden ukazovateľ. Merateľné ukazovatele sú definované na základe kapitoly 4 pre všetky aktivity v rámci troch priorít.

Priorita 1 - Rozvoj cyklo dopravy ako integrálnej súčasti dopravného systému							
Strategický cieľ 1 – Zvýšenie atraktivity cyklistickej dopravy a jej podielu na celkovej počte prepravených osôb.							
ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
1	Podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce	%	5%	2014	8 %	TSK,MD VRR	Raz za 3 roky
Opatrenie 1.1 – Rozvoj infraštruktúry pre cyklo dopravy							
ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
1.1.1	Dĺžka nových úsekov cyklistických komunikácií	km	0	2014	160	TSK, MDVRR	Ročne
1.1.2	Predložené investičné projekty pre cyklistické komunikácie a doplnkovú infraštruktúru	Počet	0	2016	50	ITMS	Ročne
1.1.3	Novo vybudované prvky doplnkovej cyklistickej infraštruktúry	počet	0	2016	20	ITMS	Ročne
1.1.4	Prvky značenia pre cyklo dopravy	počet	0	2016	30	ITMS, TSK	Ročne
Opatrenie – 1.2 Podpora intermodality							
ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania

1.2.1	Linky hromadnej dopravy, v ktorých je možné prepravovať bicykel	Počet	0	2016	10	TSK	Ročne
1.2.2	Zariadenia na parkovanie a uschovanie bicykla, pri novovybudovaných cyklotrasách	Počet	0	2016	20	TSK	Ročne

Priorita 2 – Rozvoj cykloturistiky pre udržateľný rozvoj cestovného ruchu v regióne

Strategický cieľ 2 – Zvýšenie atraktivity cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu

ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
2	Podiel cykloturistiky v sektore cestovného ruchu	%	nesledované	2016	6 %	TSK	Raz za 3 roky

Opatrenie 2.1 – Rozvoj siete turistických cyklotrás

ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
2.1.1	Pripravené projekty pre cyklotrasy	Počet	0	2016	1	TSK	Ročne
2.1.2	Vyznačené (prípadne vybudované) úseky cyklotrás	km	1486,7	2016	2000	TSK	Ročne
2.1.3	Pripravené projekty pre doplnkovú infraštruktúru	Počet	0	2016	1	TSK	Ročne
2.1.4	Prvky doplnkovej cyklistickej infraštruktúry	Počet	0	2016	3	TSK	Ročne
2.1.5	Vybudované cykloparky	Počet	1	2016	2	TSK	Ročne
2.1.6	Plán údržby trás	Počet	0	2016	1	TSK	Ročne

Opatrenie 2.2 – Rozvoj doplnkových služieb pre cykloturistiku							
ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
2.2.1	Navrhnuté (zavedené) cykloprodukty	Počet	0	2016	4	TSK	Ročne
Priorita 3 – Zvyšovanie povedomia, riadenie, koordinácia a propagácia rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky							
Strategický cieľ 3 – Vytvorenie lepších podmienok pre rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky v regióne							
ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
1	Podiel cykloturistiky v sektore cestového ruchu	%	nesledované	2016	6 %	TSK	Raz za 3 roky
2	Podiel cyklistickej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce	%	5%	2014	8 %	TSK	Raz za 3 roky
Opatrenie – 3.1 Zvyšovanie povedomia a osveta							
ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
3.1.1	Aktivity zamerané na dopravnú výchovu v školách	Počet	0	2016	14	TSK	Ročne
3.1.2	Kampane propagujúce cyklistickú dopravu	Počet za rok	3	2016	4	TSK	Ročne
3.1.3	Podporené cyklojazdy	Počet za rok	0	2016	2	TSK	Ročne
3.1.4	Portály a on-line aplikácie pre cyklistov	Počet	1	2016	2	TSK	Ročne
3.1.5	Vydané propagačné materiály	Počet	2	2016	10	TSK	Ročne

	o cyklotrasách v kraji						
Opatrenie 3.2 – Vytvorenie partnerstva a koordinácia rozvoja na regionálnej úrovni							
ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
3.2.1	Založenie štruktúry riadenia	Počet	0	2016	1	TSK	2016
3.2.2	Vytvorenie komunikačnej štruktúry	Počet	0	2016	1	TSK	2016
3.2.3	Zapojenie súkromného sektora	Počet	neznáma	2016	100	TSK	Ročne
3.2.4	Databáza	Počet	0	2016	1	TSK	2017
Opatrenie 3.3 – Financovanie rozvoja							
ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
3.3.1	Finančný plán	Počet	0	2016	1	TSK	2017
3.3.2	Získané zdroje	V eurách	0	2016	15 000	TSK obce mestá	Ročne
Opatrenie 3.4 – Informovanosť a vzdelávanie							
ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
3.4.1	Vzdelávacie aktivity	Počet	0	2016	20	TSK	Ročne
3.4.2	Kampane propagujúce cyklistickú dopravu	Počet za rok	3	2016	4	TSK	Ročne
Opatrenie 3.5 – Monitoring							
ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
3.5.1	Návrh systému	Počet	0	2016	1	TSK	2017
3.5.2	Zber dát	Počet	neznáma	2016	14	TSK	Ročne
3.5.3	Hodnotenie	Počet	0	2016	14	TSK	Ročne

Opatrenie 3.6 – Marketing a propagácia cykloturistiky a cyklodopravy							
ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2030)	Zdroj dát	Frekvencia sledovania
3.6.1	Vybudovaná značka	Počet	0	2016	1	TSK	Raz za 3 roky
3.6.2	Propagačné aktivity	Počet	0	2016	2	TSK	Ročne
3.6.3	Aktivity na prezentáciu	Počet	0	2016	2	TSK	Ročne
3.6.4	Aktivity pre spoluprácu SR, ČR	Počet	2	2016	10	TSK	Ročne
3.6.5	Aktivity pre spoluprácu na úrovni SR	Počet za rok	6	2016	8	TSK	Ročne

ZOZNAM PRÍLOH

Príloha 1 – Vzor dotazníkového prieskumu odoslaný všetkým mestám a obciam v Trenčianskom kraji

Príloha 2 – Mapa cykloturistickej siete v Trenčianskom samosprávnom kraji

Príloha 3 – Mapa navrhovaných cykloturistických trás v Trenčianskom samosprávnom kraji

Príloha 4 – Zoznam navrhovaných cykloturistických trás v TSK

Príloha 5 – Popis lokalít NATURA 2000 nachádzajúcich sa v TSK, ako podklad pre návrh ďalších cykloturistických trás v TSK

Príloha 6 – Zoznam cykloturistických trás, ktoré sú vo fáze prebiehajúceho, resp. ukončeného povoľovacieho konania