

KONCEPCIA MOBILITY

Číslo zakázky

2019/0197

Moravská cyklotrasa

úsek 2. a 3.



Objednatel:

Trnavský samosprávný kraj
Starohájska 10
917 01 Trnava

Zhotovitel:

AF-CITYPLAN s.r.o.
Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
www.afconsult.com | www.af-cityplan.cz





Zhotovitel:
AF-CITYPLAN s.r.o.

Dátum:
11/2019

Zastúpený:
Ing. Petr Košan

Číslo zákazky:
2019/0197

Autorský kolektív:
Mgr. Lenka Želechovská
Ing. Zuzana Vaňková
Ing. Vojta Hlava
Ing. Martin Koukal

Kontrola:
Ing. Eva Göpfertová

Objednávateľ:
Trnavský samosprávny kraj
Starohájska 10
917 01 Trnava

Zastúpený:
Mgr. Jozef Viskupič

KONCEPCIA MOBILITY

MORAVSKÁ CYKLOTRASA

úsek 2. a 3.

(Moravský Svätý Ján, cesta č. III/1144 – lávka cez rieku Myjava – Brodské, cesta II/425)



AF-CITYPLAN s.r.o.
Magistrů 1275/13
140 00 Praha 4
IČ: 47307218
DIČ: CZ47307218

AF-CITYPLAN s.r.o., Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4, Česká republika;
E-mail: cityplan@afconsult.com; Telefon: +420 277 005 500; www.afconsult.com; www.af-cityplan.cz;
Zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 25005
IČ: 473 07 218; DIČ: CZ473 07 218; ID schránky: wxnvyhk

**OBSAH**

1	ÚVOD	5
2	PLÁNOVANÝ REGIÓN A MORAVSKÁ CYKLOTRASA	6
2.1	RIEŠENÉ ÚZEMIE	6
2.2	CEZHRANIČNÝ REGIÓN	6
2.3	MORAVSKÁ CYKLOTRASA	8
3	METODIKA	9
4	ANALÝZA STAVU	10
4.1	BÝVANIE	12
4.1.1	Rozmiestnenie obyvateľstva	12
4.1.2	Vývoj obyvateľstva	12
4.2	PRÁCA	15
4.2.1	Pracovné miesta	15
4.2.2	Prepravné vzťahy	15
4.2.3	Denne prítomné obyvateľstvo	16
4.2.4	Analýza zamestnávateľov v regióne	17
4.3	VZDELANIE	19
4.4	POSKYTOVANIE SLUŽIEB	20
4.4.1	Zdravotné strediská	20
4.5	ODDYCH A VOĽNÝ ČAS	21
4.6	DOPRAVNÉ SPRÁVANIE	21
4.7	DOPRAVNÉ MOŽNOSTI	24
4.7.1	Verejná doprava	24
4.7.2	Cyklistická doprava	26
5	POTENCIÁLY VYUŽITIA	29
5.1	POTENCIÁLY V PLÁNOVACOM REGIÓNE	29
5.1.1	Zhrnutie potenciálov	31
6	ĎALŠIE OPATRENIA NA PODPORU UDRŽATEĽNEJ MOBILITY	32
6.1	NAPOJENIE OBCE KÚTY NA MORAVSKÚ CYKLOTRASU	32
6.2	PREPOJENIE NADREGIONÁLNYCH CYKLOTRÁS	32
6.3	REKONŠTRUKCIA MOSTU U OBCE BRODSKÉ	33
6.4	REGENERÁCIA MORAVSKEJ CYKLOMAGISTRÁLY V CELEJ JEJ DĺŽKE	34
7	ODPORUČANÉ OPATRENIA	35



SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázok 1 Mapa z roku 1938 – cezhraničné spojenie medzi sídlami Hohenau an der March – Moravský Svätý Ján je prepojené mostom.....	6
Obrázok 2 Mapa z roku 1955 – cezhraničné spojenie medzi sídlami Hohenau an der March a Moravský Svätý Ján je prerušené	7
Obrázok 3 Pochod Slobody.....	7
Obrázok 4 Trasa jestvujúcej cyklotrasy v rámci riešeného územia.....	8
Obrázok 5 Proces výberu opatrení	9
Obrázok 6 Počet obyvateľov v záujmovej oblasti.....	12
Obrázok 7 Regionálna prognóza obyvateľstva Rakúska	13
Obrázok 8 Výrez záujmovej oblasti Rakúska.....	14
Obrázok 9 Počet pracovných miest v záujmovej oblasti	15
Obrázok 10 Prepravné vzťahy záujmovej oblasti.....	16
Obrázok 11 Počet miest na základných školách	19
Obrázok 12 Počet miest na stredných školách	19
Obrázok 13 Zdravotnícke zariadenia	20
Obrázok 14 Linky verejnej hromadnej dopravy v záujmovej oblasti	26
Obrázok 15 Stav a návrh cyklodopravnej infraštruktúry vo vybranej časti TTSK	28



SEZNAM TABULEK

Tabuľka 1	Cestovanie do a zo zamestnania a škôl v okrese Senica v roku 2011	17
Tabuľka 2	Cestovanie do a zo zamestnania a škôl v okrese Skalica v roku 2011	17
Tabuľka 3	Zoznam pracovných príležitostí v riešenom území	17
Tabuľka 4	Dopyt po preprave na jednotlivých železničných tratiach	25
Tabuľka 5	Vzdialenosť z bodu A do bodu B na bicykli po Moravskej cyklotrase	29
Tabuľka 6	Časová dostupnosť z bodu A do bodu B na bicykli po Moravskej cyklotrase	30

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1	Vývoj počtu obyvateľov v záujmovej oblasti	13
Graf 2	Porovnanie modal splitu vo vybraných krajských mestách SR	22
Graf 3	Modal split v pracovných dňoch Dolné Rakúsko	23
Graf 4	Rozdelenie ciest osobnou automobilovou dopravou podľa účelu v zdroji a cieľi cesty	23
Graf 5	Rozdelenie ciest osobnou autobusovou a železničnou dopravou podľa účelu v zdroji a cieľi cesty	24



1 ÚVOD

Kvalitná sieť verejnej dopravy a infraštruktúra uspôsobená pre komfortnú chôdzu a jazdu na bicykli je cestou k udržateľnému životnému prostrediu. Jednotlivé druhy dopravy je taktiež dôležité na seba logicky a bezpečne napojiť, aby boli prehľadné a dali sa ľahko vzájomne kombinovať.

Cyklodoprava na Slovensku nemá významne rozvinutú infraštruktúru. Zo všeobecného uhlu pohľadu je súčasná cyklistická sieť riešená značením trás na existujúcich komunikáciách, bez špeciálnej sprievodnej cyklistickej infraštruktúry. Oddelené cyklotrasy iba pre cyklistov sú v nepomernej menšine, oproti cyklodoprave situovanej na pozemných komunikáciách so zdieľaným priestorom aj pre iné druhy dopravy. Takáto infraštruktúra v žiadnom prípade nie je pre rozvoj kvalitnej a bezpečnej cyklodopravy ako rovnocenného spôsobu dopravy v mestskom a medzimestskej prostredí vhodná, a preto je potrebné tento trend zmeniť a podmienky pre rozvoj cyklistickej dopravy zlepšiť.

Plánovaná rekonštrukcia koruny hrádze v koridore hraničnej rieky Morava na 2. a 3. úseku Moravskej cyklotrasy zn. č. 004 v celkovej dĺžke 8,16 km je súčasťou koherentného plánovania dopravnej infraštruktúry v riešenom území v rámci dopravnej politiky reflektujúcej rastúcu potrebu transformácie na trvalo udržateľný typ dopravy a má primárne za cieľ podporiť rozvoj cyklistickej dopravy za prácou a súčasne podporiť rozvoj cezhraničnej spolupráce ako takej. Výber konkrétnych úsekov bol zrealizovaný s ohľadom na prepojenia so sídelnými štruktúrami (Hohenau an der March, Moravský Sv. Ján, Sekule, Borský Sv. Jur, Kúty, Brodské) a dopravnými uzlami vrátane multimodálneho dopravného koridoru TEN-T v Kútoch. Úseky sú situované mimo zóny automobilovej dopravy, čo zvyšuje bezpečnosť a potenciál začlenenia cyklotrasy do alternatívnej formy ekologickej dopravy. Rekonštrukcia jestvujúcej cyklotrasy nesporne uľahčí a predovšetkým umožní pohodlnejšiu a bezpečnejšiu dopravu do zamestnania, do škôl, do priemyselných, administratívnych a obchodných zón v spádovej oblasti hraničného priechodu Moravský Sv. Ján - Hohenau an der March.

Ciele tejto cyklotrasy sú predovšetkým:

- zlepšenie dostupnosti dopravných prostriedkov v regióne;
- podpora cyklistickej dopravy ako spôsobu každodenného dochádzania za prácou
- posilnenie ekologickej, udržateľnej a nízkouhlíkovej formy dopravy;
- podpora multimodality.

Úlohou predloženej koncepcie mobility je prezentovanie využitia druhého a tretieho úseku Moravskej cyklotrasy od napojenia z medzinárodnej cyklotrasy Eurovelo 13 pri štátnej slovensko – rakúskej hranici cez katastrálne územia príľahlých obcí nachádzajúcich sa popri hraničnom toku rieky Morava. Cieľom je podporiť udržateľnú mobilitu v regióne, a tým poskytnúť argumenty pre požadovanú podporu z EÚ (INTERREG SK-AT 2014-2020; priorita 7C 'Podpora udržateľnej mobility).

2 PLÁNOVANÝ REGIÓN A MORAVSKÁ CYKLOTRASA

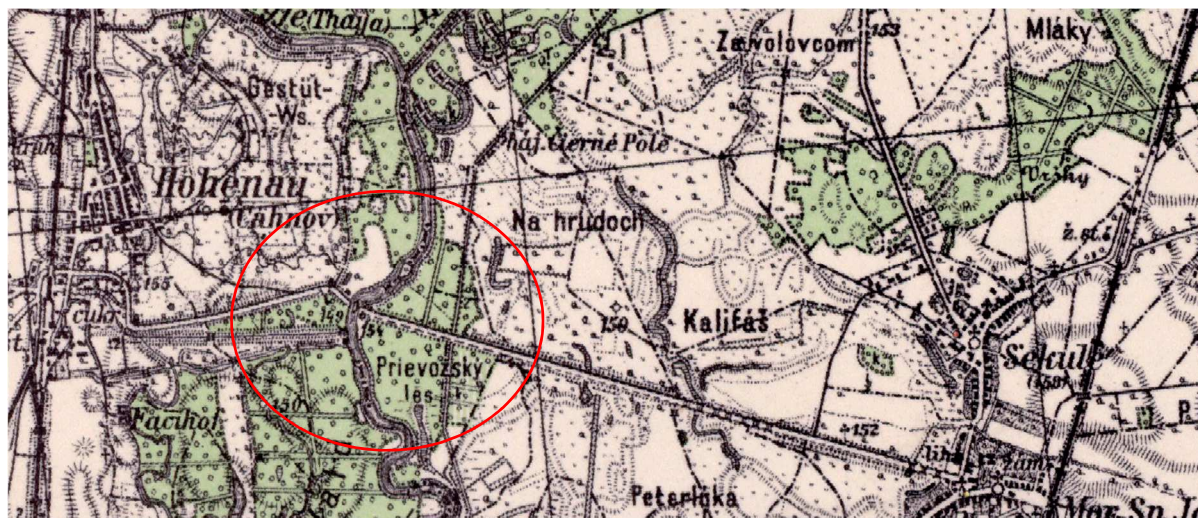
2.1 RIEŠENÉ ÚZEMIE

Cyklotrasa sa nachádza v lokalite rozmedzia Slovenska, Rakúska a Česka, v Trnavskom samosprávnom kraji, v okrese Senica a Skalica. Vymedzený mikroregión s potenciálne najväčším dopadom vplyvu cyklotrasy zahŕňa katastrálne územie sídel: Brodské, Kúty, Borský Svätý Jur, Sekule, Moravský Svätý Ján, Hohenau an der March. Okruh rozmiestnených jednotlivých obcí je v priemere vzdušnou čiarou 10 km. Okolie cyklotrasy je veľmi príjemné až malebné, tvoria ho lesy, lúky, rieka a polia.

2.2 CEZHRANIČNÝ REGIÓN

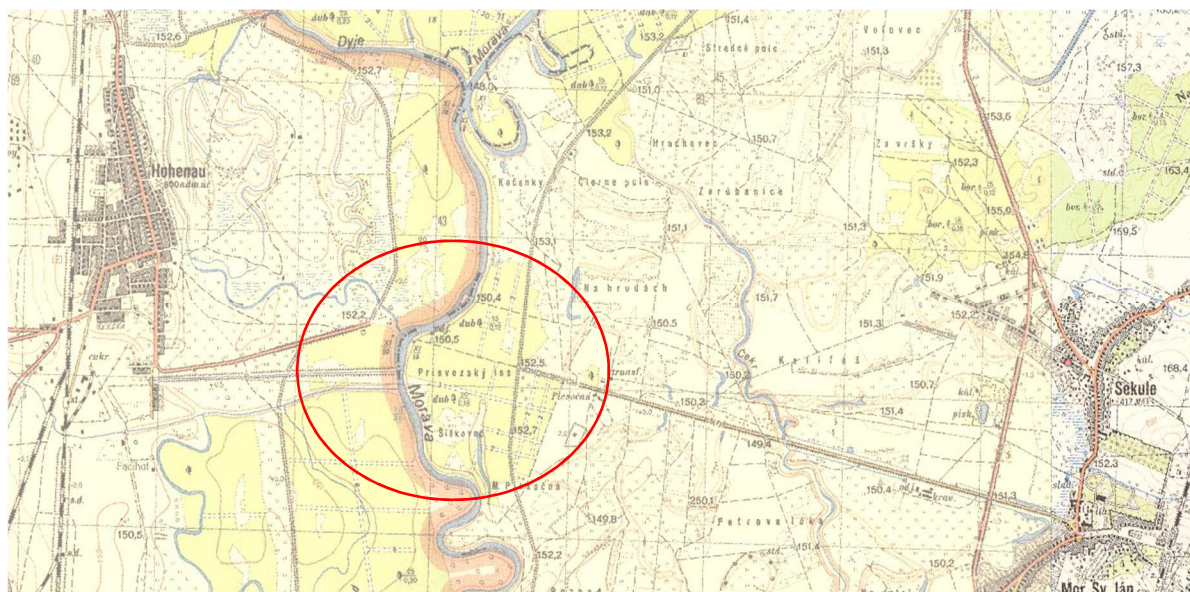
Z historického pohľadu sa jedná o územie, ktoré bolo v dobách Rakúsko-Uhorska a priebehu prvej Československej republiky prepojené, oddelené iba riekou. Neskôr po 2. svetovej vojne z dôvodu zmeny politického režimu sa východná Európa razantne odtiahla od západnej a sprísnil sa prechod hraníc z východu na západ. Dopravné spojenie vedúce zo Slovenska do Rakúska bolo úplne odstránené. V súčasnej dobe, predovšetkým potom ako vstúpilo Slovensko do Európskej únie a tým do spoločného Schengenského priestoru, sa posilňuje a realizuje cezhraničná spolupráca a obnovujú sa predtým prerušené vzťahy. Cyklotrasa je cestou k podpore rozvoja cezhraničnej spolupráce, rozvoja udržateľnej mobility a rozvoja predtým zanedbanej a opustenej lokality.

Obrázok 1 Mapa z roku 1938 – cezhraničné spojenie medzi sídlami Hohenau an der March – Moravský Svätý Ján je prepojené mostom



Zdroj: Staré mapy – historické mapy slovenských miest

Obrázok 2 Mapa z roku 1955 – cezhraničné spojenie medzi sídlami Hohenau an der March a Moravský Svätý Ján je prerušené



Zdroj: Staré mapy – historické mapy slovenských miest

Na obrázku 1 je vidieť vtedajšie prepojenie slovensko-rakúskeho cezhraničného regiónu, rovnako tak je viditeľné zakreslenie stopy dnešnej Moravskej cyklotrasy 004. Na obrázku 2 je pozemná komunikácia prepájajúca slovensko-rakúske prihraničie zrušená.

30. 12. 1989 sa uskutočnil Pochod Slobody k rieke Morava. Vtedy sa tisíce obyvateľov Záhoria zúčastnilo pochodu k rieke Morava ešte za existencie ostnatých drôtov a zábran, pod dohľadom ozbrojenej pohraničnej stráže. Na rakúskej strane rieky Morava čakali obyvatelia Hohenau a susedných obcí.

Pochod Slobody sa 16.11. 2019 po 30 rokoch opäť uskutoční. Cieľom pochodu je vyjadriť úctu a potešenie z dobre fungujúcich cezhraničných vzťahov a pripomenúť si doby, kedy bol tento región rozdelený a tým i významne postihnutý sociálnym a ekonomickým úpadkom (predovšetkým na slovenskej strane).

Obrázok 3 Pochod Slobody



Zdroj: oficiálna webová stránka obce Moravský Svätý Ján

2.3 MORAVSKÁ CYKLOTRASA

Zrekonštruovaný 2. a 3. úsek cyklotrasy bude svojou existenciou nesporne podporovať cezhraničnú mobilitu pracovných síl, dochádzanie za prácou v spádovom území hraničného priechodu Moravský Sv. Ján – Hohenau an der March, regiónoch Weinviertel v rámci Dolného Rakúska a Záhorie v rámci Trnavského samosprávneho kraja. Súčasne bude napomáhať k multifunkčnému prepojeniu rýchlo sa rozvíjajúcich obcí Moravský Svätý Ján, Hohenau an der March, Kúty a taktiež miest Skalica a Holíč. Súčasný dopravný stav existujúcich chodníkov, cyklotrás a okolitých poľných ciest je nevyhovujúci. Cyklotrasa poskytuje alternatívnu, ekologickú možnosť dopravy do práce, do školy a za inými každodennými aktivitami v regióne, bez toho aby cyklisti boli nútení zdieľať komunikáciu s motorovými vozidlami. V neposlednej rade Moravská cyklotrasa taktiež prepája strategické medzinárodné cyklotrasy od Eurovelo 13 – Po stopách železnej opony (EV-13) s Baťovým kanálom.

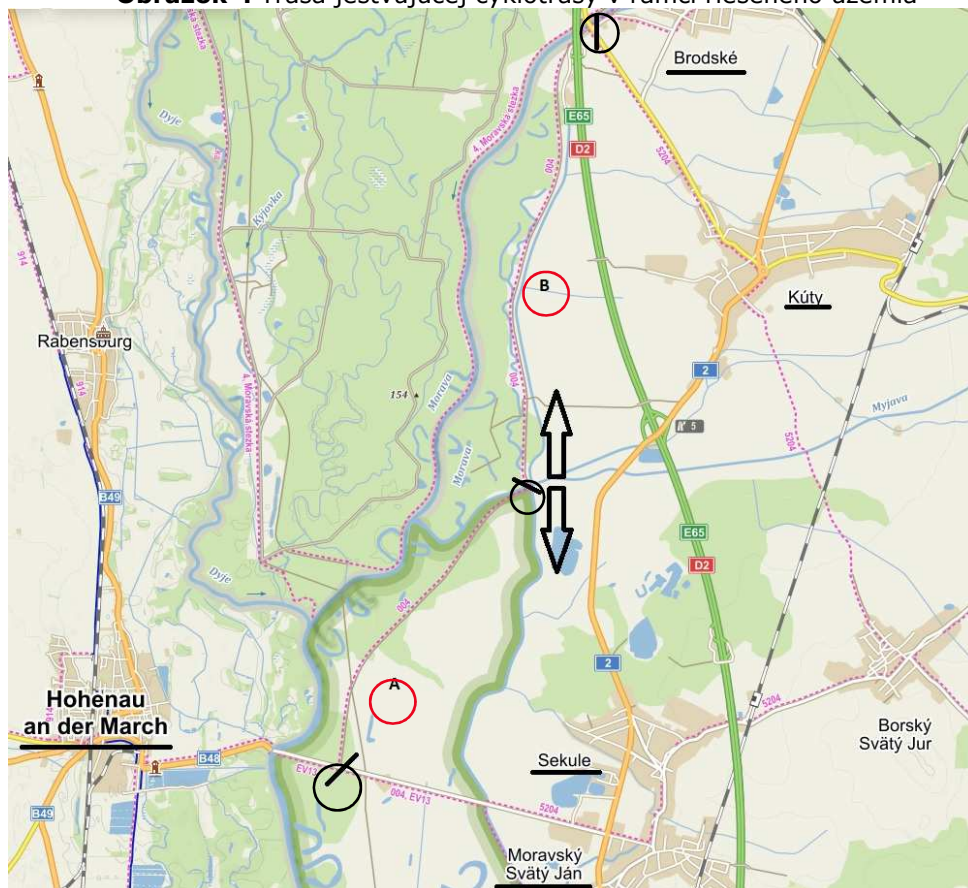
Vedenie cyklotrasy v úsekoch A (č. 1) a B (č. 2)

Nová cyklotrasa povedie po ochrannnej hrádzi rieky Morava.

Cyklotrasa s označením úseku A začína pri štátnej ceste č. III/1144 Moravský Sv. Ján – Hohenau, vedie po ochrannnej hrádzi rieky Morava a končí na OH pri lávke cez rieku Myjava.

Cyklotrasa s označením úseku B vedie po ľavostrannej ochrannnej hrádzi rieky Morava a na úsek A nadväzuje pri lávke cez rieku Myjava a vedie k obci Brodské. Povrch v celej svojej dĺžke trasy tvorí štrk.

Obrázok 4 Trasa jestvujúcej cyklotrasy v rámci riešeného územia



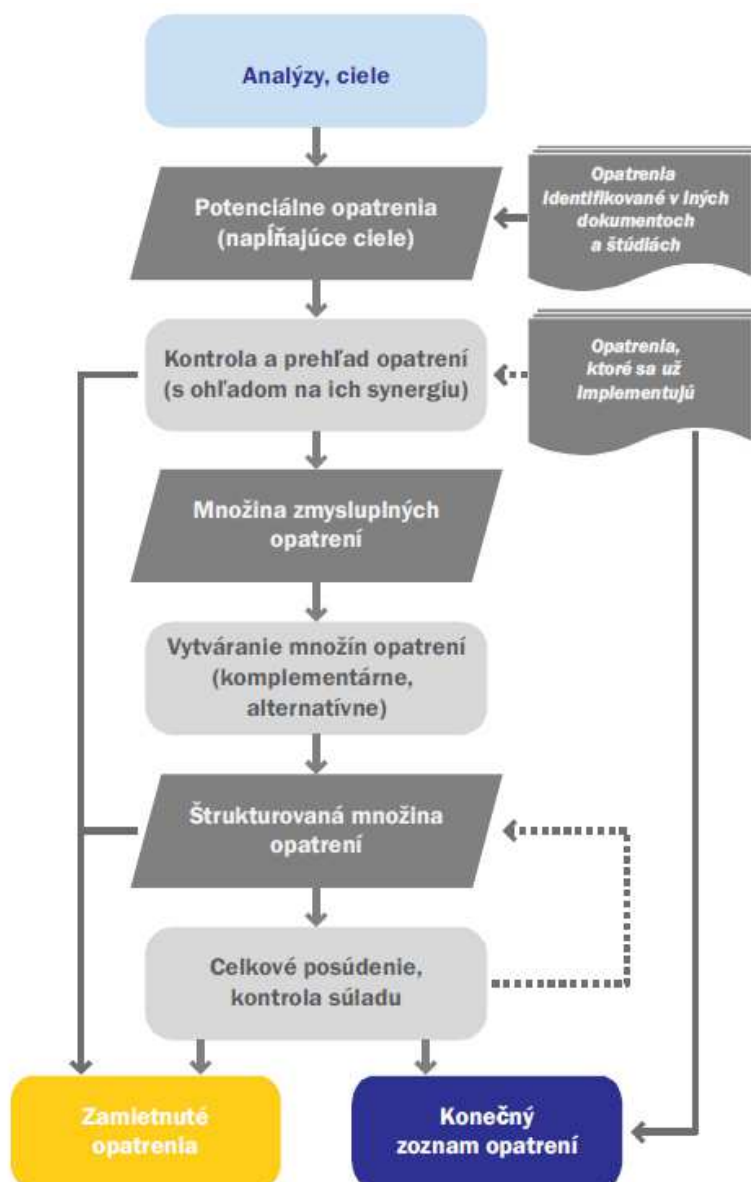
Zdroj: Mapy.cz, úpravy AF-CITYPLAN s.r.o.



3 METODIKA

Metodika sa opiera o plánované opatrenia pri rozvoji siete cyklotrás. Po stanovení plánovanej oblasti sa uskutoční analýza súčasného stavu a vypracujú sa opatrenia z hľadiska potenciálov, ktoré vzniknú vďaka prepojeniu miest Brodské, Kúty, Sekule, Moravský Svätý Ján a Hohenau an der March.

Obrázok 5 Proces výberu opatrení



Zdroj: Metodická príručka pre PUM SK

Rozhodujúca úloha sa pritom pripisuje analýze súčasných ako aj prípadných budúcich cieľov – odvodených zo základných existenciálnych funkcií.

Pri spracovaní sa využili výsledky, príp. podklady projektu PUM Trnavského samosprávneho kraja.



4 ANALÝZA STAVU

Vstupom pre vytvorenie analýzy súčasného stavu bol podklad multimodálneho integrovaného dopravného modelu Trnavského samosprávneho kraja. Model zahrňuje všetky druhy sietí dopravnej infraštruktúry a ich charakteristiky (strana ponuky) a tokov dopravy na sieti dopravnej infraštruktúry pre všetky kategórie dopytu po doprave – vo všetkých dopravných módoch dopravy (strana dopytu).

Model dopravného dopytu sa skladá z radu prvkov, ktoré obsahujú všetky dôležité dáta:

- skupiny obyvateľov,
- aktivity, páry aktivít,
- atraktivity zón,
- dopravné módy,
- dopravné systémy,
- dopytové segmenty,
- dopytové vrstvy.

Na vypracovanie modelu súčasného stavu boli použité nasledujúce vstupné údaje o obyvateľoch a atraktivitách území:

1. Údaje o obyvateľoch:

- ekonomická aktivita obyvateľov,
- vekové zloženie obyvateľov,

2. Údaje o atraktivitách území:

- Počty ekonomických subjektov a pracovných príležitostí,
- Údaje o školských zariadeniach (základné, stredné aj vysoké školy),
- Údaje o úradoch a inštitúciách
- Údaje o kultúrnych a športových zariadeniach.

Dôležitým vstupom na získanie údajov o dopravnom správaní obyvateľov bol prieskum mobility. Na jeho základe boli vytvorené:

- hybnosti skupín obyvateľov,
- distribučné krivky pre väčšinu dopytových vrstiev,
- parametre voľby dopravného módu,
- distribúcie ciest v čase.

Dopravná ponuka sa skladá z niekoľkých dopravných systémov. Dopravné módy a dopytové segmenty sa používajú na prepojenie dopravnej ponuky s dopravným dopytom. Pre všetky prvky dopravnej ponuky (uzly, spojnice) musí byť určené, či daný dopravný systém môže daný prvok použiť. Dopravné systémy majú tieto parametre:

- typ dopravného systému,
- dopravný prostriedok (napr. typ dopravného prostriedku).

V dopravnom modeli je pre osobnú dopravu použitých 11 dopravných systémov:

- súkromná doprava



- osobný automobil,
- chôdza,
- bicykel;
- verejná doprava
 - autobus mestský,
 - autobus diaľkový,
 - autobus medzinárodný,
 - autobus regionálny,
 - vlak expresný,
 - vlak rýchlik,
 - vlak osobný,
 - peší prestup.

Dopravný mód môže obsahovať buď jeden dopravný systém súkromnej dopravy alebo niekoľko systémov verejnej dopravy. V dopravnom modeli je pre osobnú dopravu použitých 5 štandardných dopravných módov:

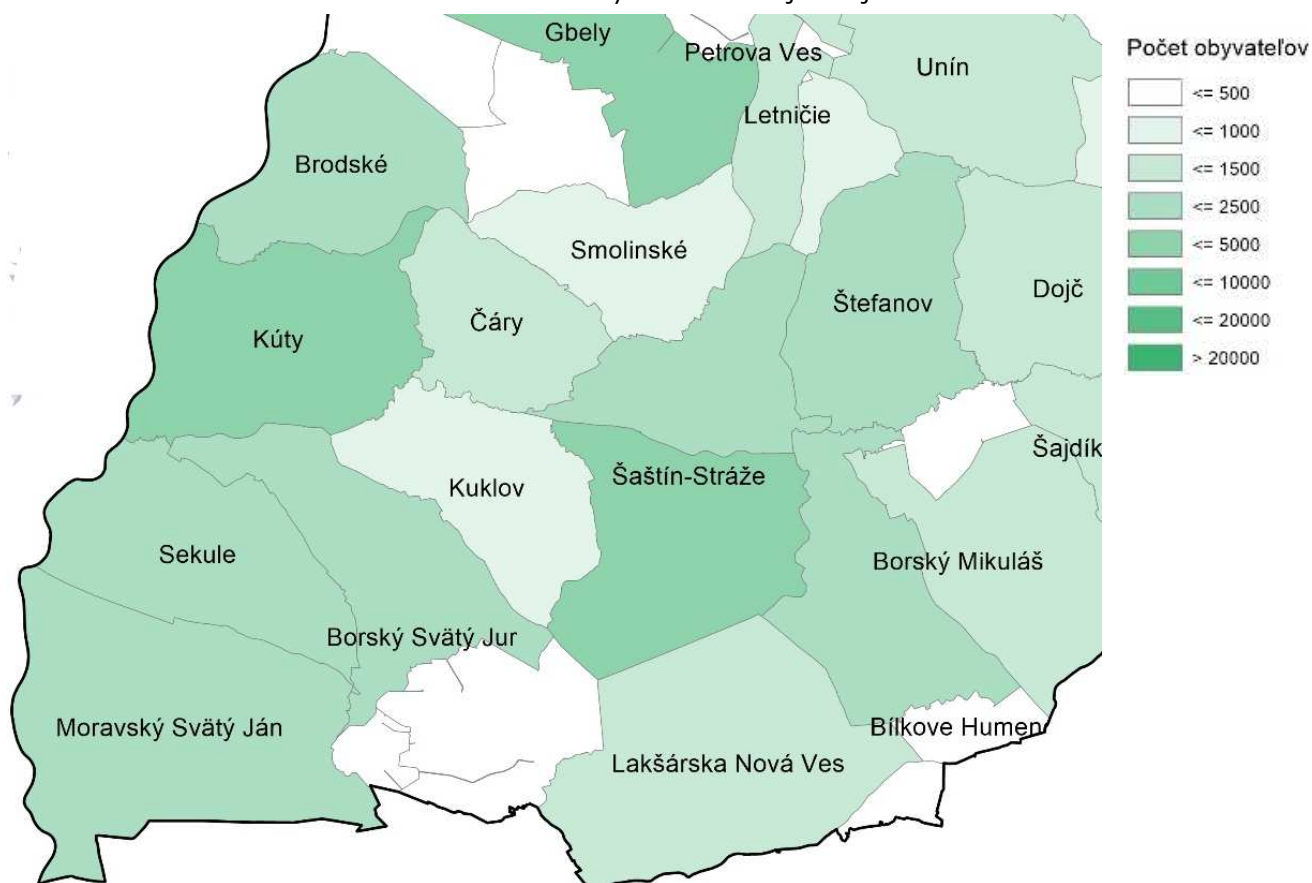
- chôdza,
- bicykel,
- automobil - vodič,
- automobil - spolujazdec,
- verejná doprava.

4.1 BÝVANIE

4.1.1 Rozmiestnenie obyvateľstva

Riešená oblasť spadá pod Trnavský samosprávny kraj, a zväčša sa nachádza v okrese Senica, malá časť spadá pod okres Skalica. Počet obyvateľov Trnavského kraja v roku 2017 dosiahol počet 561 156, pričom okres Senica 60 655 a okres Skalica 47 039. Riešená cyklotrasa prepája obce Moravský Svätý Ján (cca 2 tisíc obyvateľov), Kúty (cca 4 tisíc obyvateľov) a Brodské (cca 2,2 tisíc obyvateľov) a na rakúskej strane mesto Hohenau an der March (cca 2,7 tisíc obyvateľov).

Obrázok 6 Počet obyvateľov v záujmovej oblasti

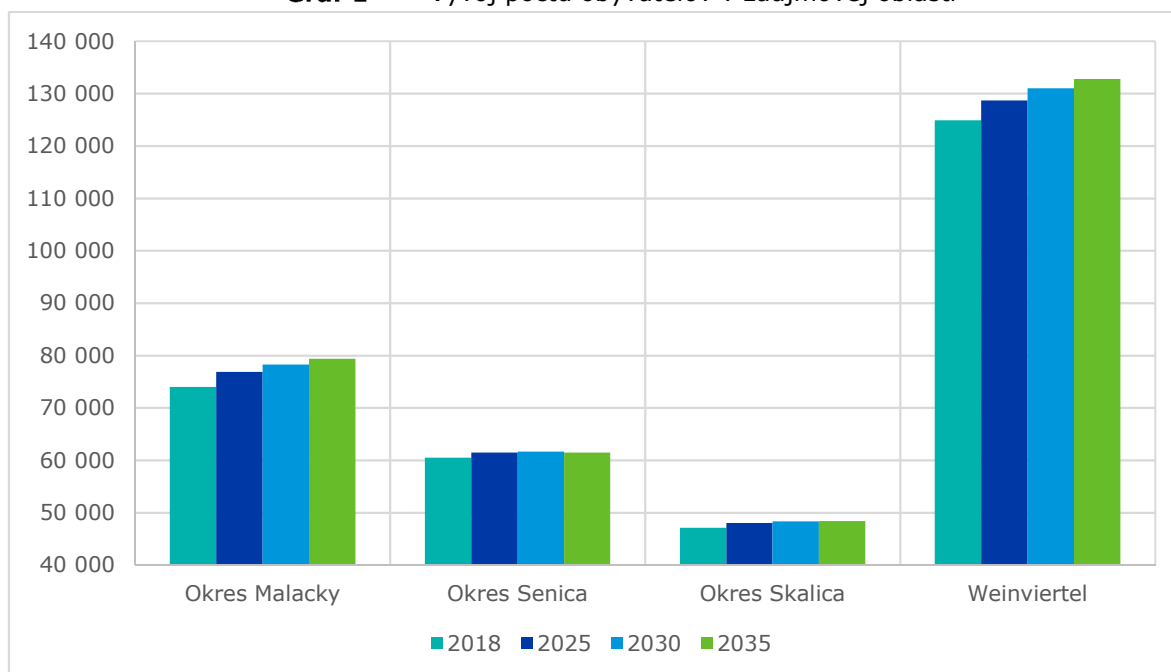


Zdroj: Model Trnavského samosprávneho kraja, AF-CITYPLAN s.r.o.

Vyššie menované obce v rámci svojho okolia patria k tým s väčším počtom obyvateľov. Je to najskôr spôsobené bezprostrednou vzdialenosťou od hraníc s Českou republikou a Rakúskom.

4.1.2 Vývoj obyvateľstva

Vývoj počtu obyvateľstva v záujmovej oblasti stagnuje alebo len mierne rastie.

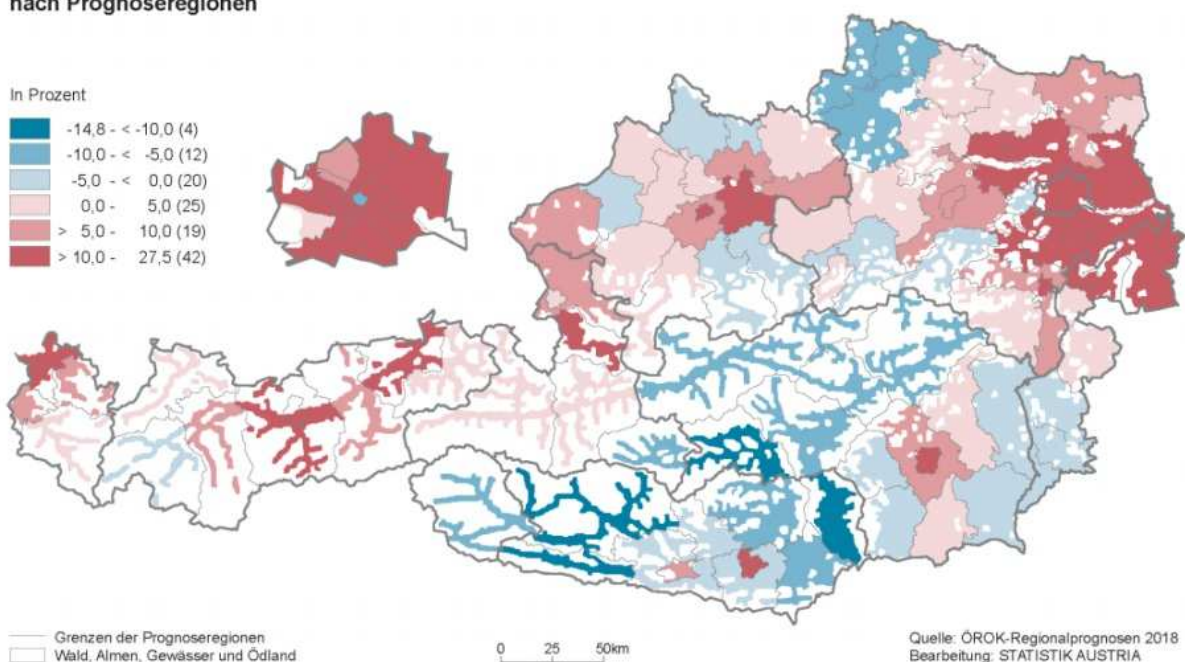
**Graf 1** Vývoj počtu obyvateľov v záujmovej oblasti

Zdroj: Model Trnavského samosprávneho kraja, AF-CITYPLAN s.r.o.

Na nasledujúcom obrázku je z rakúskeho dokumentu ÖROK – REGIONALPROGNOSEN 2014 – 2030 – BEVÖLKERUNG znázornená prognóza vývoja obyvateľstva počas rokov 2014-2030 v percentách. Nižšie je znázornený detail pre analyzované slovensko - rakúske záujmové územie s doplnenými údajmi v percentách.

Obrázok 7 Regionálna prognóza obyvateľstva Rakúska

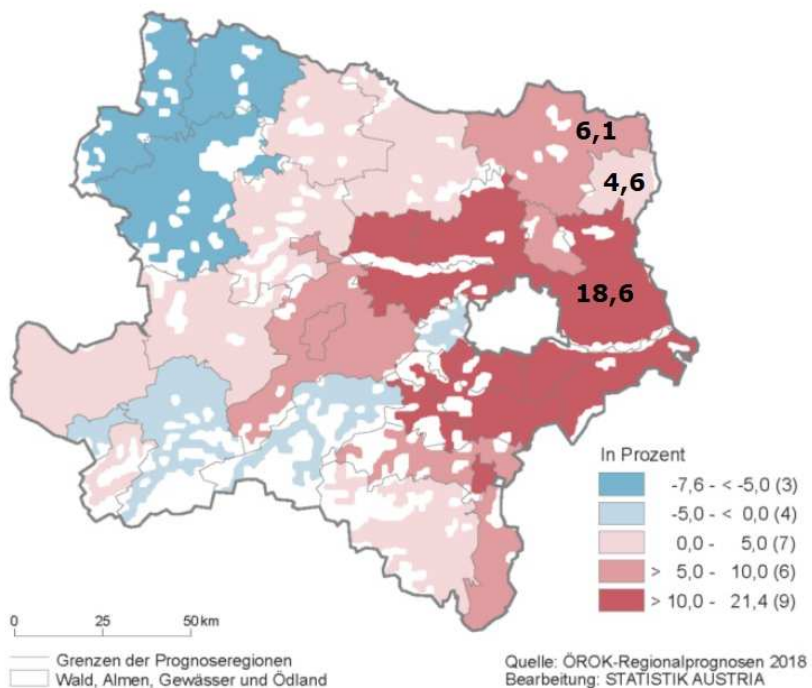
Bevölkerungsveränderung 1.1.2018 bis 1.1.2040: Gesamtbevölkerung nach Prognoseregionen



Zdroj: ÖROK-REGIONALPROGNOSEN 2014 – 2030 – BEVÖLKERUNG, 2015

Obrázok 8 Výrez záujmovej oblasti Rakúska

Bevölkerungsveränderung 1.1.2018 bis 1.1.2040: Gesamtbevölkerung nach Prognoseregionen, Niederösterreich



Zdroj: ÖROK-REGIONALPROGNOSEN 2014 – 2030 – BEVÖLKERUNG, 2015

Z obrázkov je viditeľný vývoj počtu obyvateľstva kladným smerom. Dynamika vývoja v okolí hranice s analyzovanou záujmovou oblasťou nie je natoľko výrazná ako v okolí Viedne, je však dostatočne významná.

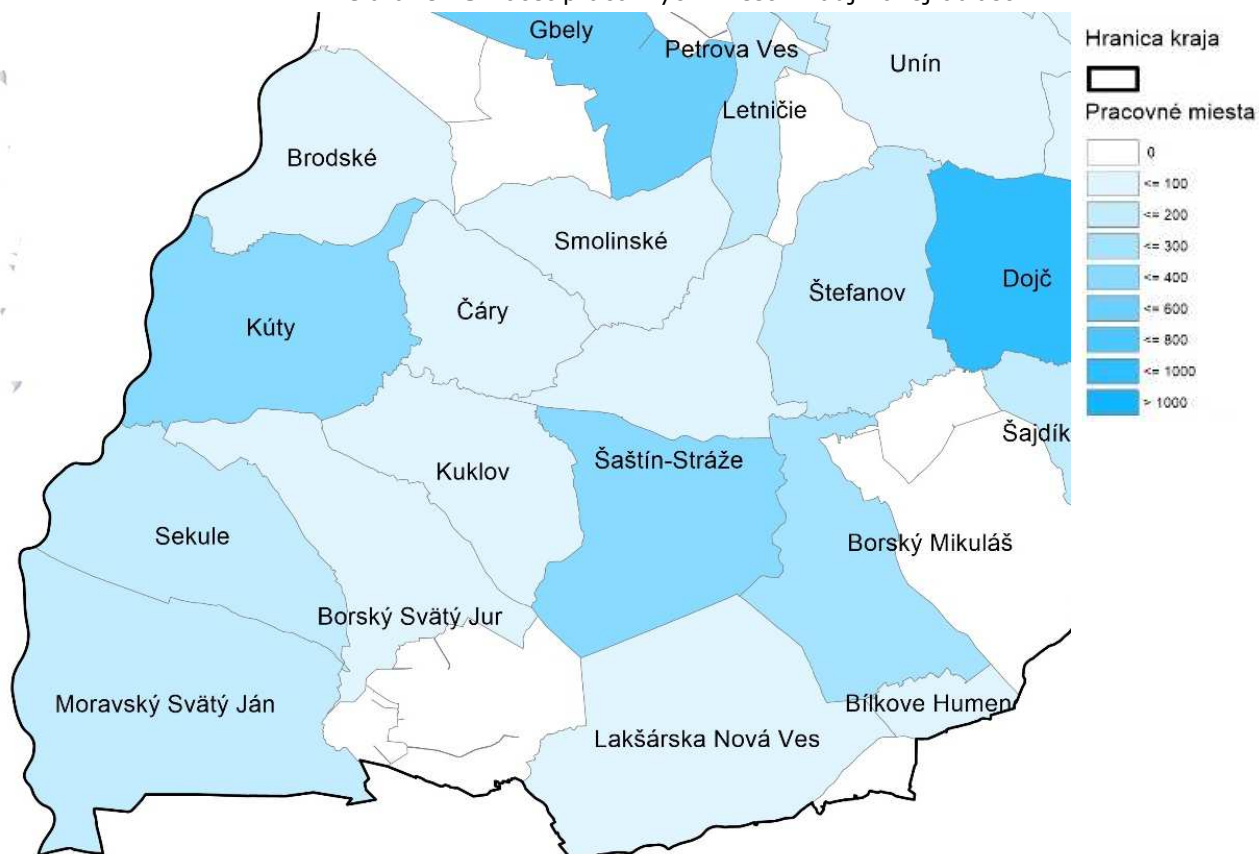
4.2 PRÁCA

4.2.1 Pracovné miesta

Nezamestnanosť v Trnavskom kraji od roku 2000 klesala až na hodnotu 4,29 % v roku 2008, potom došlo k jej opätovnému rastu, ale od roku 2012 priemerná nezamestnanosť v kraji klesá, až na hodnotu 3,22 % v roku 2017.

Z modelu Trnavského samosprávneho kraja je na nasledujúcom obrázku vidieť počet pracovných miest v jednotlivých mestách. Počet pracovných miest vychádza najmä z registra firiem a z údajov o počtoch zamestnancov inštitúcií na území Trnavského kraja (úrady, školy, kultúrne zariadenia). Je možné predpokladať aj zvýšený dopyt po zamestnaní v zahraničí. Jednotliví zamestnávatelia sú opísané v kapitolách nižšie. Avšak počet zamestnancov z jednotlivých obcí nie je známy. Zo štatistického úradu SR bol v roku 2018 počet ľudí dochádzajúcich za prácou do zahraničia 8,6 tisíc z toho 3,3 tisíc do Rakúska.

Obrázok 9 Počet pracovných miest v záujmovej oblasti

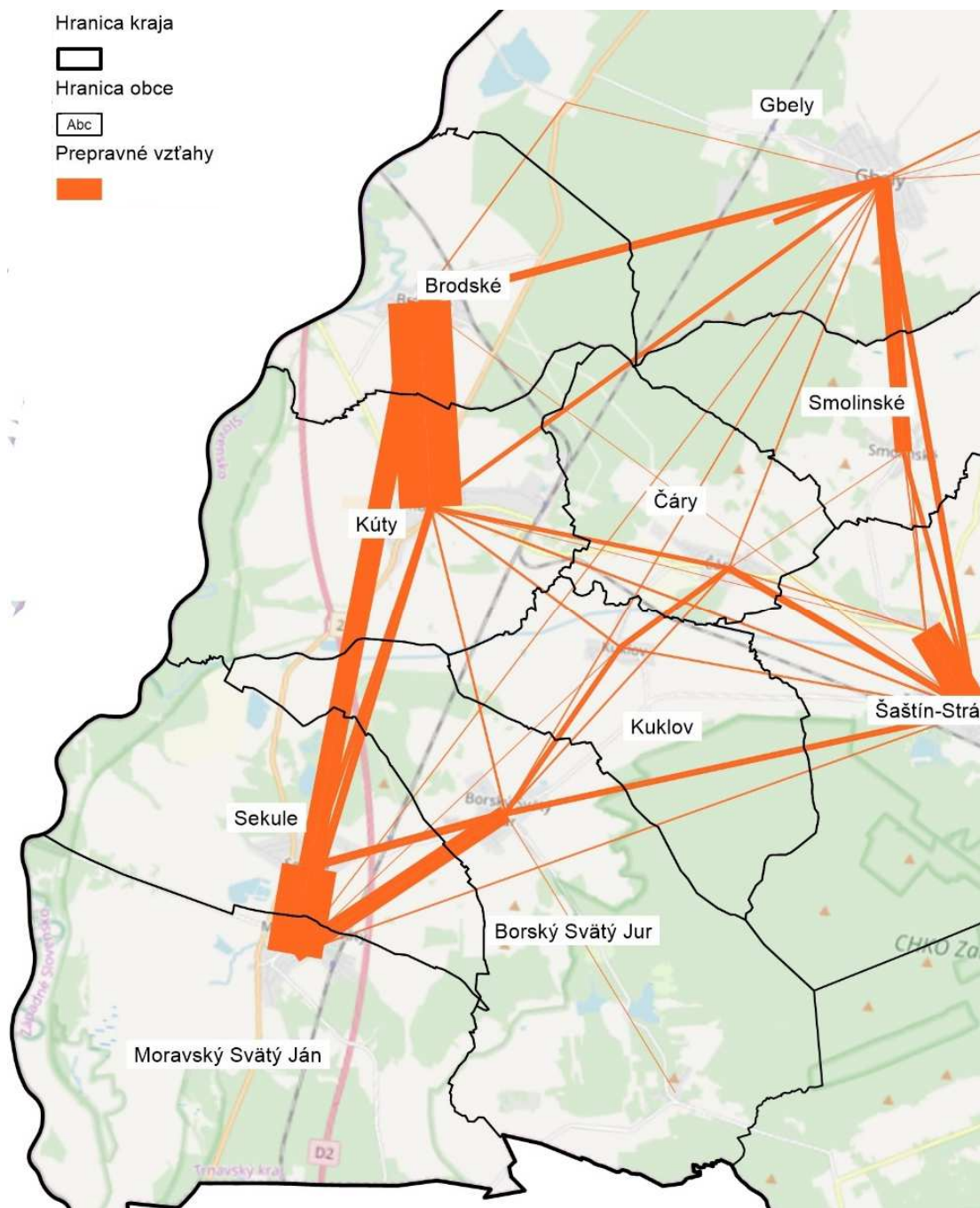


Zdroj: Model Trnavského samosprávneho kraja, AF-CITYPLAN s.r.o.

4.2.2 Prepravné vzťahy

Dopravné prepojenia zamestnancov dochádzajúcich za prácou – ktoré sú žiaľ k dispozícii len pre slovenskú časť – objasňuje nižšie znázornený obrázok. Ak sledujeme dopravné prepojenia len v rámci plánovaných obcí, môžeme zaznamenať výrazné presuny osôb dochádzajúcich za prácou.

Obrázok 10 Prepravné vzťahy záujmovej oblasti



Zdroj: Model Trnavského samosprávneho kraja, AF-CITYPLAN s.r.o.

Ak zohľadníme aj ciele mimo plánovaného regiónu, tak musíme predpokladať, že do Rakúska dochádza za prácou množstvo obyvateľov z takmer všetkých obcí plánovaného regiónu na slovenskej strane.

4.2.3 Denne prítomné obyvateľstvo

V nasledujúcich tabuľkách je prehľad vycestovávaní a dochádzania v rámci záujmových okresov Trnavského kraja.

**Tabuľka 1** Cestovanie do a zo zamestnania a škôl v **okrese Senica** v roku 2011

OKRES	Obyvateľstvo ekonomicky aktívne odchádzajúce do zamestnania									Žiaci a študenti				Odchádzka/ Dochádzka
	muži	ženy	spolu	v tom vo veku						spolu	z toho			
				15-24	25-29	30-34	35-44	45-59	60+			ZŠ	SŠ	
Úhrn odchádza- júcich	7 363	5 074	12 437	1 259	1 992	1 968	3 362	3 617	239	3 731	896	1 666	1 169	16 168
Úhrn dochádza- júcich	3 576	2 743	6 319	452	735	877	1 815	2 261	179	1 921	764	1 085	72	8 240

Zdroj: (Census, 2011)

Tabuľka 2 Cestovanie do a zo zamestnania a škôl v **okrese Skalica** v roku 2011

OKRES	Obyvateľstvo ekonomicky aktívne odchádzajúce do zamestnania									Žiaci a študenti				Odchádzka/ Dochádzka
	muži	ženy	spolu	v tom vo veku						spolu	z toho			
				15-24	25-29	30-34	35-44	45-59	60+			ZŠ	SŠ	
Úhrn odchádza júcich	5 265	3 722	8 987	946	1 262	1 388	2 409	2 820	162	2 855	612	1 224	1 019	11 842
Úhrn dochádza júcich	3 656	2 831	6 487	797	800	980	1 751	2 060	99	2 172	623	1 122	427	8 659

Zdroj: (Census, 2011)

4.2.4 Analýza zamestnávateľov v regióne

Zamestnanie je to, za čím ľudia dennodenne cestujú a je to neoddeliteľnou súčasťou našich životov. Podpora zo strany zamestnávateľov v zmysle príspevkov na dopravu je jedným z cenených benefitov, pričom motivácia pre zamestnancov siahnuť po alternatívnom dopravnom prostriedku, ako je napríklad bicykel, je prínosné nielen pre zamestnancov, ale aj pre širšie okolie.

V rámci riešeného regiónu sa nachádzajú skôr menšie firmy s menším počtom zamestnancov. Medzi obvyklých zamestnávateľov možno zaradiť obchody s potravinami, vzdelávacie zariadenia, čerpacie stanice a firmy zaoberajúce sa výrobou.

Tabuľka 3 Zoznam pracovných príležitostí v riešenom území

	firmy	škola	služby	supermarket
Brodské	-AK autopočahy	-ZŠ -MŠ		-Euro Diskont -Coop Jednota



	firmy	škola	služby	supermarket
Kúty	-Abena autopoťahy -Autoservis Polák -Bioaspa spol. s.r.o. -Baliarne Maxin s.r.o. -Šikotrans -Kufner Textil s.r.o. -Kovotvar v.d.	-ZŠ Andreja Radlinského -ZUŠ	-Slovenská pošta -Slovenská sporiteľňa	-Tesco
Sekule	-Záhradné centrum RODOS -Keralit Sekulská fajansa -Sekulská keramika	-ZŠ		-Coop Jednota
Moravský Svätý Ján	-Vadual a.s. autodoprava - INAT s.r.o.	-MŠ		-Coop Jednota
Hohenau an der March	-Brennholzhandel -Jankowitsch -Abid Biotreibstoffe GmbH -AGRANA Zucker & Stärke GmbH	-ZŠ		-Billa -PENNY Markt -EUROSPAR -HOFER - BIPA

AGRANA Zucker & Stärke GmbH je cukrovar, ktorý bol založený roku 1867 a slúžil k výrobe cukru. Býval to významný zamestnávateľ v širokom okolí. Od roku 2006 je výroba cukru zrušená a slúži už len ako sklad pre cukor vyrobený v iných továrňach, a taktiež ako múzeum, i napriek tomu je to stále potenciál pracovných príležitostí.

INAT s.r.o. je v rámci riešeného územia nesporne významným zamestnávateľom so sídlom v Moravskom Svätom Jáne, založená v roku 2006, ktorá sa špecializuje na priemyselnú automatizáciu v automobilovom priemysle.

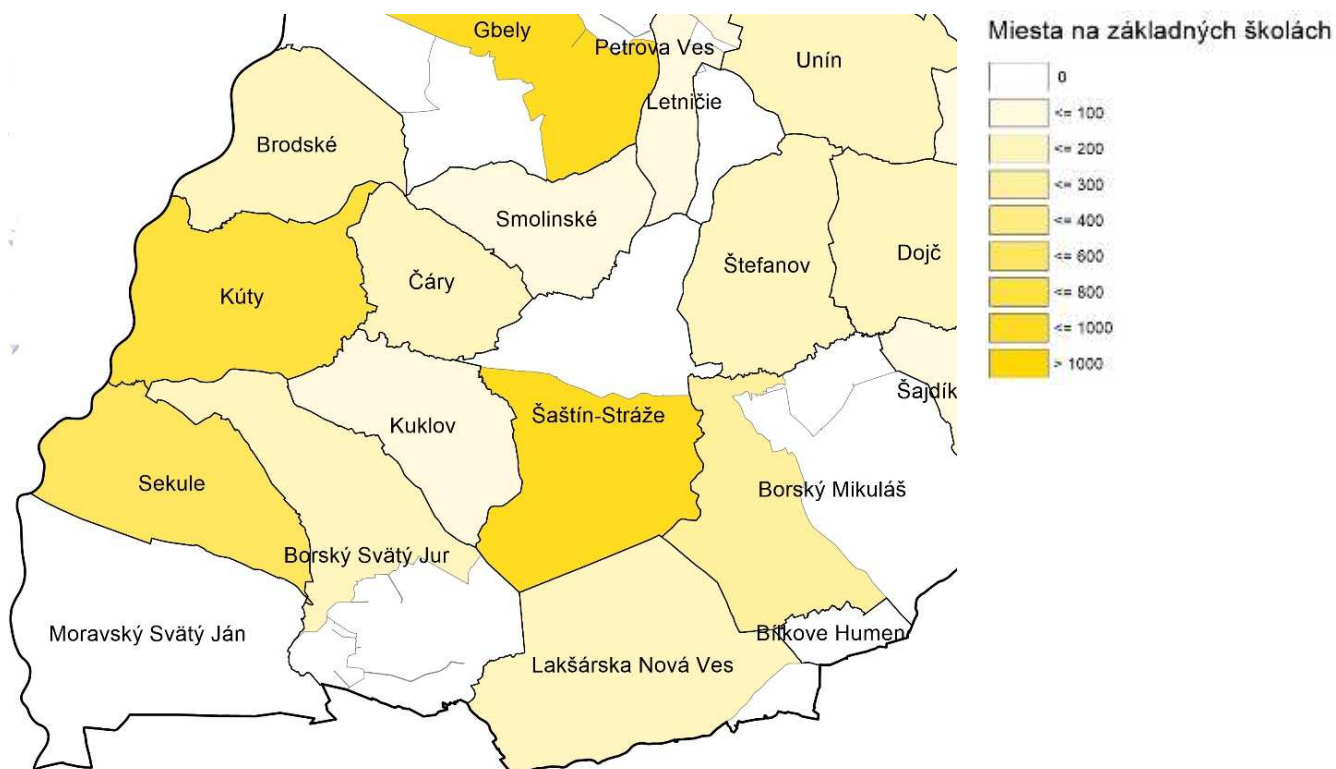
Rekonštrukcia 2. a 3. úseku Moravskej cyklotrasy vytvorí podmienky pre zlepšenie dochádzania do práce na bicykli do okolitých MSP lokalizovaných v spádovom území. Spoločnosť INAT s.r.o. patrí medzi zamestnávateľov, ktorí aktívne podporujú a motivujú vlastných zamestnancov k pohybu a k preferovaniu udržateľnej mobility. Od roku 2018 spoločnosť prispieva 50 centov za odjazdený 1km cestou do práce na bicykli. "Vyplatenie" je formou poukážky na nákup v cykloobchode. Každý zamestnanec má podľa Google Maps vypočítanú trasu do práce a z práce. Po príchode do práce označí na dochádzkovom systéme "Práca Bicykel". V roku 2018 (apríl - december) najazdili zamestnanci do práce 2738 km, v roku 2019 (január - október) - 2210 km.



4.3 VZDELANIE

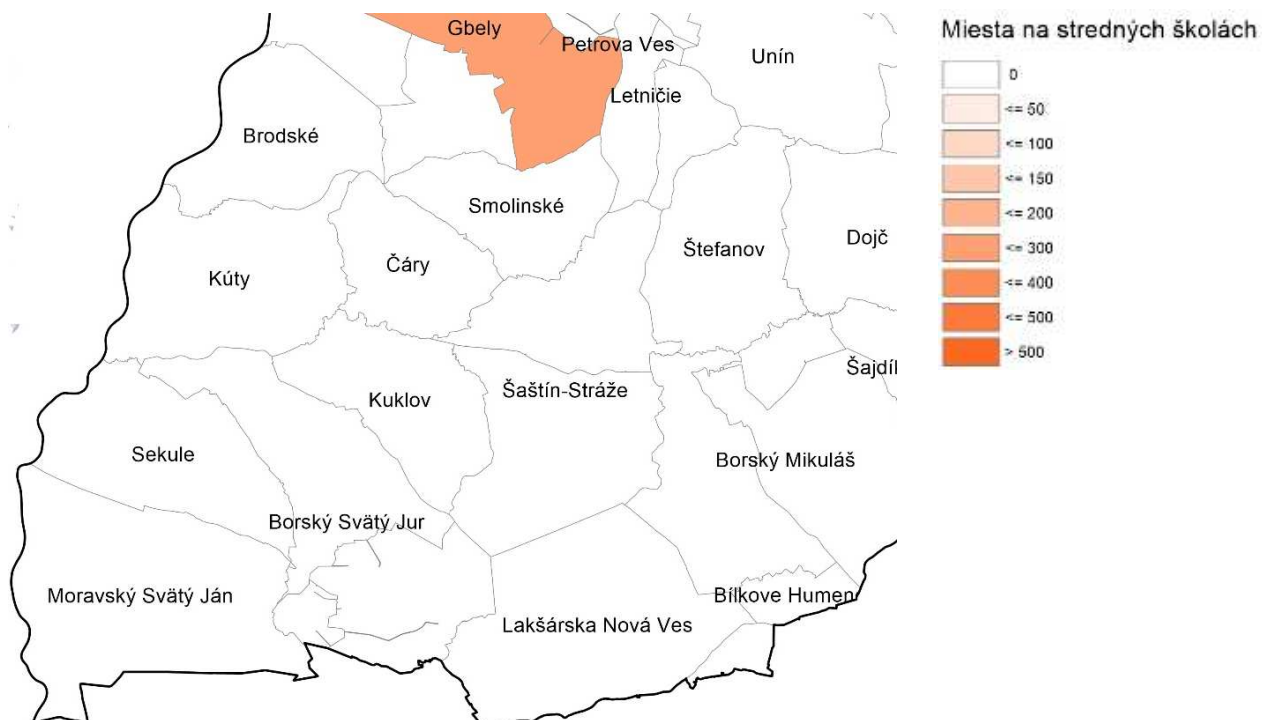
Počet miest v jednotlivých typoch škôl (základná škola a stredná škola) vychádza z dostupných údajov o kapacitách školských zariadení.

Obrázok 11 Počet miest na základných školách



Zdroj: Model Trnavského samosprávneho kraja, AF-CITYPLAN s.r.o.

Obrázok 12 Počet miest na stredných školách



Zdroj: Model Trnavského samosprávneho kraja, AF-CITYPLAN s.r.o.



Na prvý pohľad je vidieť, že záujmová oblasť sa v rámci svojho okolia vyznačuje výrazným počtom žiakov ZŠ. Musíme brať do úvahy aj pokrytie Moravského Svätého Jána, pretože škola sa nachádza na hraniciach s obcou Sekule. Avšak v modeli je zahrnutá len pod katastrálne územie obce Sekule, kam patrí. Je však zrejmé, že žiaci z obce Moravský Svätý Ján ju navštevujú.

Analyzované slovensko - rakúske územie je oblasť, ktorá sa vyznačuje jazykovou a kultúrnou rôznorodosťou. Pre podporu vzájomného cezhraničného spoznávania sa a budovania interkultúrneho porozumenia sa obce Hohenau an der March, Borský Svätý Jur, Moravský Svätý Ján a Sekule zapojili do cezhraničného projektu Interreg V-A SK-AT „Koooperácie v oblasti vzdelávania v pohraničnom regióne SK-AT“ (akronym BIG SK-AT) v rámci špecifického cieľa (4.2) prioritná os 4: Posilnenie prepojení medzi inštitúciami zabezpečujúcimi predškolské a školské vzdelanie (škôlky a základné školy) s cieľom spoločného rozvoja a implementácie vzdelávacích programov, aby si žiaci (bez ohľadu na národnosť) osvojovali materský jazyk susedov a získavali interkultúrne skúsenosti, čo bude v budúcnosti utvárať lepšie cezhraničné porozumenie a vzťahy a súčasne lepšie príležitosti na trhu práce.

4.4 POSKYTOVANIE SLUŽIEB

4.4.1 Zdravotné strediská

Poskytovanie zdravotnej starostlivosti zabezpečujú jednotliví lekári v obciach situovaných v zdravotných strediskách. Najbližšie nemocnice v rámci analyzovaného územia Slovenska sú v Skalici a Malackách. V Senici sa nachádza poliklinika.



Zdroj: Model Trnavského samosprávneho kraja, AF-CITYPLAN s.r.o.



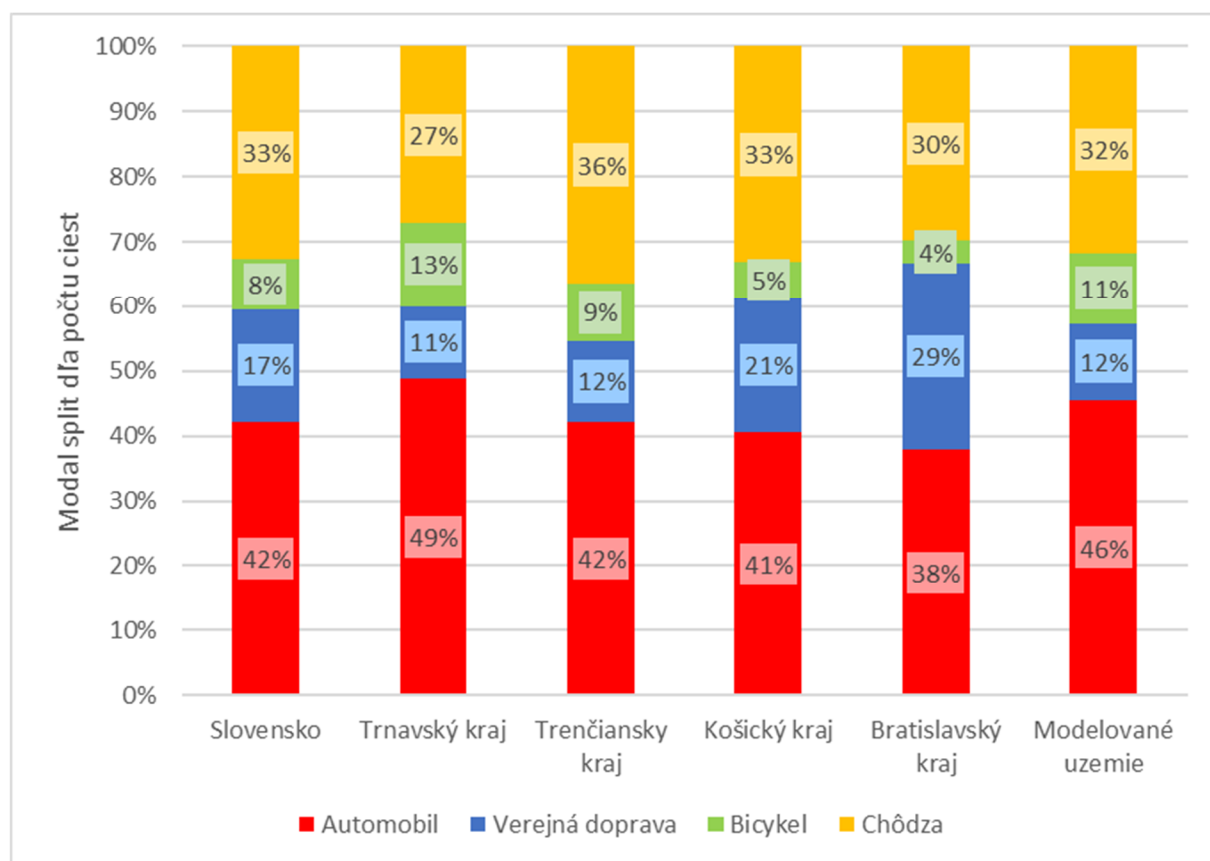
4.5 ODDYCH A VOĽNÝ ČAS

Neďaleko obce Moravský Svätý Ján sa nachádza štátna prírodná rezervácia Čeker - Čertova studňa, zriadená na ochranu prírodných spoločenstiev mŕtveho ramena rieky Moravy. V obci má dobré podmienky k svojej činnosti Telovýchovná jednota Slavoj, ktorá má dve futbalové ihriská, sociálne zariadenie s tribúnou a turistickou ubytovňou. V areáli štadióna sú tiež tenisové kurty. V obci Brodské už roky uchovávajú zvyky a tradície prostredníctvom folklórnej skupiny.

Oblasť okolo rieky Moravy ponúka značené cyklotrasy po nedostatočne upravených a prispôsobených komunikáciách v rámci Moravskej cyklistickej cesty až do bratislavského Devína, resp. napojenie cyklotrasy do Rakúska cez most.

4.6 DOPRAVNÉ SPRÁVANIE

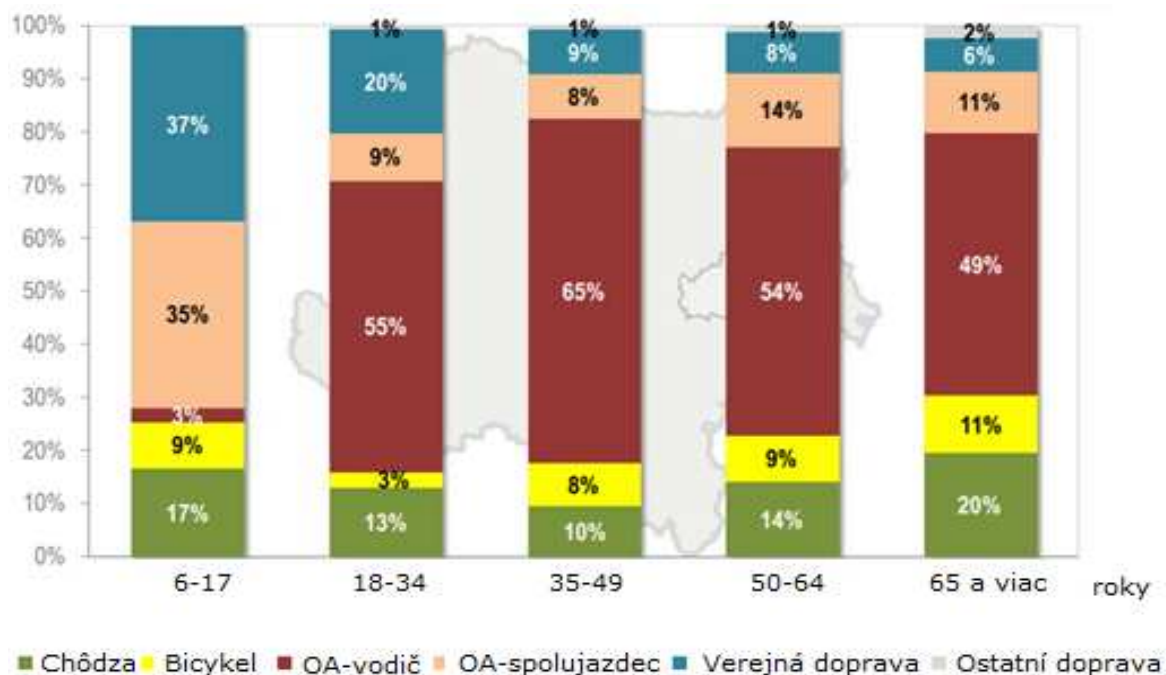
Pri výbere dopravných prostriedkov v Trnavskom kraji dominujú v súčasnosti v prihraničnom regióne osobné motorové vozidlá. Z porovnania dostupných údajov z prieskumu dopravného správania a plánu udržateľnej mobility (v projekte bol modelovým územím Trnavský a Trenčiansky kraj) vyplýva, že dopyt po individuálnej automobilovej doprave a ich percentuálny podiel na celkovom počte ciest je v Trnavskom kraji výrazne vyšší než v iných krajoch SR, a to najmä na úkor verejnej dopravy. Výrazne vyššie je v porovnaní s celoštátnym priemerom a i oproti okolitým krajom SR i cyklodoprava. 49 % ciest je uskutočnených osobnými motorovými vozidlami, či už ako vodič alebo ako spolujazdec. Chôdza zastupuje 29% uskutočnených ciest a verejná doprava 11%. Cesta bicyklom má zastúpenie v podobe 13%.

**Graf 2** Porovnanie modal splitu vo vybraných krajských mestách SR

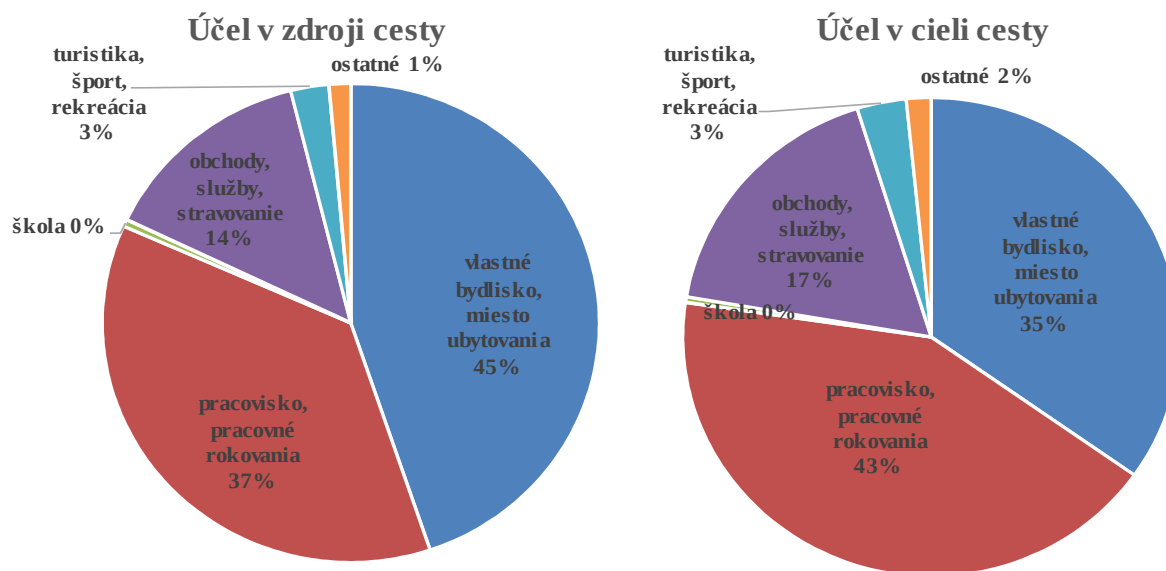
Zdroj: Prieskum mobility SR

Výsledky z modelu dopravy Trnavského kraja, kde na základe prieskumu bolo zo zistených dát možné jednoducho odvodiť charakteristiku cestujúcich v automobiloch a autobusovou a železničnou dopravou na sledovaných komunikáciách. Väčšina vodičov automobilovej dopravy má účel cesty pracovisko, alebo bydlisko. Menší počet ciest, ale nie zanedbateľný je za účelom nakupovania, služieb alebo stravovania. V prípade autobusovej a železničnej dopravy je podiel účelu pracovisko rozdelený medzi pracovisko a škola.

V rakúskom dokumente Mobilitätserhebung Niederösterreich 2013/2014 je uvedená mobilita regiónu. Modal split je rozdelený do vekových skupín. Podľa obrázka je zrejmé, že zastúpenie cyklistami je priemerne podobné ako na Slovensku a to 9%.

**Graf 3** Modal split v pracovných dňoch Dolné Rakúsko

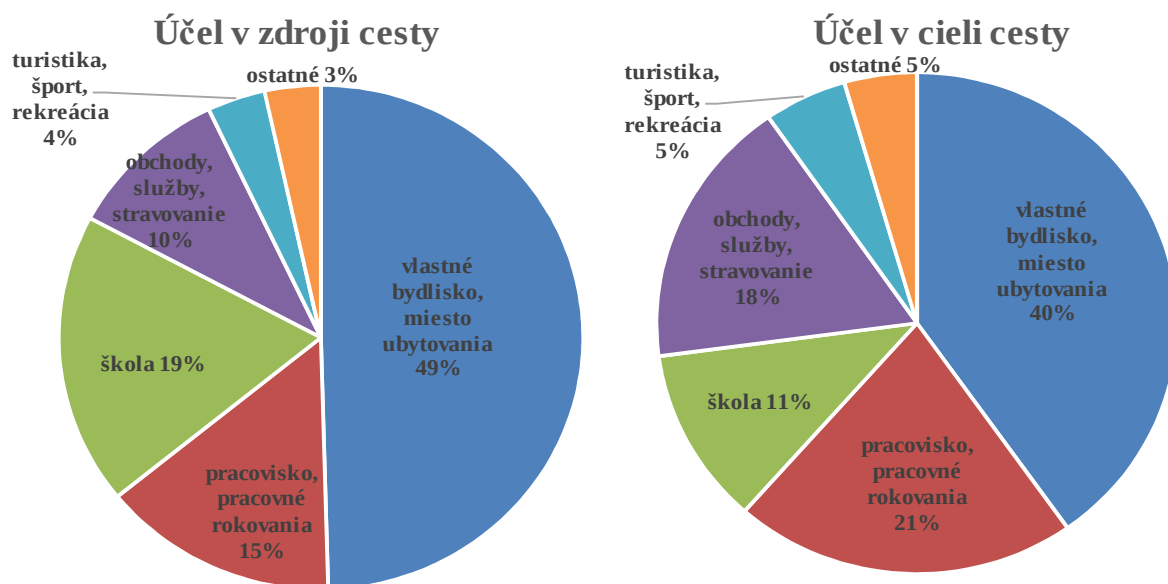
Zdroj: Mobilität in NÖ Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2013/2014

Graf 4 Rozdelenie ciest osobnou automobilovou dopravou podľa účelu v zdroji a celi cesty

Zdroj: CZECH Consult, spol. s r.o.



Graf 5 Rozdelenie ciest osobnou autobusovou a železničnou dopravou podľa účelu v zdroji a celi cesty



Zdroj: CZECH Consult, spol. s.r.o.

4.7 DOPRAVNÉ MOŽNOSTI

4.7.1 Verejná doprava

Železničná doprava

Na území Trnavského samosprávneho kraja sa nachádzajú nasledujúce železničné trate (v zátvorke sú stanice mimo územia TTSK):

- 110: (Bratislava) – Moravský Svätý Ján – Kúty – Brodské – (Břeclav)
- 114: Kúty – Holíč – Skalica – (Sudoměřice nad Moravou)
- 115: Holíč – (Hodonín)
- 116: Trnava – Jablonica – Senica – Kúty
- 117: Jablonica – Hradište pod Vrátnom – (Brezová pod Bradlom)
- 120: (Bratislava) – Cífer – Trnava – Leopoldov – Piešťany – (Trenčín – Žilina)
- 130: (Bratislava) – Pusté Uľany – Galanta – Topoľnica – (Nové Zámky – Štúrovo – Szob)
- 131: (Bratislava) – Kvetoslavov – Dunajská Streda – Veľký Meder – (Komárno)
- 133: Trnava – Sered' – Galanta; Leopoldov – Sered'
- 141: Leopoldov – Hlohovec – Kľačany – (Lužianky)
- Piešťany – Vrbové (trať je plánovaná na zrušenie a prerobenie na chodník pre cyklistov)



Diaľková doprava je prevádzkovaná iba na tratiach č. 110, 120, 130 a 141. Pravidelná prevádzka regionálnych vlakov nie je zavedená na všetkých tratiach. Bez pravidelnej osobnej dopravy sú trate č. 115 a 117, a ďalej úseky Skalica – Sudoměřice nad Moravou, Leopoldov – Sereď a Piešťany – Vrbové. Osobnú dopravu vo verejnom zaujme na trati č. 131 prevádzkuje dopravca Regiojet, a.s. Na ostatných tratiach dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. Nie je zavedený systém číslovania liniek železničnej dopravy, pre popis bude preto používané číslo trate podľa verejného cestovného poriadku.

Tabuľka 4 Dopyt po preprave na jednotlivých železničných tratiach

Trať	Typ vlakov	Úsek	Priemerný počet cestujúcich za deň	
			Pracovné dni	Nepracovné dni
110	EuroCity	ŽST Kúty	4 411	4 922
	Osobné vlaky	Moravský Svätý Ján – Kúty – (Brodské)	2 763	1 270
114	Osobné vlaky	Kúty – Skalica na Slovensku	1 466	810
116	Osobné vlaky	Trnava – Kúty	2 485	1476
120	Rýchliky	Trnava – Piešťany	17 046	14 689
	REX	Trnava – Piešťany	2 995	-
	Osobné vlaky	Cífer – Leopoldov	5 667	3 179
130	Rýchliky	ŽST Galanta	5 861	4 380
	REX	ŽST Galanta	3 152	105
	Osobné vlaky	Pusté Úľany – Topoľnica	6 125	3 656
131	Osobné vlaky	Kvetoslavov – Veľký Meder	?	?
133	Osobné vlaky	Trnava – Sereď – Galanta	3 079	2 131
141	REX	Trnava – Leopoldov – Hlohovec	3 071	2 980
	Osobné vlaky	Leopoldov – Kľačany	1 334	1 078

Zdroj: (Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., 2018)

Významným dopravným uzlom v riešenej lokalite je multimodálny dopravný koridor TEN-T v Kútoch, kde sa stretávajú vlaky smerujúce do všetkých svetových strán (v smere Skalica, Senica/Trnava, Bratislava, Břeclav). Vlaková stanica v Kútoch je prvou zastávkou za slovenskými hranicami, prichádzajú sem teda aj obyvatelia Česka, ktorí ďalej pokračujú do slovenského vnútrozemia, resp. do Rakúska. Cezhraničná železničná doprava v rámci riešeného regiónu i napriek vzdušnej vzdialenosti 10 km je veľmi komplikovaná, a to s prestupom v českej Břeclavi. Celá cesta trvá 1 hod 13 min.



Prímestská autobusová doprava

Prímestská autobusová doprava je zaistovaná prevažne spoločnosťami Arriva Trnava, SAD Dunajská Streda a SKAND Skalica. Linky zabezpečujú spojenie do všetkých obcí Trnavského kraja.

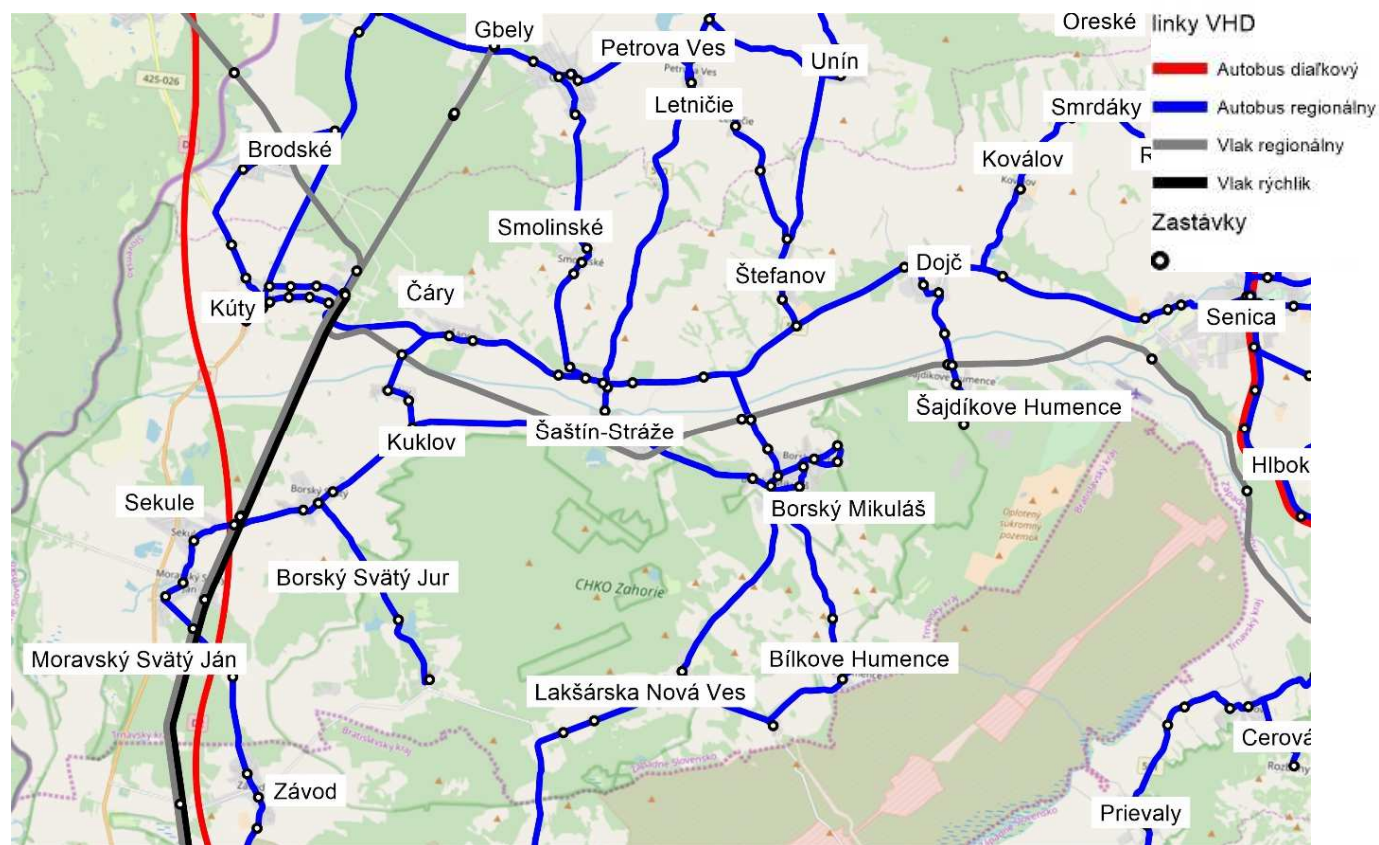
Okres Senica

- Prietrž – najbližšia zastávka 4,9 km od obce
- Rohov (v nedeľu a sviatok) – najbližšia zastávka 0,9 km od obce
- Rovensko (v nedeľu a sviatok) – najbližšia zastávka 2,5 km od obce
- Smolinské (v sobotu) – najbližšia zastávka 3,7 km od obce

Okres Skalica

- Koválovec (len jeden jednosmerný spoj v sobotu, žiadny v nedeľu a sviatok) – najbližšia zastávka 2,0 km od obce

Obrázok 14 Linky verejnej hromadnej dopravy v záujmovej oblasti



Zdroj: Model Trnavského samosprávneho kraja, AF-CITYPLAN s.r.o.

4.7.2 Cyklistická doprava

Podmienky cezhraničného regiónu na oboch brehoch rieky Morava sú vďaka malým výškovým rozdielom ideálne na cyklistiku. Cyklodoprava v kraji a celkovo na Slovensku nemá významne rozvinutú infraštruktúru. Zo všeobecného uhlu pohľadu je súčasná cyklistická sieť riešená značením trás na existujúcich komunikáciách, bez špeciálneho cyklistického vodorovného dopravného značenia. Väčšinou ide o štátne cesty II. a III. triedy, miestne komunikácie, účelové komunikácie



(hlavne lesné a poľné cesty), niektoré úseky vedú po hrádzach, je vybudovaných niekoľko samostatných cyklochodníkov alebo vyznačených samostatných cyklopruhov. Oddelené cyklotrasy iba pre cyklistov sú v nepomernej menšine, oproti cyklodoprave situovanej na pozemných komunikáciách so zdieľaným priestorom aj pre iné druhy dopravy (MDVRR SR, 2013) (TTSK, 2011).

V niektorých prípadoch by mohli pomôcť radiálne orientované cykloturistické trasy v spádových územiach veľkých miest, ktoré vedú cez obce a mestá daného územia. Tieto trasy sa tak môžu do určitej miery podieľať na dopravnej obslužnosti územia (pravidelné cesty). V mnohých prípadoch však aj napriek tomu, že sú trasy cykloturistické, ide o zdieľanú dopravu na pozemných komunikáciách nižšej triedy. Potom ani tieto trasy z hľadiska bezpečnosti nespĺňajú ideálne podmienky pre každodenné dochádzanie. Druhá vec ovplyvňujúca využívanie cykloturistických trás na každodenné dochádzanie do práce, školy a pod. je otázka dĺžky cykloturistickej trasy a povrchu trasy.

V riešenom mikroregióne sa nachádza už spomínaná červená trasa 004 – Moravská cyklotrasa. Lemuje štátnu hranicu a súčasne tak aj ľavý breh rieky Morava. Začiatok trasy v rámci kraja je pri meste Skalica, konkrétne pri prístave Baťov kanál a končí sa neďaleko obce Moravský Svätý Ján, kde sa napája na EV-13. Dĺžka trasy v rámci kraja je 40,1 km. Trasa vedie väčšinou po hrádzach rieky Moravy, je zjazdná MTB a crossovými bicyklami. Povrch sa v priebehu cesty obmieňa asphalt/štrk/prírodný povrch.

V rámci riešeného územia sa na žiadnej vlakovej alebo autobusovej stanici nenachádza zariadenie B+R.

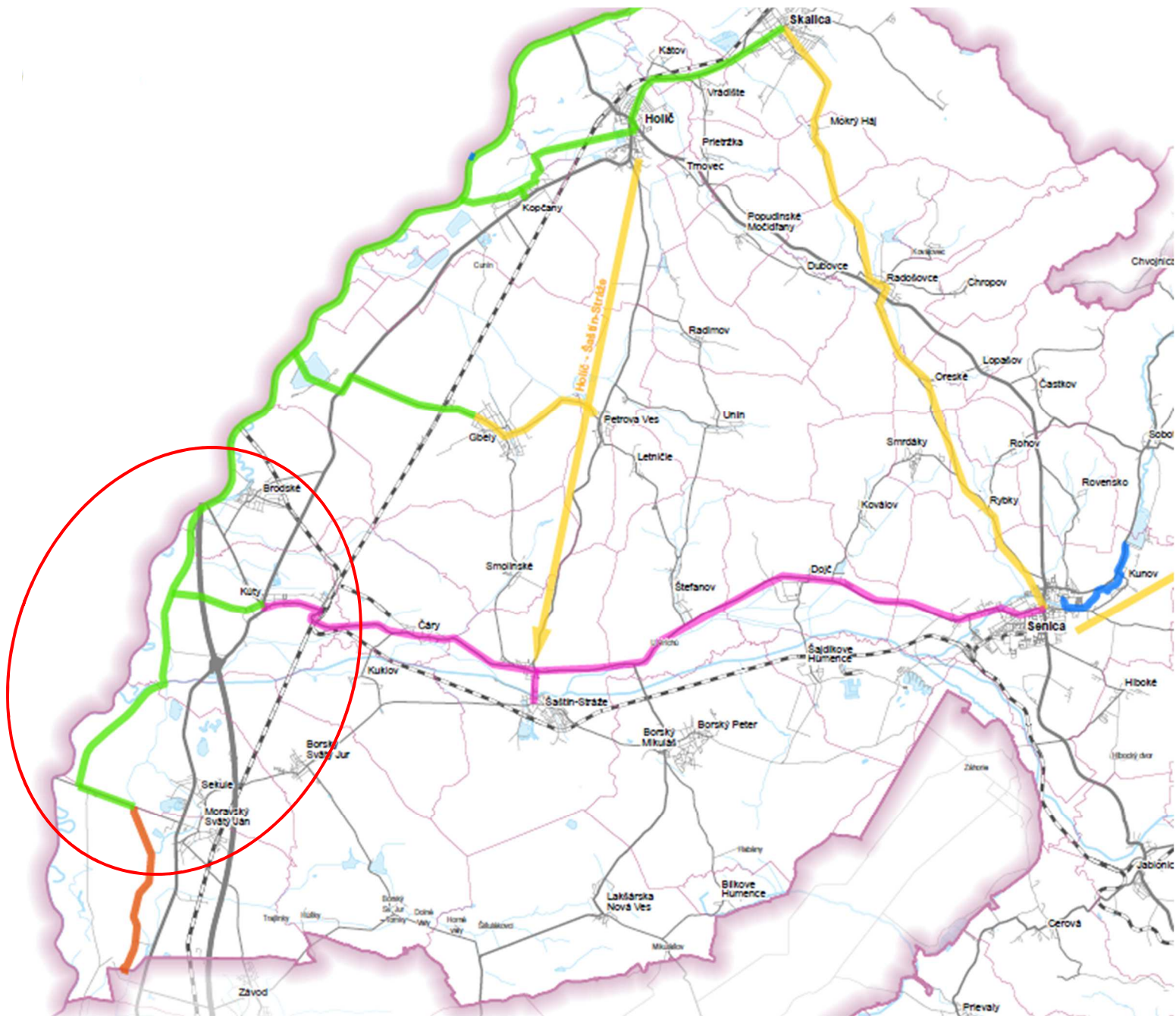
**Obrázok 15**

Stav a návrh cyklo dopravné infrastruktúry vo vybranej časti TTSK

NAVRHOVANÉ OPATRENIA

STAV 2025 2030 2040 2050

farebné členenie podľa scenára



Zdroj: AF-CITYPLAN s.r.o.

Pozn. Riešené územie ohraničené červenou linkou



5 POTENCIÁLY VYUŽITIA

Filozofia utvárania dnešnej krajiny je udržateľnosť, a to ako z pohľadu environmentálneho a zachovania k životu potrebných prírodných hodnôt, tak aj z pohľadu ekonomiky a spoločensky vyhovujúcich zázkrov pre súčasné i budúce generácie. Doprava je veľmi dôležitou a spoločensky často riešenou témou. Doprava má vplyv na rozvoj regiónov, na ekonomiku i spoločnosť. Pričom, aby doprava bola v súlade s dnešnou filozofiou utvárania krajiny je potrebné využívanie všetkých druhov dopravy rovnomerne a uprednostňovať tie najefektívnejšie a zároveň najšetrnejšie v závislosti na lokalite.

Vo vzťahu k riešenému územiu je rozšírenie možností o alternatívne druhy dopravy medzi jednotlivými obcami bezpochyby obrovským posunom k udržateľnému životnému prostrediu, ale aj k prosperujúcemu a vyhľadávanému regiónu na bývanie. Cyklotrasa je podporou tých, čo sa na bicykli už dopravujú a impulzom pre tých, čo si čaro cyklodopravy ešte neosvojili.

Budovať fungujúci cyklodopravný návyk je potrebné v prvom rade na lokálnej úrovni a následne na regionálnej až nadregionálnej úrovni, s cieľom prepájať sídla a umožňovať tak cyklistovi bezpečnú dopravu v rámci obce aj medzi obcami, mimo komunikácie pre motorovú dopravu. Pokiaľ je cieľom, aby si ľudia osvojili cyklistickú dopravu, je absolútne zásadné, aby sa ľudia behom jazdy cítili bezpečne.

5.1 POTENCIÁLY V PLÁNOVACOM REGIÓNE

Úseky sú situované mimo zóny automobilovej dopravy, čo zvyšuje bezpečnosť a potenciál začlenenia cyklotrasy do alternatívnej formy ekologickej dopravy. Rekonštrukcia jestvujúcej cyklotrasy nesporne uľahčí a predovšetkým umožní pohodlnejšiu a bezpečnejšiu dopravu do zamestnania, do škôl, do priemyselných, administratívnych a obchodných zón v spádovej oblasti hraničného priechodu Moravský Sv. Ján - Hohenau an der March.

Rekonštrukciou cyklotrasy bude naplnený cieľ podpory cyklodopravy na lokálnej úrovni a súčasne poskytne bezpečnú cyklistickú infraštruktúru.

Tabuľka 5 Vzdialenosť z bodu A do bodu B na bicykli po Moravské cyklotrase

Vzdialenosť (km)	Brodské	Kúty	Moravský Sv. Ján / Sekule	Borský Sv. Jur	Hohenau an der March
Brodské	x	8	16,3	12,9	14,9
Kúty	8	x	15,4	5,9	14
Moravský Sv. Ján / Sekule	16,3	15,4	x	4,5	7
Borský Sv. Jur	12,9	5,9	4,5	x	11,7
Hohenau an der March	14,9	14	7	11,7	x

Zdroj dát: mapy.cz, spracovanie AF-CITYPLAN s.r.o.

**Tabuľka 6** Časová dostupnosť z bodu A do bodu B na bicykli po Moravskej cyklotrase

Čas (min)	Brodské	Kúty	Moravský Sv. Ján / Sekule	Borský Sv. Jur	Hohenau an der March
Brodské	x	´26	´55	´44	´51
Kúty	´26	x	´52	´21	´48
Moravský Sv. Ján / Sekule	´55	´52	x	´16	´26
Borský Sv. Jur	´44	´21	´16	x	´44
Hohenau an der March	´51	´48	´26	´44	x

Zdroj dát: mapy.cz, spracovanie AF-CITYPLAN s.r.o.

Rozmiestenie obcí vzdušnou čiarou je v priemere v okruhu 10 km, reálna vzdialenosť po Moravskej cyklotrase a doplnkovo po miestnych komunikáciách je približne 15 km. Časová dostupnosť na bicykli je maximálne 55 minút. Z analýzy je zrejmé, že obyvatelia Slovenska často cestujú za prácou do susedného Rakúska. Pre tých, čo cestujú z Kútov do Hohenau an der March, Viedne alebo bližšieho okolia by sa vďaka cyklotrase skrátila, spestrila a spríjemnila cesta do a z práce.

Výsledky v tabuľke sú s ohľadom na súčasný stav povrchu cyklotrasy. Počítajú s neupravenou štrkovou cestou, ktorá jazdu oproti asfaltovému povrchu spomaľuje. Rekonštrukcia cyklotrasy uľahčí a urýchli jazdu až o niekoľko minút, čím zaistí nový prvok mobility v regióne. Súčasne nový povrch trasy poskytne bezpečnejšiu jazdu bez toho, aby sa človek obával pádu z bicykla z dôvodu zlého stavu cyklotrasy, alebo zašpinenia si bežného oblečenia do práce.

Ľudia, ktorí cestujú napríklad z Kútov do Moravského sv. Jána alebo do Hohenau an der March budú na miesto automobilu, alebo iného dopravného prostriedku, môcť využiť bicykel a budú svojím časom na trase konkurencieschopní. V súčasnej dobe je napríklad najkratšie možné spojenie vlakom medzi obcami Hohenau an der March - Kúty trvá 1 hod 13 min, s jedným prestupom v meste Břeclav. Iné spojenia sú výrazne dlhšie napríklad i 2 hod 45 min, s 3 prestupmi. Možnosť bezpečnej dopravy po kvalitnej cyklistickej infraštruktúre a súčasne aj úschovy bicykla priamo na vlakovej stanici významne pomôže regionálnej a cezhraničnej doprave. Rekonštrukcia spomínaných dvoch úsekov Moravskej cyklotrasy môže významne ovplyvniť možnosť udržateľnej mobility v regióne.

Ďalším pohľadom na vec je tiež obmena spôsobu dopravy a pohyb, ktorý ľuďom v dnešnej dobe veľmi chýba.

Integrácia cyklistickej a verejnej dopravy je dôležitým opatrením k dosiahnutiu udržateľnej mobility i životného prostredia. V riešenom území to taktiež bude mať pozitívny vplyv na posilňovanie súdržnosti sídelnej štruktúry slovensko-rakúskeho pohraničia a na regionálnu mobilitu.



5.1.1 Zhrnutie potenciálov

1. Cyklodoprava sa podporí rekonštrukciou cyklotrasy predovšetkým na lokálnej, ale taktiež medzinárodnej úrovni.
2. Cyklodoprava je ekologická forma dopravy, preto sa pomocou jej rozvoja podporí i udržateľná nízkouhlíková mobilita v riešenom území.
3. Kvalitnejšia cyklistická infraštruktúra môže zvýšiť percento delby prepravnej práce cyklistickej dopravy a súčasne ovplyvniť i spôsob dopravy do školy a do práce „a také za zábavou“ medzi obcami: Brodské – Kúty – Moravský Svätý Ján / Sekule – Hohenau an der March.
4. Rekonštrukcia prinesie lepšiu kvalitu povrchu trasy, ktorá bude mať nesporne dopad na bezpečnosť a rýchlosť dopravujúcich sa obyvateľov. Oba faktory sa s rekonštrukciou významne zvyšia.
5. Z Brodského a Kútov do Hohenau an der March, Viedne alebo bližšieho okolia na rakúskej strane bude možné presadnúť v Hohenau na bicykel / na vlak a cestovanie si tak skrátiť, namiesto dlhého cestovania vlakom a radou prestupných staníc.
6. Cyklodoprava prináša pre obyvateľov pohyb, spríjemnenie a spestrenie každodennej dopravy za prácou a povinnosťami.
7. Cyklotrasa je podporou tých, čo sa na bicykli už dopravujú a impulzom pre tých, čo si čaro cyklodopravy ešte neosvojili.
8. Cyklotrasa tiež prepojí už jestvujúce cyklotrasy národného a medzinárodného významu.
9. Vplyvom zvýšenia podielu cyklistickej dopravy na delbe prepravnej práce a zníženia podielu automobilovej dopravy na delbe prepravnej práce dôjde okrem iného tiež k zníženiu úrovne hluku a emisií a tým aj k pozitívnemu vplyvu na verejné zdravie a životného prostredia.



6 ĎALŠIE OPATRENIA NA PODPORU UDRŽATEĽNEJ MOBILITY

Vyvíjajú sa konkrétne opatrenia pre využitie identifikovaných potenciálov a tým pre podporu trvale udržateľnej mobility v regióne.

6.1 NAPOJENIE OBCE KÚTY NA MORAVSKÚ CYKLOTRASU

Opatrenie	Rozvoj medzi - sídelnej cyklodopravy na katastrálnom území obce Kúty
Opis	Vybudovanie a napojenie medzi - sídelnej cyklotrasy v približnej dĺžke 3 km z obce Kúty na Moravskú cyklotrasu.
Pridaná hodnota	Logické prepojenie cyklistickej infraštruktúry, motivácia pre viacero obyvateľov k využívaniu cyklodopravy.
Predpokladaný rok dokončenia realizácie projektu	2025
Možnosť financovania	Obec Kúty Trnavský samosprávny kraj
Zodpovední aktéri, ktorí sa majú zapojiť do ďalších krokov v rámci implementácie	Obec Kúty Trnavský samosprávny kraj
Inštitúcia zodpovedná za realizáciu opatrení	Obec Kúty Trnavský samosprávny kraj

6.2 PREPOJENIE NADREGIONÁLNYCH CYKLOTRÁS

Opatrenie	Prepojenie cyklistickej infraštruktúry medzi Moravskou cyklotrasou a Moravským Svätým Jánom
Opis	Vybudovaním cyklotrasy o dĺžke 2 km medzi koncom úseku č. 2 Moravskej cyklotrasy a križovatkou cyklotrás Eurovelo 13, Moravskej cyklotrasy č. 004 a miestnej cyklotrasy č. 5204.
Pridaná hodnota	Dosiahne sa uľahčenie logického prepojenia cyklistickej infraštruktúry, motivácia pre viacero obyvateľov k využívaniu cyklodopravy a súčasne prepojenie nadregionálnych diaľkových cyklotrás, ktoré majú pre lokálnu cyklodopravu pochopiteľne taktiež význam.



Predpokladaný rok dokončenia realizácie projektu	2025
Možnosť financovania	Trnavský samosprávny kraj
Zodpovední aktéri, ktorí sa majú zapojiť do ďalších krokov v rámci implementácie	Trnavský samosprávny kraj
Inštitúcia zodpovedná za realizáciu opatrení	Trnavský samosprávny kraj

6.3 REKONŠTRUKCIA MOSTU U OBCE BRODSKÉ

Opatrenie	Prepojenie cyklistickej infraštruktúry medzi Moravskou cyklomagistrálou skrz most u obce Brodské a cyklotrasy č. 44 v smere na Lanžhot (CZ)
Opis	V rámci rekonštrukcie mostu v meste Brodské je zahrnutá i bezpečná cyklotrasa.
Pridaná hodnota	Prepojovanie cezhraničných regiónov skrz budovania udržateľnej mobility. Podpora a zefektívnenie cyklistickej dopravy na lokálnej i medzinárodnej úrovni. Motivácia pre viacero obyvateľov k využívaniu cyklodopravy.
Predpokladaný rok dokončenia realizácie projektu	2025
Možnosť financovania	INTERREG V-A SK-AT Integrovaný regionálny operačný program (IROP 2014–2020)
Zodpovední aktéri, ktorí sa majú zapojiť do ďalších krokov v rámci implementácie	Trnavský samosprávny kraj
Inštitúcia zodpovedná za realizáciu opatrení	Trnavský samosprávny kraj



6.4 REGENERÁCIA MORAVSKEJ CYKLOMAGISTRÁLY V CELEJ JEJ DÍŽKE

Opatrenie	Dokončenie regenerácie Moravskej cyklomagistrály v celej jej dĺžke.
Opis	Dokončiť cyklomagistrálu, vrátane všetkých úprav povrchov a nedostavaných úsekov.
Pridaná hodnota	Prepojenie všetkých prihraničných oblastí na slovenskom brehu rieky Moravy je nesporne samo o sebe veľkým prínosom pre rozvoj a podporu cyklistickej dopravy v severozápadnom regióne Trnavského samosprávneho kraja.
Predpokladaný rok dokončenia realizácie projektu	2025
Možnosť financovania	INTERREG V-A SK-AT Integrovaný regionálny operačný program (IROP 2014–2020) Trnavský samosprávny kraj Dotknuté mestá a obce
Zodpovední aktéri, ktorí sa majú zapojiť do ďalších krokov v rámci implementácie	Trnavský samosprávny kraj
Inštitúcia zodpovedná za realizáciu opatrení	Trnavský samosprávny kraj



7 ODPORUČANÉ OPATRENIA

- Možnosť rozvoja bikesharingu v riešenom cezhraničnom území – napríklad tak, aby bolo možné, a výhodné, požičať si bicykel na vlakovej či autobusovej stanici a druhý deň ho vrátiť.
- Zriadiť stanovište Bike&Ride na všetkých vlakových a autobusových staniciach v obciach nachádzajúcich sa v riešenom území a v jeho okolí.
- Predĺžiť prepojujúcu cyklotrasu medzi Moravskou cyklotrasou a križovatkou cyklotrás Eurovelo 13, Moravskej cyklotrasy č. 004 a miestnej cyklotrasy č. 5204 až do obce Moravský Svätý Ján, v stope cyklotrasy č. 5204.
- Pretiahnuť prepojujúcu cyklotrasu zmieňovanú v predchádzajúcom bode i v druhom smere, až na hranice s Rakúskom, ideálne až do Hohenau an der March.
- Obec Sekule samostatne napojiť na Moravskú cyklotrasu kvalitnou cyklistickou infraštruktúrou.
- Cyklistickou infraštruktúrou prepojiť obce Sekule a Borský Svätý Jur.

V Prahe 11/2019

Mgr. Lenka Želechovská