

Trnavský samosprávny kraj
Slovenský cykloklub, o. z.



**STRATÉGIA ROZVOJA CYKLOTRÁS A CYKLODOPRAVY
V TRNAVSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI
NA ROKY 2018 – 2023**

(2. aktualizácia cyklostratégie TTSK)

Spracovateľ: Slovenský cykloklub, o. z.

február 2022

Abstrakt

Stratégiu spracoval Slovenský cykloklub vo februári 2022. Stratégia nadväzuje, dopĺňa a aktualizuje aktuálnu stratégiu rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v TTSK z roku 2018. Stratégia pracuje so všetkými relevantnými dokumentami, ktoré sú v súčasnosti spracované ako Stratégia RIUS, vrátane UMR, PUM, IROP, časť nemotorová doprava (cyklodoprava), ako aj na ÚP regiónu TTSK a Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030.

Do stratégie prispeli formou dotazníkov aj mestá na území kraja, dáta z nich sú spracované v stratégii. K spracovaniu cyklostratégie prispela aj krajská organizácia cestovného ruchu a to najmä v oblasti cykloturizmu. Oslovené boli aj oblastné organizácie cestovného ruchu, občianske združenia a aktivisti, ktorí sa venujú problematike cyklodopravy a cykloturistiky na území kraja. Dokument rieši cyklodopravu i cykloturistiku na území Trnavského samosprávneho kraja, dôkladne sa venuje analýze súčasného stavu. Na prácu v teréne sa vyčlenilo mnoho hodín, počas ktorých sa mapovali cyklodopravné i cykloturistické trasy. Výsledkom mapovania sú GPS dáta, ktoré tvoria prílohu dokumentu. Spracovanie strategickej časti bolo časovo veľmi náročné, nakoľko sa pracovalo s desiatkami dokumentov, materiálov, pokladov a informácií, ktoré sa navyše aj vzhľadom na pripravovaný plán obnovy a operačný program neustále dopĺňali. Cyklostratégia rieši zvlášť rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky, pri cyklodoprave sa zameriava na koridory popri riekach, kostrovú cyklodopravnú sieť a prepojenia. Cykloturistická návrhová časť rieši rozvoj cykloturistiky v pohoriach, rieši možnosti budovania singletrackov či rozvoj tematických cykloturistických trás. Strategická časť navrhuje aj konkrétne opatrenie, kroky, rozpočty a zodpovedné subjekty či osoby. Súčasťou cyklostratégie je spracovaná SWOT analýza, ktorá prehľadne sumarizuje problematiku rozvoja cyklotrás v Trnavskom samosprávnom kraji. Dôležitú časť cyklostratégie tvoria jej prílohy, mapové zákresy, tabuľky či rozpočty.

Autorský kolektív:

Michal Hlatký
Ľuboš Krajčík
RNDr. Juraj Hlatký, CSc.
Ing. Mária Hlatká
Soňa Kiovská, MSc
Mgr. Lucia Bagová
Ing. Marián Kasala, PhD.

Obsah

Abstrakt.....	2
Obsah.....	3
Zoznam obrázkov	6
Zoznam tabuliek.....	8
Zoznam grafov.....	9
Zoznam skratiek.....	10
Úvod.....	15
1 Terminológia cyklo dopravy a cykloturistiky, vymedzenie definícií a pojmov	17
1.1 Súvisiaca terminológia z TP 07/2014 „Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry“	17
1.2 Súvisiaca terminológia z STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“	19
1.3 Kategorizácia cykloturistických trás podľa STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“	21
1.4 Terminológia k trasám EuroVelo.....	23
1.4.1 Základné pravidlá pre vedenie trás EuroVelo	25
1.4.2 Základné pravidlá pre značenie trás EuroVelo.....	26
1.4.3 Zásady značenia trás EuroVelo na Slovensku.....	26
1.4.4 Zásady navrhovania trás EuroVelo na Slovensku	28
2 Východiská rozvoja cyklotrás v rámci cyklo dopravy a cykloturistiky v TTSK.....	29
3 Analýza súčasného stavu v TTSK v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky	38
3.1 Strategické dokumenty	38
3.1.1 Strategické dokumenty EÚ	38
3.1.2 Strategické dokumenty SR.....	46
3.1.3 Strategické dokumenty TTSK.....	57
3.2 Legislatíva, technické normy a technické podmienky	95
3.3 Všeobecné zásady pre budovanie cyklotrás v TTSK.....	109
3.3.1 Postup pri plánovaní výstavby cyklistickej trasy	110
3.3.1.1 Ideový návrh vedenia cyklotrasy	110
3.3.1.2 Nadviazanie komunikácie s aktérmi, ktorých sa návrh cyklotrasy priamo dotýka.....	110
3.3.1.3 Zapracovanie cyklotrasy do príslušných strategických dokumentov a územnoplánovacej dokumentácie.....	110
3.3.1.4 Štúdiá realizovateľnosti, technická štúdiá.....	111
3.3.1.5 Projektová dokumentácia, geometrický plán	111
3.3.1.6 Schvaľovací proces	111
3.3.1.7 Realizácia stavby	112
3.3.1.8 Správa a následná údržba cyklotrasy	112
3.3.2 Postup pri plánovaní realizácie cyklistickej trasy bez terénnych úprav	112
3.3.2.1 Vyznačenie cyklotrasy po existujúcich komunikáciách.....	113

3.3.2.2	Osadenie nových smerových a informačných tabúl, stĺpikov a inej doplnkovej infraštruktúry.....	113
3.3.3	Postup pri plánovaní realizácie cyklistickej trasy s terénnymi úpravami.....	114
3.3.3.1	Územné rozhodnutie – rozhodnutie o umiestnení stavby.....	114
3.3.3.2	Stavebné konanie – stavebné povolenie.....	115
3.3.3.3	Umiestnenie drobnej stavby (odpočívadlo, prístrešok, mapové stojany a pod.).....	116
3.3.4	Súvisiaca legislatíva.....	116
3.3.5	Spôsoby nadobudnutia vlastníckych a iných práv k pozemkom pod budúcou cyklistickou infraštruktúrou.....	117
3.3.5.1	Kúpna zmluva.....	117
3.3.5.2	Nájomná zmluva.....	117
3.3.5.3	Zmluva o výpožičke.....	117
3.3.5.4	Vecné bremeno.....	117
3.3.5.5	Súhlas SPF.....	118
3.3.5.6	Súhlas vlastníka pozemku s umiestnením zariadenia alebo drobnej stavby.....	118
3.3.5.7	Vyvlastnenie.....	118
3.4	Východiská rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v TTSK.....	119
3.5	Cyklistická infraštruktúra v TTSK.....	120
3.5.1	Cyklistická infraštruktúra v mestách v TTSK.....	122
3.5.2	Cyklodopravná infraštruktúra.....	130
3.5.2.1	Koridor rieky Dunaj.....	132
3.5.2.2	Koridor rieky Váh.....	132
3.5.2.3	Koridor rieky Morava.....	133
3.5.2.4	Koridor rieky Malý Dunaj.....	133
3.5.2.5	Prepojenie miest Piešťany a Vrbové.....	134
3.5.2.6	TNC – Trnavská náučná cesta.....	135
3.5.2.7	Vinohradnícka cesta.....	135
3.5.2.8	SacraVelo.....	136
3.5.2.9	Iná cyklodopravná infraštruktúra.....	137
3.5.3	Cykloturistická infraštruktúra.....	137
3.5.4	Doplnková cykloinfraštruktúra.....	144
3.6	Bezpečnosť cyklodopravy.....	149
3.7	Financovanie.....	150
3.7.1	Možnosti financovania cykloprojektov na národnej úrovni.....	150
3.7.1.1	Integrovaný regionálny operačný program (IROP).....	150
3.7.1.2	Program rozvoja vidieka (PRV).....	153
3.7.1.3	INTERREG V-A SK – HU (cezhraničná spolupráca).....	155
3.7.1.4	INTERREG V-A SK – CZ (cezhraničná spolupráca).....	156
3.7.1.5	INTERREG V-A SK – AT (cezhraničná spolupráca).....	157
3.7.1.6	PLÁN OBNOVY A ODOLNOSTI.....	159
3.7.2	Financovanie z nadnárodných zdrojov mimo operačných programov EÚ.....	160
3.7.3	Financovanie na regionálnej a lokálnej úrovni, vrátane vlastných zdrojov TTSK.....	160
3.8	Osveta, vzdelávanie a vedecko-výskumná činnosť.....	161

4	Strategická vízia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v TTSK.....	164
4.1	Strategická vízia rozvoja cyklotrás v mestských sídlach TTSK	166
4.2	Strategická vízia rozvoja kostry cyklodopravnej siete cyklotrás TTSK	177
4.2.1	Strategická vízia cyklodopravnej trasy v koridore rieky Dunaj – EuroVelo 6.....	179
4.2.2	Strategická vízia cyklodopravnej trasy v koridore rieky Morava – EuroVelo 13	182
4.2.3	Strategická vízia cyklodopravnej trasy v koridore rieky Váh – Vážska cyklotrasa	183
4.2.4	Strategická vízia cyklodopravnej trasy v koridore rieky Morava – Moravská cyklistická cesta (Okolo rieky Moravy)	189
4.2.5	Strategická vízia cyklodopravnej trasy Malý Dunaj	191
4.2.6	Strategická vízia cyklodopravnej trasy Piešťany – Vrbové.....	193
4.2.7	Strategická vízia cyklodopravného prepojenia mesta Trnava s údolím Váhu a Malými Karpatmi – Vinohradnícka cesta	194
4.3	Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK	195
4.3.1	Strategická vízia cykloturistických trás určených pre cestné bicykle v TTSK.....	199
4.3.2	Strategická vízia cykloturistických trás určených pre horské bicykle v TTSK.....	207
4.3.3	Strategická vízia cykloturistických trás určených pre horské bicykle v TTSK – MTB Bikeparky.....	209
4.3.4	Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK – náučné a tematické cykloturistické trasy	213
4.3.5	Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK – náučná Cyrilo-metodská cesta	214
4.3.6	Strategická vízia singletrackov v TTSK.....	218
4.3.7	Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK – oblasti rozvoja pre produkty cestovného ruchu.....	221
4.3.7.1	Strategická vízia cykloturistických trás a cykloturizmu z pohľadu KOČR v TTSK	222
4.3.7.2	Strategická vízia cykloturistických trás v oblasti Malého Dunaja.....	223
4.3.7.3	Strategická vízia cykloturistických trás – Po stopách Českej cesty.....	224
4.3.7.4	Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK – oblasť Podunajskej nížiny.....	225
4.3.7.5	Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK – oblasť oblasť Malé Karpaty	225
4.3.7.6	Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK – oblasť OOCR, MAS a mikroregiónov	227
5	Očakávané prínosy rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v TTSK (strategický cieľ)	229
5.1	Zlepšenie mobility v TTSK	230
5.2	Zlepšenie zdravia populácie.....	230
5.3	Ochrana životného prostredia	231
5.4	Rozvoj cestovného ruchu.....	231
6	Priority a opatrenia	232
6.1	Prioritná os č. 1: Riadenie a legislatívna podpora.....	236
6.2	Prioritná os č. 2: Realizácia cyklodopravnej infraštruktúry na území TTSK.....	238
6.3	Prioritná os č. 3: Cykloturistické trasy – údržba a značenie	248
6.4	Prioritná os č. 4: Produkty cestovného ruchu, prezentácia a propagácia	251
6.5	Prioritná os č. 5: Zabezpečenie financií pre rozvoj cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry	254
	Zoznam príloh.....	265

Zoznam obrázkov

Obr. č. 1: Sieť cyklotrás EuroVelo v Európe.....	24
Obr. č. 2: Emblémová tabuľka trasy EuroVelo.....	27
Obr. č. 3: Emblémová cyklotabuľka – Spoločné logo EuroVelo 6 s logom Národnej cyklomagistrály – Dunajskej cyklistickej cesty.....	27
Obr. č. 4: Logo a evidenčné číslo EuroVelo na veľkej cyklosmerovke.....	28
Obr. č. 5: Logo a evidenčné číslo EuroVelo na malej cyklosmerovke	28
Obr. č. 6: Krajiny Dunajskej stratégie.....	40
Obr. č. 7: Mapa TTSK so susediacimi krajinami.....	52
Obr. č. 8: Svetelné signály v tvare bicykla	97
Obr. č. 9: Zasvietený signál žltej farby	97
Obr. č. 10: Svetelné signály v tvare chodca a bicykla.....	98
Obr. č. 11: Vyobrazenie symbolu bicykle.....	98
Obr. č. 12: Vyobrazenie symbolu elektrobicykle.....	99
Obr. č. 13: Výstražná značka cyklisti	99
Obr. č. 14: Cyklistický smerník tabuľový.....	100
Obr. č. 15: Cyklistický smerník šípkový.....	100
Obr. č. 16: Cyklistický medzismerník	100
Obr. č. 17: Číslo cyklotrasy	100
Obr. č. 18: Priečna jazda cyklistov	101
Obr. č. 19: Obojsmerná jazda cyklistov	101
Obr. č. 20: Voľno.....	101
Obr. č. 21: Koridor pre cyklistov	101
Obr. č. 22: Mapa TTSK s náčrtom cyklodopravnej siete.....	131
Obr. č. 23: Mapa nabíjaciach staníc Ebajk connect.....	147
Obr. č. 24: Oprávnené územie pre ŠC 1.2.2 v IROP pre TTSK.....	151
Obr. č. 25: UMR Trnava.....	152
Obr. č. 26: Kostrová sieť cyklodopravných trás v TTSK a jej prepojenie na susedné štáty a kraje	178
Obr. č. 27: Vizualizácia mosta Dobrohošť – Dunakiliti (pohľad z mosta)	180
Obr. č. 28: Vizualizácia mosta Dobrohošť – Dunakiliti (pohľad zhora).....	180
Obr. č. 29: Širšia lokalizácia umiestnenia mosta Dobrohošť – Dunakiliti	181
Obr. č. 30: Podrobnejšia lokalizácia umiestnenia mosta Dobrohošť – Dunakiliti	181
Obr. č. 31: Nevhodná cyklobránka pre invalidov (1. príklad)	184
Obr. č. 32: Nevhodná cyklobránka pre invalidov (2. príklad)	184
Obr. č. 33: Pozdĺžny rez cyklolávky Madunice – Koplotovce - Predpolie Madunice	186
Obr. č. 34: Pozdĺžny rez cyklolávky Madunice – Koplotovce – Hlavný mostný objekt	186
Obr. č. 35: Pozdĺžny rez cyklolávky Madunice – Koplotovce - Predpolie Koplotovce.....	186

Obr. č. 36: Cyklotrasy Veľkej Moravy	190
Obr. č. 37: Cyklotrasy Veľkej Moravy – nájazd zo slovenskej strany	190
Obr. č. 38: Prehľadná situácia vedenia Vinohradníckej cesty v TTSK	194
Obr. č. 39: Prepojenie a koridory existujúcich cyklomagistrál v TTSK na susedné štáty a samosprávne kraje	198
Obr. č. 40: Emblémová cyklotabuľka EuroVelo 6 s logom národnej cyklomagistrály Dunajská cyklistická cesta	199
Obr. č. 41: Trasy EuroVelo 6 a EuroVelo 13 v TTSK a ich prepojenie na susedné štáty a kraje	200
Obr. č. 42: Emblémová cyklotabuľka Vážska cyklomagistrála	201
Obr. č. 43: Emblémová cyklotabuľka Malokarpatská cyklomagistrála	203
Obr. č. 44: Emblémová cyklotabuľka Moravská cyklistická cesta	203
Obr. č. 45: Emblémová cyklotabuľka Kopaničiarska cyklomagistrála	204
Obr. č. 46: Emblémová cyklotabuľka Záhorská cyklomagistrála	205
Obr. č. 47: Chrbtová sieť cyklomagistrál pre cestné bicykle v TTSK a ich prepojenie na susedné štáty a kraje	206
Obr. č. 48: Základné oblasti v TTSK vhodné pre horskú cyklistiku	207
Obr. č. 49: Kostrové trasy pre MTB cykloturistiku v TTSK	208
Obr. č. 50: Emblémová cyklotabuľka Bikepark Považský Inovec	210
Obr. č. 51: Emblémová cyklotabuľka Hrebeňom Považského Inovca	210
Obr. č. 52: Emblémová cyklotabuľka Okolo Považského Inovca	211
Obr. č. 53: Emblémová cyklotabuľka Bikepark Malé Karpaty	211
Obr. č. 54: Emblémová cyklotabuľka Štefánikova cyklomagistrála	212
Obr. č. 55: Vzorová zostava značenia náučnej Cyrilo-metodskej cyklotrasy	215
Obr. č. 56: Vzorová modelová zostava imidžového miesta náučnej Cyrilo-metodskej cyklotrasy	216
Obr. č. 57: Schématický náčrt vedenia Cyrilo-Metodskej cesty	217
Obr. č. 58: Flowtrail	219

Zoznam tabuliek

Tab. č. 1: Dĺžky ciest v jednotlivých okresoch TTSK podľa triedy.....	50
Tab. č. 2: Počet vozidiel na jednotlivých profiloch na hraniciach oblasti.....	77
Tab. č. 3: Rozdelenie cyklotrás v TTSK podľa druhu komunikácie, po ktorej sú vedené.....	121
Tab. č. 4: Sieť cykloturistických trás v TTSK podľa ich farby.....	138
Tab. č. 5: Počet zariadení „Vitajte cyklisti“ podľa krajov	149
Tab. č. 6: Prehľad mestských cyklotrás vo vybraných slovenských mestách.....	161
Tab. č. 7: Súpis lávok ponad vodné toky Malý Dunaj a Klátovské rameno	192
Tab. č. 8: Parametre pre hodnotenie alternatív	193
Tab. č. 9: Prioritná os č. 1: Riadenie a legislatívna podpora.....	232
Tab. č. 10: Prioritná os č. 2: Realizácia cyklodopravnej infraštruktúry na území TTSK.....	232
Tab. č. 11: Prioritná os č. 3: Cykloturistické trasy – údržba a značenie	234
Tab. č. 12: Prioritná os č. 4: Produkty cestovného ruchu, prezentácia a propagácia	235
Tab. č. 13: Prioritná os č. 5: Zabezpečenie financií pre rozvoj cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry	235

Zoznam grafov

Graf č. 1: Del'ba prepravnej práce (podľa počtu ciest) v meste Trnava	76
Graf č. 2: Del'ba prepravnej práce (podľa počtu ciest) pre MFO Trnava.....	77
Graf č. 3: Cyklistický index – určuje počet kilometrov mestských cyklotrás na obyvateľa	162
Graf č. 4: Index hustoty cyklistickej siete – počet km cyklotrás v území na km ²	163

Zoznam skratiek

I/xx	cesta I. triedy č. xx
II/xxx	cesta II. triedy č. xxx
III/xxxx	cesta III. triedy č. xxxx
AT	Rakúsko
atď.	a tak ďalej
ATC	autocamping
BBSK	Banskobystrický samosprávny kraj
BMI	body mass index – index obezity
B&R (B+R)	Bike & Ride – zaparkuj bicykel a pokračuj alternatívnou cestou do cieľa
BSK	Bratislavský samosprávny kraj
CHA	chránený areál
CHKO	chránená krajinná oblasť
CHPV	chránený prírodný výtvor
CLLD	miestny rozvoj vedený komunitou (Community Led Local Development)
CM	cyklomagistrála
CMYK	farebný model (Cyan – azúrová, Magenta – purpurová, Yellow – žltá, Key – čierna)
CO ₂	Carbon dioxide – oxid uhličitý
CP SK-AT	cezhraničná spolupráca Slovensko – Rakúsko
CP SK-CZ	cezhraničná spolupráca Slovensko – Česká republika
CP SK-HU	cezhraničná spolupráca Slovensko – Maďarsko
CR	cestovný ruch
CTT	cykloturistická trasa
CYK	cyklistická komunikácia
č.	číslo
ČR	Česká republika
DSP	dokumentácia pre stavebné povolenie
DUR	dokumentácia pre územné rozhodnutie
DRS	dokumentácia pre realizáciu stavby
ECF	European Cyclist's Federation – Európska cyklistická federácia
EK	Európska komisia

ERDF	European Regional Development Fund – Európsky fond regionálneho rozvoja
EŠIF	európske štrukturálne a investičné fondy
EUR	euro / základná menová jednotka v krajinách Európskej únie
EÚ	Európska únia
ev.	evidenčné
EV-6	EuroVelo 6
EV-13	Eurovelo 13 – trasa železnej opony
EZD	Európska zelená dohoda
GIS	geografický informačný systém
GPS	Global Positioning System – Glogálny pozičný systém
hkm	hraničný kilometer
hod	hodina
HU	Maďarsko
IAD	individuálna automobilová doprava
IC	informačné centrum
IDS	integrovaný dopravný systém
IIB	integrované investičné balíčky
IP	investičná podpora
IROP	integrovaný regionálny operačný program
IT	informačné technológie
IUS	integrovaná územná stratégia
kap.	kapitola
km	kilometer
KN	kataster nehnuteľností
KOCR	krajská organizácia cestovného ruchu
KSK	Košický samosprávny kraj
KST	Klub slovenských turistov
KURS	konceptia územného rozvoja Slovenska
k. ú.	katastrálne územie
Lesy SR	podnik Lesy SR š. p.
LV	list vlastníctva
ĽOHD	ľavostranná ochranná hrádza Dunaja
ĽOHM	ľavostranná ochranná hrádza rieky Morava
ĽOHV	ľavostranná ochranná hrádza Váhu

m	meter
MAS	miestna akčná skupina
MDVR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a Slovenskej republiky
MF SR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
MFU	Mestské funkčné územie
MFO	Mestská funkčná oblasť
MGDs	Miléniové rozvojové ciele
MICE	Meetings – Incentives – Conferences – Events: druh cestovného ruchu, v ktorom veľké skupiny zvyčajne plánované vo veľkom predstihu sú zhromaždené pre konkrétny účel
MIRRI SR	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky
MK	mestská komunikácia
MO SR	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky
MPRV SR	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky
MŠVVaŠ SR	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky
MTB	horský bicykel (z anglického mountain bike)
MV SR	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
napr.	napríklad
Natura	chránené územia sústavy Natura 2000
NECC	National EuroVelo Coordinate Centre – národný koordinátor trás EuroVelo
NLC	Národné lesnícke centrum
NP	národný park
NPR	národná prírodná rezervácia
NSK	Nitriansky samosprávny kraj
OCR	oblastná organizácia cestovného ruchu
OP	operačný program
OPS	operačný program Slovensko
OSN	Organizácia spojených národov
OÚ	okresný úrad
OÚŽP	okresný úrad životného prostredia
OvZP	organizácie v zriaďovateľskej pôsobnosti
OZ	občianske združenie
P&R (P+R)	Park and Ride – zaparkuj auto a pokračuj alternatívnou cestou do cieľa

PD	projektová dokumentácia
PDF	Portable Document Format – súborový formát
PHSR	plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja
PK	pozemná komunikácia
pod.	podobne
POHD	pravostranná ochranná hrádza Dunaja
POHM	pravostranná ochranná hrádza rieky Morava
POHV	pravostranná ochranná hrádza Váhu
POO	plán obnovy a odolnosti
PR	prírodná rezervácia
PRV	program rozvoja vidieka
PSK	Prešovský samosprávny kraj
PTT	pešia turistická trasa
PUM	plán udržateľnej mobility
PZ	policačný zbor
QR code	QR kód – dvojrozmerný čiarový kód
Rada TTE	Rada pre dopravu, telekomunikácie a energetiku
resp.	respektíve
RGB	aditívny farebný model (Red – červená, Green – zelená, Blue – modrá)
RIUS	regionálna integrovaná územná stratégia
RVN	retenčná vodná nádrž
r.km	riečny kilometer
SACR	Slovenská agentúra cestovného ruchu
SCK	Slovenský cykloklub
SEA	Single European Act
SKUEV	územie európskeho významu na Slovensku
SO	stavebný objekt
SP	strategická priorita
SPF	Slovenský pozemkový fond
SR	Slovenská republika
STN	Slovenská technická norma
SVP, š. p.	Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik
SWOT	analýza silných (Strengths) a slabých (Weaknesses) stránok, príležitostí (Opportunities) a ohrození (Threats)
ŠC	špecifický cieľ

ŠOP	štátna ochrana prírody
ŠVOČ	študentská vedecká odborná činnosť
Tab.	tabuľka
TIC	turisticko-informačné centrum
TIK	turistická informačná kancelária
TNC	Trnavská náučná cesta
TP	technické podmienky
TSK	Trenčiansky samosprávny kraj
TTSK	Trnavský samosprávny kraj
UMR	udržateľný mestský rozvoj
ÚGD	územný generel dopravy
ÚP	územný plán
ÚPN R	územný plán regiónu
UR	územné rozhodnutie
ÚTTSK	Úrad Trnavského samosprávneho kraja
VD	vodné dielo
VE	vodná elektráreň
VN	vodná nádrž
VO	verejné obstarávanie
VOD	verejná osobná doprava
VÚC	vyšší územný celok
VÚD	Výskumný ústav dopravy
VV, š. p.	Vodohospodárska výstavba, štátny podnik
VZN	všeobecné záväzné nariadenie
ZMO	Združenie miest a obcí
ŽP	životné prostredie
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Úvod

Spracovaná cyklostratégia nadväzuje na dokument „Jednotná koncepcia cyklotrás na území Trnavského samosprávneho kraja“ z novembra 2010. Spracovaná bola pre TTSK v rámci projektu cezhraničnej spolupráce „Rozvoj spolupráce Juhomoravského kraja a Trnavského samosprávneho kraja v oblasti cyklistiky“. Riešiteľom bola firma VERI consult s. r. o. so sídlom v Trenčíne (dnes sídlo zmenené do Bratislavy), konateľ Ing. Matúš Pošvanc. Na projekte v záverečnej fáze spolupracoval aj Slovenský cykloklub Piešťany. Zber dát prebiehal v mesiacoch august – november 2010, finalizácia bola v novembri 2010. Ďalej nadväzuje, resp. aktualizuje posledne spracovaný dokument „Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v Trnavskom samosprávnom kraji na roky 2018 – 2022“. Pre TTSK ju spracoval v roku 2018 Slovenský cykloklub Piešťany.

Takisto nadväzuje na platný ÚP regiónu TTSK, ako aj na spracovaný Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030, samozrejme na časti dotýkajúce sa cyklodopravy. Zohľadňuje aj úplne nový dokument PUM TTSK, ako aj PUM mesta Trnava a jej MFU, v kapitolách venovaných cyklodoprave.

Stratégia reaguje na aktuálny vývoj problematiky, početné legislatívne zmeny a doplnky. Keďže sa stratégia aktualizuje v dobe, kedy dobieha staré programovacie obdobie EÚ a pripravuje a rozbieha sa nové na roky 2022 – 2027, zohľadňuje i tieto fakty.

V posledných rokoch sa cyklodoprava a cykloturistika dostala do popredia záujmu na Slovensku. V roku 2013 bola spracovaná a uznesením vlády schválená Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR do roku 2020. V roku 2022 sa plánuje jej aktualizácia na nasledujúce obdobie. V závere roka 2014 boli prijaté dôležité technické podmienky TP 07/2014 – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry. Tie boli novelizované v roku 2019 už pod označením TP 085. V máji 2015 bola zásadne novelizovaná aj STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“. Boli schválené strategické materiály pre nové programovacie obdobie pre čerpanie eurofondov na roky 2014 – 2022. V nich sa priamo cyklodopravy a cykloturistiky týkali operačné programy IROP, PRV a programy bilaterálnej cezhraničnej spolupráce. V súčasnosti sa spracovávajú a odsúhlasujú materiály pre čerpanie eurofondov na roky 2022 – 2027 (+2). Bol spracovaný aj nový európsky nástroj – Plán obnovy a odolnosti (POO), ktorý zahŕňa aj cyklodopravu, začiatkom roka 2022 by v ňom mali vyjsť už prvé výzvy. Všetky tieto kľúčové materiály vytvárajú východisko pre zásadný rozvoj cyklodopravy a cyklistiky na Slovensku.

Koniec koncov, do stratégie boli zahrnuté i aktuálne podnety z oblasti cyklodopravy a cykloturistiky v rámci Európy, Slovenska i TTSK, ako aj zaslané podnety z miest a obcí TTSK, ktoré reagovali na dotazníkový prieskum v oblasti cyklodopravy, prípadne vyvolané osobné stretnutia. Takisto boli zohľadnené aktuálne materiály z TTSK – najmä zásobníky cykloprojektov.

Vzhľadom na usmernenie ďalšieho rozvoja cyklodopravy a cyklotrás v TTSK bolo potrebné aktualizovať spracovaný strategický dokument pre cyklodopravu a cykloturistiku na úrovni kraja z roku 2018, tak aby po jeho schválení a prijatí usmernil plánovanie a realizáciu súvisiacich aktivít minimálne na roky 2022 – 2023. Súčasťou stratégie je i koordinácia vedenia a prepojenia cyklotrás v rámci kraja, ako aj ich integrované napojenie na susedné štáty a samosprávne kraje. Dôležitá je aj integrácia medzi cyklodopravnými a cykloturistickými trasami, integrácia s inými druhmi dopravy (hlavne železničnej

a autobusovej). Keďže stratégia je dokument potrebný aj pre ďalšie programovacie obdobie EÚ 2022 – 2027 v rámci cieľov a opatrení týkajúcich sa cykloopravy a cykloturistiky, dôležitá je aj jej integrácia s opatreniami z ďalších končiacich a začínajúcich operačných programov EÚ.

Vzhľadom na postupnú implementáciu stratégie v dotknutých cieľoch, opatreniach a aktivitách, je možné stratégiu aj v nastávajúcich rokoch aktualizovať – dopĺňať alebo meniť ďalšími dodatkami.

Prijatie cyklostratégie TTSK a jej následná implementácia sú dôležitým krokom na jednej strane pre rozvoj tohto druhu nemotorovej dopravy, na druhej ako súčasť rozvoja aktívneho cestovného ruchu v rámci TTSK. Stratégia bude zároveň slúžiť ako východiskový materiál pre rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky na území kraja v nastávajúcom programovacom období. Má súvis aj s novými aktivitami a záväzkami v súvislosti so znižovaním emisií a bojom proti klimatickej zmene.

Stratégia je v súlade s Národnou stratégiou rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR, schválenou uznesením vlády SR č. 223 zo dňa 7. 5. 2013.

Takisto je v súlade s ostatnými schválenými materiálmi, ako Národné programy pre jednotlivé operačné programy pre dobiehajúce programovacie obdobie 2014 – 2020 (+2): IROP, cezhraničná spolupráca SK – HU, SK – CZ a SK –AT. Program rozvoja vidieka, programy pre podporu MAS/CLLD. Stratégia je v súlade s Plánom obnovy platným pre obdobie 2022 – 2026 a s dostupnými dátami a údajmi s pripravovanými novými operačnými programami EÚ pre obdobie 2022 – 2027. V prípade ich definitívneho dotiahnutia, stanovenia podmienok a zverejnenia bude možno potrebná drobná aktualizácia stratégie na základe dnes neznámych pravidiel.

Stratégia je v súlade so schváleným ÚP regiónu TTSK a schváleným RIUS pre programové obdobie 2014 – 2020 TTSK – špecifický cieľ 1.2.2 zameraný na oblasť cyklodopravy, ktorý obsahuje aj zoznam indikatívnych projektov na úrovni TTSK a UMR Trnava. IUS pre nové programové obdobie sa ešte len pripravuje. Stratégia je v súlade s Plánom obnovy a odolnosti (POO), ako aj PUM TTSK a PUM Mesta Trnava a jeho MFU. Ďalej konkretizuje a rozširuje schválený Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 a výhľadom do roku 2030, samozrejme v častiach venovaných cyklodoprave. Takisto je v súlade s dostupnými požiadavkami KOČR, miest, obcí a združení na území kraja. Stratégia je v súlade s relevantnými národnými stratégiami.

Základnú víziu cyklostratégie TTSK možno zhrnúť do 4 bodov:

- dosiahnuť uznanie a posilnenie cyklistickej dopravy v TTSK ako rovnocenného druhu dopravy a jej integráciu s ostatnými druhmi dopravy, zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky
- dosiahnuť plnohodnotný rozvoj cyklodopravy v mestách, obciach a medzi nimi, prioritne riešiť umiestnenie cyklotrás mimo zón automobilovej dopravy za účelom zásadného zvýšenia bezpečnosti cyklistov
- dosiahnuť vnímanie a realizáciu cyklodopravy ako príspevku k znižovaniu klimatickej zmeny a emisií, ako aj možnej čiastočnej náhrady pri používaní áut
- zásadné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom trvalo udržateľného rozvoja najmä vidieckych oblastí, ich rozvoja, zvýšenia zamestnanosti a konkurencieschopnosti

1 Terminológia cyklodopravy a cykloturistiky, vymedzenie definícií a pojmov

Celá legislatívna problematika cyklodopravy, cykloturistiky, súvisiacich zákonov, predpisov, noriem, ako aj operačných programov, ktoré ju obsahujú, je veľmi rozsiahla. Ide o častokrát o materiály v rozsahu stoviek stránok. Pre ľahšiu orientáciu v celej problematike a stratégii, jej jednotlivých kapitol je potrebné si na začiatku presne vymedziť jednotlivé pojmy a definície, ako aj zoznámiť sa s príslušnou terminológiou.

Pre samotnú definíciu cyklodopravy, cykloturistiky bola použitá hlavne terminológia z dvoch aktuálne platných dokumentov (uvedených v TP kap.1.1 a 1.2). Prvým sú Technické podmienky TP 085/2019 (predtým TP 07/2014) „Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry“. Tie vstúpili do platnosti od 10.6.2019 (TP 07/2014 platili od 1. 11. 2014) a priamo nadväzujú na STN 73 6101 „Projektovanie ciest a diaľnic“ a STN 73 6110 „Projektovanie miestnych komunikácií“. V TP v kapitole 1.2 je definované názvoslovie. TP sa vzťahujú predovšetkým na cyklodopravné mestské cyklotrasy, no určujú aj pravidlá pri prelínaní sa s cykloturistickými trasami. Zahŕňajú teda aj cykloturistické trasy, no priamo sa odkazujú na normu STN 01 8028 Cykloturistické značenie. Veľmi dôležitým bodom je definovanie spoločného vedenia cyklodopravnej a cykloturistickej trasy, ako aj spoločné umiestnenie dopravného a cykloturistického značenia.

1.1 Súvisiaca terminológia z TP 07/2014 „Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry“

Pre potreby tejto stratégie sa mierne zmenilo poradie definovaných pojmov oproti predpisu TP 07/2014 tak, aby v úvode boli vysvetlené najprv základné kľúčové pojmy pre správne porozumenie stratégie.

- **Cyklistická doprava:** Nemotorový druh dopravy poháňaný ľudskou silou a využívajúci konštrukciu bicykla.
- **Cykloturistika:** Forma turistiky, pri ktorej je na presun využívaný bicykel. Delí sa na cestnú cykloturistiku a horskú (MTB) cykloturistiku.
- **Cyklistická infraštruktúra:** Súhrn zariadení a opatrení, ktoré sú nevyhnutné na zabezpečenie náležitého chodu cyklistickej dopravy.
- **Cyklistická komunikácia:** Nemotoristická komunikácia určená výhradne pre cyklistov.
- **Cyklistická trasa:** Trasa, ktorá je vhodná na používanie cyklistami. Určuje hlavne smerové vedenie pre cyklistov. Môže byť vedená po všetkých kategóriách PK, ktoré umožňujú jazdu cyklistom, vrátane poľných, lesných a iných ciest, ktoré nemusia mať spevnený povrch, ako aj na všetkých typoch CYK. Cyklotrasa nemusí byť oddelená od ostatných účastníkov cestnej premávky. Môže byť značená príslušným cyklistickým dopravným značením ako dopravný systém cyklotrás v riešenom území, alebo ako systém cykloturistických trás s príslušným cykloturistickým značením. Na jednej cyklotrase môžu byť naraz použité obe značenia, t. j. použitie jedného značenia nevyplýva ani nenahrádza použitie druhého.

-
- **Cykloturistická trasa:** Cyklistická trasa s turistickým významom, značená cykloturistickým značením podľa STN 01 8028.
 - **Pozemná komunikácia:** Komunikácia určená najmä na pohyb dopravných prostriedkov, cyklistov a chodcov (podľa STN 73 6100).
 - **Pridružený dopravný priestor:** Časť dopravného priestoru medzi hlavným dopravným priestorom a príľahlou zástavbou.
 - **Cyklistická cestička:** Samostatná nemotoristická komunikácia určená pre cyklistov, oddelená od iných druhov dopravy.
 - **Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov:** Pozemná komunikácia, po ktorej sa môžu spoločne pohybovať chodci aj cyklisti.
 - **Cyklistický pruh:** Pruh vyhradený pre cyklistov. Časť cyklistického pásu určená pre jeden cyklistický prúd.
 - **Koridor pre cyklistov (cyklokoridor, piktokoridor):** Vyznačenie ideálnej stopy pre cyklistov v jazdnom pruhu. Vyznačuje sa príslušným, dopravným značením. Priestor piktokoridoru môžu využívať aj ostatní účastníci cestnej premávky, pokiaľ ho práve nevyužívajú cyklisti.
 - **Smerové dopravné značenie:** Smerové dopravné značenie pomocou smerových tabúl a tabuliek v zmysle Vyhlášky MV SR č. 9/2002 Z. z.
 - **Cyklistické návestidlo (semafor):** Svetelné zariadenie obsahujúce svetelné signály pre cyklistov „Stoj“ a „Voľno“, vo výnimočných prípadoch aj signál „Pozor“.
 - **Cyklistický priechod:** Úrovňové križovanie cyklistov s cestnou komunikáciou.
 - **Cykloturistické značenie:** Značenie podľa STN 01 8028 využívané na cykloturistických trasách.
 - **Extravilán:** Voľná krajina mimo zastavaného územia sídelných útvarov (podľa STN 73 6100).
 - **Hlavný dopravný priestor:** Časť dopravného priestoru vymedzená voľnou šírkou miestnej komunikácie totožnou s kategóriovou šírkou.
 - **Intravilán:** Zastavané alebo na zastavenie určené územie sídelného útvaru (podľa STN 73 6100).
 - **Cyklistický prúd:** Sled všetkých cyklistov pohybujúcich sa za sebou, alebo vedľa seba tým istým dopravným smerom.
 - **Cyklistické odpočívadlo:** Oddychová zóna pre cyklistov.
 - **Cyklistický prvok:** Objekt cyklistickej komunikácie.
 - **Cyklistický stojan:** Zariadenie na bezpečné odstavenie bicykla, ktoré umožňuje uzamknutie rámu a kolies bez rizika poškodenia.
 - **Korčuliar:** Osoba používajúca na pohyb kolieskové korčule.

1.2 Súvisiaca terminológia z STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“

Podrobnú terminológiu k cykloturistickým trasám upravuje predovšetkým zásadne novelizovaná STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“.

- **Cykloturistika:** Forma turistiky využívajúca bicykel ako prostriedok presunu za účelom rekreácie a trávenia voľného času.
- **Cestná cykloturistika:** Menej náročná forma cykloturistiky vhodná pre všetky druhy bicyklov.
- **Horská cykloturistika:** Náročnejšia forma cykloturistiky vykonávaná v horskom prostredí s väčším prevýšením, vhodná je pre horské bicykle (výnimočne pre trekingové bicykle).
- **Cykloturistické značenie:** Systematická činnosť zameraná na označovanie a vybavovanie cykloturistických trás značkami, cykloturistickými informačnými objektmi a prvkami cykloturistickej orientácie.
- **Cyklotrasa:** Všeobecný názov pre všetky druhy komunikácií, ktoré sú postavené alebo vyznačené pre cyklistov.
- **Cykloturistická trasa:** Pozemná komunikácia vybavená cykloturistickým značením (prípadne upravená aj stavebne) pre premávku cykloturistov v označenom smere, prechádzajúca mestami, obcami a extravilánom, po štátnych cestách, miestnych a účelových komunikáciách, po hrádzach riek a vodných nádrží, v lesnom, horskom alebo poľnom prostredí, prioritne spájajúca turistické ciele.
- **Náučná cykloturistická trasa:** Vytýčený smer cykloturistickej značenej trasy s priradenou poznávacou hodnotou alebo témou, s náučnými panelmi, prechádzajúci mestami, obcami a extravilánom, vedie po štátnych cestách, účelových komunikáciách, po hrádzach riek a vodných nádrží, v lesnom, horskom alebo poľnom prostredí.
- **Trasa EuroVelo:** Diaľková transeurópska cyklotrasa, resp. cykloturistická trasa.
- **Cyklomagistrála:** Diaľková cyklotrasa vedúca nenáročným terénom, umožňujúca rýchly a nenáročný prechod územím, vytvára základnú – kostrovú sieť cykloturistických trás.
- **Cykloturistický okruh:** Cykloturistická trasa, pri ktorej je východisko cykloturistickej trasy totožné s jej cieľom.
- **Tematická cykloturistická trasa:** Vytýčený smer cykloturistickej značenej trasy s poznávacím zameraním ako pridanou hodnotou s dominantnou témou, prechádza mestami, obcami a extravilánom, vedie po štátnych cestách, účelových komunikáciách, po hrádzach riek a vodných nádrží, v lesnom, horskom alebo poľnom prostredí.
- **Jednostopová cyklotarasa - singletrack (singltrek):** MTB cestička prírodného charakteru, ktorá je taká úzka, že po nej môžu prejsť iba bicykle, je vedená v lesnom prostredí po chodníkoch, obyčajne býva jednosmerná.
- **Objekt:** Predmet rozoberaný z hľadiska jeho zamýšľaného poslania.
- **Prvok:** Samostatná časť objektu.

-
- **Cykloturistický informačný (orientačný) prvok:** Symbol, údaj alebo súbor údajov poskytujúci cykloturistické informácie na jednom celku (cykloturistická značka, cyklošípka, cyklosmerovka, emblémová cyklotabuľka, obrázková cyklosmerovka, cyklotabuľka miestneho názvu, donorská cyklotabuľka, doplnková cyklotabuľka, význačková doplnková cyklotabuľka, informačná doplnková cyklotabuľka, cykloturistická mapa, informačný panel, imidžové miesto, cyklopoludník).
 - **Cykloturistický nosný prvok:** Účelový prvok alebo konštrukcia slúžiaca na umiestnenie cykloturistických informačných prvkov.
 - **Cykloturistický informačný objekt:** Cykloturistický nosný prvok s namaľovaným alebo namontovaným prvkom, prípadne prvkami.
 - **Cyklosmerovník:** Samostatný cykloturistický nosný prvok, na ktorom sú pripevnené cyklosmerovky a cyklotabuľky.
 - **Malý cyklosmerovník (holinný kôl):** Samostatný cykloturistický nosný prvok, na ktorom sú pripevnené malé cyklosmerovky, prípadne cykloznačky.
 - **Cykloturistická značka, cykloznačka:** Základný cykloturistický informačný prvok označujúci vytýčený smer cykloturistickej trasy (tzv. maľované „céčko“ na bielom podklade).
 - **Cykloturistická značka náučnej cykloturistickej trasy, náučná cykloznačka:** Základný cykloturistický informačný prvok označujúci vytýčený smer náučnej cykloturistickej cyklotrasy (tzv. maľované „céčko“ na žltom podklade).
 - **Cyklošípka:** Cykloturistická značka s hrotom označujúcim zmenu smeru cykloturistickej značenej trasy (maľovaná na bielom podklade).
 - **Cyklošípka náučnej cykloturistickej trasy:** Cykloturistická značka s hrotom označujúcim zmenu smeru cykloturistickej náučnej značenej trasy (maľovaná na žltom podklade).
 - **Cyklovolavka:** Cykloturistická značka väčších rozmerov viditeľná zo vzdialenosti väčšej ako cykloturistická značka základných rozmerov (maľovaná na bielom alebo žltom podklade).
 - **Cyklosmerovka:** Cykloturistický informačný prvok smerového charakteru.
 - **Cyklotabuľka:** Cykloturistický informačný prvok obsahujúci dopĺňajúce údaje o aktuálnej situácii na cykloturistickej trase, upozornenie alebo výstrahu používateľovi značenej cykloturistickej trasy, náučnej cykloturistickej trasy.
 - **Cykloturistická mapa:** Cykloturistický informačný prvok spravidla s mapou cykloturisticko-tematického obsahu, prípadne aj s inými údajmi.
 - **Cykloturistický náučný panel:** Cykloturistický informačný prvok s panelom cykloturisticko-tematického obsahu, o prírodných, kultúrnych a stavebných zaujímavostiach, osobnostiach, dejinách, prípadne aj s inými údajmi textovými a fotografickými údajmi.
 - **Cykloturistické informačné miesto:** Miesto na cykloturistickej značenej trase, kde je umiestnený cyklosmerovník, malý cyklosmerovník, imidžový cykloturistický smerovník, cyklopoludník, cykloturistická mapa alebo cykloturistický náučný panel.

-
- **Cykloturistické imidžové miesto:** Cyklosmerovník ako nosný prvok s cyklotabulkou miestneho názvu a súborom obrázkových smeroviek.
 - **Cyklopoludník:** Cyklosmerovník ako nosný prvok s cyklotabulkou miestneho názvu a súborom veľkých cyklosmeroviek.
 - **GPS – Global position system:** Moderný systém určenia polohy pomocou satelitnej technológie.
 - **GPS zameranie:** Zameranie bodov alebo celej cykloturistickej trasy, náučnej cykloturistickej trasy v teréne s GPS prístrojom.
 - **QR code (QR kód):** Dvojmerný čiarový kód, ktorý po zosnímaní kamerou alebo fotoaparátom dekoduje textovú informáciu obsiahnutú v kóde.

1.3 Kategorizácia cykloturistických trás podľa STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“

Do terminológie môžeme zahrnúť aj kategorizáciu cykloturistických trás. Podrobne ju popisuje novelizovaná STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“. V podstate sa cykloturistické trasy delia na klasické cykloturistické trasy a novinkou sú náučné cykloturistické trasy. Ďalej sa delia podľa určenia, farieb a náročnosti.

Cykloturistické trasy sa podľa určenia delia na:

- cykloturistické trasy určené na cestnú cykloturistiku;
- cykloturistické trasy určené na horskú cykloturistiku;
- náučné cykloturistické trasy na cestnú cykloturistiku;
- náučné cykloturistické trasy na horskú cykloturistiku.

Cykloturistické trasy na cestnú cykloturistiku sa odporúča viesť po sieti existujúcich ciest, s asfaltovým, penetrovaným alebo iným spevneným povrchom. Patria k nim málo frekventované štátne cesty II. a III. triedy, výnimočne krátke úseky ciest I. triedy, ďalej miestne a účelové komunikácie, lesné a poľné cesty, hrádze riek a obslužné komunikácie, ako aj ďalšie cesty a zariadenia.

Cykloturistické trasy na horskú cykloturistiku sa spravidla vedú po makadamových a nespevnených lesných a poľných cestách, miestnych a účelových komunikáciách, hrádzach a iných cestách s prírodným povrchom. Na túto formu cykloturistiky sa odporúča používať len vyznačené cykloturistické trasy.

Náučné cykloturistické trasy na cestnú cykloturistiku sa odporúča viesť po sieti existujúcich ciest a zariadení, s asfaltovým, penetrovaným alebo iným spevneným povrchom. Patria k nim málo frekventované štátne cesty III. triedy, výnimočne úseky štátnych ciest II. triedy, ďalej miestne a účelové komunikácie, lesné a poľné cesty, hrádze riek a obslužné komunikácie, ako aj ďalšie kľudové cesty a zariadenia.

Náučné cykloturistické trasy na horskú cykloturistiku sa spravidla vedú po makadamových a nespevnených lesných a poľných cestách, miestnych a účelových komunikáciách, hrádzach a iných kľudových cestách s prírodným povrchom. Na túto formu cykloturistiky sa odporúča používať len vyznačené cykloturistické trasy.

Rozdelenie cykloturistických trás podľa farieb

Cykloturistické trasy sa pre jednoznačnosť a ľahšiu orientáciu v teréne značia týmito farbami:

1. **Červená:** Značia sa ňou len trasy EuroVelo, cyklomagistrály a diaľkové trasy – v podstate chrbtová sieť cyklotrás. Nepoužíva sa pri náučných cykloturistických trasách.
2. **Modrá:** Značia sa ňou paralelné trasy k trasám EuroVelo, diaľkovým cyklomagistram, dlhšie alebo náročnejšie regionálne cykloturistické trasy, dlhšie alebo náročnejšie náučné cykloturistické trasy.
3. **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.
4. **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.
5. **Čierna:** Značia sa ňou ľahké náučné cykloturistické trasy podľa vyššie uvedeného, 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.

Rozdelenie cykloturistických trás podľa náročnosti

Cykloturistické trasy sa podľa náročnosti delia do 3 skupín:

- **REKREA (ľahké):** Sú to 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 to náročnejšie športové okruhy alebo cykloturistické trasy, náučné cykloturistické trasy, ktoré vyžadujú dobré zvládnutie techniky jazdy na bicykli a dobrú fyzickú kondíciu.
- **EXPERT (ťažké):** Náročné trasy, náročné okruhy a náročné náučné cykloturistické trasy, pre cykloturistov, ktorí majú veľmi dobre zvládnutú techniku jazdy na bicykli a veľmi dobrú kondíciu.

Podľa novelizovanej STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“ sa do základných prvkov značenia cykloturistických a náučných cykloturistických trás (veľká cyklosmerovka, malá cyklosmerovka) umiestňuje piktogram náročnosti v obdĺžniku podľa farby trasy so slovným spojením REKREA, SPORT a EXPERT.

Novinkou novelizovanej STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“ je aj grafický popis všetkých prvkov cykloturistickej orientácie, ich rozmery a umiestnenie textov

a piktogramov každého prvku. Na každom prvku už musí byť uvedený správca cykloturistickej trasy a musí byť uvedené evidenčné číslo cykloturistickej trasy (prideluje Ústredie Slovenského cykloklubu). Norma stanovila aj zásady pre obnovu cykloturistických trás. Tie sú prílohou č. 1 tejto stratégie, evidenciu a správcovstvo cykloturistických trás (príloha č. 2 tejto stratégie).

1.4 Terminológia k trasám EuroVelo

Trasy EuroVelo tvoria špecifickú kategóriu cykloturistických trás, je dôležité ich charakterizovať, definovať súvisiace pojmy a zásady spájajúce sa s nimi.

EuroVelo je projektom **Európskej cyklistickej federácie** (European Cyclists' Federation, skrátené ECF), ktorá je zastrešujúcou organizáciou pre jednotlivé národné cyklistické organizácie naprieč celou Európou. Zámerom ECF v rámci projektu EuroVelo je propagovať a koordinovať vytváranie a prevádzku kompletnej siete EuroVelo trás, prepájanie týchto trás na národné cyklistické trasy a tým spájanie celého európskeho kontinentu.

V súčasnosti sieť **EuroVelo** tvorí 19 transeurópskych diaľkových cyklistických trás. EuroVelo pozostáva z viac ako 90 000 km cykloturistických trás, z ktorých viac ako 45 000 km vedie po vybudovaných cyklotrasách. Tieto trasy slúžia jednak pre cykloturistiku a diaľkovú cykloturistiku, ale tiež lokálnym cyklistom na jednodňovú cykloturistiku. Sú vedené prevažne po málo frekventovaných cestách alebo kompletne mimo zóny dopravy. Ich schématické znázornenie je uvedené na Obr. č. 1.

Základ EuroVelo trás tvoria už existujúce národné, regionálne a miestne cyklotrasy v jednotlivých štátoch, avšak budujú sa i celkom nové úseky trás EuroVelo, prípadne je celá trasa EuroVelo vybudovaná ako samostatná unikátna cyklotrasa. Z **celkových 90 000 km** trás EuroVelo je viac ako 45 000 km vedených po už existujúcich cyklotrasách a málo frekventovaných cestách. Pokiaľ je EuroVelo trasa vytváraná už na existujúcej národnej trase, je značená národným štandardom danej národnej trasy a rovnako aj spoločným prvkom značenie EuroVelo trás. Nová samostatná EuroVelo trasa, alebo jej samostatný úsek, je značená iba ako trasa EuroVelo podľa manuálu značenia tých trás.

Ciele projektu EuroVelo:

- zabezpečiť implementáciu vysokokvalitných cyklistických trás;
- harmonizovať štandardy naprieč Európou;
- komunikovať a propagovať existenciu trás EuroVelo medzi osobami s rozhodovacou právomocou a potenciálnymi používateľmi cyklotrás;
- slúžiť ako informačný kanál s informáciami o cyklistike v Európe;
- povzbudzovať širokú verejnosť, aby skúsili jazdu na bicykli, podporovať prechod na zdravé a udržateľné cestovanie – každodenné výlety a cykloturistiku.



Obr. č. 1: Sieť cyklotrás EuroVelo v Európe

Zdroj: <http://www.eurovelo.org/about-us>

Výstavba trás EuroVelo a ich prevádzka

Návrh, vývoj a prevádzku môže vykonávať aj štát a jeho regionálne zložky, tiež poskytovatelia komerčných služieb či mimovládne organizácie. Cieľom je však zriadiť oficiálne **národné koordináčne centrum EuroVelo (NECC)**, prípadne určiť aspoň **koordinátora (NEC)**, ktorý je zodpovedný za EuroVelo trasy na národnej úrovni. Koordinátorom je možné predstádiť zriadenia kooridinačného centra alebo jeho dočasným riešením, nie je však nevyhnutným k vytvoreniu koordináčného centra.

Základné povinnosti koordináčného centra:

- celková koordinácia trás EuroVelo na národnej úrovni;
- vedenie trás;
- koordinácia značenie;

-
- komunikácia a prezentácia trás;
 - reportovanie, spätná väzba a spolupráca s ECF.

Ďalšie možné úlohy koordinačného centra:

- vytváranie siete služieb okolo trás EuroVelo a zabezpečovanie infraštruktúry;
- monitorovanie návštevnosti trás;
- hľadanie, vytváranie a prezentovanie prepojení trás prostredníctvom verejnej dopravy a lobovanie za vytváranie vhodných podmienok pre cyklistov v rámci verejnej dopravy.

1.4.1 Základné pravidlá pre vedenie trás EuroVelo

Európska cyklistická federácia zadefinovala nasledujúce pravidlá pre vedenie trás EuroVelo:

- **Priamosť prepojenia hlavných miest štátov a regiónov**
Priamosť vedenia každej trasy závisí aj na požiadavkách hlavných cieľových skupín. Trasa sa nemusí v zásade pohybovať po priamke, ale nemala by sa otáčať do opačného smeru.
- **Atraktivita trasy**
Voľba dostatku turisticky atraktívnych miest lokalizovaných v atraktívnej krajine priamo na trase alebo v jej bezprostrednej blízkosti.
- **Bezpečnosť trasy**
Vedenie trasy by malo byť lokalizované mimo zóny dopravy a mimo frekventované pozemné komunikácie.
- **Komfort trasy**
Vedenie trasy by malo byť zvolené bez veľkého prevýšenia, podľa možnosti s celoročne jazdným povrchom.
- **Jednotné a zrozumiteľné značenie aj pre zahraničných cyklistov**
Aplikovať logá európskych a cezhraničných trás na štandardné národné značenie cyklotrás, resp. cykloturistických trás.
- **Dostatok služieb pre cyklistov pozdĺž trás**
Hlavne ubytovacích a stravovacích (program Cyklisti vítaní a pod., cyklo servis a požičovne, odpočívadlá a prístrešky na trase, mapy a pod).
- **Efektívna propagácia trasy a aktualizované informácie o trase**
Vlastné web stránky, cyklomapy a sprievodcovia, existencia ďalších turistických produktov vrátane miestnych regionálnych cyklotrás, trás pre jazdenie na koni, peších turistických trás a podobne.
- **Dopravná dostupnosť**
Napojenie na hromadnú dopravu – predovšetkým vlak, loď, cyklobusy, integrovaná doprava.
- **Jednotná koordinácia na európskej (ECF) a národnej úrovni (SCK)**

1.4.2 Základné pravidlá pre značenie trás EuroVelo

Základné pravidlá značenia diaľkových európskych trás EuroVelo vychádzajú z Príručky ECF z roku 2006. Táto príručka sa zakladá na vyhodnotení "Prieskumu značenia trás EuroVelo," ktorý v roku 2006 vypracovala švajčiarska Nadácia Veloland Schweiz – dnes Nadácia SchweizMobil v spolupráci s Európskou cyklistickou federáciou (ECF) a projektom na EuroVelo trase Atlantik – Čierne more, teda trase EuroVelo 6. Keďže práve trasa EuroVelo 6 sa tvorila na sieti existujúcich cyklomagistrál rôznych štátov, v tej dobe existovali v rôznych štátoch už vyznačené cyklomagistrály. Niektoré vzory ich značenia znázorňuje Príloha č. 3A - 3B tejto stratégie.

Konečná trasa EuroVelo sa tvorí priradením k existujúcim národným cyklotrasám, ktoré sú vyznačené na báze národného značenia magistrál včlenených do európskych trás.

Jednotlivé varianty značiek odrážajú rozdielne požiadavky jednotlivých krajín. Zohľadňujú individuálne a finančne únosné značenie trás EuroVelo, ktoré sa ale zdajú cyklistom jednotné navzdory drobným odlišnostiam v prevedení.

Číslovanie trás EuroVelo

Číslovanie trás sa koordinuje s Európskou cyklistickou federáciou, ktorú na Slovensku zastupuje Slovenský cykloklub ako Národný koordinátor trás EuroVelo. Slovenskom prechádzajú trasy EuroVelo 6, 11 a 13. Číslo príslušnej trasy je vždy umiestnené v logu trasy EuroVelo. Evidenčné čísla trás EuroVelo na Slovensku sú EV-6, EV-11 a EV-13. Sú vždy umiestnené na veľkých a malých cyklosmerovkách. Cez TTSK prechádzajú trasy EuroVelo 6 – v koridore rieky Dunaj a kúsok trasy EuroVelo13 – Trasa po stopách Železnej opony v koridore rieky Moravy.

Označenie trás Eurovelo

Logo manuál ECF upravuje dizajn, rozmery, prevedenie a farebnosť loga EuroVelo, ako aj jeho umiestňovanie do národných prvkov cykloznačenia. Prvotne sa používa integrované značenie trás. Možnosti znázorňuje Príloha č. 4A. Definícia farieb – podkladovej modrej, žltých hviezdíček vo formáte pantone: reflex blue, CMYK, RGB, ako aj typ písma je v prílohe č. 4B. Rozmery značenia pre všetky druhy značiek sú v prílohe č. 4C a prílohe č. 4D, pričom je definovaný percentuálny pomer jednotlivých častí vzhľadom na konečný finálny rozmer.

1.4.3 Zásady značenia trás EuroVelo na Slovensku

Zásady značenia trás EuroVelo na Slovensku možno zhrnúť do nasledujúcich bodov:

- značenie trás EuroVelo konzultovať s Národným koordinátorom EuroVelo na Slovensku – Slovenským cykloklubom;
- značenie vykonávať podľa STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“;
- značiť trasy môžu iba akreditované vyškolení značkári s platným preukazom značkára cykloturistických trás;
- trasy EuroVelo sa značia ako diaľkové cyklomagistrály výlučne červenou farbou;
- evidenčné čísla slovenských trás EuroVelo sú: EV-6, EV-11, EV-13;

- v stanoviskách cykloorientácie sa nad smerové značenie trasy vždy umiestňuje emblémová tabuľka trasy EuroVelo Obr. č. 2.



Obr. č. 2: Emblémová tabuľka trasy EuroVelo

Zdroj: interný zdroj SCK

- logo EuroVelo sa môže umiestňovať výlučne s číslom, alebo slovným spojením v anglickom alebo národnom jazyku;
- ak je trasa EuroVelo totožná s inou národnou cyklomagistrálou, umiestňuje sa emblémová cyklotabuľka spolu s logom EuroVelo ako aj logom národnej cyklomagistrály Obr. č. 3.



Obr. č. 3: Emblémová cyklotabuľka – Spoločné logo EuroVelo 6 s logom Národnej cyklomagistrály – Dunajskej cyklistickej cesty

Zdroj: interný zdroj SCK

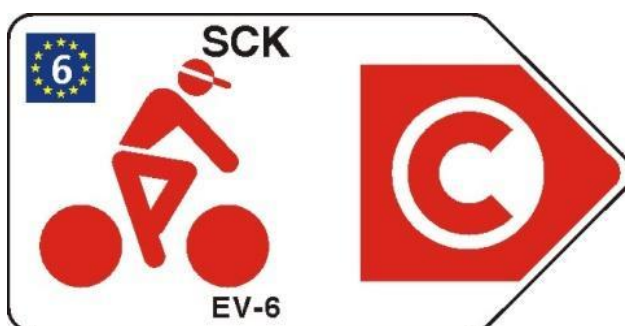
- vo veľkých cyklosmerovkách sa okrem evidenčného čísla umiestňuje nad piktogramom cyklistu aj malé logo trasy EuroVelo (Obr. č. 4).



Obr. č. 4: Logo a evidenčné číslo EuroVelo na veľkej cyklosmerovke

Zdroj: interný zdroj SCK

- na malých cyklosmerovkách sa okrem evidenčného čísla umiestňuje nad piktoqramom cyklistu aj malé logo trasy EuroVelo Obr. č. 5.



Obr. č. 5: Logo a evidenčné číslo EuroVelo na malej cyklosmerovke

Zdroj: interný zdroj SCK

- ak sa používajú vo veľkých i malých cyklosmerovkách nad piktoqramom cyklistu aj iné logá, logo EuroVelo sa uvádza ako prvé.

1.4.4 Zásady navrhovania trás EuroVelo na Slovensku

Zásady navrhovania trás EuroVelo na Slovensku možno zhrnúť do nasledujúcich bodov:

1. prioritne navrhovať a viesť trasy EuroVelo mimo zóny automobilovej dopravy;
2. nenavrhovať trasy na cestných komunikáciách s intenzitou viac ako 7000 áut/deň, ak nie je iná možnosť, navrhnuť výstavbu cyklistického pruhu v pridruženom dopravnom priestore;
3. koordinovať vedenie trasy s Národným koordinátorom EuroVelo na Slovensku – Slovenským cykloklubom;
4. vstupné a výstupné body trás EuroVelo konzultovať s okolitými štátmi, ich Národnými koordinátormi, resp. organizáciami, ktoré majú trasy v správe v príslušnom štáte;
5. myslieť pri navrhovaní na drobnú infraštruktúru na cyklotrasách;
6. myslieť pri navrhovaní na služby pre cyklistov na cyklotrasách.

2 Východiská rozvoja cyklotrás v rámci cyklodopravy a cykloturistiky v TTSK

Východiskový stav pre rozvoj cyklotrás v TTSK v rámci cyklodopravy a cykloturistiky podrobne zachytáva nasledovná SWOT analýza.

SILNÉ STRÁNKY

- S₁ Existencia Národnej stratégie rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky v SR, hoci je v dnešnej dobe už prekonaná, prijatý TP 085/2019 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.
- S₂ Schválené programovacie dokumenty operačných programov EÚ na podporu cyklodopravy – POO, EŠIF, IROP, cezhraničná spolupráca SK/HU, SK/CZ a SK/AT, program rozvoja vidieka.
- S₃ TTSK susedí s 3 štátmi EÚ.
- S₄ Obnovenie činnosti SACR.
- S₅ ÚP regiónu TTSK, Územné plány miest a obcí TTSK, RIUS spracovaná v roku 2016, aktualizovaná v roku 2017 a ďalšie strategické materiály na úrovni kraja.
- S₆ Spracovaný PUM Trnavského samosprávneho kraja a PUM UMR Trnava.
- S₇ Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy na území TTSK na roky 2018 – 2022, spracovaná v roku 2018.
- S₈ Spracované stratégie CLLD MAS na území TTSK.
- S₉ Existujúca legálne povolená sieť 1 301 km cykloturistických trás a cca. 270 km cyklochodníkov – mestských cyklotrás.
- S₁₀ Sieť cyklochodníkov na území viacerých miest ako Trnava, Piešťany, Hlohovec, Galanta, Dunajská Streda, Šamorín a viacerých obcí.
- S₁₁ Veľký záujem o projekty cyklodopravy na území TTSK.
- S₁₂ Skúsenosti s čerpaním finančných prostriedkov pre cyklodopravu v OP IROP a cezhraničnej spolupráci.
- S₁₃ Realizácia krajom cyklotrávy ponad rieku Moravu v k.ú. Kopčany.
- S₁₄ Databáza cykloprojektov na území TTSK. Viacero spracovaných investičných projektových dokumentácií a zámerov na rôznych úrovniach.
- S₁₅ Zákon č. 151/2019 Z. z. O poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky.
- S₁₆ Finančná projektová podpora TTSK v posledných rokoch pre problematiku cyklodopravy a cykloturistiky.
- S₁₇ Existencia krajského cyklokoordinátora a KOČR.
- S₁₈ Kraj má v správe rozsiahlu sieť ciest 2. a 3. triedy, ktoré udržiava a môže na nich realizovať opatrenia pre cyklistov a cykloturistov.
- S₁₉ Spôsob riešenia cyklodopravy a modelové riešenia v mestách Trnava a Piešťany, existencia mestských cyklokoordinátorov.

-
- S20 Viacero zrealizovaných projektov cyklistickej infraštruktúry – parkovacia veža v Trnave, bikesharing, cyklostojany a parkoviská v rôznych mestách TTSK Integrácia na železničnú dopravu.
 - S21 Skúsenosti s cyklobusmi.
 - S22 Trnavský kraj vzhľadom na množstvo riek, kanálov a hrádzí, má výborné podmienky pre rozvoj bezpečnej cestnej cyklodopravy a cykloturistiky a zároveň na integráciu cyklotrás na okolité štáty a kraje.
 - S23 Vhodné podmienky pre rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky na hrádzach riek Dunaj, Váh a Morava.
 - S24 Vhodné podmienky na integrované cyklodopravné a cykloturistické trasy.
 - S25 Trnavský kraj má v pohoriach Malé Karpaty a Považský Inovec výborné podmienky pre rozvoj MTB cykloturistiky.
 - S26 Trnavský kraj má množstvo hradov, zámkov, sakrálnych a iných pamiatok, čo sú výborné podmienky pre rozvoj tematickej a náučnej cykloturistiky.
 - S27 Existujúca TP 085/2019 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry a STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“.
 - S28 V kraji má sídlo Slovenský cykloklub, v kraji pôsobí ako správca značenia cykloturistických trás Slovenský cykloklub alebo jeho pobočky.
 - S29 Boom a rozvoj bicyklovania na Slovensku a okolitých krajinách, vplyv Petra Sagana na podporu pohybu na bicykli, ekonomický rast v posledných rokoch, rastúci záujem o pohyb na bicykli, dovolenky na bicykli, športové jazdy na bicykli, diaľkovú cykloturistiku.
 - S30 Pozitívne vnímanie bicykla ako prvku prispievajúceho k znižovaniu emisií a príspevku k boju proti klimatickej zmene.
 - S31 Existencia cykloportálu cykloturistických trás na území TTSK (<http://tt.cykloportal.sk/>) s voľne sťahovateľnými GPS trackmi a ďalšími ucelenými informáciami k cykloturistickým trasám.
 - S32 Pohyb na bicykli je finančne nenáročný, ekologický a patrí k obľúbeným formám trávenia voľného času v širokom spektre cieľových skupín – domácich obyvateľov, domácich i zahraničných turistov a návštevníkov.
 - S33 Pohyb na bicykli podporuje zdravie a fyzickú zdatnosť obyvateľov.
 - S34 Novo založená KOČR na území kraja so silnou orientáciou na cykloturizmus
 - S35 Viaceré už fungujúce a odskúšané cykloprodukty
 - S36 Dostatočný počet OOCR na území TTSK

SLABÉ STRÁNKY

- W1 Absencia zásadných strategických dokumentov na úrovni štátu, platnosť väčšiny z nich skončila v roku 2020, aktualizácie stále nie sú.
- W2 Slabšie postavenie cyklodopravy v strategických a plánovacích dokumentoch na úrovni niektorých regiónov, miest a obcí, nedostatočný dôraz na rozvoj cyklodopravy, ako významného druhu nemotorovej dopravy.
- W3 Nedostatočné vnímanie rezortných Ministertstiev pre oblasť elektrocyklomobility.

-
- W4 Vo viacerých strategických materiáloch, vrátane ÚP, je chápaný pohyb na bicykli na území kraja iba ako cykloturistika, absentuje jeho ponímanie a zaradenie ako rovnocenného druhu dopravy v NSK v kapitole nemotorová doprava.
- W5 Absencia štatistických vstupných údajov na úrovni miest a obcí v oblasti cyklodopravy, najmä podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe dopravnej práce.
- W6 Absencia ďalších rôznych dôležitých štatistík o pohybe cyklistov v regiónoch, chýbajúce prieskumy sčítania cyklistov na cestách a dopravných koridoroch.
- W7 Nepostačujúca legislatíva štátu v oblasti realizácie infraštrukturálnych cykloprojektov, najmä v oblasti vlastníctva a vysporiadania pozemkov.
- W8 Zložité majetkovo – právne vzťahy.
- W9 Nevysporiadané pozemky.
- W10 Dlhé legislatívne procesy, komplikované povoloňacie procesy.
- W11 Pomalý a nedotiahnutý postup SPF v prevodoch pozemkov, resp. riešení nájomných vzťahov.
- W12 Nevyjasnené a sústavne sa meniace podmienky podpory výstavby cyklotrás v novom programovom období z Eurofondov na dotknutých Ministerstvách.
- W13 Nejasné kompetencie rezortných Ministerstiev pri podpore cyklodopravy – MF, MDV SR, MIRRI SR.
- W14 Absentujúca, resp. veľmi slabá komunikácia Ministerstiev s krajmi, mestami, regiónmi.
- W15 V príprave nového programového obdobia Ministertvá uprednostňujú v príprave podkladov aktivistov na úkor subjektov, ktoré projekty implementujú. Ignorujú sa tým praktické a dlhodobé subjekty.
- W16 Nedostatočné personálne zabezpečenie na MDV SR pre cykloprojekty pre nové programové obdobie EÚ (POO, EŠIF). Absencia Národného koordinátora na „plný pracovný úväzok“.
- W17 Zásadné meškanie aktualizácie Národnej cyklostratégie rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky v SR.
- W18 Slabé využívanie SK-8.
- W19 Častoľrát politici ignorujú názory a skúsenosti odborníkov.
- W20 Všeobecný nedostatok financií.
- W21 Komplikované procesy pri získavaní prostriedkov z eurofondov a dotačných schém.
- W22 Pre oblasť cyklodopravy a cykloturistiky chýba vo väčšine miest kompetenčne poverená osoba.
- W23 Slabé povedomie o problematike, najmä v menších mestách a obciach.
- W24 Nedostatočné vzdelávanie kompetentných pracovníkov, projektantov, polície v problematike cyklistickej dopravy.
- W25 Nedostatok priestoru pre budovanie cyklistických chodníkov a zariadení v intravilánoch miest, ako aj priláhlých pozemkov pri cestách II. a III. triedy.
- W26 Nedostatočná integrácia cyklistickej dopravy s ostatnými druhmi dopravy.
- W27 Niekedy slabšia dôvera občanov v realizáciu účinných cykloopatrení.
- W28 Nedostatočné využívanie potenciálu projektu EuroVelo.
- W29 Nevyhovujúce trasovanie EuroVela 6 v úseku Šamorín – VD Gabčíkovo.
-

-
- W₃₀ Nedostatok pripravených projektov v rámci cyklo dopravy i cykloturistiky schopných okamžitej realizácie (stav pozemkov, vydané stavebné povolenia a podobne).
- W₃₁ Chýbajúca doplnková infraštruktúra na cyklo dopravných i cykloturistických trasách.
- W₃₂ Neplnenie štátnej stratégie rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky – najmä finančného mechanizmu. Výpadok štátnej podpory pre cyklo dopravu v rámci Dotačného zákona.
- W₃₃ Sústavne sa zvyšujúca intenzita automobilovej dopravy na cestách I., II. a niektorých cestách III. triedy.
- W₃₄ Pohyb kamiónov na cestách II. a III. triedy, obchádzajúcich mýtny systém.
- W₃₅ Cykloturistika a pohyb na bicykli je na Slovensku značne podceňovaná zo strany kompetentných úradov, vrátane dopravy i cestovného ruchu, čo má dosah i na kraje a ďalšie subjekty. Platí to aj v príprave nového programového obdobia.
- W₃₆ Cyklo doprava a cykloturistika je častokrát na chvoste záujmu, v niektorých mesiacoch a obciach.
- W₃₇ Dlhoročný slabý záujem o problematiku cykloturistiky ako produktu cestovného ruchu.
- W₃₈ Zlá koordinácia propagácie cykloturistiky v regiónoch, vydávanie množstva zbytočných a nepoužiteľných materiálov. Zlá komunikácia medzi subjektami.
- W₃₉ Absencia propagácie cykloturizmu a značených cykloturistických trás na celoštátnom portáli Slovakiatravel.
- W₄₀ Vnímanie cyklo dopravy a cykloturistiky ako prvku ohrozujúceho „ochranu prírody“.
- W₄₁ Slabá úroveň poskytovania služieb cykloturistom v ubytovacích a stravovacích zariadeniach, nielen v NSK ale aj na celom Slovensku.
- W₄₂ Negatívny postoj niektorých majiteľov lesov, urbárov a poľovníkov k cykloturistike.
- W₄₃ Negatívny postoj zo strany štátnych inštitúcií k rozvoju cyklo dopravy a cykloturistiky
- W₄₄ Negatívny postoj k rozvoju singletrackov zo strany Lesov SR
- W₄₅ Veľmi zlá komunikácia medzi odbormi a úradníkmi na TTSK, jednotlivé oddelenie si neposkytujú informácie, je problém čokoľvek zistiť

PRÍLEŽITOSTI

- O1 Realizácia cykloprojektov z POO v rokoch 2022-2026, majú nulové kofinancovanie.
- O2 Nové programovacie obdobie, čerpanie finančných prostriedkov v rokoch 2017 – 2022 z operačných programov EÚ (EŠIF + cezhraničná spolupráca) podporujúcich cyklodopravu a cykloturistiku.
- O3 Zahrnutie cyklistickej dopravy do územno-plánovacích dokumentov TTSK, miest, obcí a regiónov so statusom verejno-prospešných stavieb, aby sa cyklodoprava posúvala do rovnocenného druhu dopravy.
- O4 Spracovanie strategických dokumentov, projektových dokumentácií, štúdií a prieskumov na úrovni TTSK, miest, obcí a regiónov.
- O5 Zaradenie kostrovej siete cyklodopravných trás do záväzných častí ÚP ako verejnoprospešných stavieb – či už na úrovni kraja, regiónov, ale aj miest a obcí.
- O6 Realizácia socio-ekonomických prieskumov na úrovni miest a kraja v otázke využívania bicyklov, spracovanie štúdií mobility, cyklogenerelov a lokálnych, resp. miestnych cyklostratégií.
- O7 Vytvorenie uceleného systému financovania a podpory cyklistickej dopravy na úrovni štátu, kraja, miest a regiónov.
- O8 Vytvorenie zásadných podmienok pre rozvoj elektrocyklomobility.
- O9 Spracovanie a príprava projektov pre cyklodopravnú infraštruktúru až po vysporiadanie pozemkov a vydanie stavebných povolení.
- O10 Vysporiadanie a právna úprava pozemkov pre budúcu plánovanú cyklistickú infraštruktúru.
- O11 Vytvorenie systému budovania, modernizácie a údržby cyklistických chodníkov a zariadení.
- O12 Zvýšenie bezpečnosti cyklistov v cestnej premávke.
- O13 Integrácia cyklodopravy s inými formami dopravy, najmä verejnej, prioritne železničnej.
- O14 Začlenenie súkromného sektora do financovania a propagácie cyklistickej dopravy, vytváranie podmienok a propagácia dochádzky do práce a škôl na bicykli.
- O15 Zlepšenie občianskeho povedomia o zdravom životnom štýle pri pohybe na bicykli.
- O16 Zlepšenie občianskeho povedomia o príspevku bicykla k znižovaniu emisií a klimateckej zmene.
- O17 Zlepšenie propagácie cyklistickej dopravy v rámci TTSK, miest, obcí a regiónov.
- O18 Vybudovanie dostatočnej siete cyklistických komunikácií s potrebným vybavením a doplnkovou infraštruktúrou.
- O19 Zapojenie odborníkov do projektov cyklistickej dopravy v oblasti plánovania a realizácie.
- O20 Kvalitné prieskumy a sčítania cyklistov na cestnej sieti TTSK, na cyklochodníkoch a cyklotrasách.
- O21 Využiť imidž a boom európskych cyklotrás EuroVelo prechádzajúcich TTSK, diaľkových cyklomagistrál – kostrových cyklotrás na území kraja.

-
- O22 Vytvorenie siete integrovaných cyklotrás v koridoroch riek, ich prepojenie s mestskými sídlami.
- O23 Vytvorenie siete cyklodopravných trás k centráм zamestnanosti, priemyselným zónam, obchodným zónam.
- O24 Prioritné riešenie samostatných cyklochodníkov s integrovaným zapojením z väčších miest do okolitých sídiel – vo vzdialenostiach 10 – 20 km, ktoré by boli využívané ako na cyklodopravu tak i na cykloturistiku.
- O25 Cenová dostupnosť a zvyšovanie dojazdu e-bicyklov, významný rast ich predaja, v budúcnosti zohrá významnú úlohu predovšetkým pri cyklodoprave ale aj i pri cykloturistike (rýchlosť 25 km/h – pri vhodnej infraštruktúre – konkurencia k automobilom v mestských aglomerátoch vo vzdialenosti 10 – 20 km, 6 mesiacov v roku), budovanie siete dobíjajúcich staníc.
- O26 Integrácia mestských cyklotrás v Trnave na diaľkové cyklokoridory popri rieke Váh a popod Malé Karpaty, napojenie ďalších cyklotrás na využívanie dochádzky do práce na bicykli.
- O27 V spolupráci s NSK vytvorenie povrchovo kvalitného cyklookruhu okolo vodného diela Kráľová.
- O28 Dobudovanie cyklotrasy Piešťany – Vrbové.
- O29 Výstavba cyklomosta ponad Dunaj s napojením na Maďarsko v Dunakiliti.
- O30 Integrácia mestských cyklotrás v Piešťanoch, Hlohovci, Leopoldove, Seredi na diaľkový cyklokoridor popri rieke Váh, napojenie ďalších cyklotrás na využívanie dochádzky do práce na bicykli v týchto mestách a ich blízkom okolí.
- O31 Integrácia mestských cyklotrás v Šamoríne, Veľkom Mederi a Gabčíkove na diaľkový cyklokoridor popri rieke Dunaj, napojenie ďalších cyklotrás na využívanie dochádzky do práce na bicykli v týchto mestách a ich blízkom okolí.
- O32 Integrácia mestských cyklotrás v Skalici, Holíči, Gbeloch na diaľkový cyklokoridor popri rieke Morava, napojenie ďalších cyklotrás na využívanie dochádzky do práce na bicykli v týchto mestách a ich blízkom okolí.
- O33 Vybudovanie cyklotrás na zrušených železničných tratiach (Piešťany – Vrbové).
- O34 Vytvorenie siete cyklotrás mimo zóny dopravy, pri správnom smerovaní európskych, štátnych, krajských, mestských a grantových financií.
- O35 Využitie európskych zdrojov na veľké investičné cykloprojekty a cyklodopravné projekty.
- O36 Využitie európskych zdrojov na veľké cykloprojekty cezhraničnej spolupráce SK/CZ, SK/HU, SK/AT.
- O37 Vytvoriť krajský systém financovania údržby a aktualizácie krajského webového cykloportálu s voľne sťahovateľnými GPS trackami cyklotrás.
- O38 Vytvorenie podmienok pre zistenie skutkového stavu intenzity cyklodopravy a návštevnosti vybudovaných a vyznačených cyklotrás na území kraja – ščítačky.
- O39 Vydanie ďalších tlačенých máp, sprievodcov, elektronických voľne sťahovateľných sprievodcov.
- O40 Doplnenie existujúcej siete cykloturistických trás prvkami drobnej infraštruktúry.
- O41 Zaradenie cykloturistiky k prioritným produktom a posilnenie jej pozície v cestovnom ruchu v rámci TTSK, resp. KOČR
-

-
- O42 Materiálna, dizajnová inovácia a modernizácia značenia siete existujúcich a novonavrhovaných cyklotrás v prvkoch značenia na území kraja.
 - O43 Zriaďovanie náučných cykloturistických trás, imidžových miest – tematických a regionálnych krajských cyklopoludníkov a cyklomét.
 - O44 Možnosť vyznačenia náučnej Cyrilo-Metodskej cyklotrasy v spolupráci s okolitými krajinami na území SR a ČR.
 - O45 Zaradenie problematiky cykloturistiky a budovania siete cykloturistických trás do stratégií MAS a OOCR na území TTSK, podpora ich zámerov.
 - O46 Elektronická propagácia cyklodopravy a cykloturistiky na území kraja.
 - O47 Zavedenie a rozšírenie počtu a frekvencie cyklobusov a cyklovlakov v rámci TTSK.
 - O48 Využitie potenciálu ebikov v cyklodoprave a cykloturizme
 - O49 Využitie vhodných lokalít na rozvoj horskej cyklistiky a singletrackov
 - O50 Aktívne zapojenie KOČR a OOCR do tvorby cykloproduktov
 - O51 Preklady dôležitých cykloportálov do minimálne anglického jazyka

OHROZENIA

- T1 Cyklistickej doprave nebude venovaná dostatočná pozornosť a podpora na všetkých úrovniach štátnej správy, niektorých krajinách, miest a obcí.
- T2 Pomalý postup štátu a Ministerstiev pri príprave podmienok pre čerpanie Eurofondov, čím zostane málo času na realizáciu.
- T3 Nedostatok projektov s vydaným právoplatným SP.
- T4 Nedostatočné ľudské zdroje na dotknutých Ministerstvách pre vyhlasovanie a vyhodnocovanie výziev.
- T5 Možný zánik Dotačnej štátnej schémy na podporu Cyklodopravy.
- T6 Zlé nevyvážené rozdelenie subjektov pre čerpanie finančných prostriedkov na cyklodopravu z POO a EŠIF.
- T7 Riziko, že stanovením zlých podmienok veľké množstvo subjektov príde o možnosť získania finančných prostriedkov na realizáciu cykloprojektov počas celého nového programovacieho obdobia EÚ.
- T8 Nebude zaradená podpora pre elektrocyklomobilitu.
- T9 Riziko, že bude potlačená podpora cykloturistiky v celom novom programovom období EÚ.
- T10 Nezaradenie problematiky cyklistickej dopravy do strategických, rozvojových a plánovacích dokumentov miest, obcí a regiónov, najmä územných plánov.
- T11 Nedostatočná odozva miest a obcí pri komunikácii cykloproblematiky s TTSK.
- T12 Slabý záujem zodpovedných inštitúcií a politikov k problematike cyklistickej dopravy, najmä na úrovni niektorých miest a obcí.
- T13 Možná zmena postojov zástupcov štátu, krajov, miest a obcí, prípadne ďalších dotknutých inštitúcií po možných personálnych alebo volebných zmenách.
- T14 Neriešenie cyklodopravy v územných plánoch, nezaradenie diaľkových cyklokoridorov medzi verejnoprospešné stavby.

-
- T15 Nevysporiadanosť pozemkov, neschopnosť dohodnúť sa s vlastníckmi na budovaní a vedení cyklotrás, resp. povolení legálne značených nových cykloturistických trás, resp. ich úsekov.
- T16 Neadekvátne zvýšenie nájmov štátnych pozemkov pre investorov cyklotrás ako verejno-prospešných stavieb (SVP š.p., ŽSR š.p., Lesy SR š.p., SPF, SSC, ale aj NDS). Neschopnosť zmeny myslenia SPF, majiteľov lesov, vodohospodárov a ŽSR v pohľade na cyklodopravné a rekreačné využívanie majetku štátu, ktorý majú v správe.
- T17 Nedoriešené vlastnícke vzťahy pozemkov pod hrádzami riek, pri sieti ciest II. a III. triedy alebo bývalých železničných tratí.
- T18 Málo pripravených projektov pre splnenie podmienok kritérií jednotlivých operačných programov.
- T19 Nedodržiavanie zákonov štátu a slabá vymožitelnosť práva – najmä v pozemkovej oblasti (vlastníctvo pozemkov).
- T20 Vysoká intenzita automobilovej dopravy v mestách, obciach a na existujúcej cestnej sieti II. a III. triedy.
- T21 Zle investované a nesprávne využité získané finančné prostriedky.
- T22 Nebude vytvorený trvalý systém financovania cyklistickej dopravy na úrovni štátu, krajov, miest, obcí, regiónov.
- T23 Nebude vytvorený vhodný systém budovania, modernizácie a údržby cyklistických chodníkov a zariadení na úrovni štátu, krajov, miest, obcí, regiónov.
- T24 Strach ľudí z odcudzenia bicykla pri jeho odstavení.
- T25 Slabé zázemie pre cykloturizmus – nebudovanie a neriešenie infraštruktúry pre cykloturistov
- T26 Policajné zložky nebudú vykonávať kontrolu dodržiavania pravidiel na sieti cyklotrás (parkovanie áut na cyklochodníkoch a cyklopruhoch).
- T27 Nepriechodnosť budovania, údržby a riešenia infraštruktúry cyklotrás z dôvodu majetkových práv a vysporiadania pozemkov pod cyklotrasami.
- T28 Nedoriešenie niektorých čiastkových legislatívnych problémov, nedostatočná právna úprava niektorých zákonov a noriem na úrovni štátu.
- T29 Nedostatočná finančná zábezpeka štátu, krajov, miest a obcí, regiónov na tvorbu, údržbu a budovanie infraštruktúry na jestvujúcich, alebo nových cyklotrasách.
- T30 Absencia alebo nedostatočná spolupráca zainteresovaných subjektov na rôznych úrovniach.
- T31 Veľká disproporcia medzi finančnými požiadavkami a skutočnými možnosťami finančného krytia pri realizácii cyklodopravných a cykloturistických projektov.
- T32 Zložitý a komplikovaný proces spracovávania a vyhodnocovania cykloprojektov.
- T33 Zle nastavené finančné kritériá projektov a projektových výziev, dlhá doba preplácania realizovaných projektov.
- T34 Nedostatočný prístup niektorých subjektov k povoľovaniu a riešeniu cyklotrás na štátnych majetkoch a zariadeniach, ktoré majú v správe.
- T35 Neschopnosť zmeniť dopravný pohľad na cyklistu ako rovnocenného účastníka cestnej premávky.
- T36 Oplocovanie pozemkov v lesoch a pri vodných tokoch.
-

-
- T37 Nečinnosť pri riešení problému obrovskej premávky kamiónov na sieti ciest II. a III. triedy pri obchádzaní mýtného systému – voľba medzi takouto premávkou alebo sa prikloníme aj k rekreačnému využívaniu aspoň časti týchto ciest.
- T38 Zánik siete, alebo jej časti, existujúcich legalizovaných cykloturistických trás.
- T39 Nedostatočná propagácia realizovaných cyklotrás v regiónoch.
- T40 Nedostatočná prezentácia cyklotrás a výsledkov projektov pred domácim obyvateľstvom.
- T41 Slabá propagácia realizovaných projektov.
- T42 Podpora Ad hoc projektov, podpora nesystémových riešení
- T43 Naďalej slabá podpora telesnej výchovy a zdravého životného štýlu u mladých ľudí, málo vzorov, málo projektov typu zvýhodnené detské tábory s aktívnym trávením voľného času, školské výlety na bicykli a pod.
- T44 Problematické financovanie projektov MAS z 2 zdrojov – programu rozvoja vidieka a IROP, komplikované podmienky.
- T45 Malý percentuálny podiel cykloturistických projektov v rámci stratégií MAS (CLLD).
- T46 Uprednostnenie miestnych projektov nad cykloprojektami zo strany obcí v PRV.
- T47 Realizácia cyklodopravných a cykloturistických projektov nekvalifikovanými firmami a osobami.
- T48 Množstvo rozdielnych pohľadov na rozvoj cyklodopravy, navzájom si odporujúce metodiky, pohľady a názory. Chýbajúci súlad medzi samosprávou, štátom a inštitúciami.
- T49 Nekoordinovaný postup zo strany TTSK. Projekty sa realizujú živelne a bez koordinácie. Viaceré oddelenia riešia cykloprojekty bez vzájomnej komunikácie.

3 Analýza súčasného stavu v TTSK v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky

K posúdeniu súčasného stavu v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky v TTSK treba vychádzať jednak z analýzy legislatívnych podmienok na úrovni EÚ, štátu a kraja (Strategické dokumenty, Ústava SR, platné zákony, normy a technické podmienky v SR), ako aj zo súčasnej analýzy východiskového stavu siete cyklodopravných a cykloturistických trás v TTSK.

3.1 Strategické dokumenty

3.1.1 Strategické dokumenty EÚ

V rámci Európskej únie bolo prijatých niekoľko významných strategických materiálov.

V uznesení Európskeho parlamentu zo dňa 27. septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020 (2020/2235(INI)) sa cyklistickej dopravy týkajú najmä tieto odporúčania:

54. Dôrazne sa 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.
58. Víta sa skutočnosť, že Európska komisia zameriava svoju pozornosť na najviac zraniteľné skupiny účastníkov cestnej premávky (užívatelia jednostopových vozidiel, chodci atď.), kde sú počty nehôd stále príliš vysoké; vyzýva členské štáty, Komisiu a priemysel, aby mali pri navrhovaní cestnej infraštruktúry a zariadení pre týchto účastníkov na pamäti to, aby budované cesty boli bezpečné pre všetkých užívateľov; žiada, aby pri projektovaní a údržbe ciest bola väčšia pozornosť venovaná opatreniam v oblasti infraštruktúry na ochranu cyklistov a chodcov, napr. opatrenia na oddelenie dopravy, rozširovanie siete cyklistických komunikácií a bezbariérových prístupov a priechodov pre chodcov.
100. Vyzýva Európsku komisiu a členské štáty, aby podporovali cyklistiku a pešiu turistiku ako samostatný druh dopravy a neoddeliteľnú súčasť všetkých dopravných systémov.

Zelená kniha – Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009)

Európska komisia tu identifikuje päť výziev, pred ktorými stoja európske mestá, a ktorým je potrebné čeliť integrovaným prístupom. Prvá výzva sa týka plynulosti cestnej premávky. Možným riešením tohto problému je podpora environmentálne šetrných spôsobov dopravy, ako je chôdza, cyklistika a verejná doprava.

Usmernenie Európskej únie o fyzickej aktivite (október 2008)

Dokument vyzývajúci k zvýšeniu fyzickej aktivity medzi deťmi, mládežou ale aj dospelými, z dôvodu narastajúceho trendu sedavého, fyzicky nečinného spôsobu trávenia pracovného života i voľného času. Podľa dostupných údajov 40 % až 60 % obyvateľov EÚ vedie sedavý spôsob života. V súlade s usmerňujúcimi dokumentmi Svetovej zdravotníckej organizácie Európska únia a jej členské štáty odporúčajú minimálne 60 minút fyzickej aktivity miernej intenzity denne v prípade detí a mladých ľudí a minimálne 30 minút fyzickej aktivity miernej intenzity denne v prípade dospelých, vrátane seniorov. Ideálnym riešením je napr. dochádzanie do práce či do školy pešo alebo na bicykli.

Torontská charta pohybovej aktivity (globálna výzva) z roku 2010

Dokument zaoberajúci sa výhradne podporou pohybovej aktivity. Podpora aktívnej cyklistickej dopravy má však podiel aj pri implementácii Európskej stratégie pre prevenciu a kontrolu neinfekčných ochorení na roky 2012 – 2016, taktiež zo septembra 2011.

Vancouverská charta – Deti majú právo jazdiť na bicykli

Vznikla v roku 2012 počas konferencie Velo-city Global ako ďalší krok k zaisteniu udržateľnej budúcnosti – zamerať sa na cyklistickú dopravu a deti. Deti by mali mať vždy a všade vo všetkých krajinách sveta právo jazdiť na bicykli. K charte sa môžu podpisom pripojiť všetky vládne, medzivládne a mimovládne organizácie a inštitúcie.

Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru

Ide o vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (do r. 2050). Tento významný koncepčný dokument venuje významnú pozornosť aj otázkam mestskej dopravy a bezpečnosti cestnej premávky. V časti 2.4 Ekologická mestská doprava a dochádzanie sa v bode 31 uvádza - vyšší podiel cestovania hromadnými dopravnými prostriedkami spolu s minimálnymi záväzkami služby umožní zvýšiť hustotu a početnosť dopravných služieb a vytvorí tak pozitívnu reťazovú reakciu v rôznych druhoch verejnej dopravy. Riadenie dopytu a územné plánovanie môžu znížiť objem dopravy. Podpora pešej dopravy a cyklistickej dopravy by sa mala stať neoddeliteľnou súčasťou mestskej mobility a plánovania infraštruktúry.

V zozname iniciatív Bielej knihy pre oblasť bezpečnosti dopravy sú prvoradé úlohy vyplývajúce najmä z cieľa 1.4 Konat' v prospech bezpečnosti dopravy – zachrániť tisíce životov. Tu sa okrem iného zdôrazňuje potreba venovať osobitnú pozornosť najzraniteľnejším skupinám používateľov, ako sú chodci, cyklisti a motocyklisti prostredníctvom bezpečnejšej infraštruktúry a technológie vozidiel.

Luxemburská deklarácia

K aktuálnym strategickým dokumentom možno zaradiť i návrh Luxemburskej deklarácie. V Luxemburgu sa 7. 10. 2015 konala Neformálna rada TTE, aj za účasti zástupcu SR. Bola tu predstavená deklarácia, ktorá podporuje bicykel ako dopravný prostriedok priateľský ku klíme. Návrh tejto deklarácie sa zameriava na využívanie synergie politík týkajúcich sa inovácií, životného prostredia, zdravia obyvateľstva a financovania. Zároveň sa prijíma akčný plán, ktorý budú členské štáty implementovať do národných projektov. Slovensko túto deklaráciu plne podporuje.

Cieľom Luxemburskej deklarácie je:

1. integrácia cyklistickej dopravy do multimodálnej dopravnej politiky
2. zahrnutie *Cyklistickej stratégie EÚ* do pracovného programu Európskej komisie
3. vytvorenie cyklistických centier (*focal pointov*)

Udržateľná doprava a mestská mobilita predstavujú jednu z prioritných oblastí Bielej knihy o doprave. Plány udržateľnej mestskej mobility sú nástrojom na účinnejšie využívanie dopravnej infraštruktúry a služieb a udržateľné zlepšovanie začleňovania rôznych druhov mobility do mestského prostredia, k zníženiu znečistenia ovzdušia a hluku, emisií CO₂, dopravných zápch a dopravných nehôd.

Sprístupňovanie cestovných plánov a aktuálnych informácií uľahčí intermodálne využívanie rôznych druhov dopravy prostredníctvom inteligentných dopravných systémov a využívanie kombinácií rôznych druhov dopravy. Je potrebné prijať iniciatívy, ktoré budú motivovať používateľov a umožnia im používať bezpečnejšie a udržateľnejšie dopravné prostriedky (chôdza, cyklistika vrátane prenájmu a spoločného užívania bicyklov a automobilov, verejná doprava, spolujazda).

Tiež je potrebné lepšie využívať vnútroštátne a európske dopravné údaje o správaní sa používateľov dopravy (chôdza, cyklistika a rodovo diferencované modely cestovania) a prijať opatrenia na podporu regionálnych programov na vytváranie a rozširovanie sietí cyklistických trás vo veľkých európskych regiónoch.

Dunajská stratégia

Dôležitým európskym dokumentom, dotýkajúcim sa aj TTSK je tiež **Dunajská stratégia**.¹ Je to stratégia EÚ pre podunajskú oblasť (European Union Strategy for the Danube Region - Dunajská stratégia - ďalej len DS) je makroregionálna stratégia, ktorá predstavuje novú formu regionálnej spolupráce v EÚ. Bola schválená Radou EÚ v júni 2011. Dotýka sa 14 európskych krajín – tie sú vyzobrazené na Obr. č. 6.



Obr. č. 6: Krajiny Dunajskej stratégie

Zdroj: <https://www.minedu.sk/dunajska-strategia/>

¹ Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR. Dunajská stratégia. [online]. [cit. 2020-10-06]. Dostupné z: <https://www.minedu.sk/dunajska-strategia/>

Cieľom Dunajskej stratégie je predovšetkým:

- prehĺbenie spolupráce krajín dunajského regiónu, riešenie spoločných problémov;
- efektívnejšie využívanie existujúcich zdrojov;
- v rámci posilnenej spolupráce možnosť zvýšenia účasti v komunitárnych programoch EÚ.

Na spolupráci v rámci Dunajskej stratégie sa zúčastňujú nasledujúce krajiny, jednak sú to členské štáty EÚ: Slovensko, Česká republika, Rakúsko, Maďarsko, Slovinsko, Bulharsko, Rumunsko, Nemecko, Chorvátsko, a potom nečlenské štáty EÚ: Srbsko, Moldavsko, Ukrajina, Bosna a Hercegovina, Čierna Hora.

Kľúčovými dokumentami viažucimi sa na Dunajskú stratégiu sú:

1. KOM (2010) 715 – Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a výboru regiónov – Stratégia EÚ pre podunajskú oblasť;
2. SEK (2010) 1489 – Akčný plán k Stratégii EÚ pre dunajskú oblasť.

Tieto dokumenty sú k dispozícii na legislatívnom portáli EÚ EUR-Lex.²

Národný kontaktný bod - Pozícia národného kontaktného bodu bola vytvorená na podnet Európskej komisie vo všetkých zainteresovaných členských štátoch dunajského regiónu. Na Slovensku bol určený za národný kontaktný bod pre Dunajskú stratégiu **Úrad vlády SR**. Túto funkciu vykonáva odbor koordinácie prierezových stratégií a priorít, ktorého oddelenie koordinácie prierezových priorít plní úlohy sekretariátu národného kontaktného bodu. Úlohou národného kontaktného bodu je riadenie implementácie Dunajskej stratégie (t. j. všetkých 11 prioritných oblastí) v SR.

Súčasný akčný plán Dunajskej stratégie je logicky štruktúrovaný podľa štyroch pilierov a dvanástich prioritných oblastí Dunajskej stratégie. Akčný plán sa snaží definovať vzájomné väzby medzi jednotlivými prioritnými oblasťami, preto je dôležité zapájať do implementácie projektov tých správnych aktérov.

V priebehu implementácie Dunajskej stratégie, vrátane akčného plánu, nastala potreba jeho aktualizácie. Tá prebieha od roku 2019, dokumenty sú dostupné na stránke Úradu vlády SR.³

V súčasnosti prebiehajú konzultácie na viacerých úrovniach, ktoré majú vyústiť do prijatia nového akčného plánu vo forme pracovného dokumentu Európskej komisie.

Priority Slovenska pri revidovaní akčného plánu Dunajskej stratégie vychádzajú z aktuálnych strategických dokumentov prierezového charakteru, akými sú napríklad Národná stratégia regionálneho a územného rozvoja, Národný infraštruktúrny a investičný plán SR na roky 2018 - 2030, národné priority implementácie Agendy 2030 pre udržateľný

² EUR-Lex. COM (2010) 715: Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov. Stratégia Európskej únie pre podunajskú oblasť. [online]. [cit. 2020-10-06].

Dostupné z: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=sk&DosId=199962

³ Úrad vlády Slovenskej republiky. Dunajská stratégia. [online]. [cit. 2020-10-06].

Dostupné z: <http://www.dunajskastrategia.gov.sk/>

rozvoj, nová Envirostratégia 2030, operačné programy ako aj pripravovaná Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030 a podobne.

Z aktualizácie DS je z pohľadu spracováanej Cyklostratégie relevantný najmä rozvoj dopravy a cestovného ruchu. Rozvoj dopravnej infraštruktúry treba realizovať s priamym napojením na nosné dopravné koridory (cestná, železničná, vodná doprava, letecká, príp. cyklotrasy). V rámci budovania regionálnej infraštruktúry treba zvyšovať atraktivitu verejnej osobnej dopravy. Na jej rozšírenie je potrebná nielen realizácia zmien v organizovaní, financovaní a prevádzke verejnej osobnej dopravy, ale aj nadväzná dopravná infraštruktúra. V rámci ochrany životného prostredia by sa budovanie dopravnej infraštruktúry malo sústrediť na podporu alternatívnej dopravy (integrovaná hromadná doprava, cyklomobilita), ktorá navyše znižuje nároky na cestnú infraštruktúru. Rozvoj dopravnej infraštruktúry a služieb rešpektujúci zásady trvalo udržateľného rozvoja a ochrany prírody umožní aj rozvoj trvalo udržateľných modelov cestovného ruchu, ktorý Slovenská republika považuje za významný prostriedok k upevňovaniu neformálnych sociálnych väzieb medzi obyvateľmi jednotlivých krajín regiónu. Strategický cieľ preto možno definovať ako potrebu zvyšovania konkurencieschopnosti cestovného ruchu pri lepšom využívaní jeho potenciálu, so zámerom vyrovnávať regionálne disparity a vytvárať nové pracovné príležitosti.

Podpora cestovného ruchu v rámci dunajského regiónu so sebou prináša nielen výhody v oblasti posilnenia medzikultúrneho dialógu, nezanedbateľné stimuly v oblasti rozvoja malých a stredných podnikov a celkového ekonomického rozvoja, najmä v prihraničných oblastiach, ale aj kvalitnejší a plnší život obyvateľov.

V tomto kontexte je potrebné sústrediť pozornosť na inovácie existujúcich produktov cestovného ruchu na základe trendov v dopyte po cestovnom ruchu, lepšie využívať prírodný a kultúrohistorický potenciál a podporovať cieľové miesta s dostatočným prírodným a kultúrohistorickým potenciálom v zaostávajúcich regiónoch s vysokou mierou nezamestnanosti, a tak vytvárať nové pracovné príležitosti.

Cyklodoprava sa včleňuje do všetkých strategických dokumentov aj pre budúce plánované programové obdobie EÚ na roku 2021 – 2027, ako dôležitá súčasť nemotorovej dopravy, jeden z nástrojov na znižovanie uhlíkovej stopy, emisií a aj ako súčasť boja proti klimatickej zmene.

Parížska dohoda – Rámcový dohovor Organizácie spojených národov o zmene klímy

Parížska dohoda o zmene klímy je prvou všeobecnou, právne záväznou celosvetovou dohodou v tejto oblasti. Bola podpísaná 22. apríla 2016. Európska únia ju ratifikovala 5. októbra 2016.⁴

V podstate sa jedná o celosvetovú dohodu, ktorá sa priebežne mení a dopĺňa podľa aktuálneho stavu. Predstavuje súbor opatrení a záväzkov, ako prispieť k zníženiu, resp. spomaľovaniu klimatickej zmeny. K zásadnými opatreniam patrí predovšetkým znižovanie emisií a uhlíkovej stopy. Za týmto účelom sa prioritne jedná o zníženie vypúšťania CO₂ a CO do ovzdušia. Nielen z priemyselných podnikov, ale aj obmedzením používania uhlia, najmä v tepelných elektrárnach a energetických podnikoch. Zásadnou mierou k znečisťovaniu ovzdušia prispievajú aj automobily. Preto sa vlády zaväzujú v oblasti dopravy postupne

⁴ Parížska dohoda – Rámcový dohovor Organizácie Spojených národov o zmene klímy. [online]. [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/content/paris-agreement/paris-agreement.html?locale=sk>

prejsť z pohonu áut na benzín a naftu na alternatívne zdroje, najmä elektroautomobily. S tým súvisí aj paralelná podpora elektrocyklomobility. Zároveň sa štáty snažia o zníženie počtu jazd na automobiloch, či už podporou verejnej dopravy, alebo alternatívnej nemotorovej dopravy. A jedným z príspevkov v tomto je aj cyklodoprava.

Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj

Ďalším významným celosvetovým dokumentom reagujúcim na problémy našej doby je Agenda 2030 Organizácie spojených národov pre udržateľný svetový rozvoj. Tá však nie je záväzná. Obsahuje doposiaľ najkomplexnejší súbor globálnych priorít pre dosiahnutie tohto rozvoja. Kľúčovými princípmi Agendy 2030 vytýčenými v dokumente schválenom Valným zhromaždením OSN v septembri 2015 sú transformácia, integrácia a univerzálnosť. Agenda 2030 nadväzuje na Miléniovú deklaráciu OSN z r. 2000. Miléniové rozvojové ciele (MDGs) boli vôbec prvou spoločnou víziou a prvým široko akceptovaným rámcom pre globálny rozvoj a tvorbu rozvojovej svetovej politiky.

Transformačnú silu Agendy 2030 predstavuje 17 cieľov udržateľného rozvoja rozpracovaných do 169 súvisiacich čiastkových cieľov, ktoré majú za ambíciu usmerňovať štruktúrnú politickú, ekonomickú a sociálnu premenu jednotlivých krajín sveta v reakcii na hrozby, ktorým ľudstvo dnes čelí. Integrovaný prvok sa v Agende prejavuje ako prepojenie všetkých troch dimenzií udržateľného rozvoja: ekonomickej, sociálnej a environmentálnej. Agenda 2030 vyjadruje zámer krajín viesť ich rozvoj smerom k udržateľnosti a nastaviť ich národné politiky, stratégie a plánovanie tak, aby prispievali k dosiahnutiu globálnych cieľov. V globálnom meradle vychádza Koncepcia implementácie Agendy 2030 z troch hlavných záväzkov prijatých v rámci OSN v roku 2015 – z Agendy 2030 pre udržateľný rozvoj, z Akčného programu z Addis Abeby o financovaní rozvoja z Parížskej dohody k Rámcovému dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy. V užšom prostredí Európskej únie, koncepcia nadväzuje na európske strategické dokumenty „Ďalšie kroky pre udržateľnú európsku budúcnosť“ a „Revíziu Európskeho rozvojového konsenzu“, predstavené Európskou komisiou v novembri 2016. V globálnom meradle vychádza Koncepcia implementácie Agendy 2030 z troch hlavných záväzkov prijatých v rámci OSN v roku 2015 – z Agendy 2030 pre udržateľný rozvoj, z Akčného programu z Addis Abeby o financovaní rozvoja z Parížskej dohody k Rámcovému dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy. V užšom prostredí Európskej únie, koncepcia nadväzuje na európske strategické dokumenty „Ďalšie kroky pre udržateľnú európsku budúcnosť“ a „Revíziu Európskeho rozvojového konsenzu“, predstavené Európskou komisiou v novembri 2016. Slovenská republika sa k implementácii Agendy 2030 prihlásila v dokumente „Východiská implementácie Agendy 2030 pre udržateľný rozvoj“ schválenom uznesením vlády č. 95/2016. V súčasnosti pripravuje MŽP SR novú stratégiu environmentálnej politiky, ktorá bude vypracovaná v súlade s cieľmi Agendy 2030.

Dokumenty Agendy, obdobne ako pri Parížskej dohody, sa dotýkajú priamo i nepriamo cyklodopravy, ako súčasti dopravy v cieľoch 3 – Kvalita zdravia a života, 11 – Udržateľné mestá a komunity a 13 – Ochrana klímy.⁵ Z dokumentu vychádza aj Agenda 2030 ECF, ako jej súčasť. Tá aplikuje jej ciele výlučne na cyklodopravu.

⁵ Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky: Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj. [online]. [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.minzp.sk/agenda-2030/>

Agenda 2030 ECF (Európskej cyklistickej federácie) – Vízia ECF 2030

Európska cyklistická federácia spracovala v lete 2021 svoju „Agendu 2030 ECF“, ktorá je v plnom súlade s celosvetovou Agendou 2030. Jej víziou je aby ECF so svojimi členmi zlepšila a zvýšila samotné bicyklovanie a podmienky preň naprieč celou Európou. Pre dosiahnutie takejto zmeny Agenda ECF zahŕňa 4 základné piliere:

1. Viac bicyklovania

Úroveň bicyklovania by sa mohla zvýšiť o najmenej 50% v porovnaní s číslami z roku 2017. Najväčší nárast by mohol nastať v krajinách a mestách, kde úroveň bicyklovania je stále relatívne nízka, kam patrí aj Slovensko. Ďalším aspektom je, aby bicyklovali čo najčastejšie ľudia rôznych pohlaví, etník, veku a aj schopností.

2. Bezpečnejšie bicyklovanie

Podľa hodnotenia cyklistov, smrteľné nehody, kolízie alebo vážne zranenia a úrazy na cestách, by sa mohli znížiť najmenej o 50% v porovnaní s rokom 2019. Bezpečnejšia a oveľa pohodlnejšia cyklistická infraštruktúra vytvára kľúč pre dosiahnutie tohto cieľa a výrazne prispieje k nárastu bicyklovania na všetkých úrovniach.

3. Silnejšia politická podpora

Bicyklovanie by malo patriť medzi priority u zákonodarcov a politikov na všetkých úrovniach naprieč Európou ako trvaloudržateľná a zdravá časť „súboru mobility“ (spôsobu, druhu mobility). Patrí sem nielen každodenné, ale aj rekreačné bicyklovanie, ktoré je súčasťou trvaloudržateľného turizmu.

4. Väčšie investície

K výraznému zvýšeniu bicyklovania by mali prispieť hlavne verejné investície do pohodlnej a bezpečnej cykloinfraštruktúry. Zdroje EU na cyklistiku v rámci viacročného finančného rámca 2021-2027 by sa mali zvýšiť na najmenej 6 bil eur.

Tieto ciele chce ECF spolu so svojimi členmi dosiahnuť prostredníctvom: obhajovaním na základe odborných podkladov (príkladov dobrej praxe, získaných údajov a dát). Ďalej vytváraním partnerstiev a sieťovaním, výskumom a myšlienkovým vedením, tvorbou koalícií v rámci projektov, transferom vedomostí a podujatiami na svetovej (európskej) úrovni.

Medzi hlavné hodnoty ECF a tejto stratégie je možné zaradiť: trvalú udržateľnosť, zdravie, bezpečnosť, blahobyt, rozmanitosť, rovnosť a začlenenie do všetkých odvetví a spoločnosti.⁶

Európska zelená dohoda (EZD)

Európska zelená dohoda nadväzuje na Parížsku dohodu a program Agenda 2030. Bola predstavená 11. decembra 2019 v Bruseli. Jej ciele budú právne zakotvené prostredníctvom Európskeho právneho predpisu v oblasti klímy (Klimatický zákon), ktorý bol navrhnutý v marci 2020. Daný predpis ukladá do právneho poriadku cieľ na dosiahnutie klimatickej

⁶ ECF: ECF 2030 Strategy. [online]. [cit. 2022-01-05].

Dostupné z: <https://ecf.com/system/files/ECF%202030%20Strategy%20summary.pdf>

tickej neutrality do roku 2050. Tým by bola Európa prvým klimaticky neutrálnym kontinentom.⁷

Nová európska Komisia publikovala materiál o vymedzení oznámenia európskeho ekologického dohovoru pre Európsku úniu (EÚ) a jej občanov, Aj v slovenčine je zverejnený s hlavným textom a prílohovým materiálom časovej postupnosti na ich oficiálnej webovej stránke, vid' poznámka pod čiarou.⁸ Predstavuje nový začiatok v boji Komisie proti zmene klímy a riešení environmentálnych výziev, čo je úloha, ktorá definuje túto a nasledujúce generácie. Európska komisia prijala súbor návrhov na zníženie čistých emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990, a to prispôsobením politík v oblasti klímy, energetiky, dopravy a zdaňovania.

Európska zelená dohoda je zároveň aj záchranným lanom z pandémie COVID-19. Na ňu bude smerovať **tretina** investícií vo výške 1,8 bilióna € z plánu obnovy NextGenerationEU a financovať sa bude aj zo sedemročného rozpočtu EÚ.⁹

Hoci sa cyklodoprava v týchto materiáloch menovito nespomína, je súčasťou nástrojov na znižovanie uhlíkovej stopy a prispieva v boji proti klimatickej zmene. Dokladá to aj jej začlenenie do Slovenského Plánu obnovy a odolnosti, kde je pre ňu naplávaných vyše 100 mil. €, Z ôsmich prínosov EZD sa cyklodoprava nájde v čistom ovzduší a rozšírení verejnej dopravy, v ôsmich opatreniach až v štyroch – klíma, životné prostredie, doprava a regionálny rozvoj.

State of the nation report, Examining attitudes towards e-bike usage in 12 European countries – Správa o stave národov, Prieskum k používaniu elektrobicyklov v 12 európskych krajinách

V rokoch 2019, 2020 uskutočnila firma Shimano, ako najväčší svetový výrobca komponentov pre bicykle, prieskum správania sa obyvateľovu pri kúpe a používaní elektrobicyklov. Táto prvá správa bola teda vypracovaná spolu s YouGov v roku 2019: Správa za rok 2020¹⁰ bola aktualizovaná a napísaná hneď na samom začiatku globálnej pandémie Covid-19, keď ešte nebolo isté, ako bude vyzeráť „nový normál“ alebo ako dlho bude pandémie trvať. Prieskum sa ešte doplnil o dáta z roku 2021 a aktuálna tretia verzia bola publikovaná v septembri toho istého roku Uskutočnil sa v 12 európskych krajinách – v Rakúsku, Dánsku, Francúzsku, Nemecko, Taliansku, Holandsku, Nórsku, Poľsku, Španielsku, Švédsku, Švajčiarsku a v Spojenom kráľovstve. Zúčastnilo sa ho vyše 14 000 ľudí.

Z výsledkov vyplynulo, že pri kúpe elektrobicykla by si každý štvrtý Európan vybral mestský elektrobicykel. Štúdia sa zamerala na to, aké miesto majú elektronické bicykle v našej

⁷ Ministerstvo životného Slovenskej republiky: Európska zelená dohoda. [online]. [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://www.minzp.sk/klima/europska-zelena-dohoda/>

⁸ Európska komisia: Oznámenie komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a výboru regiónov. [online]. [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/DOC/?uri=CELEX:52019DC0640&from=EN>

⁹ Európska komisia: Európska zelená dohoda – Snaha stať sa prvým klimaticky neutrálnym kontinentom. [online]. [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sk

¹⁰ BIKE europe: Shimano study shows city e-bikes are the most popular option for Europeans. [online]. [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: https://www.bike-eu.com/market/nieuws/2021/10/shimano-study-shows-city-e-bikes-are-the-most-popular-option-for-europeans-10141527?utm_source=Vakmedianet_red&utm_medium=email&utm_campaign=20211023-bikeeuropestd&tid=TIDP5448315X52812B2DB0B84049986F31D37D033930YI4

spoločnosti a ako Covid-19 a udalosti z rokov 2020/2021 ovplyvnili záujem spotrebiteľov o nákup alebo používanie elektronických bicyklov. Zatiaľ čo záujem o používanie elektrobicyklov rastie, stále však existujú bariéry, ktoré je potrebné prekonať, aby sa do toho zapojilo viac ľudí. V prípade 66 % Európanov, ktorí nie sú pripravení na tento krok, 24 % uvádza dôvod, že v ich mestách a okolí chýba bezpečná cyklistická infraštruktúra. To poukazuje na to, že nielen vedenia miest, ďalšie inštitúcie a úrady, ale aj širší cyklistický priemysel má stále čo doháňať, aby sa vytvorilo optimálne cyklistické prostredie, ktoré presvedčí ďalších ľudí, aby prešli na elektrický pohon dvoch kolies.

3.1.2 Strategické dokumenty SR

V Slovenskej republike máme v súčasnosti prijatých niekoľko významných strategických dokumentov, ktoré sa zaoberajú cyklistickou dopravou i cykloturistikou.

Významnými dokumentami sú najmä:

- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR do roku 2020;
- Národná stratégia regionálneho rozvoja v SR;
- Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike (Národný plán SR pre BECEP);
- Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska;
- Programové vyhlásenie Vlády SR.

Pre cestovný ruch je to:

- Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020, s jej novou aktualizáciou pod rozšíreným názvom Stratégia rozvoja udržateľného cestovného ruchu do roku 2030;
- Marketingová stratégia SACR na roky 2014 – 2020.

NÁRODNÁ STRATÉGIA ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V SR DO ROKU 2020

V súčasnosti je najdôležitejším „cyklistickým“ strategickým dokumentom v SR. Bola schválená uznesením vlády SR č. 223 dňa 7. 5. 2013. V súčasnosti sa pripravuje jej aktualizácia, ale keďže ešte nie je hotová (predpoklad do konca roka 2022), je stále platná. V úvode je predstavená základná vízia celej stratégie, v ktorej je určený cieľ dosiahnuť na Slovensku uznanie cyklodopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integráciu s ostatnými druhmi dopravy. Stratégia si stanovila i cieľ dosiahnuť do roku 2020 na Slovensku 10 % podiel cyklistickej dopravy na celkovej del'be dopravnej práce. Materiál cyklistickú dopravu del'í a rozpisuje v dvoch líniách – jednak ako cyklodopravnú, s dôrazom na mestské cyklotrasy a cyklotrasy spájajúce sídla, ako aj na cykloturistickú. Na základe toho je aj spracovaná SWOT analýza, pre každú oblasť samostatne. V úvode sú citované strategické dokumenty platné v čase spracovania stratégie v EÚ a na Slovensku, ďalej sú v nej stručne popísané relevantné zákony, normy a technické opatrenia. Dôležitou časťou stratégie je popis finančných možností na podporu cykloprojektov na národnej, regionálnej a lokálnej úrovni (v čase spracovania stratégie neboli ešte schválené viaceré relevantné

operačné programy EÚ). Nasledujú očakávané prínosy po implementácii stratégie v rozvoji cyklistickej dopravy a cykloturistickej na Slovensku, ktoré sú zhrnuté do štyroch oblastí:

1. zlepšenia mobility;
2. zlepšenia zdravia populácie;
3. ochrany životného prostredia;
4. rozvoji cestovného ruchu.

V závere sú zadefinované štyri priority a k nim naviazané viaceré opatrenia. Posledné dve kapitoly sú určené finančným nástrojom na implementáciu cyklostratégie ako aj prílohám.

V stratégii je priorita číslo 1 venovaná **Riadeniu a legislatívnej podpore**, priorita číslo 2 **Rozvoju cyklistickej infraštruktúry**, priorita číslo 3 **Zabezpečeniu financií pre rozvoj cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry** a priorita číslo 4 je venovaná **Osvete, výskumu a vzdelávaniu**.

Najdôležitejšou časťou stratégie z pohľadu realizácie sú prílohy číslo 2 a 3. V prílohe číslo 2 sú zadefinované konkrétne opatrenia v rámci vyššie uvedených štyroch priorít. Pri každom z týchto opatrení je vždy uvedená zodpovedná inštitúcia ako aj súvisiace spolupracujúce organizácie. Je tu uvedený aj termín, do ktorého sa očakáva splnenie konkrétneho opatrenia.

Významné opatrenia národnej stratégie:

- **2.1.3 Podpora budovania a modernizácie infraštruktúry na rozvoj cykloturistickej a horskej cykloturistickej (prepojenie regionálnych cyklotrás do komplexnej aktualizovanej siete národných cyklomagistrál, vytváranie cykloregiónov)**, kde je zodpovedné MDVRR SR, spolupracujúce organizácie sú MŠVVaŠ SR, MPRV SR, MŽP SR (v rámci svojej vecnej pôsobnosti), Lesy SR, š. p., samosprávne kraje, mestá a obce, správcovia komunikácií, oblastné a krajské organizácie cestovného ruchu, občianske združenia.
- Za opatrenie **2.1.4 Údržba a obnova cykloturistického značenia na existujúcich cykloturistických trasách** je zodpovedné MDVRR SR, spolupracujúce organizácie sú MŠVVaŠ SR (v rámci svojej vecnej pôsobnosti), samosprávne kraje, mestá a obce, organizácie cestovného ruchu, občianske združenia.
- Z hľadiska stratégie a postupu pre budovanie a značenie cyklotrás je najdôležitejším opatrením stratégie je bod **2.1.5 Podpora využívania pozemkov a lesných ciest vo vlastníctve štátu a samospráv na budovanie cyklistických ciest a cykloturistických trás** (využitie zrušených železničných tratí, hrádzí vodných tokov, priestoru pozdĺž vodných tokov a dočasných prístupových ciest pri výstavbe a modernizácii železničných koridorov, ako aj nevyužívaných bývalých „signálnych“ ciest pozdĺž hraníc SR na výstavbu cyklistických ciest a vyznačenie cykloturistických trás), kde je znovu zodpovedné MDVRR SR, spolupracujúce organizácie sú MPRV SR, MŽP SR, MO SR (v rámci svojej vecnej pôsobnosti), Lesy SR, š. p., ŽSR, SVP, š. p., Vodohospodárska výstavba, samosprávne kraje, mestá a obce, občianske združenia.

- V opatrení stratégie číslo **2.1.6 Aplikácia prvkov a zón s upokojenou dopravou, segregácia motorovej a nemotorovej dopravy na cestách s vysokým podielom zraniteľných účastníkov premávky** je uvedené ako zodpovedné MDVRR SR, spolupracujúcimi organizáciami sú MV SR (v rámci svojej vecnej pôsobnosti), mestá a obce, správcovia komunikácií, občianske združenia, projekčné kancelárie.
- Opatrenie **2.2.1 Budovanie doplnkovej infraštruktúry cykloturistických trás (bike-pointy, odpočívadlá, mapy, panely pamiatok a zaujímavostí, pozoruhodné miesta, obrázkové cyklosmerovky a pod.)** je venované doplnkovej cyklistickej infraštruktúre. Za toto opatrenie je zodpovedné MDVRR SR a spolupracujúce organizácie MPRV SR (v rámci svojej vecnej pôsobnosti), samosprávne kraje, mestá a obce, SCK, KST, občianske združenia, súkromní investori a sponzori.

Pre všetky hore uvedené opatrenia je uvedený termín „priebežne“. Tieto vybrané opatrenia sú strategické pre riešenie majetkových podstát a využitia kľúčových komunikácií a zariadení vo vlastníctve štátu (hrádze riek, účelové komunikácie, lesné cesty, telesá zrušených železničných tratí, pozemky v správe SPF) pre budovanie cyklotrás, cykloturistických trás a sprievodnej infraštruktúry, ako aj pre segregáciu motorovej a nemotorovej dopravy na frekventovaných cestách.

V prílohe č. 3 hore uvedenej stratégie je tabuľka návrhu finančného krytia vybraných opatrení cyklostratégie na roky 2014 – 2016. Tieto údaje sú už dnes časovo prekonané a musíme konštatovať, že neboli naplnené. Predsa len, zaujímavosťou tejto prílohy je, že uvádza aj vtedajšie orientačné finančné náklady jednotkových cien vzťahnutých na 1 km pre vybrané investičné cykloaktivity. Pre segregované cyklocesty v mestách sa uvádza cena 250 000 €/km, pre cyklopruhy a cyklokoridory na existujúcich komunikáciách 24 000 €/km, pre vyznačenie nových cykloturistických trás sa uvádza 200 €/km a obnove existujúcich cykloturistických trás 70 €/km. Pri posledných dvoch menovaných sa cena môže líšiť podľa náročnosti lokalizácie trasy v teréne, náročnosti povoľovacieho konania a súvisiacich nevyhnutných dopravných nákladov. Pri doplnkovej infraštruktúre sa uvádza odhadovaná cena 1 205 €/km. Toto číslo však treba brať orientačne, pri doplnkovej infraštruktúre sa náročnosť investície neráta na km, ale na konkrétnu investíciu (rozhľadňa, odpočívadlo, stojan na bicykle, mapa v stojane, dobíjacia stanica pre elektrobicykle, imidžové miesto, obrázkové cyklosmerovky a pod.). Aj všetky tieto ceny bude potrebné v novej stratégii aktualizovať.

Opatrenia v kapitole 4 národnej stratégie sú venované vzdelávaniu, kampaniam, marketingu a propagácii.

NÁRODNÁ STRATÉGIA REGIONÁLNEHO ROZVOJA SR

Pri minulej vláde patrilo regionálny rozvoj pod Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Po zmene vlády SR bolo vytvorené nové ministerstvo – MIRRI, kam prešiel kompletne regionálny rozvoj, ako aj Eurofondy.

Preto Národná stratégia regionálneho rozvoja SR pre roky 2014 – 2020 bola spracovaná na MDVRR SR. Nová Národná stratégia regionálneho a územného rozvoja SR do roku 2030 už bola spracovaná na MIRRI. Preto sú v tomto dokumente rozobrané obe stratégie.

Zákon č. 539/2008 o Podpore regionálneho rozvoja SR definoval Národnú stratégiu regionálneho rozvoja SR. Minulá vláda ju prijala svojím uznesením č. 296/2010. Táto stratégia bola následne aktualizovaná, aby spĺňala kritériá pre programovacie obdobie 2014 - 2020.

Národná stratégia regionálneho rozvoja SR patrí medzi základné strategické a koncepčné dokumenty, ktoré vymedzujú koncepčný a systémový prístup štátu k regionálnemu rozvoju SR. Vízie a ciele národnej stratégie sa vzťahujú do roku 2030, ťažiskom dokumentu sú rozvojové priority štátu pre programové obdobie 2014 – 2020. Rozvoj cestovného ruchu dlhodobo patrí k strategickým prioritám štátu. Tvorba politiky cestovného ruchu patrí do kompetencie MDVRR SR. V roku 2013 bola prijatá Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020 a novela zákona č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu.

Plusy:

- + výborný kultúrohistorický potenciál a prírodný potenciál
- + existencia oblastných organizácií cestovného ruchu
- + významné destinácie cestovného ruchu
- + vodná cesta po Dunaji s prístavmi v Komárne a Štúrov
- + vhodné podmienky pre rozvoj agroturizmu

Mínusy:

- nedostatočne využitý potenciál cestovného ruchu
- nedostatočná infraštruktúra cestovného ruchu
- nedostatočná sieť cykloturistických trás
- nedostatočná propagácia regiónov

Z týchto bodov je pre TTSK významné pozitívum vodnej cesty na Dunaji (trasa EuroVelo 6).

V kap. 5 národnej stratégie sú stanovené strategické ciele a prioritné oblasti podľa samosprávnych krajov. Kapitola 5.2 je venovaná TTSK. Ten je definovaný ako prevažne vidiecky, prechodný, priemyselný, konkurencieschopný, rýchlorastúci región SR s perspektívou druhého najkonkurencieschopnejšieho regiónu na úrovni SR, s vysokou atraktivitou a pozíciou v blízkosti centra rozvojových aktivít EÚ a s možnosťou cezhraničnej spolupráce s Českou a Rakúskou republikou, ako aj Maďarskom. TTSK má stredný inovačný potenciál.

TTSK disponuje dobre rozvinutým systémom cestnej a železničnej dopravy. Dopravná infraštruktúra je v súčasnosti jedným z hlavných faktorov ekonomického a sociálneho rozvoja regiónov. Dopravná poloha Trnavského samosprávneho kraja je významne exponovaná predovšetkým z hľadiska domácej, ako i medzinárodnej dopravy. Je tu zastúpená cestná, železničná a vodná doprava, ktorej význam stúpol po dobudovaní vodného diela Gabčíkovo, a tým sa zlepšili podmienky pre rozvoj vodnej dopravy na Dunaji. V TTSK sa nachádza medzinárodné verejné letisko Piešťany, zároveň sa tu nachádzajú aj vnútroštátne neverejné letiská Boleráz, Senica a Holíč.

Stratégia ďalej uvádza údaje nasledovné:

K 01. 01. 2021 má TTSK celkovú dĺžku ciest 1964,783 km, z toho diaľnic (67,462 km), ciest I. triedy (267,232 km) a rýchlostných ciest (42,128 km). Za obdobie rokov 2008 – 2011 prakticky nedošlo k nárastu dĺžky ciest, len k zmene ich parametrov (predĺženie rých-

lostných ciest). TTSK v počte vozidiel (11,7 % zo všetkých vozidiel SR) a osobných motorových vozidiel (11,6 %) patrí k priemeru a patrí mu štvrté miesto medzi krajinami v SR.¹¹

Dĺžky úsekov ciest v TTSK uvedené v tejto Stratégii po okresoch boli aktualizované na dátum k 01. 01. 2021:

Tab. č. 1: Dĺžky ciest v jednotlivých okresoch TTSK podľa triedy

Okres	Cesty II. triedy	Cesty III. triedy	Cesty II. a III. triedy
Dunajská Streda	139,067 km	344,454 km	483,521 km
Galanta	74,517 km	169,944 km	244,461 km
Hlohovec	56,711 km	59,181 km	115,892 km
Piešťany	72,219 km	53,396 km	125,615 km
Senica	96,906 km	156,806 km	253,712 km
Skalica	24,554 km	83,522 km	108,076 km
Trnava	66,194 km	190,49 km	256,684 km
TTSK spolu	530,168 km	1 057,793 km	1 587,961 km

Zdroj: <https://www.cdb.sk/sk/Vystupy-CDB/Statisticke-prehlady/Dlzk-cestnych-komunikacii.alej>

Z pohľadu prepravy tovaru vykazuje TTSK v poradí tretiu hodnotu spomedzi všetkých krajov. V roku 2016 preprava tovaru dosiahla 6 014 tis. ton (oproti roku 2008 bol dosiahnutý nárast na 151 %)¹². Kraj križuje medzinárodne významná železničná trať spájajúca Maďarsko/Rakúsko – Bratislavu – Trenčín – Košice – Poľsko. Región je tiež napojený aj na železničnú sieť Českej republiky. Krajom prechádza aj významný cestný koridor (D1) Bratislava – Trenčín – Žilina.

TTSK krajom pretekajú rieky Dunaj a Váh, ktoré sú súčasťou intermodálnych dopravných koridorov a vodných ciest.

Ako technické nedostatky sa v národnej stratégii v TTSK sa okrem iného uvádzali:

- nedostatočná kvalita ciest II. a III. triedy má často za následok dopravné nehody;
- značné ekologické zaťaženie poľnohospodárskej krajiny;
- znižovanie emisného a odpadového zaťaženia územia.

Ako technické možnosti TTSK sa uvádzajú mimo iného:

- polohový potenciál kraja;
- výhodná geografická poloha, štruktúra miest a hustota obyvateľstva na km²;

¹¹ Podľa údajov Cestnej databanky Slovenskej správy ciest má TTSK k 01. 01. 2021 vo vlastníctve 530,168 km ciest II. triedy a 1 057,793 km ciest III. triedy, t. j. spolu 1 587,961 km ciest II. a III. triedy.

¹² Štatistický úrad Slovenskej republiky. Vybrané ukazovatele cestnej verejnej dopravy. [online]. [cit. 2018-06-18]. Dostupné z: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_SK_WIN/do3001rr/Vybran%C3%A9%20ukazovatele%20cestnej%20verejnej%20dopravy%20%5Bdo3001rr%5D

-
- križovanie významných medzinárodných a vnútroštátnych trás železníc i ciest umožňuje lepšie zapojenie do medzinárodnej spolupráce a priaznivú väzbu na hlavné mesto Slovenska.

Súvisiace možnosti v kultúre:

- podpora rekonštrukcie národných kultúrnych pamiatok v samosprávnom kraji ako predpoklad rozvoja cestovného ruchu.

Záverečné zhrnutie

TTSK sa nachádza v západnej časti Slovenska a administratívne ho tvorí 7 okresov. Jeho špecifickými stránkami sú:

1. dobre rozvinutá sieť dopravných komunikácií;
2. kvalitný pôdny fond;
3. priaznivé klimatické podmienky;
4. zachovaná biodiverzita;
5. významné vodné toky;
6. geotermálne vodné pramene;
7. málo znečistené ovzdušie;
8. priaznivé podmienky na rozvoj vidieckeho turizmu a agroturizmu;
9. potenciál pre ďalší rozvoj priemyslu;
10. zahraniční investori priťahujúci ďalších subdodávateľov.

Z uvedených bodov je to najmä dobre rozvinutá sieť dopravných komunikácií, významné vodné toky, priaznivé podmienky na rozvoj vidieckeho turizmu a agroturizmu, málo znečistené ovzdušie, geotermálne vodné pramene a priaznivé klimatické podmienky, ktoré vytvárajú vynikajúci základ pre rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky na území TTSK. K tomu prispieva i susedstvo kraja s viacerými štátmi a samosprávnymi krajinami.

NÁVRH VÍZIE A STRATÉGIE ROZVOJA SLOVENSKA DO ROKU 2030 – DLHODOBÁ STRATÉGIA UDRŽATEĽNÉHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY – SLOVENSKO 2030 – NOVÉ ZNENIE

MIRRI v roku 2020 začala spracovávať novú stratégiu udržateľného rozvoja SR platnú do roku 2030. Jej podstatná zmena je, že je už spracovaná v súlade s novými európskymi dokumentami, dohovormi a zámermi – Agendou 2030, Parížskou klimatickou dohodou a Európskou zelenou dohodou. Je už prípravou aj nové obdobie pre čerpanie Eurofondov – OP Slovensko. Vízia bola publikovaná na web stránke MIRRI.¹³

Cyklistická doprava nie je v dokumente zväčša uvádzaná samostatne, ale hlavne ako súčasť opatrení na znižovanie klimatickej zmeny a emisií. Konkrétnejšie sa uvádza v kap. III.3

¹³ MIRRI: Návrh Vízie a stratégie rozvoja Slovenska do roku 2030 – dlhodobá stratégia udržateľného rozvoja SR – Slovensko 2030 – nové znenie. [online]. [cit. 2018-06-18]. Dostupné z: <https://www.mirri.gov.sk/wp-content/uploads/2021/01/SLOVENSKO-2030.pdf>

Zabezpečenie dostupnosti a udržateľnosti kvalitnej, modernej a efektívnej infraštruktúry, služieb a bývania pre zdravý a plnohodnotný život komún. V oblasti dopravnej infraštruktúry pod bodom 3 je definované Zabezpečenie integrovaných technických a organizačných riešení na regionálnej úrovni pre zlepšenie dopravnej dostupnosti verejných služieb a posilnenia environmentálnej prímestskej a mestskej mobility, vrátane podpory alternatívnych spôsobov dopravy – cyklodopravy, elektromobility a pod.

Stratégia má prílohu č. 1 – Slovensko 2030 ako Národná stratégia regionálneho rozvoja. Tá pozostáva z 5 častí. Prvými dvoma sú Analýzy hospodárskej a sociálnej situácie v regiónoch a Priority a ciele regionálneho rozvoja. Prílohou č. 2 sú Indikátory implementácie Slovensko 2030. Tie slúžia na monitorovanie pre plnenie strategických cieľov udržateľného rozvoja. Cyklodoprava nie je konkretizovaná v žiadnom indikátore, hoci sa často udáva podiel prepravnej práce.



Obr. č. 7: Mapa TTSK so susediacimi krajinami a krajinami

Zdroj: interný zdroj SCK

STRATÉGIA ZVÝŠENIA BEZPEČNOSTI CESTNEJ PREMÁVKY V SR PRE ROKY 2011 – 2020 (NÁRODNÝ PLÁN SR PRE BECEP 2011 – 2020)

Schválená bola 14. 12. 2011 a obsahuje 1 cieľ a 1 oblasť, ktoré sa priamo dotýkajú cyklistov a podpory cyklistickej dopravy. Ide o rámcový cieľ “Cieľ C – Zníženie dopravnej nehodovosti u zraniteľných účastníkov cestnej premávky” a jeho oblasť “C2 – Zvýšenie úrovne bezpečnosti cyklistov”.

Konkrétne opatrenia, ktoré sa odporúčajú prijať a realizovať, sú nasledovné:

- Zadefinovanie kritérií a technických požiadaviek pre bezpečný pohyb cyklistov po pozemných komunikáciách (metodika na základe reálneho správania sa cyklistov).
- Podpora vytvárania cyklistických ciest v obciach a mestách.
- Podpora bezpečnej cyklistiky digitalizáciou informácií pre cyklistov (vytvorenie digitálnej mapy (GIS) siete komunikácií pre cyklistov).
- Kampane a výchovné opatrenia zamerané na používanie cyklistických prilieb a reflexných prvkov za zníženej viditeľnosti.
- Vykonávanie účinného dohľadu nad dodržiavaním legislatívnych nariadení a obmedzení pri pohybe cyklistov.

NÁRODNÁ STRATÉGIA SR PRE BEZPEČNOSŤ CESTNEJ PREMÁVKY NA ROKY 2021 – 2030

Prvého decembra 2021 Vláda SR schválila aktuálnu národnú stratégiu pre bezpečnosť cestnej premávky. Aktualizoval sa tak vlastne predchádzajúci predpis platný do roku 2020. Dlhodobým strategickým cieľom v bezpečnosti cestnej premávky na Slovensku má byť zníženie počtu usmrtených a ťažko zranených osôb v dôsledku cestných dopravných nehôd na nulový počet do roku 2050. Ide o tzv. víziu nula. MDV SR v pozícii národného koordinátora pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky v stratégii definuje priority Slovenska v oblasti zvyšovania úrovne bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky. A to formou zníženia dopravnej nehodovosti a jej následkov prostredníctvom ovplyvnenia postojov účastníkov cestnej premávky, cielených opatrení zameraných na rizikových účastníkov cestnej premávky, vytvorenia bezpečného dopravného priestoru, zvýšenia bezpečnosti motorových vozidiel, aplikácie moderných technológií a zabezpečenia rýchlej a efektívnej zdravotnej starostlivosti po dopravnej nehode.

Materiál stanovuje dva strednodobé strategické ciele. Tými sú zníženie počtu usmrtených osôb v dôsledku cestných dopravných nehôd v SR o polovicu do roku 2030 v porovnaní s ich počtom v referenčnom roku 2020, a rovnako tak zníženie počtu ťažko zranených osôb v dôsledku cestných dopravných nehôd v SR o polovicu do roku 2030 v porovnaní s ich počtom v roku 2020. V minulom roku bolo podľa materiálu pri dopravných nehodách v SR usmrtených 224 osôb. Strategickým cieľom je preto do roku 2030 znížiť ich počet na 112 a menej. Zároveň bolo vlani pri dopravných nehodách na Slovensku ťažko zranených 914 osôb, cieľom je preto do roku 2030 znížiť ich počet na 457 a menej.

STRATÉGIA ROZVOJA CESTOVNÉHO RUCHU NA SLOVENSKU DO ROKU 2020

Bola schválená Vládou SR uznesením č. 379/2013 zo dňa 10. 7. 2013. Popri východiskových analýzach a porovnaníach s okolitými štátmi si stanovuje ciele a vízie

do roku 2020. Z obsahu 7. časti orientovanej na rozvoj regiónov vyplýva zámer vlády cieľene podporiť rozvoj cestovného ruchu aj prostredníctvom organizácií destinačného manažmentu v spolupráci s miestnou a územnou samosprávou. Vo vidieckych regiónoch vláda SR vytvorí podmienky aj na komplexnú podporu rozvoja vidieckeho turizmu a agroturistiky, vrátane budovania infraštruktúry, chýbajúcich inštitúcií, informačného a rezerváčného systému a podpory marketingu v cestovnom ruchu.

Hlavné druhy rozvoja turizmu na Slovensku delí na cestovný ruch horský počas celého roka, kúpeľný a kultúrno-poznávací. Ako **d ďalšie druhy** cestovného ruchu uvádza vodný, vidiecky, tranzitný a pod.

Záväzná časť dokumentu uvádza tzv. regulatívy pre cestovný ruch. V 9. časti stanovuje:

- 9.1 Podporovať tie druhy turizmu, ktoré sú predmetom medzinárodného záujmu, a ktoré z hľadiska potenciálu patria medzi ťažiskové na Slovensku.
- 9.2 Nadviazať na medzinárodný turizmus, a to najmä sledovaním turistických tokov a dopravných trás prechádzajúcich, resp. končiacich v Slovenskej republike.
- 9.3 Previazat' dôslednejšie ciele rekreačného a poznávacieho turizmu.
- 9.4 Dotvoriť funkčno-priestorový systém rekreácie a turizmu na celoslovenskej úrovni vytváraním siete rekreačných územných celkov, siete rekreačných záujmových území väčších miest a siete ucelených území vidieckeho osídlenia.
- 9.5 Viazat' lokalizáciu služieb zabezpečujúcich proces rekreácie a turizmu prednostne do sídiel s cieľom zamedziť neodôvodnené rozširovanie rekreačných útvarov vo voľnej krajine s využitím obnovy a revitalizácie historických mestských a vidieckych celkov a objektov kultúrnych pamiatok.
- 9.6 Podporovať podmienky na prímestskú rekreáciu obyvateľov miest v ich záujmovom území.
- 9.7 Podporovať rozvoj kúpeľných miest so zriadenými prírodnými liečebnými kúpeľmi alebo kúpeľnými liečebňami, za súčasného rešpektovania tvorby kúpeľného prostredia a ochrany kúpeľných území kúpeľných miest.
- 9.8 Podporovať vznik a rozvoj miestnych kúpeľov na základe využitia špecifík daného územia.
- 9.9 Na podporu rozvojových smerov turizmu využívať železničnú a cestnú dopravu, rozvoj a prepájanie cyklotrás, ako aj budovanie príslušnej technickej infraštruktúry.
- 9.10 Zabezpečovať na územiach európskej sústavy chránených území a územiach národnej sústavy chránených území funkcie spojené s rozvojom turizmu a rekreácie tak, aby nedochádzalo k zhoršeniu stavu ochrany týchto území a predmetu ich ochrany.

Bod XII je venovaný cyklodoprave a cykloturistike. V závere sú definované oblasti a úlohy smerujúce k napĺňaniu strategického cieľa.

STRATÉGIA ROZVOJA UDRŽATEĽNÉHO CESTOVNÉHO RUCHU NA SLOVENSKU DO ROKU 2030

Aktualizácia stratégie cestovného ruchu nadviazala na stratégiu platnú do roku 2020. Dokument sa odkazuje na Národnú cyklostratégiu SR platnú do roku 2020 ako aj na zákon č. 151/2019 o Poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR. Takisto aj na zákon č. 91/2010 o Podpore cestovného ruchu. V Agende 2030 v rámci priority **Udržateľné sídla, regióny a krajina v kontexte na zmeny klímy** uvádza, že je podstatné preferovať využívanie nemotorovej dopravy pri dosahovaní turistických atrakcií a rozvíjať aktivity spojené s cykloturistikou. Takisto v prioritě **Dobré zdravie** v súvislosti s motiváciou k zdraviu prospešným druhom cestovného ruchu, ako napríklad pešia turistika a cykloturistika. V kapitole 7 podrobne rozoberá Národnú cyklostratégiu platnú do roku 2020, jej opatrenia a viaceré priority.

V návrhu koncepcie cestovného ruchu do roku 2030 stratégia potom v kapitole v rámci priority **1 Partnerstvá** uvádza cieľ **1g Rozšírenie zdrojov a spôsob získavania štatistických údajov** potrebu osádzania cyklistických sčítačov a monitorovanie počtu domácich a zahraničných jednodňových turistov. V prioritě **2 Produkt** v cieľi **2c** je **Podpora budovania turistickej infraštruktúry**, kam sú zaradené aj cyklistická infraštruktúra a cykloturistické trasy. Patria sem aj cielené kampane, napríklad „Do práce na bicykli“. V cieľi **2g Zlepšenie dostupnosti aktív cestovného ruchu** je uvedené, že sa uvažuje, že SCR bude pracovať na podpore konkrétnych tematických celkov ako napríklad cykloturistika. Patrí sem teda hlavne cykloturistické značenie a drobná cyklistická infraštruktúra. Cieľ **2k** konkretizuje **Podporu využívania udržateľných druhov mobility**, kam zaraďuje všetky druhy cyklistickej dopravy. V prioritě **3 Prezentácia** v cieľi **3g Propagácia regionálnych a národných produktov cestovného ruchu** je zaradená aj cykloturistika. Priorita **4 Profesionalita** má cieľ **4c Vzdelávacie a osvetové aktivity**. Hovorí o možnostiach rôznych druhov cestovného ruchu, vrátane rozvoja cykloturistiky.

MARKETINGOVÁ STRATÉGIA SACR NA ROKY 2014 – 2020

Cieľom dokumentu je definovať základné smerovanie marketingového pôsobenia Slovenska v oblasti cestovného ruchu na domácom a zahraničných trhoch. Dokument súčasne slúži ako osnova pre plánovanie marketingového pôsobenia organizácií cestovného ruchu s cieľom dosiahnuť maximálne možný synergický efekt z marketingových a propagačných aktivít zameraných na prezentáciu turistickej ponuky Slovenska.

Slovensko je krajinou, ktorá má veľmi priaznivé predpoklady pre rozvoj cestovného ruchu. Jej prírodný a kultúrno-historický potenciál s množstvom rozmanitých a celoročne využiteľných atraktivít cestovného ruchu pokrýva takmer všetky rozhodujúce druhy a formy cestovného ruchu.

V Marketingovej stratégii SACR na roky 2014 – 2020 sú identifikované silné a slabé stránky, príležitosti a ohrozenia rozvoja cestovného ruchu na Slovensku. Na základe analýz vývoja SACR definuje víziu rozvoja cestovného ruchu na Slovensku do roku 2020 a stanovuje si kvalitatívne a kvantitatívne ciele na roky 2014 – 2020.

Stratégia konštatuje, že medzi najvýznamnejšie cieľové miesta cestovného ruchu na Slovensku patrí 9 národných parkov a 14 CHKO, ktoré spolu zaberajú 22 % územia Slovenskej republiky, ďalej viac ako 6 000 jaskýň, z ktorých je 18 sprístupnených verejnosti. Na Slovensku sa nachádza výrazne atraktívne prírodné prostredie s viac ako 200 vodnými atrakciami, vyše 40 % územia pokrývajú lesy a približne 60 % Slovenska tvoria

horské oblasti. Nachádzajú sa tu desiatky lyžiarskych stredísk so zvyšujúcou sa vybavenosťou a úrovňou poskytovaných služieb. V čase spracovania sa uvádza, že na Slovensku je vyznačených viac ako 10 tisíc km cykloturistických a vyše 14 tisíc km peších turistických trás (v závere roka 2017 to už bolo viac ako 14,5 tisíc km cykloturistických a vyše 15 tisíc km peších turistických trás). Tieto danosti a vybavenosť indikujú veľmi priaznivé predpoklady pre rozvoj aktivít spojených s agroturistikou, zimnými a letnými športmi, resp. pre rozvoj vidieckeho, zimného a letného CR. Ďalej viac ako 1 200 minerálnych a termálnych prameňov a existencia 25 kúpeľných miest vytvára priaznivé podmienky pre rozvoj kúpeľného a zdravotného cestovného ruchu. Ďalej existencia siedmich pamiatok zapísaných v zoznamoch Svetového dedičstva UNESCO, 18 mestských pamiatkových rezervácií, 10 pamiatkových rezervácií ľudovej architektúry, 11 múzeí v prírode, 4 zoológických záhrad, 4 arborét, vyše 14 tisíc hnutelných a viac ako 9 tisíc nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok, 93 múzeí, 26 galérií, stovky hradov, zámkov a kaštieľov, množstvo zaujímavých kultúrno-spoločenských a folklórnych podujatí, bohatá kultúra a história tvoria veľmi dobrý potenciál pre rozvoj kultúrneho a mestského cestovného ruchu. Značnú časť týchto aspektov cestovného ruchu možno identifikovať aj v TTSK.

SACR svojou činnosťou má prispieť k tvorbe hrubého domáceho produktu, rastu zamestnanosti a zvyšovaniu celkovej konkurencieschopnosti Slovenska v oblasti cestovného ruchu. Jedným z kvantitatívnych cieľov je aj výrazné oživenie domáceho cestovného ruchu. SACR bude u domáceho obyvateľstva prezentovať Slovensko ako inšpiratívnu dovolenkovopobytovú destináciu, čo prispeje k nárastu jeho spotrebných výdavkov na domacom cestovnom ruchu.

V kapitole 4 marketingovej stratégie je definovaný marketingový strategický koncept cestovného ruchu pre Slovensko. V krátkodobej stratégii na roky 2014 – 2016 sa okrem iného preferuje realizácia marketingových aktivít na hlavných zdrojových trhoch (primárne trhy a domáci trh cestovného ruchu), ktoré budú viesť k stabilizácii trvalo udržateľného rastu návštevnosti, počtu prenocovaní a spotrebných výdavkov návštevníkov Slovenska. SACR bude aktívne prehlbovať spoluprácu s organizáciami cestovného ruchu na Slovensku (OOCR, KOOCR). V dlhodobej stratégii na roky 2017 – 2020 sa SACR bude venovať najmä prehlbovaniu svojich aktivít doma i v zahraničí.

Dokument zaradil cyklistiku a cykloturistiku do **Letného cestovného ruchu** z hľadiska hlavných druhov – produktových skupín cestovného ruchu. Motívom v ňom je predovšetkým aktívny aj pasívny oddych, relax a turistika. Stratégia definuje, že primárna aj sekundárna ponuka krajiny ako národné parky a chránené územia, jaskyne, turistické chodníky, sieť cyklistických trás, adrenalínové parky, golfové ihriská, aquaparky, kúpaliská, vodné plochy a rieky poskytujú dostatok možností a príležitostí pre trávenie letnej dovolenky na Slovensku. Ďalej sa dá nájsť cykloturistika v produkte **Vidiecky cestovný ruch a agroturistika**. Vo svete ide o pomerne široko využívanú, v podmienkach Slovenska o relatívne mladú, avšak rozvíjajúcu sa formu cestovného ruchu, ktorá poskytuje široké možnosti miestnym producentom, poskytovateľom služieb a remeselníkom. Sekundárne sa dá cykloturistika identifikovať aj v produkte **Kultúrny a mestský cestovný ruch**. Motívom je najmä získavanie nových poznatkov, poznávanie nových miest, ľudí, krajov, ale aj zvykov a tradícií. Slovensko disponuje veľkým kultúrno-historickým potenciálom ako sú pamiatky zapísané v zoznamoch Svetového dedičstva UNESCO, hrady, zámky, pamiatkové rezervácie, náboženské pamiatky, múzeá a galérie, atď., ale aj bohatým folklórom, tradíciami a ľudovou tvorivosťou.

V závere je popísaná komunikačná stratégia podľa destinácií na roky 2014 – 2020, ako aj finančný rámec.

PROGRAMOVÉ VYHLÁSENIE VLÁDY SR NA ROKY 2021 – 2024

Cyklodoprava je zahrnutá i v programovom vyhlásení vlády SR na roky 2021 – 2024. To bolo zverejnené na web stránke Národnej rady SR¹⁴ Konkrétne je to v krátkom samostatnom odstavci CYKLODOPRAVA, kde je uvedené: „*Vláda SR bude podporovať trvalý systémový a finančne udržateľný rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky s cieľom zvýšenia podielu cyklistickej dopravy na celkovej del'be prepravnej práce v mestskej a prímestskej doprave. V rámci pripravovaného medzinárodného projektu Danube Cycle Plans financovaného z programu Interreg Vláda SR spracuje aktualizáciu dokumentu Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike.*“

STRATÉGIA PRE INTELIGENTNÚ A UDRŽATEĽNÚ MOBILITU SLOVENSKA

Aktuálne Vláda SR a NR SR schválili novú stratégiu, ktorá má podtitul „Vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti“. Predkladal ju Minister dopravy SR. Stratégia sa v oblasti cyklodopravy odkazuje na relevantné strategické dokumenty - Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike a Stratégiu rozvoja cestovného ruchu v SR. Takisto na Stratégiu rozvoja dopravy v SR, ako aj Stratégiu zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR (BECEP).

V celom dokumente je cyklodoprava vnímaná ako súčasť mestskej a medzimestskej dopravy. V kap. **3.2. Udržateľná mobilita** je cyklodoprava súčasťou cieľov v oblasti klímy do roku 2030, pri úvahe zvyšovania jej podielu v doprave. V kap. **3.2.1.** je cyklodoprava zaradená ako súčasť **Zvyšovania udržateľnej fungujúcej mestskej a medzimestskej mobility**. Je súčasťou aj zdieľanej mobility. V pláne cieľov v oblasti klímy do roku 2030, sa ráta so zvýšením podielu hromadnej dopravy, cyklistickej dopravy a chôdze ako súčasti automatizovanej, prepojenej a multimodálnej mobility. Tým sa výrazne zníži znečistenie a dopravné preťaženie, najmä v mestách a zlepši sa zdravie ako sa aj zvýši kvalita života obyvateľov. Zdieľané bicykle sú zaradené aj do konceptu mobility ako služby.

Ďalej stratégia konštatuje, že Slovensko by malo nadväzovať na zmeny zavedené v európskych politikách a finančnej podpore. To by malo zohľadniť význam mestskej a prímestskej mobility pre celkové fungovanie siete TEN-T, pričom by sa mali stanoviť tzv. riešenia prvej/poslednej míle, ktorých súčasťou sú multimodálne uzly mobility, záchytné parkoviská a infraštruktúra pre cyklistov a chodcov. Do oblasti znižovania emisií sú zaradené aj nákladné bicykle.

3.1.3 Strategické dokumenty TTSK

Takisto v rámci TTSK je v súčasnosti prijatých niekoľko významných strategických dokumentov, ktoré sa zaoberajú cyklistickou dopravou i cykloturistikou.

¹⁴ Národná rada SR: Programové vyhlásenie vlády SR na obdobie rokov 2021 – 2024. [online]. [cit. 2022-01-18]. Dostupné z: <https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=494677>

Patria k nim hlavne:

- Prvý koncept stratégie cyklo dopravy a cykloturistiky **Jednotná koncepcia cyklotrás na území TTSK** z roku 2011.
- Druhý koncept stratégie cyklo dopravy a cykloturistiky **Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklo dopravy v Trnavskom samosprávnom kraji na roky 2018 – 2022 (aktualizácia cyklostratégie TTSK)** z roku 2018.
- **Územný plán regiónu TTSK** platný od januára 2015.
- **Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja TTSK 2016 – 2020**, spracovaný v decembri 2015.
- **Najvýznamnejším je PUM TTSK – Plán udržateľnej mobility.**
- **Najvýznamnejším je aj PUM mesta Trnava a jeho funkčného územia.**
- **Územný generel dopravy v TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030.**
- **Regionálna integrovaná stratégia TTSK na roky 2014-2020** (RIÚS TTSK + UMR Trnava) pre program IROP, kde je cyklo dopravu venovaný špecifický cieľ 1.2.2.
- **Pripravovaná IÚS.**
- **Zásobník cykloprojektov na území TTSK pre POO a EŠIF.**

ÚZEMNÝ PLÁN REGIÓNU TTSK

TTSK má nový Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja (ÚPN R TTSK), ktorý bol schválený Zastupiteľstvom Trnavského samosprávneho kraja v zmysle Uznesenia číslo 149/2014/08 zo dňa 17. 12. 2014 a vstúpil do platnosti v januári 2015. Závazná časť Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č.33/2014 zo dňa 17. 12. 2014.

Odvtedy TTSK nemá spracovanú žiadnu aktualizáciu svojej územnoplánovacej dokumentácie. Kompletná dokumentácia ÚPN R TTSK je zverejnená na webovej stránke úradu.¹⁵

V Územnom pláne regiónu TTSK sú riešené cyklotrasy :

- V smernej časti ÚPN R TTSK v kapitole „13 Návrh koncepcie verejného dopravného vybavenia regionálneho významu“, na str. 238 v bode 13.8 Koncepcia cyklistickej dopravy aj s priloženou schémou č. 13/3.
- V záväznej časti ÚPN R TTSK na str. 14 v kapitole „4.2 V oblasti jednotlivých druhov a foriem cestovného ruchu/turizmu sa nachádza aj cyklo doprava a cykloturistika, konkrétne v bode 4.2.19. Tu sa píše o podpore nástrojmi územného rozvoja realizáciu spojitého, hierarchicky usporiadaného a bezpečného systému medzinárodných, národných, regionálnych a miestnych cyklotrás mimo frekventovaných ciest v nadväznosti na cestnú a železničnú dopravu.

¹⁵ Trnavský samosprávny kraj. Územný plán regiónu TTSK. [online]. [cit. 2018-02-14]. Dostupné z: <https://lnk.sk/iBI1>

-
- V záväznej časti ÚPN R TTSK na str. 23 v kapitole „9 Zásady a regulatívy rozvoja územia z hľadiska nadradeného verejného dopravného vybavenia“ je v bode 9.9 definovaná Cyklistická doprava. Obsahuje 3 nasledujúce podbody:
 - o 9.9.1 Rešpektovať lokalizáciu existujúcej siete cyklistických trás a cyklistickú trasu EuroVelo 6 (Rakúsko) – Šamorín – Medveďov – (Maďarsko).
 - o 9.9.2 Rezervovať územný koridor pre výstavbu cyklomagistrál medzinárodného až regionálneho významu na segregovanom telese pozemných komunikácií, vyhradených pre cyklistickú dopravu.
 - o 9.9.3 Podporovať územno-technickými opatreniami cyklistickú dopravu ako alternatívny dopravný prostriedok v obslužnej doprave a v rekreačnej doprave.
 - V záväznej časti ÚPN R TTSK II. Verejnoprospešné stavby na strane 28 v bode 13.6 je definovaná Infraštruktúra cyklistickej dopravy. Obsahuje jeden bod, a to bod 13.6.1 Stavby cyklomagistrál medzinárodného až regionálneho významu na segregovanom telese pozemných komunikácií, vyhradených pre cyklistickú dopravu. Teda je definovaný vo všeobecnej rovine, bez špecifikácie a názvov jednotlivých cyklotrás.
 - V grafickej časti ÚPN R TTSK sa dotýka cyklodopravy Výkres č. 3 – Výkres koncepcie verejného dopravného vybavenia. Cyklodopravu tu definuje trasu EuroVelo 6 a súbor diaľkových cyklotrás, resp. cyklomagistrál.

PROGRAM HOSPODÁRSKEHO ROZVOJA A SOCIÁLNEHO ROZVOJA TTSK 2016 – 2023

TTSK má Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja TTSK na roky 2016 – 2023, ktorý bol spracovaný v decembri 2015. Kompletný PHSR je zverejnený na webovej stránke úradu.¹⁶ V súčasnosti sa spracováva jeho aktualizácia na roky 2022 – 2030.

Pôvodná PHSR sa zoberá mimo iného aj problematikou cyklodopravy a cykloturistiky, ako súčasťou cestovného ruchu v TTSK. Dokument pozostáva z analytickej, strategickej, programovej, realizačnej a finančnej časti.

V analytickej časti v kapitole Dopravná infraštruktúra je venovaný priestor v podkapitole aj Cyklistickej doprave. V úvode sa konštatuje, že základná sieť cyklistických ciest v rámci územia kraja sa začala budovať a značiť na prelome rokov 1999 – 2000 a väčšinu tejto siete cyklistických komunikácií tvorili štátne cesty II. a III. triedy. Po roku 2000 sa začala výraznejšie zvyšovať intenzita dopravy na týchto cestách, a tým sa znížila najmä bezpečnosť cyklodopravy a oslabil funkcia ciest II. a III. triedy ako siete bezpečných cyklodopravných komunikácií. Tento vývoj následne viedol k filozofii budovaniu samostatných cyklochodníkov mimo cestných komunikácií.

TTSK je rozdelený do troch regiónov ako potenciálnych budúcich funkčných území, v ktorých môžeme sledovať dopravný aj rekreačno-turistický proces. Ide o Podunajský

¹⁶ Trnavský samosprávny kraj. Plán hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja TTSK 2016 – 2020. [online]. [cit. 2018-06-18].

Dostupné z: <https://www.trnava-vuc.sk/phsr-ttsk-2016-2020>

región, Dolnopovažský región a Záhorský región. Všetky tri uvedené regióny majú výrazný potenciál rozvoja cyklodopravy vzhľadom na úzku prepojenosť územia k mestským sídelným útvarom na úrovni okresných miest.

Ďalej sa v tejto časti konštatuje, že cez TTSK prechádzajú popri medzinárodných cyklotrasách aj nadregionálne cyklomagistrály. Tie integrujú sieť krajských cyklotrás na medzinárodné cyklocesty i okolité samosprávne kraje. Majú i charakter širšieho spájania sídiel, ktoré na nich, alebo v ich bezprostrednej blízkosti ležia. Krajom vedie 8 cyklomagistrál. Patria k nim Dunajská cyklistická cesta, Vážska cyklomagistrála, Malokarpatská cyklomagistrála, Okolo rieky Moravy, Kopaničiarska cyklomagistrála, Záhorská cyklomagistrála a horské cyklomagistrály Hrebeňom Považského Inovca a Okolo Považského Inovca. Osobitá pozornosť je venovaná Moravskej cyklistickej ceste, ktorá vedie okolo rieky Moravy na území SR a ČR. Po jej dobudovaní bude jej celková dĺžka v oboch štátoch viac ako 250 km.

V analytickej časti v kapitole Cestovný ruch sa konštatuje, že TTSK disponuje nemalým potenciálom kultúrneho, historického a prírodného dedičstva. Spolu so strategickou polohou vytvára možnosti rozvoja cestovného ruchu. K nosným druhom a formám cestovného ruchu patrí história, kúpeľníctvo, relax v termálnych wellness komplexoch a letná turistika (kam patrí aj cykloturistika).

V tejto časti v SWOT analýze k príležitostiam patrí aj budovanie cyklotrás. Pozornosť je venovaná aj využívaniu múzeí a galérií.

V kapitole Vplyv susedných regiónov sa uvádza, že na území TTSK boli vybudované cyklotrasy medzinárodného významu (EuroVelo) a krajom prechádzajú aj nadregionálne cyklomagistrály. Tie integrujú sieť krajských cyklotrás na medzinárodné cyklocesty i okolité samosprávne kraje. Majú i charakter širšieho spájania sídiel, ktoré na nich, alebo v ich bezprostrednej blízkosti ležia. Krajom vedie 8 cyklomagistrál. Patria k nim Dunajská cyklistická cesta, Vážska cyklomagistrála, Malokarpatská cyklomagistrála, Okolo rieky Moravy, Kopaničiarska cyklomagistrála, Záhorská cyklomagistrála a horské cyklomagistrály Hrebeňom Považského Inovca a Okolo Považského Inovca.

V strategickej časti a následných častiach PHSR sa problematika delí do 3 prioritných oblastí: hospodárska, sociálna a enviromentálna. Problematika cyklodopravy je zaradená do hospodárskej priority. Cestovný ruch je súčasťou špecifického cieľa 1.3 Podpora rozvoja cestovného ruchu a športu, v ňom opatrenie 1.3.2 Budovanie a obnova cyklotrás, turistických trás a modernizácia služieb pre užívateľov. Cyklodoprava ako súčasť nemotorovej dopravy je zaradená v špecifickom ciele 1.4 Verejná osobná a nemotorová doprava, prepájanie kraja s dopravnými sieťami a zlepšenie dopravnej dostupnosti regiónu, konkrétne v opatrení 1.4.2 Podpora nemotorovej dopravy. Problematiky sa dotýka aj špecifický cieľ 1.6 Zlepšenie dostupnosti k infraštruktúre TEN-T a cestám I. triedy s dôrazom na rozvoj multimodálneho dopravného systému a podpora regionálnej a miestnej mobility, hlavne opatrenie 1.6.1 Spracovanie strategických dokumentov, štúdií, akčných plánov a miestnych/regionálnych plánov udržateľnej mobility.

V hospodárskej oblasti sa podrobnejšie v popise opatrení uvádza:

Opatrenie 1.3.2 Budovanie a obnova cyklotrás, turistických trás a modernizácia služieb pre užívateľov

Hlavným cieľom podpory nemotorovej dopravy v kraji je zvýšenie atraktivity cyklistickej dopravy, realizáciou opatrení na upokojovanie dopravy, budovanie nadväzujúcej infraštruktúry a pod. Opatrenie sa zameriava na podporu pri budovaní a rekonštrukcii

cyklotrás, vrátane budovania infraštruktúry pre nemotorovú cyklistickú dopravu, prepájania, značení cyklotrás a pri vytváraní legislatívnych a technických podmienok a hľadani optimálneho finančného zabezpečenia pri ich výstavbe a následnej prevádzke.

Opatrenie 1.4.2 Podpora nemotorovej dopravy

Cieľom opatrenia je zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy na celkovom počte prepravených osôb prostredníctvom budovania siete bezpečných cyklotrás, určených nielen na rekreačné účely. Zároveň je opatrenie zamerané na podporu tvorby strategických dokumentov pre nemotorovú dopravu.

Opatrenie 1.6.1 Spracovanie strategických dokumentov, štúdií, akčných plánov a miestnych/regionálnych plánov udržateľnej mobility

Prostredníctvom opatrenia budú podporované aktivity, zamerané na spracovanie strategických dokumentov, štúdií, akčných plánov, miestnych/regionálnych plánov udržateľnej mobility, resp. ich aktualizácie.

V programovej časti PHSR je znova problematika včlenená v prioritnej oblasti Hospodárska, špecifické ciele 1.3 Podpora rozvoja cestovného ruchu a športu a 1.4 Verejná osobná a nemotorová doprava, prepájanie kraja s dopravnými sieťami a zlepšenie dopravnej dostupnosti regiónu.

V špecifickom celi 1.3 Podpora rozvoja cestovného ruchu a športu je to znova opatrenie 1.3.2 Budovanie a obnova cyklotrás, turistických trás a modernizácia služieb pre užívateľov s aktivitami: budovanie, rekonštrukcia cyklotrás, parkovacích domov pre bicykle, požičovne bicyklov, doplnkovej infraštruktúry, značenie cyklotrás, budovanie náučných, náučno-turistických chodníkov, oddychových trás a projektové dokumentácie, štúdie, stratégie, cykloportály.¹⁷

V špecifickom celi 1.4 Verejná osobná a nemotorová doprava, prepájanie kraja s dopravnými sieťami a zlepšenie dopravnej dostupnosti regiónu je to znova opatrenie 1.4.2 Podpora nemotorovej dopravy s aktivitami: prepojenie existujúcich miestnych komunikácií a komunikácií medzi sídlami cyklistickou dopravou – projekty integrovanej dopravy, spracovanie strategických dokumentov pre nemotorovú dopravu, podpora aj iných druhov dopravy vrátane elektromobility a podpora doplnkovej cyklistickej infraštruktúry. Druhé opatrenie v tomto celi je 1.4.4 Tvorba miestnych a regionálnych analytických, koncepčných a strategických dokumentov za oblasť dopravy, vrátane propagácie s aktivitami: analytické dokumenty zamerané na ekologizáciu dopravy a ďalšie štúdie, analýzy, stratégie, koncepcie a projektové dokumentácie a tvorba propagačných materiálov, webových portálov, mobilných aplikácií pre cyklistickú dopravu.

V špecifickom celi 1.6 Zlepšenie dostupnosti k infraštruktúre TEN-T a cestám I. triedy s dôrazom na rozvoj multimodálneho dopravného systému a podpora regionálnej a miestnej mobility je to znova opatrenie 1.6.1 Spracovanie strategických dokumentov, štúdií, akčných plánov a miestnych/regionálnych plánov udržateľnej mobility s aktivitami: tvorba štúdií, analýz, stratégií, akčných plánov, koncepcií, plány mobility, plány udržateľnej infraštruktúry, plány dopravnej obsluhy.

¹⁷ Trnavský samosprávny kraj. Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja 2016 – 2020. december 2015. s. 229

PROGRAM HOSPODÁRSKEHO ROZVOJA A SOCIÁLNEHO ROZVOJA TTSK 2022 – 2030

Na Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja TTSK na roky 2016 – 2023, nadväzuje nový PHSR. Ten sa v súčasnosti spracováva. Bola zverejnená Vstupná správa pre vypracovanie strategického dokumentu Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja (PHSR) Trnavského samosprávneho kraja 2022 – 2030.

V časti **A** sú **základné údaje PHSR**. V časti **Služby, oddych, kultúra, cestovný ruch** sa uvádza, že územie TTSK je delené na 3 regióny cestovného ruchu – Podunajský, Dolno-považský a Záhorský. Na území TTSK pôsobia 4 oblastné organizácie cestovného ruchu, ktorých členská základňa sa prekrýva s členskou základňou miestnych akčných skupín (MAS). Podpora cestovného ruchu TTSK sa opiera na jednej strane o dopravnú dostupnosť k aglomeráciám Bratislava, Viedeň, Budapešť a Brno, k trom medzinárodným letiskám Schwechat, Bratislava a Piešťany, ako aj o 8 nadregionálnych cyklomagistrál – Dunajská, cyklistická cesta, Vážska cyklomagistrála, Malokarpatská cyklomagistrála, Okolo rieky Moravy, Kopaničiarska cyklomagistrála, Záhorská cyklomagistrála a horské cyklomagistrály Hrebeňom Považského Inovca a okolo Považského Inovca. V časti **doprava** absentuje cyklistická doprava.

Časť 1.2. uvádza **Hlavné výzvy a problémy, na ktoré dokument reaguje**. Pod číslom 1.2.6 sú **služby, oddych, kultúra a cestovný ruch**. Ako jeden z **problémov** je uvedený nedobudovaná komplexná sieť cyklotrás a cyklociest napojená na integrovaný dopravný systém v kraji. Naopak **potenciál** sa vidí vo využití území CHKO a prírodných pozoruhodností na vývoj produktov udržateľného cestovného ruchu, najmä prírodného turizmu a jeho prepojenia na sieť peších trás a cyklotrás. Ďalej sem patrí vytváranie podmienok pre bezpečné turistické aj mestské cyklotrasy, ako aj zavádzanie mobilných aplikácií. Vo **výzvach** sa uvádza ekologizácia sezónnej a turistickej dopravy pre zlepšenie dostupnosti turistických bodov záujmu a turistických lokalít vrátane podpory rozvoja cykloturizmu. Pod číslom 1.2.8. je **doprava a udržateľná mobilita**. Ako niektoré z **problémov** sú uvedené nedostatočné využívanie ekologických druhov dopravy (vodná, železničná, kombinovaná, cyklistická a verejná osobná doprava) a nedostatočný počet vybudovaných obchvatov a cyklistických pruhov, resp. trás. **Potenciál** sa vidí v existencii všetkých druhov dopravy - cestnej, železničnej, vodnej, leteckej, intermodálnej a aj cyklickej. Ďalej pri využití ekologických druhov dopravy (napr. využitie existujúcich turistických cyklotrás aj na dopravné účely) ako aj lepšie možnosti využitia prímestskej železničnej a autobusovej dopravy v kombinácii s cyklodopravou aj za podmienky využitia bezpečného parkovania bicyklov. Vo **výzvach** sa uvádza hlavne odstránenie dopadov z narastajúcej intenzity individuálnej automobilovej dopravy a tranzitnej dopravy (budovanie obchvatov, podpora nízkoemisných a bez-emisných dopravných prostriedkov – železničných, elektromobilov, ekologických autobusov, cyklodopravy a tvorby cyklochodníkov a podobne).

Ďalej materiál uvádza **Špecifické výzvy a problémy a výzvy územia udržateľného mestského rozvoja (UMR)**, kde pri identifikácii problémov v území UMR sa uvádza hlavne nedobudovaná dopravná infraštruktúra – komplexná sieť cyklotrás, ich doplnková infraštruktúra, ale aj nedostatočný záujem o ekologické formy dopravy vrátane verejnej dopravy.

V **Priorite 2** pre UMR je **Udržateľná mobilita** **Strategický cieľ UMR 2.1. je Moderný a udržateľný dopravný systém**. V ňom je potom **Špecifický cieľ 2.1.3: Zvýšiť podiel ekologickej dopravy vrátane elektromobility a cyklodopravy**.

V kapitole **1.5. sú integrované investičné balíčky (IIB)**. Tie sú naviazané na kľúčové nosné projekty. Cyklotrasy vrátane pridruženej infraštruktúry a služieb sú súčasťou nasledujúcich projektov:

- „*Budovanie a modernizácia prístavu a jej príslušnej infraštruktúry na rieke Morava zhodnocujúceho kultúrne a prírodné dedičstvo s ohľadom na potrebu zabezpečenia udržateľnosti a revitalizácie krajiny, budovania zelenej a modrej infraštruktúry, vrátane cezhraničnej spolupráce a spoločného destinačného manažmentu*“
- „*Vytvorenie systémových podmienok pre rozvoj integrovanej a udržateľnej dopravy v rámci kraja so zabezpečením prepojenosti na susedné regióny*“

V časti **5 Vzťah PHRSR k iným relevantným strategickým dokumentom** sú uvedené všetky strategické dokumenty kategórie medzinárodné, národné a dokumenty TTSK.

V časti **6 Orgán kompetentný na prijatie PHRSR VÚC** medzi údajmi o predpokladaných výstupoch/efektoch pod bodom **5. Zlepšená kvalita života občanov žijúcich na území TTSK** zahŕňa aj bod 5.3. Zriadené nízko-emisné zóny a dobudované systémy cyklotrás a cyklistickej dopravy.

PUM TTSK

Na území TTSK pre nové programové obdobie EÚ boli spracované dva podrobné a kľúčové strategické dokumenty pre rozvoj dopravy. V nich má svoje nezastupiteľné miesto aj cyklistická doprava, ktorá je v nich podrobne a rozsiahle rozpracovaná. Jedná na o dokumenty PUM TTSK a PUM mesta Trnava a jeho funkčného územia. Takto bolo a je nastavené rozdelenie územia kraja v minulom i novom programovom území – na UMR a ostatný zvyšok kraja. Preto aj oba dokumenty sú v mnohých pasážach pri cyklodoprave podobné, v mnohých dokonca skoro totožné. Vo všeobecnej časti sa zhodujú, líšia sa v analýzach a návrhovej časti. Kým PUM Mesta Trnava a jeho funkčného územia rieši problematiku krajského mesta a jeho katastrálneho územia susediacich obcí, PUM TTSK rieši celý kraj. Keďže musí riešiť všetky zvyšné mestá a obce kraja (ktoré nemajú svoj PUM a preto sa môžu odvolať na tento) okrem krajských medzimestských a extravilánových trás musí riešiť aj mestské trasy v tých zvyšných mestách, v mnohom sa obsah PUM TTSK opakuje po PUMe Mesta Trnava. Pretože mestské opatrenia a ciele platia rovnako pre všetky ostatné mestá.

PUM TTSK spracovala firma AF-Cityplan s.r.o. Jeho prvá analytická časť – **Zber údajov** bola odovzdaná začiatkom roka 2019.

V nej je **kap. 1.3. Organizácia dopravy** a jej podkapitole **1.3.1. Cesty, verejná osobná doprava a ostatné dopravné módy** uvedená formulácia „Pešie a cyklistické trasy v katastrálnych miestach sú v správe mesta jednotlivých miest, mimo katastrálnych území miest sú v majetku kraja“. Táto formulácia je chybná, správne má byť v tejto kategórii uvedené, že pešie a cyklistické trasy sú v majetku miest, kraja, obcí, združení miest a obcí, občianskych alebo iných združení. A to sa však týka iba investičných cyklotrás a peších trás (stavby). Osobite treba rozlíšiť neinvestičné cyklistické a pešie trasy, ktoré sú iba vyznačené na existujúcich komunikáciách a zariadeniach patriacich rôznym subjektom a majetkovo sú tu potom odlišné iba prvky príslušného značenia.

Kapitola **1.4.** je venovaná **Prevádzke dopravy**. V nej sú v **kap. 1.4.2.1 Dopravné nehody**, v tabuľke 47 druhov nehôd v rokoch 2013 - 2017, samostatný riadok je venovaný nehodám s cyklistom. V roku 2013 to bolo 68, v roku 2014 hodnota 98, v roku 2015 hodnota 75,

v roku 2016 hodnota 57 a v roku 2017 hodnota 82. V **kapitole 1.4.2. Verejná osobná doprava** sa v **železničnej doprave** uvádza informácia, že pre trať Piešťany – Vrbové je plánovaná jej prestavba na cyklotrasu. V **prímestskej autobusovej doprave** je uvedené, že okrem bežných liniek premáva v TTSK aj jedna linka cyklobusu. Je to linka 201 432 u dopravcu SAD Dunajská Streda v trase Dunajská Streda – Gabčíkova – Vojka nad Dunajom – Bratislava, Čunovo. Linka premáva v sezóne od konca apríla do polovice októbra v sobotu, nedeľu a sviatkov v rozsahu 2 párov spojov. Na linku je nasadzovaný starší autobus s úpravou interiéru. Preprava je bezplatná. Dopravca Arriva Trnava žiadne cyklobusy neprevádzkuje, ale pripravuje sa inštalácia nosičov na 6 bicyklov na 4 autobusy prímestskej dopravy. **Kap. 1.4.3** je venovaná **Ostatným módom dopravy** a v nej **kap. 1.4.3.1 Cyklistickej a pešej doprave**. Tu sa v úvode uvádza, že sčítanie cyklistickej dopravy nie je k dispozícii. V otázke bezpečnosti sa zdôrazňuje, že obchádzanie mýtného systému kamiónmi spôsobuje vytlačanie cyklistov z ciest II. a často aj III. triedy. Rovnaký dopad má nárast automobilovej dopravy aj na mestskú cyklo dopravu. V mestách to vyžaduje vyššie nároky na dopravu v pokoji, čo spôsobuje zmenšovanie voľného uličného priestoru pre budovanie spoločnej bezpečnej infraštruktúry pre automobily a cyklistov. Pokiaľ má mesto a jeho okolie záujem o rozvoj mestskej a medzimestskej cyklistickej dopravy, tak je bezpečnosť najdôležitejším faktorom a zároveň aj impulzom na budovanie cyklistickej infraštruktúry. V ideálnom prípade tak, aby bola oddelená od cestnej dopravy nielen v mestách, ale aj ich okolí. V tejto kapitole nasledujú tabuľky 89 Počet nehôd cyklistov a chodcov v TTSK, tab. 90 Následky nehodovosti – usmrtenie, tab. 91 Následky nehodovosti – ťažké zranenie, tab. 92 Následky nehodovosti – ľahké zranenie a tab. 93 Príčina nehodovosti – požitie alkoholu pred jazdou. V závere tejto kapitoly sa uvádza, že o údržbu cyklochodníkov, cyklotrás, chodníkov a peších zón sa v zastavanom území starajú príslušné obce a mestá. Mimo zastavaného územia je to Správa ciest TTSK.

Kap. 1.5 je venovaná **Infraštruktúre dopravy**. V nej je **kap. 1.5.2.3 Ostatné dopravné módy** a v nej zasa časť venovaná **Cyklistickej infraštruktúre**. Úvodná analýza vychádza z dát Národnej cyklostratégie z roku 2013 a Cyklostratégie TTSK z roku 2011, takže údaje sú zastarané. Konštatuje sa tu, že cyklo doprava v kraji a celkovo na Slovensku nemá významne rozvinutú infraštruktúru. Zo všeobecného uhľu 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 cyklo doprave situovanej na pozemných komunikáciách so zdieľaným priestorom aj pre iné druhy dopravy. Dnes je už situácia podstatne iná.

Pri delení cyklotrás (Cyklostratégia TTSK, 2018) sa konštatuje, že Slovenský cykloklub spravuje centrálnu databázu cykloturistických trás. Na území TTSK bolo 1 137,2 km cykloturistických trás. Databáza zahŕňala aj viaceré úseky cyklo dopravných trás, preto slúžila ako zdroj pre východiskovú analýzu stavu cyklotrás v TTSK. Ďalej sa konštatuje, že v kraji doposiaľ neexistuje celková databáza všetkých mestských cyklo dopravných trás a cyklochodníkov. Vedenie krátkych mestských cyklotrás je výhradnou kompetenciou miest a obcí, a tie nie sú podstatná pre strategické ciele krajskej cyklostratégie (pokiaľ tieto krátke cyklotrasy nie sú súčasťou diaľkových a krajsky významných cyklotrás).

Cyklistická infraštruktúra na území kraja sa delí na:

- **mestskú cyklodopravnú infraštruktúru** - ide o dopravné opatrenia v rámci miest a obcí, ktoré slúžia predovšetkým na dopravu na bicykli do práce, školy, za nákupmi a presuny v rámci mesta. Zahŕňajú v sebe vybudované samostatné cyklochodníky, ako aj rôzne cykloopatrenia a riešenia v existujúcich mestských komunikáciách (samostatné cyklopruhy, cyklokoridory, cyklopiktogramy a pod.). K nim patrí aj realizácia bezpečnostných opatrení, ako aj integrujúce prvky – doplnková infraštruktúra cyklotrás (parkoviská, stojany na bicykle a pod.).
- **cyklodopravnú infraštruktúru medzi mestami (sídlami)** - cyklodopravná infraštruktúra pozdĺž hlavných cestných ťahov (teda pozdĺž teoreticky najkratších medzimestských trás) sa na území Trnavského samosprávneho kraja doposiaľ nevytvorila. (V tejto časti je potrebné doplniť, že medzimestská cyklistická infraštruktúra v kritériách najkratších prepojení nemusí ísť v TTSK iba popri cestách, ale aj napríklad popri železnici alebo riekach). V závere roku 2017 bolo vybudovaných v TTSK 20 km nových cyklotrás, ktoré je možné zaradiť do kategórie medzimestských cyklodopravných trás. V inom prípade cyklodopravnú infraštruktúru supľujú cykloturistické trasy, ktoré vedú často nerovným prírodným terénom. To so sebou prináša náročnejšie podmienky pre každodenné medzimestské dochádzanie.
- **cykloturistickú infraštruktúru** - cykloturistická infraštruktúra je v plnej dĺžke medzi sídlami alebo minimálne na presun do nástupných miest integrácie cyklodopravných trás s cykloturistickými trasami.

Na nasledujúcich stranách je v tabuľkách č. 128 – 131 prehľad cykloturistických trás podľa farieb, pri červených cyklomagistrálach je aj ich krátky popis. Tabuľka 132 uvádza súpis mestských a medzimestských cyklotrás. V závere je kapitola venovaná doplnkovej cyklistickej infraštruktúre, Bikesharingu a systému Bike and Ride. Na stranách 124 – 127 PUM uvádza základné parametre pre cyklistickú dopravu v súlade s TP 085.

Návrhová časť PUM (časť V) bola spracovaná v apríli 2020. Treba zdôrazniť, že dokument venuje veľkú pozornosť cyklodprave a chápe ju už nie ako súbor cykloturistických trás, ale hlavne ako koncepciu vytvorenia cyklodopravných trás medzi mestami a sídlami, umiestnených mimo zóny automobilovej dopravy.

V **Zhrnutí** je pod bodom **2.4.** sumarizovaná **Cyklistická doprava**. V **kap. 3 Definícia špecifických cieľov** je po bode **3.1.3** uvedené **Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú infraštruktúru**. **Kap. 4** je venovaná **Návrhu opatrení a stanoveniu aktivít a priorit**. V nej je pod bodom **4.3.** podrobne rozobraná **Cyklistická doprava**. Tento bod má 7 podbodov a za nimi v závere je zaradený sumárny návrh spracovateľa PUM pre tento druh dopravy.

V **kap. 2.4.** je zovšeobecnená **Cyklistická doprava**. Uvádza sa tu, že súčasný systém dopravnej infraštruktúry je doplnený o zámery výstavby cyklochodníkov a vytvorenie cyklotrás. Cieľom navrhnutých opatrení je vytvoriť prepojený systém spájajúci východiská a ciele cyklistickej dopravy. PUM TTSK je zameraný na prepojenie medzimestských cyklochodníkov, ktoré najmä v okolí miest umožnia bezpečnú cestu za prácou, do školy, nákupmi a verejnými zariadeniami, ale sú zároveň využiteľné aj pre rekreačné účely - cykloturistiku. V rámci PUM TTSK sú navrhnuté trasy, ktoré vychádzajú zo strategických dokumentov objednávateľa a ktoré tvoria základnú kostru systému. Navrhnutý systém cyklotrás vzájomne prepája jednotlivé mestá v TTSK aj s presahom do okolitých krajov.

Vysoký potenciál ich využitia na každodenné cesty je najmä v prímestských oblastiach. Nadväzujúce cyklotrasy a cyklochodníky napájajú na tieto hlavné trasy jednotlivé sídla

a cyklotrasy. Cyklochodníky v mestskom prostredí nie sú v rámci tohto dokumentu riešené. Tie sú na pleciach nadväzujúcich investícií jednotlivých miest, tak aby boli z hľadiska nadväzností koordinované so zámermi TTSK. Predpokladáme, že s rozvojom elektrobicyklov sa bude zväčšovať dojazdová vzdialenosť pre každodenné cesty, a to vrátane prejazdu náročnejšími úsekmi z hľadiska sklonových pomerov trasy.

V rámci rozvoja cyklistickej dopravy bude kladený dôraz aj na zvýšenia bezpečnosti cyklistov, hlavne ich bezpečného oddelenie od motorových vozidiel, bezpečných prejazdov komunikácií a odstránením nebezpečných úsekov a bodových chýb.

Cyklistická doprava je podporená aj v rámci rozvoja verejnej dopravy. V TTSK je prevádzkovaná autobusová linka s vozidlom upraveným na prepravu bicyklov (Dunajská Streda – Gabčíkovo – Čunovo). Tento systém sa odporúča ďalej sledovať a rozvíjať podľa potrieb premávky. Spojenie cyklistickej dopravy a VOD má potenciál predovšetkým pre každodennú jazdu na bicykli do práce a do školy, kedy využitie VOD na časti cesty zvyšuje atraktivitu cyklistickej dopravy (napr. jedna cesta bicyklom a naspäť vlakom alebo opačne). Tajisto zavedenie systému bikeshringu (elektrobikesharingu) zvyšuje potenciál využitia cyklistickej dopravy v meste, napr. pri využití na určité úseky ciest bez nutnosti vlastniť bicykel. Na podporu cyklistickej dopravy je tiež navrhované zlepšenie možnosti parkovania bicyklov v oblastiach štartu a cieľa cesty, ktoré má byť dostatočne kapacitné a bezpečné.

V kap. 3 **Definícia špecifických cieľov** je v úvode spracovaná **Vízia TTSK**. V krátkodobých cieľoch je uvedený aj bod 5 - **Rozvoj infraštruktúry, ktorá zníži potrebu využívania osobných automobilov (chodníky, cyklotrasy, záchytné parkoviská a pod.)**. Na vízia mobility sa pozerá v zenite +5, 10, 20 a 30 rokov.

Kap. 3.1 je zameraná na **Oblasť zmeny – zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**. V nej je **kap. 3.1.3 strategický cieľ Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu**. Ten uvádza, že cyklistická doprava je ekologickou formou dopravy s veľkým potenciálom rastu. Vyžaduje však významnú zmenu v ponuke infraštruktúry. Cieľom spracovaného PUM je zvýšiť podiel cyklistickej dopravy na del'be dopravnej práce najmä pre cesty do práce a do školy. Pre tieto účely sú navrhnuté nasledujúce špecifické ciele (prvé tri ciele boli určené pre pešiu dopravu):

4. Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí

- zapojenie miestnych samospráv do procesu plánovania cyklistických trás – napĺňanie a koordinácia cyklostratégie TTSK s mestami a obcami;
- stanovenie prioritných východísk, zdrojov a cieľov, ktoré je nutné prepojiť cyklochodníkmi – po mestách a pre cesty do vzdialenosti 10 km do práce a do školy;
- rozpracovanie projektových dokumentácií TTSK do väčšej podrobnosti riešenia.

5. Dobudovanie spojitaj siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení

- výstavba cyklochodníkov v území – krátke, rýchle spojenia – ide o dostavbu hlavných trás, ktoré sú pozdĺž komunikácií s vysokou intenzitou automobilovej dopravy navrhnuté v samostatnej trase, návrh trás musí rešpektovať princíp prepojenia jednotlivých oblastí miest a priľahlého okolia bezpečnou trasou;
- realizácia cyklotrás mimo dopravne zaťažených ciest – výstavba v pridruženom priestore komunikácie – je vhodná pozdĺž komunikácií s vysokou intenzitou automobilovej dopravy a intenzívnou premávkou VOD. Cyklisti sú na týchto trasách

bezpečne chránení od negatívnych vplyvov automobilovej dopravy, čo má pozitívny vplyv na ich bezpečnosť;

- bezpečné kríženia cyklochodníkov s cestnou sieťou – sú navrhované v miestach, kde je to vhodné z hľadiska terénu alebo kde je intenzita dopravy vysoká a je bezpečnejšia úplná separácia automobilovej a nemotorovej dopravy;
- bezpečná infraštruktúra pre cyklistov v zastavanom území – rozvoj cyklopruhov na miestnych komunikáciách tam, kde je nutné zohľadniť existujúcu premávku, najmä MHD, a ďalej sú to cyklopiktogramy v úsekoch, kde nie je dostatočný uličný priestor. Vedenie cyklistov protismerom v jednosmerných komunikáciách je takisto vhodné riešenie, ktoré cyklistom uľahčí pohyb po mestách;
- takisto musia byť rozvíjané rekreačné trasy, ktoré sú vedené prevažne mimo zastavaného územia miest do okolitej krajiny;
- inštalácia mobiliára pre cyklistov – inštalácia stojanov (zamykateľných, nezamykateľných) by mala byť vykonávaná v rámci výstavby občianskej vybavenosti, administratívnych budov, verejných budov, dopravných terminálov a ďalších lokalít, ktoré sú zdrojom alebo cieľom cyklistických ciest;
- kvalitný povrch cyklochodníkov – bezprašný v zastavanom území – hlavné trasy a trasy využívané na každodenné dochádzanie, napr. do zamestnania, školy musia mať kvalitný povrch, ktorý bude eliminovať znečistenie cyklistami a zároveň musí byť pohodlný a bezpečný pre jazdu.

6. Podpora vzniku bikesharingu v mestách

- zriadenie systému bikesharing a jeho rozširovanie – inštalácia stojanov (zamykateľných, nezamykateľných) by mala byť vykonávaná v rámci výstavby občianskej vybavenosti, administratívnych budov, verejných budov, dopravných terminálov a ďalších lokalít, ktoré sú zdrojom alebo cieľom cyklo ciest;
- koordinácia tarifných podmienok – napr. platba uvedená v predplatnom cestovnom lístku či v poplatku za parkovanie na P + R;
- jednotné pravidlá pre požičanie bicykla – v rámci celého kraja, pomocou jednej mobilnej aplikácie.

Cyklodoprava je aj v **strategickom ciele v kap. 3.1.6 Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja**. V nej sa hovorí, že ciele a zdroje musia byť napojené na trasy pešej a cyklistickej dopravy a zároveň musí byť doplnený systém obsluhy VOD. Cieľom je zatraktívniť VOD a ďalšie druhy udržateľnej dopravy pre každodenné cesty, preto sú navrhnutý nasledujúci špecifický cieľ 15, v ktorom sa časť bodov dotýka aj cyklodopravy:

15. Podpora rozvoja cyklistického a pešieho prepojenia medzi jednotlivými obcami TTSK vrátane turistických trás

- výstavba nových cyklistických trás – dobudovanie spojitkej siete cyklotrás – krátke spojenia – návrh trás musí rešpektovať princíp prepojenia jednotlivých miest a príslušného okolia bezpečnou trasou;
- bezpečné kríženia najmä pre nemotorovú dopravu – zvyšovanie bezpečnosti existujúcich trás na štandardy zodpovedajúce normovým požiadavkám pre nové trasy, takisto musia byť odstránené identifikované dopravné chyby, ktoré sú zdrojom nehôd - napr. návrh mimoúrovňových krížení – musia spĺňať normové požiadavky, navr-

hujú sa v miestach, kde je úrovňové kríženie nebezpečné pre všetkých účastníkov premávky;

- zvyšovanie bezpečnosti – existujúcich trás pre pešiu a cyklistickú dopravu na štandardy zodpovedajúce normovým požiadavkám pre nové trasy, najmä musia byť odstránené identifikované dopravné chyby, ktoré sú zdrojom nehôd;
- výstavba paralelných komunikácií pre nemotorovú dopravu.

V **kap. 3.2.2 Zníženie záťaže komunikačnej siete** sa uvádza, že podpora udržateľných druhov dopravy, ako je VOD, chôdza či cyklistická doprava, spoločné využívanie áut a pod. pomáhajú znižovať nielen negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie, ale pomáhajú tiež znížiť využitie osobných automobilov, čím uvoľnia verejné priestory a vytvárajú tak priestor pre priateľskejšie prostredie kraja.

V **kap. 3.3 Oblasť zmeny – Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadov dopravy na životné prostredie – strategický cieľ 3.3.1 Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy je 6 špecifických cieľov.** Z nich prvé 4 súvisia s cyklodopravou:

1. Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami

- zriaďovanie nových bezpečných komunikácií pre chodcov a cyklistov – najmä pozdĺž úsekov s intenzívnou automobilovou dopravou;
- bezpečné kríženia motorovej a nemotorovej dopravy – musia byť odstránené najmä identifikované dopravné poruchy, ktoré sú zdrojom nehôd;
- vytváranie spoločných priestorov v mestách a obciach je podporované v tých lokalitách, kde sú pre toto riešenie vhodné podmienky;
- rozširovanie Zón 30 a Obytných zón, Zóny 30 sú vhodným riešením v rezidenčných štvrtiach, kde je žiaduce spomaliť dopravu na rýchlosť 30 km/h. Ideálne sú najmä o sídliskové celky, veľké obytné súbory, kde sú kvôli parkovaniu vozidiel všetky rozhlľadové pomery obmedzené na minimum;
- bezbariérové riešenia verejných priestorov – dôsledné dodržiavanie.

2. Podpora rozvoja kvalitnej a bezpečnej infraštruktúry v obciach a mestách

- previazanosť výstavby obytných plôch s rozvojom systému pre verejnú, pešiu a cyklistickú dopravu – napojenie musí byť čo najkratšie, pohodlné a bezpečné. Nové lokality musia umožňovať vedenie trás pre pešiu a cyklistickú dopravu bez zbytočného predĺženia trasy;
- zvyšovanie dostupnosti cieľov ciest udržateľnými druhmi dopravy – ciele a zdroje musia byť napojené na trasy pešej a cyklistickej dopravy a zároveň musí byť doplnený systém obsluhy VOD. Cieľom je zatriktívniť VOD a ďalšie druhy udržateľnej dopravy pre každodenné cesty.

3. Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasti zdravého životného štýlu

- zmena dopravného správania smerom k udržateľným formám dopravy – prinesie nižší tlak na parkovacie miesta najmä v centrách miest a znížia sa celkové požiadavky na dopravný systém miest – napr. zníži sa výskyt zápch na križovatkách.;

-
- informačné a osvetové kampane – propagácia udržateľných druhov dopravy musí byť vykonávaná kontinuálne, nesmie sa skončiť s ukončením jedného projektu, prispieva k zmene dopravného správania a pomôže zvýšiť využitie prostriedkov udržateľnej mobility pre každodenné cesty v rámci TTSK.

4. Využitie informatívnych kampaní zameraných na benefity chôdze a cyklistickej dopravy

- informačná kampaň zameraná na využitie verejnej, cyklistickej a pešej dopravy – informačná akcia o výhodnosti využitia udržateľného druhu dopravy pre životné prostredie v kraji aj zdravie obyvateľov. Neoddeliteľnou súčasťou kampane je aj prevencia nehodovosti.

Strategický cieľ Kap. 3.3.2 je Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy Naplnenie tohto strategického cieľa sa na prvý pohľad zdá byť nereálne, pretože v súčasnosti je považované vlastníctvo osobného vozidla istou formou pre zaradenia človeka v spoločnosti. Tento stav nie je možné však meniť iba reštriktívnymi opatreniami, ale snažiť sa zmeniť aj dopravné správanie ľudí.

Strategický cieľ 3.3.4 je Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov, naplnenie tohto strategického cieľa je v súlade s európskymi cieľmi. Preto výstavba bezpečných cyklostrás, cyklochodníkov a zón s obmedzenou rýchlosťou prispieje k zvýšeniu bezpečnosti v TTSK, pretože chodci a cyklisti sú najzraniteľnejšími účastníkmi dopravnej premávky.

V kap. 3.4 Oblasť zmeny – Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy – strategický cieľ 3.4.1 Podpora nových spôsobov v oblasti mobility – mobilita ako služba sú 3 špecifické ciele. Z nich je významný hlavne cieľ 2 .

2. Podpora zavádzania bikesharingu v mestách

- zriadenie systému bikesharing (bicykle, elektrobicykle, elektrokolobežky) – tiež podpora elektrobikesharingu do vhodných lokalít na území miest – vybudovanie infraštruktúry pre možnosť dobíjania vo verejnom priestore, verejných budovách – umiestnenie nabíjačiek v dostatočnom počte na verejne dostupné miesta. Postupne sa sieť dobíjajúcich staníc rozširuje. Súčasný stav je nutné rozšíriť, pokiaľ tento systém má byť konkurencieschopný;
- vybudovanie odstavných a nabíjajúcich miest najmä pre elektrobicykle – inštalácia stojanov (zamykateľných, nezamykateľných) by mala byť vykonávaná v rámci výstavby občianskej vybavenosti, administratívnych budov, verejných budov, dopravných terminálov a ďalších lokalít, ktoré sú zdrojom alebo cieľom ciest;
- prevádzkovanie systému.

Strategický cieľ 3.4.2 Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilita má takisto 3 špecifické ciele. Pre splnenie týchto cieľov je nutné využiť rôzne druhy kampaní a osvetových akcií k zvýšeniu informovanosti obyvateľov o možnostiach využitia udržateľných druhov dopravy. Z nich sú významné hlavne cieľ 5 a 6.

5. Podpora kampaní s európskym zapojením – Európsky týždeň mobility

- spolupráca zainteresovaných orgánov na marketingových kampaniach;

- spoločné projekty pre TTSK a okresné mestá – keďže podstatnú časť obyvateľov tvoria obyvatelia regiónu, ktorí do miest prídu medzimestskou VOD, je nutné propagačné kampane rozšíriť aj za hranice miest;
- informačné kampane a osvetové kampane musia byť cielené na všetky skupiny obyvateľstva.

6. Podpora vzniku a rozvoja informačných nástrojov zameraných na verejnú dopravu

- jednotné informovanie o VOD – vytvorenie on-line aplikácie pre mobilné telefóny, využívanie aj v cyklodoprave, bikesharingu a pod.

Bilancia a zovšeobecnenie **Vízie TTSK** je zhrnutá v závere tejto časti PUM pod názvom **Synergické efekty vízie**. Cyklodoprava sa tam premieta do nasledujúcich synergických efektov:

- Zvyšujúci sa počet cyklistov vyžaduje návrh opatrení pre zníženie nehodovosti cyklistov a zvýšenie bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky.
- Zvýšením bezpečnosti trás pre cyklistov sa zvýši ich počet cyklistov, čo má napr. pozitívny vplyv na životné prostredie, napr. je znížený tlak na počet parkovacích miest pre IAD v cieľoch cesty.
- Podpora udržateľných druhov dopravy, ako je VOD, chôdza či cyklistická doprava, spoločné využívanie áut a pod. pomáhajú znižovať nielen negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie, ale pomáhajú tiež znížiť využitie osobných automobilov, čím uvoľnia verejné priestory a vytvárajú tak priestor pre priateľskejšie prostredie kraja.

Kap. 4 predstavuje **Návrh opatrení a stanovenie aktivít a priorít** v doprave. Na dosiahnutie vízie PUM sú v nej stanovené opatrenia, ktoré víziu naplňujú a zároveň rozvíjajú dopravnú infraštruktúru kraja ako aj prinášajú ďalšie opatrenia v oblasti mobility.

Cyklodoprave je v tejto pasáži venovaná rozsiahla kapitola **4.3. Cyklistická doprava**. Jedným z alternatívnych spôsobov dopravy voči automobilovej motorovej doprave je nemotorová doprava, založená na vlastnom ľudskom pohone, čo je doprava cyklistická alebo pešia. V súčasnosti je mestské aj mimomestské životné prostredie narušované vysokou mierou automobilovej dopravy. Ak si želáme, aby si ľudia osvojili cyklistickú dopravu, je nevyhnutné, aby sa cítili bezpečne. Čím viac bude krajina prispôbena bezpečnej cyklodoprave, tým viac obyvateľov sa bude prepravovať v rámci sídel aj medzi sídlami na bicykli.

Je nutné dodať, že podiel cyklistickej dopravy na celkovej prepravnej práci je vždy ovplyvnený počasím a ročným obdobím. Ďalším sú terénne podmienky, preto kombinácia cyklistiky s VOD môže byť konečným riešením tejto komplikácie na trase.

Podmienky pre fungujúcu cyklodopravu

Základným kritériom pre rozvoj mestskej a medzimestskej cyklistickej dopravy je sieť cyklistickej infraštruktúry vzájomne prepájajúca sídla a zároveň vedúca cez sídlo. Na spojitú sieť nadväzuje bezpečnosť a kvalita vyhotovenia, tzn. hladký povrch, bezpečné vedenie špeciálnej infraštruktúry medzi automobilovou dopravou a logické prepojenie bez zbytočných obchádzok. Zahŕňa to:

- **spojitú sieť cyklistickej infraštruktúry;**

- **bezpečnosť vo vzťahu k IAD**, ale aj chodcom (nie vždy sú spoločné chodníky vhodným riešením bezpečnosti) a zaistenie bezbariérovosti na trase;
- **priame a logické spojenie obytná časť** – centrum, obytná časť – škola alebo kultúrne zariadenie, mesto a jeho okolie (iné mestá/obce) a i.;
- **plynulosť jazdy bez zbytočného zosadania a spomaľovania** (schody v rámci cyklotrasy, v niektorých prípadoch nevyhnutné čakanie na semaforoch, cyklotrasy umiestnené na frekventovaných chodníkoch a pod.);
- **povrch vozovky** (ideálne hladký a súčasne materiálovo či farebne odlišený od okolitej infraštruktúry);
- **miesto na parkovanie bicyklov** (cyklostojany pri nemocniciach, poliklinikách, školách, na stanici, pri obchodoch, kultúrnych zariadeniach, na námestí, a pod.) možnosť odpočinku pri medzimestskom cyklochodníku (napr. lavička pod stromom).

Ďalej k tomu patrí:

- **možnosť kombinácie viacerých druhov dopravy**, najmä bicykla s verejnou mestskou aj prímestskou dopravou;
- otvorenosť, dialóg, informovanosť – dostatok informácií, mapy, značenia, kampane, logá bicykla na MHD, samotná jasne viditeľná infraštruktúra atď.;
- v intraviláne aj extraviláne hľadať **čo najkratšie trasy**, vzhľadom na ostatné druhy dopravy aj za cenu vyšších nákladov.

Pri súčasnom pohľade na územie TTSK je nutné konštatovať, že kraj svojím zastúpením medzimestskej, takisto aj mestskej siete cyklistickej infraštruktúry neposkytuje vhodné podmienky pre rozvoj fungujúcej cyklodopravy. Súčasný stav cyklistickej infraštruktúry v kraji nie je jednotný. V kraji sú miesta, predovšetkým v okolí cyklomagistrál, ktoré sú vhodné na každodennú cyklodopravu, ale prevažujú oblasti, ktorým cyklistická infraštruktúra absolútne chýba.

V súčasnosti je na Slovensku uprednostňovaná výstavba dlhých cyklochodníkov nadregionálneho až medzinárodného významu, tzv. „cyklomagistrály“. Cyklomagistrály sú bezpochyby prínosom pre rozvoj cyklistickej dopravy, pričom sídlam v blízkosti ich trás na nich vo väčšine prípadov chýbajú napojenia a tým je ich využitie v zmysle dopravy a podielu na deľbe prepravnej práce obmedzené. Cyklomagistrály cielia predovšetkým na rozvoj cykloturizmu. Pre fungujúcu cyklodopravu sú viac než dlhé cyklochodníky dôležité cyklochodníky na krátku vzdialenosť, prepájajúce jednotlivé sídla tak, aby sa obyvatelia mohli bezpečne dopravovať za povinnosťami a službami podľa potrieb. Preto sa odporúča súčasne s budovaním cyklomagistrály budovať aj cyklistickú infraštruktúru prepájajúcu jednotlivé sídla a cyklomagistrálu. **Táto pasáž v PUM je zavádzajúca, pretože aj v TTSK môžu takto definované magistrály slúžiť ako trasy prepájajúce nielen mestá za účelom cyklodopravy. Ako príklad možno uviesť Vážsku cyklotrasu, ktorá prepája niekoľko miest, napr. Piešťany – Leopoldov – Hlohovec – Sereď, ako aj desiatky obcí priamo v tomto koridore.**

PUM TTSK navrhuje odporúčania cyklistickej dopravy medzimestskej aj mestskej, pričom návrh trás sa týka iba cyklochodníkov. PUM sa v meradle celého TTSK návrhom konkrétnych mestských cyklotrás nezaobera, ten je v kompetencii jednotlivých miest. V rozvoji medzimestskej cyklodopravnej infraštruktúry na okolité obce sa odporúča nasledovať sto-

py existujúcich cykloturistických trás alebo buď pozdĺž líniových krajinných prvkov (rie-
ka, medza) alebo stavieb (železnica, dopravná komunikácia). Technický stav prispôbiť
podmienkam zodpovedajúcim cyklodopravným trasám v prospech komfortu a plynulosti
jazdy, ako aj trasu napriamť v prospech skrátenia vzdialenosti: Alebo naopak, vzhľadom
na terén predĺžiť v prospech uľahčenia fyzickej náročnosti trasy. Je nevyhnutné mať neu-
stále na pamäti, že trasa má slúžiť predovšetkým ľuďom na každodenné dochádzanie z
bod A do bodu B a až druhotne na rekreáciu a cykloturistiku.

**PUM TTSK navrhuje udržiavať a obmieňať povrch existujúcich cyklochodníkov
a súčasne ich dopĺňať novými trasami navrhnutými investičnou stratégiou TTSK
v nasledujúcich smeroch:**

**1. Budovanie cyklomagistrál, cyklotepien s nadnárodným, národným
a regionálnym (krajským) charakterom:**

- Eurovelo 6
- Eurovelo 13
- Vážska cyklomagistrála
- Moravská cyklomagistrála
- Malodunajská cyklomagistrála

2. Budovanie cyklociest, ktoré napájajú veľké sídla na cyklomagistrály:

- Vážska magistrála – Trnava
- Vážska magistrála – Galanta
- Vážska magistrála – Hlohovec
- Moravská magistrála – Most Brodské – Lanžhot
- Moravská magistrála – Senica
- Moravská magistrála – Gbely
- Eurovelo 6 – Dunajská Streda
- Malý Dunaj – Dunajská Streda
- Eurovelo 6 – Gabčíkovo

3. Budovanie cyklociest, ktoré spájajú sídla – extravilány

- Trnava – Smolenice
- Trnava – Zeleneč
- Trnava – Ružindol
- Trnava – Jaslovské Bohunice
- Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince
- Trnava – Zavar
- Zavar – Šúrovce
- Křížovany – Dolné Lovčice
- Piešťany – Vrbové

-
- Krakovany – Dubovany
 - Drahovce – Madunice
 - Koplotovce – Madunice
 - Madunice – Leopoldov
 - Hlohovec – Sered'
 - Holíč – Skalica
 - Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13
 - Šamorín – Kvetoslavov
 - Dobrohošť – Dunakiliti
 - Gbely – Petrova Ves
 - Holíč – Šaštín
 - Senica – Myjava
 - Skalica – Senica

Pre rozvoj cyklodopravy v extraviláne je všeobecne potrebné pripraviť detailné projektové dokumentácie na realizáciu týchto trás v logických a ucelených vzájomne prepojených celkov. Stopa niektorých medzimestských cyklotrás nie je konkrétne navrhnutá. V prílohe 02 PUM TTSK je Návrh cyklistickej dopravy v naznačených smeroch rozvoja, v zásobníku projektov horizonty plnenia. V prílohe 03 Vzdialenostná dostupnosť je možné vidieť dostupnosť medzi jednotlivými sídlami. Sídla, ako je napríklad Holíč – Skalica, Sládkovičovo – Galanta, Leopoldov – Hlohovec, Vrbové – Piešťany, Trnava a okolie a ďalšie, ktoré ležia vo vzájomnej vzdialenosti do 10 km sa odporúča prepojiť cyklochodníkom, ideálne čo najkratšou trasou, ale súčasne prihliadať aj na výškový profil terénu.

Na základe analýzy vznikli tri oblasti vrátane podoblastí, ktoré sa odporúča vzájomne prepojiť cyklistickou infraštruktúrou:

- a) sever: Skalica – Holíč – Gbely – Šaštín-Stráže – Senica;
- b) stred: Piešťany – Hlohovec-Leopoldov – Sered' – Galanta – Trnava;
 - b1) Vrbové – Piešťany – Leopoldov – Hlohovec;
 - b2) Sered' – Galanta – Sládkovičovo;
 - b3) Trnava a okolia;
- c) juh: Šamorín – Dunajská Streda – Gabčíkovo – Veľký Meder;
 - c1) Šamorín a okolie;
 - c2) Dunajská Streda – Gabčíkovo;
 - c3) Veľký Meder a okolie.

Súčasťou návrhu PUM TTSK je podporovať ciele krajskej cyklostratégie – spopularizovať bicykel tak, aby sa opäť stal rovnocennou, prirodzenou a integrálnou súčasťou dopravného systému na lokálnej úrovni. S novou sieťou cyklistickej infraštruktúry je možné predpokladať, že sa podiel medzimestskej cyklodopravy na deľbe prepravnej práce zvýši a zaradí sa tak do bežných spôsobov medzisídelnej dopravy. Sídla je takisto potrebné prepájať nehladiac na hranice krajov. PUM TTSK navrhuje zabezpečiť prípravu a realizáciu siete cyk-

lotrás nadregionálneho a regionálneho charakteru s priamymi väzbami na susediace územia, ako je BSK, TSK a NSK. Detailnejšie informácie o dostupnosti z jednotlivých sídel do okolitých miest a obcí sú v prílohe 04 Vzdialenostná dostupnosť – detail.

Vzhľadom na polohu TTSK je potrebné prepájanie cyklotrás aj v cezhraničných smeroch do Českej republiky, Rakúska a Maďarska.

Ďalej PUM TTSK uvádza **Druhy cykloopatrení**. V rámci rozvoja cyklistickej dopravy je uprednostnená predovšetkým bezpečnosť cyklistov. Opatrenia vykonávané pre cyklistov je možné deliť na líniové, plošné a ostatné:

Líniové opatrenia:

- samostatné chodníky pre cyklistov (ev. spoločné aj pre chodcov);
- vyhradené pruhy pre cyklistov (v krajnom prípade v kombinácii s vozidlami BUS alebo taxi);
- cyklopiktogramové koridory pre cyklistov.

Tieto opatrenia je vhodné realizovať najmä na dôležitých mestských radiálach a ostatných hlavných ťahoch. Pre medzimestskú cyklodopravu sú najlepším riešením cyklochodníky. Cyklopruhy a cyklopiktogramy v rámci miestnych komunikácií medzi sídlami nie sú pre jazdu v extraviláne žiadnym uľahčením od okolitej rýchlej motorovej dopravy a už vôbec cyklistovi nezaistujú bezpečie a komfort, na rozdiel od podmienok v intraviláne.

Plošné opatrenia - vzťahujú sa výhradne na mestské prostredie, radia sa sem:

- zóny 30;
- cykloobojsměrky;
- cyklozóna;
- vjazd cyklistov do pešej zóny.

V kapitole Cyklodoprava je aj kap. 4.3.3 Doplnková infraštruktúra. Tá je nemenej dôležitá pre rozvoj cyklodopravy. Zahŕňa cyklostojany, parkovacie priestory pre bicykle na prestupných staniciach, vrátane nabíjajúcich stojanov na elektrobicykle, servisné cyklostojany, prístrešky, mapy predovšetkým pozdĺž medzimestských trás a i. Doplnujúci spôsob, ako zvýšiť záujem o cyklistiku je aj inštalácia cyklostojanov alebo parkovacích systémov pre bicykle na exponovaných miestach, predovšetkým na začiatku a v celi cesty.

V závere kapitoly 4 Cyklodoprava spracovateľ PUM v **kap. 4.3.8** pod názvom **Návrh spracovateľa** sumarizuje svoje návrhy pre riešenie oblasti cyklodopravy.

- Budovanie navrhnutých medzimestských trás pre zaistenie rozvoja bezpečnej medzisídelnej cyklodopravy.
- Zaistenie plošnej priestupnosti sídla – dostavba cyklistickej infraštruktúry a vhodná organizácia dopravy dopravným značením tak, aby vznikla ucelená sieť hlavných cyklotrás.
- Realizovať a riadiť sa súborom odporúčaných cykloopatrení.
- Implementácia bezpečnostných prvkov v rámci cyklistickej infraštruktúry.

-
- Pokiaľ to šírka uličného priestoru dovoľí, umiestňovať cyklistickú infraštruktúru primárne do priestoru miestnych komunikácií vo forme cyklopruhu/ideálne samostatné cyklochodníky.
 - Na chodník s nedostatočnou šírkou pre zdieľaný priestor pešiu a cyklodopravu neumiestňovať cyklistickú infraštruktúru.
 - Pešia zóna prístupná cyklistom.
 - Opustené a nepotrebné úseky železničných tratí a vlečiek sú ideálnym priestorom pre umiestnenie cyklistickej infraštruktúry.
 - Realizácia podpornej infraštruktúry – predovšetkým parkovanie v zdroji a cieľi ciest.
 - Podpora B + R ako súčastí P + R.
 - Podpora bikesharingu (služby zdieľaných mestských bicyklov, vrátane elektrobicyklov).
 - Inštalácia dobíjajúcich staníc pre elektrobicykle v mestách (verejné budovy, parkoviská B + R, obchodné centrá).
 - Podpora zdieľaných elektrokolobežiek.
 - Podpora rozvoja prepravy bicyklov vo vozidlách MHD (predovšetkým na trasách s náročným stúpaním, rozšíriť poskytovanú službu aj na pracovné dni, v neposlednom rade systém sledovať a rozvíjať podľa potrieb premávky a spojení).
 - Kampane na podporu cyklistickej dopravy – Európsky týždeň mobility, Do práce na bicykli, prepojenie s kampaňami na podporu zdravého životného štýlu.
 - Webová aplikácia pre cyklistickú dopravu.
 - Doplniť prieskumy nedostatkov a potrieb cyklistov.
 - Nezabúdať na údržbu cyklotrás tak, aby boli v každom ročnom období zjazdné.
 - V rámci sídelných aj mimosídelných rozvojových oblastí alebo starých priemyselných a iných záťaží utvárať územné rezervy pre cyklistickú infraštruktúru, ako neoddeliteľnú súčasť dopravy po mestách.

Súčasťou PUM je aj viacero výkresov, z nášho pohľadu sú to hlavne výkresy venované cyklodoprave.

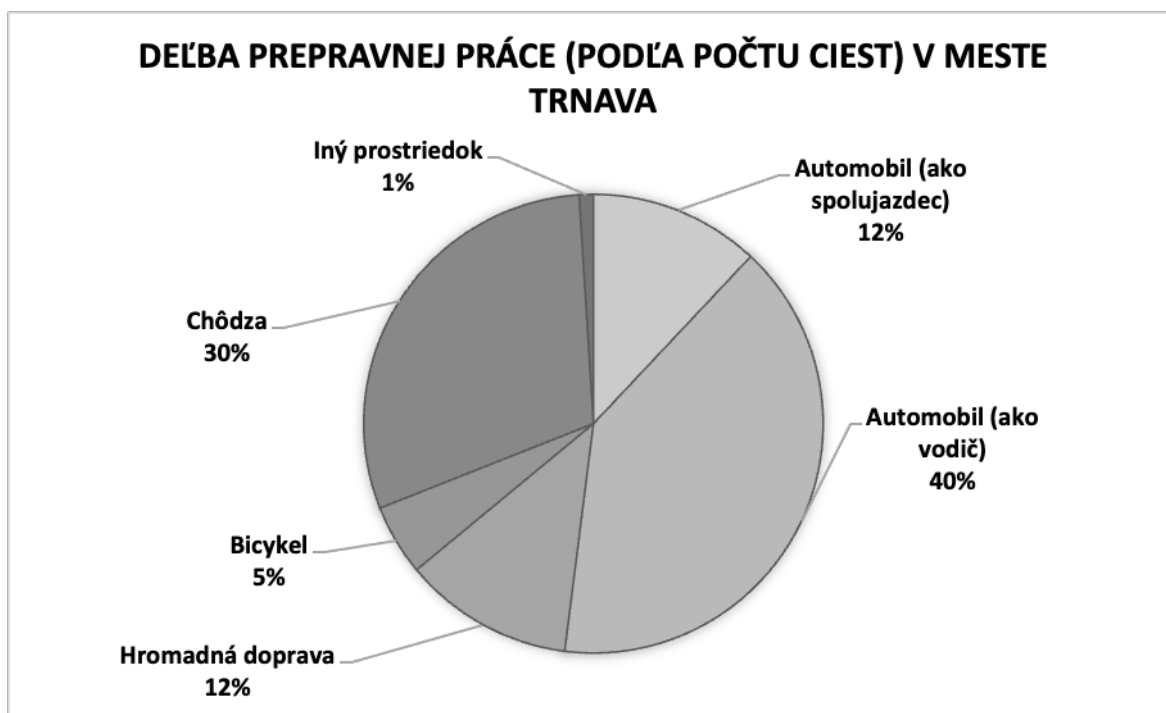
PUM MESTA TRNAVA A JEHO FUNKČNÉHO ÚZEMIA

PUM mesta Trnava a jeho funkčného územia takisto zaraďujeme medzi kľúčové strategické krajské dokumenty. Mesto Trnava venuje nadštandardnú pozornosť cyklodoprave na svojom území, ako aj pohľadu prepojeniu mesta na jeho susedné obce. Preto je problematika cyklodopravy v tomto dokumente spracovaná v nebývalom rozsahu a do veľkých podrobností. Viaceré pasáže z neho sú aj súčasťou PUM TTSK, pretože môžu byť námetom pre ostatné mestá na území TTSK.

Mesto **Trnava** si ho dalo spracovať v roku 2020. PUM zahŕňa nielen mesto, ale aj jeho funkčné územie (UMR). Jeho zhotoviteľom bola spoločnosť AFRY s.r.o..

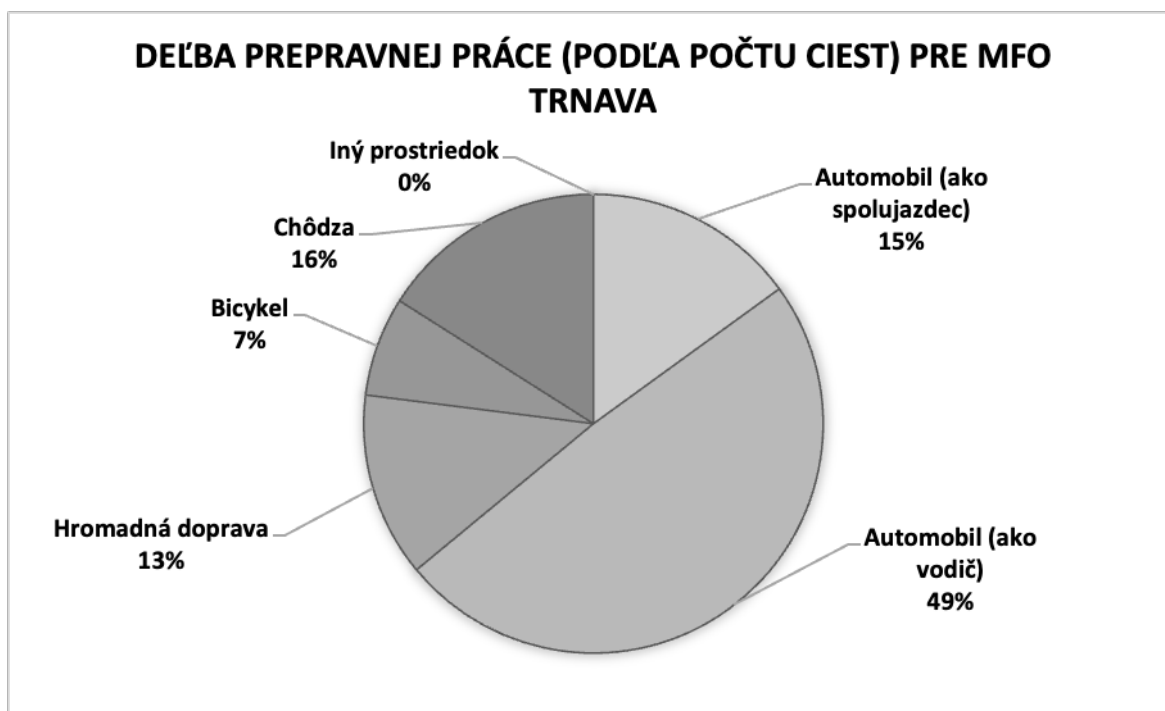
Prvú časť PUM tvoria **Dopravné prieskumy**. Prieskum bol robený buď formou dotazníkov alebo priamym sčítaním na vybraných bodoch – miest v príslušnom území. Osobitné kapitolky boli zamerané na cyklistickú dopravu, resp. cyklistickú dopravu ako súčasti nemotorovej dopravy.

Pre vyhodnotenie výsledkov prieskumov bola základným ukazovateľom popisujúcim dopravné správanie obyvateľov ich hybnosť. Uvažovalo sa, že ak človek počas dňa cestuje v schéme „domov - práca - nákup – domov“, vykoná tri cesty. Preto hodnoty hybnosti pre skupiny obyvateľstva sú závislé podľa ekonomickej aktivity. Preto najvyššiu hybnosť majú pracujúci, najnižšiu hybnosť vykazuje skupina „dôchodca“. Druhým základným ukazovateľom pre vyhodnotenie dopravných prieskumov je del'ba prepravnej práce. Táto hodnota udáva zastúpenie jednotlivých dopravných prostriedkov na celkovom počte vykonaných ciest. Toto vyhodnotenie je graficky znázornené zvlášť pre územie mesta Trnava a zvlášť pre MFO Trnava. Treba podotknúť, že sa jedná o unikátne výsledky, pretože celková del'ba prepravnej práce v rámci kraja je metodicky prezentovaná výlučne iba v tomto dokumente. Je znázornená na Graf č. 1: Del'ba prepravnej práce (podľa počtu ciest) v meste Trnava a Graf č. 2: Del'ba prepravnej práce (podľa počtu ciest) pre MFO Trnava.



Graf č. 1: Del'ba prepravnej práce (podľa počtu ciest) v meste Trnava

Zdroj: PUM mesta Trnava a jeho funkčného územia (2020)



Graf č. 2: Deľba prepravnej práce (podľa počtu ciest) pre MFO Trnava

Zdroj: PUM mesta Trnava a jeho funkčného územia (2020)

Oba grafy ukazujú dominantný podiel automobilovej dopravy (automobil ako vodič + automobil ako spolujazdec) - 52 % v meste, resp. 64 % v MFO. Podiel hromadnej dopravy je iba 12 % resp. 13 %, podiel peších ciest je 30 %, resp. 16 %, podiel ciest na bicykli je iba 5% v meste, resp. 7% v MFO.

Analýza ďalej uvádza výsledky dopravného prieskumu na hraniciach vymedzenej oblasti. Ten uvádza počet jednotlivých druhov vozidiel na jednotlivých profiloch hraníc oblasti. Ako profily boli volené príslušné komunikácie v zvolenom smere (diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I. – III. triedy). Výsledky boli vyhodnotené v Tab. č. 2: Počet vozidiel na jednotlivých profiloch na hraniciach oblasti v poslednom stĺpci sú uvedené počty bicyklov.

Pre bicykle, keďže sa jedná o existujúce cestné komunikácie, samozrejme na diaľniciach a rýchlostných komunikáciách, cestách prvej triedy je ich počet nulový, no počet rastie na cestách II. a III. triedy, hoci na nich nie sú dnes vytvorené podmienky pre bezpečnú jazdu na bicykli.

Tab. č. 2: Počet vozidiel na jednotlivých profiloch na hraniciach oblasti

Kód stanovište	Názov stanovište	Číslo cesty	Hodnoty pre obdobie	OA + LNA + M (do 3,5t)	SNA + TNA + NAV + TRAKTOR + BUS (nad 3,5t)	SPOLU VOZIDIEL (okrem cyklistov)	BICYKEL - cyklisti
1	Šelpice	I/51	0 - 24	8 641	2 923	11 564	1
2	Potôčky	III/1299	0 - 24	3 253	129	3 382	16

3	Špačince	II/560	0 - 24	3 842	171	4 013	27
4	Radošovce	III/1301	0 - 24	1 522	122	1 644	22
5	at. Elektráreň Jasl. Bohu- nice	III/1311	0 - 24	2 827	184	3 011	32
6	Malženice	II/504	0 - 24	2 394	189	2 583	17
7	Malženice	III/1310	0 - 24	2 340	158	2 498	15
8	Bučany	I/61	0 - 24	12 379	835	13 214	15
9	Hlohovec	D1	0 - 24	30 616	6 700	37 316	0
10	Zavar-Šúrovce	III/1279	0 - 24	4 105	192	4 297	7
11	Zavar-Križovany n. D.	III/1337	0 - 24	1 752	101	1 853	12
12	Vlčkovce	R1	0 - 24	52 618	8 527	61 145	0
13	Zeleneč	III/1287	0 - 24	3 464	146	3 610	20
14	Hrnčiarovce n. P.- Voderady	III/1286	0 - 24	3 662	492	4 154	5
15	Voderady	D1	0 - 24	63 091	7 944	71 035	0
16	Hrnčiarovce n. P.-Cífer	I/61	0 - 24	7 639	537	8 176	3
17	Ružindol-Budmerice	II/504	0 - 24	3 023	173	3 196	6
18	Ružindol-Borová	III/1293	0 - 24	1 155	46	1 201	8
19	Suchá n. P.-Košolná	III/1295	0 - 24	2 527	143	2 670	12
20	Suchá n. P.-Horné Orešany	III/1297	0 - 24	1 747	59	1 806	3
Spolu vozidiel				212 597	29 771	242 368	221

Zdroj: PUM mesta Trnava a jeho funkčného územia (2020)

Štvrtá časť PUM je návrhová. Tá bola spracovaná v apríli 2021. V kapitole 2 Zhrnutie je pod bodom 2.4. zahrnutá cyklistická doprava. Za základný cieľ si stanovila vybudovať nosnú spojitú sieť cyklistickej infraštruktúry v meste Trnava. Na ňu potom naviazať radiálne vedené cyklotrasy do okolitých obcí v rámci MFO Trnava, z ktorých ľudia vo veľkej miere dochádzajú do mesta za prácou a vzdelaním. V Trnave by mali cyklotrasy viesť v základných smeroch dochádzky – z najväčších obytných oblastí do centra mesta a tiež k najväčším priemyselným zamestnávateľom na okrajoch mesta. Cieľom je dosiahnuť také pokrytie, aby cyklistická infraštruktúra mala možnosť byť plnohodnotnou alternatívou k infraštruktúre pre motorové vozidlá a mohla tak plniť obslužnú funkciu pre rezidentov.

V rámci rozvoja cyklistickej dopravy sa nesmie zabúdať na otázku zvýšenia bezpečnosti cyklistov – bezpečné oddelenie od motorových vozidiel, bezpečné prejazdy pre cyklistov a

odstránenie nebezpečných úsekov a bodových porúch. Pri návrhu urbanizácie nových území sa nesmie zabúdať na význam cyklistickej dopravy a musí byť zaistené napojenie na celomestské siete cyklistických trás.

Nemenej dôležitý je tiež rozvoj doplnkovej infraštruktúry. Ide o vybavenie a služby, ktoré zvyšujú funkčnosť a atraktivitu samostatnej základnej infraštruktúry. Na podporu cyklistickej dopravy je navrhované zlepšenie možnosti parkovania bicyklov v oblastiach štartu a cieľa cesty (oblasti bývania, prestupné stanice, významné ciele ciest), ktoré majú byť dostatočne kapacitné, bezpečné a komfortné. Tieto zariadenia môžu byť rôzneho druhu od jednoduchých rámov po sofistikované systémy plateného a stráženého státia – napr. bike tower. Absencia bezpečného parkovania môže brániť väčšiemu rozvoju cyklomobility, a to nielen v meste.

Podobne dôležité je tiež ponúknutie mestského systému bikesharingu (či elektrobikesharingu) širokej verejnosti (turisti, jednodenní návštevníci). MFO Trnava by sa nemala spoliehať len na dlhodobú tradíciu cyklistickej dopravy v riešenom území, ale snažiť sa inovatívne vylepšovať celkovú cyklistickú infraštruktúru v MFO Trnava.

Kapitola 3 návrhovej časti sa venuje Definíciám vízie, strategických, špecifických cieľov a opatrení a vhodných činností. Časový zenit pre celkovú víziu mobility predstavuje línie + 5, 10, 20 a 30 rokov. K strategickým cieľom patrí aj **Zvýšenie podielu ciest cyklistickej a pešej dopravy**. Pre zvýšenie podielu cyklistickej a pešej dopravy je nutné urobiť celý rad opatrení v dopravnom systéme mesta, ktoré atraktivitu udržiavateľných druhov dopravy zvýšia. V prípade chôdze a cyklistickej dopravy sú opatrenia zamerané na podporu vyššieho využitia. Na tieto účely sú navrhnuté nasledujúce špecifické ciele (číslovanie je totožné s dokumentom, nižšie čísla sú špecifické ciele pre iné druhy dopravy):

1. ŠC 10. Výstavba komunikácií pre cyklistov a skvalitňovanie súčasných trás pre cyklistov

- **Intravilánové trasy v Trnave** – cyklistická infraštruktúra v zastavanom území musí byť hlavne bezpečná – rozvoj cyklopruhov na miestnych komunikáciách, pri zohľadnení existujúcej premávky, kam patrí najmä MHD. Ďalej sú to cyklokoridory a cyklopiktogramy v úsekoch, kde nie je dostatočný uličný priestor. Vedenie cyklistov protismerom v jednosmerných komunikáciách je takisto vhodné riešenie. Aj to cyklistom uľahčí pohyb. Takisto musia byť rozvíjané rekreačné trasy, ktoré sú vedené prevažne mimo zastavaného územia MFO Trnava do okolitej krajiny. V intraviláne sa často prelínajú s dopravnými trasami. Dôležitá je takisto inštalácia doplnkového mobiliára pre cyklistov – inštalácia stojanov či už zamykateľných alebo nezamykateľných. Mala by sa vykonávať už v rámci výstavby občianskej vybavenosti, administratívnych budov, verejných budov, dopravných terminálov a ďalších miest a lokalít, ktoré sú zdrojom alebo cieľom cyklistických ciest. Kvalitný povrch cyklochodníkov je v zastavanom území bezprašný – hlavné trasy a trasy využívané na každodenné dochádzanie, napr. do zamestnania, školy musia mať kvalitný povrch, ktorý bude eliminovať znečistenie cyklistami a zároveň musí byť pohodlný a bezpečný pre jazdu;
- **Extravilánové trasy v MFO Trnava – výstavba cyklotrás** – krátke, rýchle spojenia, ide o dostavbu hlavných trás, ktoré vedú pozdĺž komunikácií s vysokou intenzitou automobilovej dopravy a sú navrhnuté v samostatnej trase. Návrh trás musí rešpektovať zásadu prepojenia jednotlivých oblastí a príslušného okolia bezpečnou trasou;

-
- **Prepojenie sídel, turisticky zaujímavých lokalít – výstavba cyklochodníkov mimo dopravne zatážených ciest** – výstavba v pridruženom priestore komunikácie – je vhodná pozdĺž komunikácií s vysokou intenzitou dopravy a intenzívnou premávkou VOD. Cyklisti sú na týchto trasách bezpečne chránení od negatívnych vplyvov automobilovej dopravy, čo má opačne pozitívny vplyv na ich bezpečnosť, bezpečné križenia cyklochodníkov s cestnou sieťou. Tie sú navrhované na miestach, kde je to vhodné z hľadiska terénnej konfigurácie alebo kde je vysoká intenzita dopravy a preto je bezpečnejšia úplná segregácia automobilovej a nemotorovej dopravy.
2. **ŠC 11. Doplnenie podporných prvkov pre cyklodopravu (stojany na bicykle, servisné miesta atď.):**
 - **Inštalácia nových stojanov pre bicykle**, či už uzamykateľných alebo neuzamykateľných) by mala byť vykonávaná už v rámci výstavby občianskej vybavenosti, administratívnych budov, verejných budov, dopravných terminálov a ďalších lokalít a miest, ktoré sú zdrojom alebo cieľom cyklo ciest;
 - **Zriadenie servisných miest pre cyklistov** – inštalácia zariadení v rámci verejného priestoru (napr. miesto pre tvoju dušu – hustilka);
 - **Zázemia pre cyklistov vo verejných budovách.** Vo verejných budovách by mala byť úschovňa pre bicykle alebo priestor na odkladanie bicyklov. Pre zamestnancov v budove je vhodné zriadiť aj ďalšie zázemie – šatňa, sprcha;
 - **Inštalácia mobiliára s prvkami Smart City.**
 3. **ŠC 12. Podpora dochádzania do zamestnania na bicykli:**
 - **Motivácia zamestnávateľov k tvorbe firemných plánov mobility.** Motiváciou pre firmy môže byť skutočnosť, že majú spracovaný dokument, ktorý prípadne umožní čerpať dotačné peniaze na dovybavenie zázemia pre zamestnancov. Súčasťou tohto dokumentu bude podpora využitia VOD či organizovanie spolujazdy pre zamestnancov (carpooling).
 4. **ŠC13. Doplnenie mestského mobiliára pre peších (lavičky, verejné WC atď.):**
 - nové lavičky – doplnenie dostatočného počtu a zodpovedajúcej kvality do pokojových miest v meste;
 - verejné WC – môžu byť stacionárne a mobilné. Umiestnené podľa potreby a podľa možností územia;
 - odpočinkové miesta pre peších – sú zriaďované najmä v mestskej zeleni, stupeň vybavenia závisí od ich atraktivity;
 - inštalácia mobiliára s prvkami Smart City.
 5. **ŠC 14. Zriaďovanie nových peších zón, prepojenie existujúcich peších zón v centre mesta. Tento ŠC je zameraný na pešiu dopravu.**
 6. **ŠC 15. Zlepšenie kvality chodníkov, hlavne na sídliskách.** Tento ŠC je zameraný na pešiu dopravu. Obsahuje však bod pri peších chodníkoch – Zriaďovať samostatné cyklistické chodníky tam, kde je to priestorovo a technicky možné.
 7. **ŠC 16. Skracovanie dĺžky ciest pre pešiu a cyklistickú dopravu.**
-

- **Dostavba hlavných cyklochodníkov a vzájomné prepájanie cyklotrás**, zahŕňa aj rozvoj cyklopruhov na miestnych komunikáciách, v miestach kde je nutné zohľadniť existujúcu premávku, najmä VOD, a ďalej sú to cyklokoridory a cyklopikto-gramy v úsekoch, kde nie je dostatočný pouličný priestor. Vedenie cyklistov proti-smerom v jednosmerných komunikáciách je tiež vhodné riešenie, ktoré cyklistom uľahčí pohyb po meste;
- **Zaistenie priestupnosti územia pre nemotoristickú dopravu** – v zastavanom území mesta je veľa priechodov, ktoré sú z rôznych dôvodov nefunkčné – stavebné úpravy, zábery pozemkov, majetkové pomery. Je vhodné tieto prepojenia obnoviť na skrátenie dochádzkových vzdialeností;
- **Napojenie hlavných zdrojov - cieľov ciest (pracovné príležitosti, školské zaria-denia...)**. Rieši návrh krátkych prepojení pre nemotorovú dopravu na rozvojových plochách a na území prestavby.

8. ŠC 17. Marketingová a finančná podpora verejnej, cyklistickej a pešej dopravy.

- **Kampane na podporu verejnej, cyklistickej a pešej dopravy.** Napríklad „Do práce na bicykli“, „Do školy na bicykli“, „Európsky týždeň mobility“;
- **Spolupráca zainteresovaných orgánov na marketingových kampaniach.** Cieľom týchto kampaní je zvýšiť povedomie a informovanosť o udržateľnej mobilite. Dôležitá je jasná a viditeľná informácia, ktorá bude pôsobiť motivačne a presvedči-vo na cestujúcich. Informáciu je vhodné cieľiť na výhody VOD, cyklistickej a pešej dopravy, t. j. rýchlosť, čistota prostredia, ekológia, finančná záťaž (menšia než pri IAD – porovnať ceny PHM) a možnosť využitia voľného času pri preprave – čítanie, hudba, šport, pobyt na čerstvom vzduchu a podobne;
- **Spoločné projekty pre mesto Trnava, obce MFO Trnava a Trnavský samo-správny kraj.** Keďže časť dotknutých ľudí tvoria obyvatelia regiónu, ktorí do Trnavy prídu medzimestskou VOD, je potrebné propagačné kampane rozšíriť aj za hranicu MFO Trnava;
- **Informačné a osvetové kampane – Propagácia mestskej mobility**, musia byť vykonávané kontinuálne, nesmú skončiť s uzavretím jedného projektu. Osveta obyvateľov nielen v MFO Trnava, ale aj v TTSK je dôležitá, pretože prispieva k zmene dopravného správania a pomôže zvýšiť využitie prostriedkov udržateľnej mobility pre každodenné cesty v rámci Trnavy, jeho MFO a TTSK.

9. ŠC 18. Rozvoj systému mestských bicyklov – Bikesharing.

- **Zriadenie systému bikesharing a jeho rozširovanie do vhodných lokalít na území mesta** – je vhodné umiestňovať stojany s bikesharingovými bicyklami v blízkosti dôležitých prestupných uzlov, nákupných centier, námestí a pod.

10. ŠC 19. Podpora rozvoja turizmu MFO Trnava ako turistického cieľa.

- **Propagačné akcie na podporu MFO Trnava.** Súbor konkrétnych akcií a podujatí.
- **Synergické efekty tejto časti PUM – teda vízie.** V rámci tejto oblasti zmeny sú nastavené strategické a následne aj špecifické ciele, ktoré smerujú k prevedeniu časti ciest obyvateľov od individuálnej automobilovej dopravy k verejnej doprave, chôdzi a cyklistickej doprave. V cyklistickej a pešej doprave je to 10 špecifických cieľov (ŠC), z ktorých je 8 zameraných výlučne na cyklodopravu.

Kap. 3.1.2.4 sa zaoberá **Zvýšením bezpečnosti všetkých druhov dopravy**. Konštatuje, že zvyšovanie bezpečnosti v doprave je celosvetový trend a jej špecifické ciele sú v súlade s európskymi cieľmi. Výstavba bezpečných cyklostrás a cyklochodníkov, zón s obmedzenou rýchlosťou prispieje k zvýšeniu bezpečnosti aj v MFO Trnava, keďže chodci a cyklisti sú najzraniteľnejšími účastníkmi cestnej premávky.

Špecifické ciele tejto kapitoly, súvisiace s cyklodopravou majú nasledujúce čísla a názvy:

1. Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti nemotorovej dopravy.
2. Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti na kríženie všetkých druhov dopravy.
3. Segregácia motorovej a nemotorovej dopravy pri hlavných komunikáciách.
4. Prestavba križovatiek a úsekov komunikácií z dôvodu zvýšenia bezpečnosti.

Kapitola 3.2. je venovaná **Opatreniam**. V kap. 3.2.1. sa definuje **Zásobník projektov**. Ten je navrhnutý pre časové horizonty do rokov 2025, 2030, 2040 a 2050. Súčasťou zásobníka projektov sú jednak investičné akcie do dopravnej infraštruktúry (tvrdé projekty), ale aj informačné a komunikačné kampane vrátane monitorovania a evaluácie navrhnutých opatrení (mäkké projekty). Zásobník projektov je samostatnou prílohou č. 1 dokumentu PUM.

Kapitola 4 návrhovej časti sa venuje **Návrhu riešenia dopravných subsystémov**. Obsahuje aj bod 4.4. **Cyklistická doprava**, ktorý zahŕňa 6 konkrétnych podbodov - Ciele v rozvoji, podpora a návrh cyklistickej dopravy, Plánované cyklotrasy, Koncepcia rozvoja cyklotrás MFO Trnava a Trnavského kraja, Druhy cykloopatrení, Doplnková infraštruktúra a Návrh spracovateľa. Posledný bod sumarizuje návrhy a odporúčania spracovateľa PUM pre oblasť cyklopravy. Kapitola má motto „**Systém cyklistickej dopravy musí byť pre používateľov prehľadný, atraktívny, bezpečný, bezbariérový a časovo výhodný.**“

K nástrojom na utváranie lepšieho mestského životného prostredia patrí aj podpora alternatívnych druhov dopravy. V súčasnosti je mestské životné prostredie narušované vysokou mierou automobilovej dopravy. Používanie áut v mestách je možné úspešne regulovať tam, kde mestá podporujú cyklodopravu, pešiu dopravu v kombinácii s verejnou osobnou dopravou. Väčší podiel pešej a cyklistickej dopravy na deľbe prepravnej práce prináša menej dopravných zápch, emisií a tým zníženie znečistenia ovzdušia ako aj vyššiu kvalitu a priemernú dĺžku života. Pokiaľ si želáme, aby ľudia využívali cyklistickú dopravu, je hlavne nevyhnutné, aby sa cítili bezpečne.

MFO Trnava si význam a výhody cyklodopravy plne uvedomuje, a preto vo svojich koncepcných a strategických dokumentoch podporuje jej rozvoj. Preto je jej v Pláne udržateľnej mestskej mobility venovaná takisto veľká pozornosť.

Treba však poznamenať, že cyklistická doprava (rovnako ako chôdza) je závislá od poveternostných podmienok a jej percento z deľby prepravnej práce sa výrazne líši v zime a v lete. Taktiež nevhodné počasie v letných mesiacoch dokáže znížiť percentuálny podiel ciest na bicykli, užívatelia vtedy radšej využijú VOD alebo IAD. Základným kritériom pre rozvoj cyklistickej dopravy je prepojená sieť cyklistickej infraštruktúry na území MFO Trnava.

V kapitole 4.4.1 návrhovej časti sú **Ciele v rozvoji, podpora a návrh cyklistickej dopravy**. Do roku 2025 by bolo ideálne dokončiť súčasne naprojektované cyklotrasy. Mohli by sa teda zrealizovať z POO. Tým by sa dokončila nosná sieť cyklistickej infraštruktúry v meste Trnava a zároveň by mohlo dôjsť k realizácii prvých cyklotrás smerovaných do vy-

braných obcí na území MFO Trnava. Cestujúcim sa tak umožní bezpečný pohyb medzi nielen medzi mestskými časťami, ale tiež v rámci nich.

V rámci rozvoja cyklistickej dopravy sú ďalšími cieľmi:

- budovať sprievodnú infraštruktúru pre cyklistov, najmä stojany pre bicykle v miestach dojazdu;
- kombinácia viacerých druhov dopravy, najmä kombinácia bicykla s verejnou prímestskou dopravou (vlak);
- komunikácia, dialóg, informovanosť;
- mapy, značenia, kampane, logá bicykla na MAD;
- samotná jasne viditeľná infraštruktúra atď.

Pri všetkých projektoch sa pokúsiť vyhľadávať pre cyklistov čo najkratšie trasy a vyčleniť v dopravnom koridore dostatočný priestor pre ich pohyb. Často prednostne pred ostatnými druhmi dopravy a to aj za cenu vyšších nákladov. V rozvoji medzimestskej cyklodopravnej infraštruktúry do okolitých obcí je vhodné sledovať stopy existujúcich smerových prúdov dochádzajúcich do Trnavy.

Kapitola 4.4.2 sú **Plánované cyklotrasy**. Mesto malo na jar roku 2021 spracované projektové dokumentácie na nových 20 km cyklotrás. Medzi pripravované úseky patrili ulice Saleziánska, Jána Hlubíka, Špačinská cesta (1. etapa), Spartakovská, Andreja Žarnova. Kapitola ďalej uvádza súpis projektovo na realizáciu pripravených cyklotrás, či už v hlavnom alebo pridruženom dopravnom priestore, alebo mimo dopravného priestoru. V takých istých kategóriách má aj navrhované mestské cyklotrasy.

V ďalšej časti tejto kapitoly spracovateľ súpis projektovo pripravených mestských cyklotrás na realizáciu v členení – **A. V hlavnom dopravnom priestore, B. V pridruženom dopravnom priestore, C. Mimo motoristického dopravného priestoru**. V tom istom členení potom nasleduje súpis navrhovaných mestských cyklotrás.

V ďalšej časti sa uvádza súpis projektovo pripravených medzimestských cyklotrás na realizáciu, Tie s už spracovanou projektovou dokumentáciou by mali byť vybudované do roku 2025. Ide o nasledujúce:

- cyklotrasa nadväzujúca v Trnave na ulicu Chovateľská okolo oddychovej zóny Štrky s rozvetvením v smere na východ do obce Špačince a na severozápad do obcí Bohdanovce nad Trnavou a ďalej Šelpice a Boleráz;
- cyklotrasa vedúca v Trnave po ulici Kamenný mlyn od križovatky s Amfiteátrom Kamenný mlyn smerom na severozápad okolo Bieleho Kostola k miestnej časti Medziháj a ďalej vetvením smerom na sever do obcí Zvončín a Suchá nad Parnou a smerom na západ do obce Ružindol;
- cyklotrasa medzi obcou Biely Kostol a miestnou časťou Trnava – Kočíšské;
- cyklotrasa napájajúca sa na cyklochodník v pridruženom dopravnom priestore vedenom v Trnave z ulice Zelenečská pozdĺž rieky Parná do Zelenča, po účelovej komunikácii južným obchvatom okolo Zelenča a ďalej vetvením na juh smerom na Majcichov, alebo na západ smerom do obce Slovenská Nová Ves;
- cyklotrasa vedúca v smere z Trnavy do obce Zavar a ďalej do Šúroviec;

-
- cyklotrasa vedúca z Dolných Lovčíc v smere Zavar iba po úroveň diaľnice D1 a ďalej zo Zavaru do obce Križovany nad Dudváhom.

Po dostavbe projektovo medzimestských cyklotrás dôjde k prepojeniu týchto obcí:

- mesta Trnava s obcami Bohdanovce nad Trnavou, Šelpice, Klčovany, Boleráz a Špačince;
- mesta Trnava s obcami Biely Kostol, Zvončín, Suchá nad Parnou a Ružindol;
- mesta Trnava s miestnou časťou Kočišské;
- mesta Trnava s obcami Zavar, Šúrovce a Križovany nad Dudváhom;
- obce Zelenec s obcou Slovenská Nová Ves.

Navrhované medzimestské cyklotrasy:

- cyklotrasa vedúca od križovatky komunikácií II/560 a II/504 pozdĺžne s komunikáciou II/504 cez Malženice a ďalej cez križovatku ciest II/504 a III/1311 k Atómovej elektrárni Jaslovské Bohunice;
- cyklotrasa vedúca od križovatky komunikácií II/560 a II/504 pozdĺžne s komunikáciou II/560 cez Špačince (potenciálne obchvatom okolo obce Špačince) a Jaslovské Bohunice k Atómovej elektrárni Jaslovské Bohunice;
- cyklotrasa nadväzujúce v Trnave na ulicu Krupská – III/1299 smerom na Dolnú Krupú, pri hraniciach MFO Trnava s rozvetvením na východ do obce Špačince a na západ do obcí Bohdanovce nad Trnavou, Šelpice a Suchá nad Parnou;
- cyklotrasa vedúca v Trnave po ulici ŠM Farský Mlyn pozdĺž rieky Parná smerom na Zvončín;
- cyklotrasa vedúca po účelových komunikáciách v oblasti časti Kočišské smerom na Karlov Dvor (Cífer);
- cyklotrasa vedúca po účelovej komunikácii od Kamennej cesty diagonálne medzi Trnavskými rybníkmi, ďalej pozdĺž rieky Parná, východným okrajom obce Hrnčiarovce nad Parnou až do Zelenča;
- cyklotrasa vychádzajúca z miestnej časti Trnavy Modranka z Ulice Ivana Krasku vetvením na západ do Zelenča alebo na juh k úradu Národnej diaľničnej spoločnosti a ďalej cez diaľnicu na Vlčkovce;
- cyklotrasa v úseku z obce Zavar smerom na Dolné Lovčice (po úroveň diaľnice D1);
- cyklotrasa prepájajúca mesto Trnavu s obcou Bučany;
- cyklotrasa tangenciálne prepájajúca komunikáciu I/61 v lokalite Zadné Nádky a komunikáciu II/560 v obci Špačince;
- cyklotrasa prepájajúca obce Malženice, Jaslovské Bohunice, Bučany a Brestovany v rámci MFO Trnava a ďalej s obcami Trakovice a Dolné Zelenice mimo MFO Trnava.

Vybrané navrhované medzimestské cyklotrasy budú navyše súčasťou nového turistického prepojenia s mestami v Česku, Rakúsku a Maďarsku.

Kapitola 4.4.3 je **Koncepcia rozvoja cyklotrás MFO Trnava a Trnavského kraja**. Konštatuje sa v nej, že koncepcia rozvoja cyklotrás MFO Trnava a Trnavského kraja sa značí výraznou nejednotnosťou.

Bolo by vhodné zaistiť koordinovanú a jednotnú koncepciu rozvoja cyklotrás medzi mestom Trnava a Trnavským samosprávnym krajom. Najvhodnejšie je navrhovať medzimestské cyklochodníky v čo možno najpriamejších radiálnych smeroch. To však môžu skomplikovať majetkové pomery dotknutých pozemkov. V líniiach z Trnavy do obcí MFO by bolo vhodné cyklochodníky viesť pozdĺž hlavných ciest, alebo železničných tratí, teda prioritne po štátnych, mestských alebo obecných pozemkoch. Na druhej strane každé predĺženie trasy vedie k nárastu dĺžky (a tým pádom aj ceny cyklotrasy). Tým sa zvyšuje dojazdový čas, čím sa pri cyklodoprave znižuje jej konkurencieschopnosť voči IAD alebo VOD.

Kapitola 4.4.4 vymedzuje **Druhy cykloopatrení**. V rámci rozvoja cyklistickej dopravy sa musí myslieť predovšetkým na bezpečnosť cyklistov – ich bezpečné oddelenie od motorových vozidiel, ako aj zabezpečenie bezpečných prejazdov a odstránenie nebezpečných úsekov. Pri návrhu urbanizácie nových území a lokalít je potrebné na cyklistickú dopravu myslieť od začiatku. Pri tom sa opatrenia pre cyklistov delia na líniové, plošné a ostatné.

V **zónach 30** sú cyklisti vedení spolu s automobilmi na vozovke. Vytvárajú sa v obytných častiach mesta a obcí znížením maximálnej povolenej rýchlosti z 50 km/hod na 30 km/hod. Cyklista sa v takom prostredí oproti rušným hlavným cestám cíti bezpečne a komfortne aj bez vybudovanej špeciálnej cyklistickej infraštruktúry.

Kapitola 4.4.5 je venovaná **Doplňkovej infraštruktúre**. Ide o vybavenie a služby, ktoré zvyšujú funkčnosť a atraktivitu základnej cyklo infraštruktúry. Zabezpečuje tak ďalší spôsob priamych stimulov pre používanie bicykla.

K základným druhom doplnkovej výbavy pre cyklistické komunikácie patrí:

- parkovacie zariadenia (cyklostojan, cyklobox, cykloveža);
- servisné cyklostojany;
- nabíjacie stojany na elektrobicykle;
- osvetlenie cyklotrás;
- dopravné a orientačné značenie cyklotrás;
- cyklistické odpočívadlá a prístrešky;
- mapy (predovšetkým pozdĺž medzimestských trás);
- land marks;
- automatické sčítače – sčítanie cyklistov, chodcov počas celého roka.

Pre väčšie množstvo bicyklov, spravidla vyskytujúcich sa pri železničných alebo autobusových staniciach, dlhodobejšie státie cez noc alebo na viac dní, sú vhodné zastrešené a strážené parkoviská pre bicykle. To spĺňajú uzamykateľné cykloboxy alebo plne automatické cykloveže. V súčasnosti by už plány novej výstavby mali zahŕňať vyčlenený priestor na parkovanie bicyklov tak pred budovou, ako aj priamo v budove, a to predovšetkým v prípadoch administratívnych budov, škôl, zdravotníckych zariadení a pod. **Servisné stojany** sú vybavené náradím pre základné opravy bicykla a pumpou s univerzálnou hlavicom pre rôzne typy ventilov. Rovnako aj **nabíjacie stojany na elektrobicykle** sa osádzajú na

verejne prístupných miestach (cyklotrasy, pri autobusových a vlakových staniciach, školy), ale aj do súkromných objektov (rezidenčné objekty, firmy, hotely).

Automatické sčítače cyklistov poskytujú online cestou spoľahlivé údaje o intenzite premávky. Ponúkajú tak potrebné údaje pre efektívne plánovanie a rozvoj cyklistickej dopravy v mestách. Pomáhajú tiež vyhodnocovať efektívnosť investície pre politikov, médiá aj širokú verejnosť. Bývajú zväčša rozmiestnené na hlavných cyklotrasách.

Doplňkové služby pre cyklistické komunikácie:

- systém bike & ride (B + R);
- verejné bicykle – bikesharing, požičovne bicyklov;
- cyklobus;
- cykloservisy a cyklopredajne s cyklistickými potrebami;
- občerstvenie – zdroj pitnej vody, ale tiež reštaurácie prispôsobené potrebám cyklistov – spravidla označené ako „Cyklista vítaný“;
- ubytovacie zariadenia prispôsobené potrebám cyklistov – spravidla označené ako „Cyklista vítaný“;
- sprievodcovské možnosti.

V súčasnosti je podporovaný vznik **systému B + R (Bike and Ride)**, ktorý je obdobou systému P + R (Park and Ride) určeného pre automobily. Ide o kombinovanú formu dopravy, ktorá cyklistovi umožňuje prísť do bezprostrednej blízkosti stanice verejnej hromadnej dopravy a tam bicykel bezpečne zaparkovať tak, aby mohol bezstarostne pokračovať ďalej iným dopravným prostriedkom. Podobný systém možno využiť pri cykloturistických trasách v okrajových častiach mesta, kde sa umožní parkovanie automobilov a z tohto miesta môžu cyklisti vyraziť na bicykloch.

Pokiaľ je zaručená bezpečnosť odloženého bicykla, potom bicykel v kombinácii s častou a kapacitnou prímestskou dopravou predstavuje silnú konkurenciu pre IAD na dojazde do mesta aj doprave po meste. Súčasťou parkovísk B + R by mali byť aj nabíjacie stanice pre elektrobicykle.

Bikesharing je systém zdieľaných mestských bicyklov, ktoré si možno na jednom mieste požičať a na inom vrátiť. Najčastejšie sa vyskytuje v mestách na dopravu na krátku vzdialenosť, respektíve na krátky čas, existujú však aj systémy pre regionálnu turistiku. Môže fungovať na princípe požičiavania si a odkladania bicyklov na virtuálnych stojanoch umiestnených do presne vymedzeného úseku ulice, ďalej v rámci automatických fyzických stanovišť pre bicykle alebo na báze siete požičovní s obsluhou. Systém funguje ako doplnkový k mestskej verejnej doprave. Princíp verejného bicykla je založený na myšlienke, že pre časť používateľov je výhodné bicykel nevlastniť, ale používať. Príkladom môže byť turista, ktorý prišiel bez bicykla a chce si pozrieť mesto. Pôvodne boli v rámci systémov zahrnuté len obyčajné bicykle, postupne však došlo k rozšíreniu aj o ďalšie typy – predovšetkým elektrobicykle.

Mestské zdieľané bicykle sú určené pre návštevníkov mesta i miestnych občanov. Stanice bikesharingu je dobré umiestniť na strategické body mesta, napr. železničná stanica, centrum, úrady, nemocnice alebo tiež sídlisko či univerzity a ďalšie školy, kde je vysoký podiel bývania a pracovných príležitostí s obmedzenou možnosťou parkovania automobilov. Spolu s napojením na sieť verejnej dopravy a pešie trasy zaisťuje plošnú obsluhu územia.

Elektrobicykle sú segmentom výhodným na každodenné dochádzanie do zamestnania. Podiel elektrobicyklov sa z hľadiska znižujúcej sa finančnej náročnosti bude naďalej zvyšovať a ich atraktivita a využitie porastie. Stále väčšie využitie tohto dopravného prostriedku môže byť podnetom pre zvýšenie delby prepravnej práce v prospech cyklistickej dopravy. Prevádzka **cyklobusov** sa najčastejšie zriaďuje na účely podpory rekreačnej cykloturistiky.

Rozvoj cyklodopravy pomáha aj pešej doprave. Cyklistická a pešia doprava sú odlišné typy dopravy, navzájom sa však dokážu veľmi dobre dopĺňať a rozvoj cyklodopravy je pre pešiu dopravu prínosný.

V záverečnej časti PUM v **kap. 4.4.6. Návrh spracovateľa** autori PUM sumarizujú svoje závery a odporúčania v nasledujúcich bodoch:

- Zaistiť koordinovanú a jednotnú koncepciu rozvoja cyklotrás medzi mestom Trnava a Trnavským samosprávnym krajom.
- Nespoliehať sa len na dlhodobú tradíciu cyklistickej dopravy v Trnave a snažiť sa inovatívne vylepšovať celkovú cyklistickú infraštruktúru v meste.
- Inšpirovať sa v iných mestách, kde sa darí vyspelý rozvoj cyklistickej infraštruktúry realizovať. Nadviazať kontakty medzi cyklokoordinátormi, vytipovať vydarené príklady cykloopatrení a tie potom preberať a aplikovať.
- Podpora ekologickej a aktívnej mobility zamestnancov mesta/organizácií/súkromných firiem v meste. Preskúmať možnosti podpory a motivácie zamestnancov pre používanie cyklistickej, pešej a hromadnej dopravy namiesto individuálnej motorovej.
- Podpora ekologickej a aktívnej mobility študentov a žiakov základných aj materských škôl namiesto prekonávania krátkej vzdialenosti automobilom. Škola by mala dochádzku do školy vhodným spôsobom podporovať – pomoc pri organizácii spoločnej dochádzky, rodičovský sprievod väčšej skupiny detí, ktoré idú do školy na bicykli („Walking Bus“).
- Nemalý význam má tiež cyklistický koordinátor, ktorý tvorí personálnu kapacitu rozvoja cyklodopravy v mestách.
- Naďalej podporovať občianske združenie podporujúce rozvoj cyklodopravy (Združenie obcí mestskej oblasti Trnava, Cyklisti Trnava, Lepšia Trnava).
- Prepojiť mesto Trnava radiálne samostatne vedenými medzimestskými cyklotrasami s okolitými obcami v MFO Trnava, ktoré budú oddelené od cesty a umožnia tak bezpečnú cyklodopravu počas dochádzania do Trnavy.
- Zaistenie plošnej prístupnosti územia mesta pre cyklistov – dostavba cyklistickej infraštruktúry (v zmysle vybudovania oddelených chodníkov/vyznačenia jazdných pruhov) a vhodná organizácia dopravy dopravným značením tak, aby vznikla ucelená sieť hlavných cyklotrás.
- Pešia zóna prístupná cyklistom.
- V rámci mestských rozvojových oblastí utvárať územné rezervy pre cyklistickú infraštruktúru ako neoddeliteľnú súčasť dopravy po meste.
- Vybudovať mimoúrovňové kríženie medzimestskej cyklotrasy 5206 s cestou I/61 na mestskom okruhu na ulici Zavorská.

-
- Nezabúdať na rekonštrukciu skôr sprevádzkovaných pruhov pre cyklistov a spolu s tým na obnovu vodorovného značenia. Venovať sa úpravám okolia existujúcich cyklotrás, aby sa ich používatelia cítili príjemnejšie. Zároveň udržiavať cyklotrasy v stave, aby boli zjazdne v každom ročnom období.
 - Na hlavných trasách zvážiť rozšírenie cyklopruhov (aj pri plánovaných cyklotrasách). Na chodník s nedostatočnou šírkou pre spoločný priestor pešej a cyklodopravy neumiestňovať cyklistickú infraštruktúru.
 - Venovať pozornosť prepojeniu jednotlivých cyklotrás na križovatkách.
 - Opustené a nepotrebné úseky železničných tratí a vlečiek sú ideálnym priestorom pre umiestnenie cyklistických trás.
 - Navrhovať dopravné upokojenie znížením maximálnej povolenej rýchlosti na 30 km/h v uliciach, kde by bola cyklodoprava riešená bez cyklistickej infraštruktúry (bez chodníka pre cyklistov a bez cyklopruhov). Zriadenie Zón 30 pripadá do úvahy v zásade vo všetkých územiach s obytnou zástavbou nachádzajúcich sa mimo tranzitnej komunikácie. Takéto opatrenia možno realizovať na území všetkých mestských častí Trnavy.
 - Ekologické a bezpečné zásobovanie obchodov a reštaurácií v centre mesta by mohli vyriešiť základné (elektrické) bicykle. Riešením by mohlo byť rozmiestnenie malých diep okolo centra mesta, kde by sa tovar prekladal z automobilových dodávok na bicykle alebo elektrické vozidielka, ktoré by tovar dodávali koncovému klientovi. Nákladné bicykle môžu nahradiť zásobovacie dodávky a tým spríjemniť priestor pre cyklistov a chodcov v centre mesta.
 - Zaisťovať zabezpečené kapacitné parkoviská pre bicykle najmä v blízkosti centra, škôl, úradov, pri kultúrnych zariadeniach. Kapacitná cykloveža pri železničnej stanici nerieši dopyt rezidentov po parkovacích miestach pre bicykle v centre mesta.
 - Podpora prepravy bicyklov v MAD aj v prímestskej doprave, najmä vo vlakoch. Tiež úvaha nad zriadením cyklobusu do Malých Karpát s cieľom podporiť cykloturistiku.
 - Optimalizácia pokrytia mesta Trnava bikesharingom. Ponúknuť bikesharing tiež jednoduchým, jednorazovým návštevníkom. Menovite napríklad turistom bez nutnosti registrácie na mestskom úrade. Ak sa stane bikesharing veľmi populárnym v období od jari do jesene (štatisticky podložené číslami), je možné ho vyskúšať v prevádzke aj v zimných mesiacoch. Vhodné by bolo tiež rozšíriť zdieľané bicykle k parkoviskám najmä typu P + R a B + R. A tiež naďalej podporovať lektrobikesharing, ktorý je sľubne vyvíjajúcim sa systémom využitia bicykla.
 - Inštalácia dobíjacích staníc pre elektrobicykle do verejných budov, obchodných centier, na parkoviská B + R.
 - Pravidelne každý rok ponúknuť obyvateľom Trnavy na dva až tri dni možnosť využitia cykloservisu zadarmo. Bezplatne previesť celkovú prehliadku bicykla aj jeho základné nastavenie. Zároveň si v prípade zistených nedostatkov priamo na mieste kúpiť cyklodiely.
 - Používanie webových aplikácií pre cyklistickú dopravu (UrbanCyclers, Do práce na bicykli). Popularizácia cyklodopravy prostredníctvom kampaní na podporu cyklistiky.

tickej dopravy – Európsky týždeň mobility, Do práce na bicykli, prepojenie s kampaňami na podporu zdravého životného štýlu a tiež zdravého životného prostredia.

ÚZEMNÝ GENEREL DOPRAVY TTSK DO ROKU 2020 S VÝHLADOM DO ROKU 2030

TTSK má spracovaný „Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030“. V ňom je problematika cyklotrás rozpracovaná podrobnejšie.

Dokument je zverejnený na webovej stránke úradu TTSK.¹⁸

Samotný dokument pozostáva z 3 častí – analytickej, modelovej a návrhovej. Na začiatku je aj spoločný východiskový výkres všetkých druhov dopravy. V návrhovej časti sú už potom rozpracované jednotlivé druhy dopravy vrátane cyklotrás podrobnejšie, cyklotrasy sú na samostatnom prílohovom výkrese č. 8 územného generelu.

V Územnom genereli dopravy v analytickej časti sú cyklotrasy riešené v kap. „1.I.8 Cyklistická doprava“ na stranách 59 – 61. Sú tu krátko popísané diaľkové cyklotrasy a cykloturistické magistrály v TTSK.

V kap. „1.J.1.6“ na str. 72 – 75 je podrobnejšie popísaná „Analýza zámerov cyklistickej dopravy v TTSK“. Územný generel dopravy v nadväznosti na ÚPN R TTSK dopĺňa jestvujúcu značenú štruktúru cyklotrás v TTSK o nové úseky tak, aby doteraz evidované cyklotrasy vytvorili spojitý systém.

Hierarchický systém cyklistických trás je navrhovaný v základnej postupnosti medzinárodných, nadregionálnych, regionálnych a lokálnych cyklotrás pozdĺž nasledujúcich línií:

- významné vodné toky,
- spojnice krajského mesta a okresných miest TTSK,
- spojnice okresných miest,
- spojnice okresných miest a ostatných sídiel,
- významné rekreačno-turistické trasy a lokality,
- silné mikroregionálne väzby,
- lokálne rekreačno-turistické trasy a lokálne spojnice medzi obcami a významnými lokalitami s prírodným či kultúrne-historickým potenciálom.

Chýbajúce cyklistické prepojenia sú v regionálnej mierke navrhované ako spojnice medzi jednotlivými sídlami a významnými lokalitami s rekreačným, prírodným alebo kultúrne-historickým potenciálom. Existujúce cyklistické prepojenia trasované po cestách budú v rámci riešenia v následných podrobnejších dokumentáciách pretrasované na vytipované najbližšie poľné a lesné cesty, prípadne navrhnuté ako samostatné paralelné cyklistické pásy. Navrhované cyklistické prepojenia ako spojnice medzi jednotlivými sídlami budú v rámci riešenia v podrobnejších dokumentáciách presne lokalizované podľa dopravných a priestorových možností, predovšetkým v samostatných dopravných koridoroch.

¹⁸ Trnavský samosprávny kraj. Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030. [online]. [cit. 2018-02-14].

Dostupné z: <https://www.trnava-vuc.sk/11760-sk/uzemny-generel-dopravy/>

Samostatne vedené cyklotrasy budú umiestňované v bezpečnej vzdialenosti od ciest. Pozdĺž cyklotrás budú navrhované aleje a stromoradia.

Navrhované cyklotrasy nad/regionálneho významu:

1. EuroVelo 6 (návrh úseku na území SR je 160 km), EuroVelo 13 (návrh úseku na území SR je 90 km)
2. Podkarpatská vinohradnícka cyklotrasa – východné podhorie Malých Karpát (Malokarpatská vínná cyklotrasa)
3. Malodunajská cyklotrasa vedená pozdĺž vodného toku Malý Dunaj
4. Štefánikova cyklotrasa vedená hrebeňom Malých Karpát
5. Naprieč Podunajskom (Prepojenie Trnavy, Galanty a Dunajskej Stredy)
6. Naprieč krajom zo západu na východ (Po stopách Českej cesty)
7. Naprieč krajom zo severu na juh (Hradná cesta)
8. Okruhy okolo vodných diel Sĺňava, Kráľová

V závere kap. „1.J.1.6“ na str. 74 – 75 je stručne zhodnotená Koncepcia rozvoja cyklotrás na území TTSK, vo vybraných oblastiach – Cykloturistika Záhorie, Cykloturistika Kopanice – Myjava – Stará Turá, Cyklotrasy v okolí Trnavy, TNC, Cyklotrasy bez hraníc, Cyklistická trasa Malý Dunaj – Dunajská Streda – Gabčíkovo.

Ďalej v Územnom genereli dopravy v návrhovej časti sú cyklotrasy riešené v kap. „3.G.7 Cyklistická doprava“ na str. 49 – 52. Okrem iného sa tu píše:

Sieť cyklistických cestičiek je postupne rozvíjaná vo dvoch typoch:

A) Samostatné cyklotrasy vyhradené pre cyklistov, fyzicky oddelené od ostatnej dopravy.

Týchto ciest je v TTSK minimum a rozvíjajú sa pozdĺž tokov riek na telesách ochranných protipovodňových hrádí. Tieto cyklotrasy je potrebné budovať v extravilánoch.

B) Cyklotrasy ako súčasť ostatných verejne prístupných komunikácií, s vyznačeným orientačným cykloznačením, sú navrhnuté v intravilánoch obcí a na komunikáciách s veľmi malou intenzitou dopravy.

Tabuľka 3.G/9. územného generulu uvádza rozdelenie cyklotrás podľa farieb, mylné uvádza aj neexistujúce farebné značenia (bledomodrá a fialová).

Ďalej sa tu uvádza, že polohu cyklotrás je potrebné rozdeliť na extravilán a intravilán.

V extraviláne je nutné umiestňovať cyklotrasy na samostatné teleso, s výnimkou ciest s veľmi malou intenzitou vozidiel a malým podielom ťažkej nákladnej dopravy.

V intraviláne je potrebné umiestniť cyklotrasy na samostatné teleso ale vzhľadom na intravilánové možnosti je možné umiestniť aj do komunikácie. V prípade umiestnenia cyklotrasy do komunikácie sú možnosti nasledovné:

- cyklopiktogram,
- rozšírenie komunikácie o cyklopruh s posunom krajnice,

-
- označenie smerovníkmi s tým, že cyklista je riadny účastník cestnej premávky a iné.

V závere tejto kapitoly je priložená tabuľka územného generelu 3.G/10 Sieť navrhovaných cyklotrás v TTSK. Táto tabuľka je uvedená v prílohe č. 11 tejto stratégie. Súčasťou kapitoly je aj súborný výkres územného generelu č. 8 „Cyklistická doprava“, ktorý je v mierke 1:100 000.

V kapitole 3.H.9 sú uvedené „Priority a opatrenia v oblasti rozvoja cyklistickej dopravy. Je tu uvedené hlavne:

- Rešpektovanie lokalizácie existujúcej siete cyklistických trás a cyklistickej trasy EuroVelo 6 (Rakúsko) – BSK – Šamorín – Medveďov – NSK, (Maďarsko).
- Rezervovanie územných koridorov pre výstavbu cyklomagistrál medzinárodného až regionálneho významu na segregovanom telese pozemných komunikácií, vyhradených pre cyklistickú dopravu.
- Podporovať územno-technickými opatreniami cyklistickú dopravu ako alternatívny dopravný prostriedok v obslužnej doprave a v rekreačnej doprave.
- Iniciovať spracovanie špecializovanej dokumentácie „Generel cyklistickej dopravy v TTSK“, ktorá bude zameraná na komplexný rozvoj, najmä extravilánových úsekov cyklotrás v TTSK s prirodzeným prepojením na susediace samosprávne kraje.

Základným cieľom navrhovaného dokumentu „Generel pre rozvoj cyklistickej dopravy v TTSK“ by malo byť podrobné definovanie jednotlivých trás a úsekov navrhovaných extravilánových cyklotrás s návrhom ich realizovateľnosti a postupnosti výstavby, návrh informačného systému terénneho označovania smerovania k významným turistickým cieľom ako sú historické pamiatky, sakrálne stavby, prírodné útvary, rozhľadne, miesta s výhľadom do krajiny.

Ďalej k prioritám patrí **definovanie hlavných cyklotrás** s ich následným rozpracovaním do realizačných projektov:

1. cyklotrasa č. 024 Záhorská cyklomagistrála
2. cyklotrasa č. 003 Malokarpatská cyklotrasa
3. cyklotrasa č. 099A Vínna cesta
4. cyklotrasa č. 097A Vážska cesta
5. cyklotrasa č. 2299A Sakravelo s návrhom jej realizácie po ucelených častiach
6. cyklotrasa č. 05296A – spojovacia cyklotrasa medzi sieťou cyklotrás „Cyklotrasy bez hraníc“ a Vážskou cestou
7. cyklotrasa č. 5206 – cyklotrasa prepájajúca územie BSK a TSK cez Trnavu, prípadne iné, podľa miestnych záujmov

Vo všeobecnosti je možné v zmysle navrhovaného ÚGD TTSK pripraviť detailné dokumentácie pre rozvoj cyklodopravy v extravilánových úsekoch so zameraním na realizáciu týchto trás v logických a ucelených celkoch vzájomne sa prepájajúcich.

Zabezpečiť prípravu a realizáciu siete cyklotrás nadregionálneho a regionálneho charakteru v zmysle textu ÚGD TTSK s priamymi väzbami na susediace územia ako je BSK, TSK a NSK.

Vzhľadom na polohu TTSK je potrebné prepájanie cyklotrás aj v cezhraničných smeroch do Českej republiky, Rakúska a Maďarska.

JEDNOTNÁ KONCEPCIA CYKLOTRÁS NA ÚZEMÍ TRNAVSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA (2011)

Ide o prvý koncept stratégie cyklodopravy a cykloturistiky v TTSK. Konceptia bola spracovaná v roku 2011. Cieľom koncepcie bolo vytvoriť ucelený obraz na problematiku rozvoja cyklistiky so zameraním na cykloturistiku na území TTSK, vytvoriť koncepciu budovania a prevádzky cyklotrás s ohľadom na ich dopravný a turistický význam pri rozvoji regiónov kraja. Ďalším cieľom bolo vytvoriť ucelený materiál, ktorý nadväzuje na významné cyklotrasy v okolitých regiónoch.

Hlavné ciele koncepcie:

- vytvorenie jednotného rámca budovania siete cyklotrás na území TTSK v nadväznosti na okolité regióny a medzinárodné cyklotrasy,
- vytvorenie podmienok na trvalo udržateľný rozvoj a zlepšenie imidžu cestovného ruchu.

Špecifické ciele:

- vytvorenie podmienok pre lepší rozvoj aktívneho cestovného ruchu,
- zabezpečenie správnej identifikácie relevantných kľúčových partnerov,
- vypracovanie komplexnej analýzy,
- prepojenie lokálneho, subregionálneho, regionálneho a nadregionálneho potenciálu.

Cieľové skupiny:

- Úrad TTSK a OvZP TTSK,
- sieť regionálnych rozvojových agentúr TTSK,
- mestá a obce, miestne akčné skupiny, regionálne ZMO, združenia miest a obcí, organizácie tretieho sektora,
- podnikateľské subjekty v oblasti cestovného ruchu v oblasti hotelierstva a služieb,
- ostatné subjekty v oblasti cyklistiky, cykloturistiky a cestovného ruchu.

Kľúčovým prvkom bolo vytvorenie **jednotného rámca budovania siete cyklotrás na území TTSK** (prostredníctvom prenosu know-how českých, rakúskych, maďarských a slovenských partnerov) v nadväznosti na Bratislavský, Trenčiansky a Nitriansky samosprávny kraj, Juhomoravský kraj a na medzinárodné cyklotrasy za účelom vytvorenia podmienok pre trvalo udržateľný rozvoj a zlepšenie imidžu cestovného ruchu v cieľovom území pre domácich aj zahraničných turistov. Vytvorenie jednotného rámca je základným východiskom pre implementáciu ďalších projektov na realizáciu konkrétnych čiastkových

etáp cyklotrás s možnosťou využitia prostriedkov zo štrukturálnych fondov v programovacom období 2007 – 2013 a následne v období realizácie stratégie EÚ 2020.

Cieľom koncepcie bolo podporiť a posilniť spoluprácu medzi regionálnymi a miestnymi samosprávami, verejnými inštitúciami, miestnymi rozvojovými organizáciami a neziskovými (nekomerčnými) organizáciami, ktoré sa priamo zaoberajú aktivitami v CR, konkrétne budovaním siete cyklotrás, pri výmene informácií, skúseností, poskytovaní poradenstva a budovaní partnerstiev a cezhraničných sietí pri napĺňaní stratégie rozvoja CR.

Cieľom vytvorenia Jednotného rámca budovania siete cyklotrás je naplniť potreby a požiadavky cieľových skupín projektu a vytvoriť podmienky vhodné pre ďalšie nadväzujúce projekty. Z hľadiska verejného sektora projekt napĺňa potrebu v oblasti koordinácie a kooperácie pri vybudovaní efektívnej siete cyklotrás, ktorá vytvára podmienky pre ďalší rozvoj cestovného ruchu. Podnikateľské subjekty môžu profitovať z implementácie výsledkov projektu, v prípade, že sa vytvoria vhodné podmienky na zavádzanie nových rozšírených služieb pre cykloturistov prechádzajúcich regiónom, hlavne s účelom predĺženia ich pobytu v TTSK. Zároveň sa utvoria podmienky pre vznik siete doplnkových služieb, čo si vyžaduje jednotnú koordináciu.

Cyklotrasy, ako líniový prvok kreujúci regionálny rozvoj, sa stávajú miestom stretu rôznych kultúr a tradícií. Unifikácia rámca budovania siete cyklotrás (jednotný systém značenia, technické parametre a pod.) uľahčí prechod medzi rôznymi cyklotrasami, a tým sprístupní región širšej verejnosti (najmä zahraničnej), ktorá sa nebude musieť znovu zorientovať v novom systéme po prechode hraníc (regionálnych či štátnych).

Výstupy projektu:

- koncepcia, ktorá postihuje koncepciu rozvoja cykloturistiky na území kraja – má časť analytickú a časť návrhovú;
- koncepcia spracovaná tak, aby mohla slúžiť obciam (zdrúženiam obcí) ako podklad pre tvorbu strategických koncepcií v oblasti cykloturistiky;
- koncepcia navrhuje dôležité cyklotrasy na území kraja s ohľadom na význam lokality v oblasti cestovného ruchu resp. dopravný význam;
- cyklotrasy sú vedené predovšetkým po cestách II. a III. triedy, resp. po trasách s nižšou intenzitou dopravy, ako aj účelových a miestnych komunikáciách, hrádzach riek (bezpečnostné hľadisko);
- v rámci optimalizácie a bezpečnosti cyklotrás je možné zmeniť trasovanie či úplné zrušenie nevhodne navrhnutých cyklotrás;
- návrhová časť koncepcie mala slúžiť ako podklad pre spracovanie projektov pre čerpanie prostriedkov z fondov EÚ;
- v rámci dopracovania koncepcie spracovateľ zorganizoval informačné stretnutia s dotknutými subjektmi (obce, mestá, tretí sektor, podnikatelia).

STRATÉGIA ROZVOJA CYKLOTRÁS A CYKLODOPRAVY V TRNAVSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI NA ROKY 2018 – 2022 (AKTUALIZÁCIA CYKLOSTRATÉGIE)

Stratégiu spracoval pre TTSK Slovenský cykloklub v roku 2018. Jednalo sa o zásadnú aktualizáciu prvého konceptu cyklostratégie TTSK z roku 2011. Materiál bol spracovaný pre programové obdobie EÚ 2014 – 2020 (+2). Materiál však po prebratí samosprávnym krajom a jeho pripomienkovaní nebol predložený na schválenie zastupiteľstvu TTSK. Stratégiu nebudeme v tejto kapitole podrobnejšie rozoberať, pretože celá táto stratégia ho kompletne aktualizuje a je teda v nej zahrnutá. Aktualizácia zohľadňuje všetky zmeny v európskej, národnej i krajskej legislatíve tak, aby stratégia bola podkladom nielen pre končiacie sa staré programové obdobie EÚ, ale hlavne pre nové programové obdobie EÚ na roky 2021 – 2027.

REGIONÁLNA INTEGROVANÁ ÚZEMNÁ STRATÉGIA TTSK NA ROKY 2014 – 2020 (RIÚS TTSK)

Regionálna integrovaná územná stratégia Trnavského samosprávneho kraja na roky 2014 – 2020 (RIÚS TTSK) bola spracovaná za účelom koordinovanej, vecne a časovo zosúladenej implementácie Integrovaného regionálneho operačného programu (IROP) na území Trnavského samosprávneho kraja a dosiahnutie komplementarity a synergie s ostatnými OP.

Ide o plánovací nástroj umožňujúci účasť relevantných partnerov pre uplatnenie princípu integrovaného prístupu k územnému rozvoju v kraji.

Pre nové programové obdobie EÚ na roky 2021 – 2027 sa IÚS spracováva. Jej súčasťou bude aj zásobník cykloprojektov na území TTSK. Zásobník sa bude priebežne aktualizovať a dopĺňať, zabezpečuje to krajský cyklokoordinátor TTSK, finálnu verziu schváli Rada partnerstva TTSK.

Globálnym cieľom RIÚS TTSK na roky 2014 – 2020 je, v súlade s IROP 2014 – 2020, prispieť k zlepšeniu kvality života obyvateľov Trnavského kraja, zabezpečiť udržateľné poskytovanie verejných služieb, podporiť inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast a zamestnanosť s dopadom na hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť regiónu, jeho funkčných území (miest a obcí). Cieľom je zlepšenie kvality života a regionálnej konkurencieschopnosti Trnavského kraja s dopadom na vyvážený územný rozvoj prostredníctvom vhodne zvolených intervencií regionálneho a miestneho charakteru.

RIÚS TTSK je východiskovým dokumentom pre realizáciu integrovaných územných investícií na regionálnej úrovni s dopadom na miestnu úroveň a tvorí ho samotný dokument, ako i realizačný mechanizmus. Nositeľom RIÚS TTSK je partnerstvo pre tvorbu a realizáciu zložené s orgánom regionálnej samosprávy, orgánov miestnej samosprávy, štátnej správy, miestnych iniciatív a ďalších socioekonomických partnerov pôsobiacich v území. Obsahovo vychádza posudzovaný strategický dokument z Programu hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja na roky 2009 – 2015, z územno-plánovacej dokumentácie TTSK, ako i ďalších rozvojových koncepčných dokumentov a je tiež spracovaný v súlade s dokumentáciou spracovanou Riadiacim orgánom pre IROP, a to Metodické usmernenie Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR pre prípravu a realizáciu RIÚS.

RIÚS TTSK obsahuje v rámci Prioritnej osi č. 1 (Bezpečná a ekologická doprava na území Trnavského kraja) konkrétny **špecifický cieľ 1.2.2**, ktorý prerokúva zvýšenie atraktivity

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

Navrhuje nasledovné:

- budovanie bezpečných mestských a regionálnych cyklotrás;
- rekonštrukciu, modernizáciu a výstavbu infraštruktúry pre nemotorovú dopravu;
- riešenie regionálnych cyklociest kvalitným a bezpečným spôsobom, zameraným na dopravnú funkciu;
- budovanie doplnkovej cykloinfraštruktúry v mestách i na cykloturistických trasách;
- odstránenie existujúcich dopravných kolíznych bodov v mestách kvôli bezpečnému pohybu cyklistov;
- propagáciu a zvyšovanie atraktivity cyklistickej dopravy vo verejnosti.

3.2 Legislatíva, technické normy a technické podmienky

Základnou legislatívnou normou je **Ústava SR**. Tá v článku 20 definuje právo na majetok. Tento článok je najdôležitejším v celej legislatíve cyklotrás SR. Vyplýva z neho investorom infraštruktúrnych cyklotrás mať vyriešenú majetkovú podstatu pozemkov, kadiaľ trasy povedú, pri cykloturistickom značení zase mať súhlasy vlastníkov pozemkov.

Majetkovú podstatu v zásade rieši 5 paragrafov tohto článku:

- 1) Každý má právo vlastniť majetok. Vlastnícke právo všetkých vlastníkov má rovnaký zákonný obsah a ochranu. Majetok nadobudnutý v rozpore s právnym poriadkom ochranu nepožíva. Dedenie sa zaručuje.
- 2) Zákon ustanoví, ktorý ďalší majetok okrem majetku uvedeného v čl. 4 tejto ústavy, nevyhnutný na zabezpečovanie potrieb spoločnosti, rozvoja národného hospodárstva a verejného záujmu, môže byť iba vo vlastníctve štátu, obce alebo určených právnických osôb. Zákon tiež môže ustanoviť, že určité veci môžu byť iba vo vlastníctve občanov alebo právnických osôb so sídlom v Slovenskej republike.
- 3) Vlastníctvo zaväzuje. Nemožno ho zneužiť na ujmu práv iných alebo v rozpore so všeobecnými záujmami chránenými zákonom. Výkon vlastníckeho práva nesmie poškodzovať ľudské zdravie, prírodu, kultúrne pamiatky a životné prostredie nad mieru ustanovenú zákonom.
- 4) Vyvlastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva je možné iba v nevyhnutnej miere a vo verejnom záujme, a to na základe zákona a za primeranú náhradu.
- 5) Iné zásahy do vlastníckeho práva možno dovoliť iba vtedy, ak ide o majetok nadobudnutý nezákonným spôsobom alebo z nelegálnych príjmov a ide o opatrenie nevyhnutné v demokratickej spoločnosti pre bezpečnosť štátu, ochranu verejného poriadku, mravnosti alebo práv a slobôd iných. Podmienky ustanoví zákon.

Na Ústavu SR priamo nadväzuje aj **Zákon č. 40/1964 Zb. – Občiansky zákonník**, ktorý sa zaoberá mimo iného aj vlastníckymi právami, konkrétne v článkoch 123 – 135. V článku 124 a 126 sa píše o ochrane majetkových práv, či už jedinca alebo iných subjektov.

tov. Zákon sa o. i. zaoberá vlastníckymi právami majiteľov pozemkov, na ktorých je možné budovať cyklotrasy. Pri každom vybavovaní a legalizácii cyklotrasy sú potrebné súhlasy vlastníkov nehnuteľností, po ktorých budú cyklotrasy vedené. Otázka problémov pri povolení a ponímania verejného záujmu, vrátane možného vyvlastnenia je náznakovito popísaná v paragrafe 128.

Druhou významnou časťou legislatívy sú platné zákony SR. Patria sem predovšetkým:

- **Zákon č. 135/1961 Zb. – Zákon o pozemných komunikáciách (Cestný zákon)**

Cestný zákon sa dotýka cyklistických komunikácií a zariadení na nich, pretože všetky cyklistické komunikácie sa radia medzi pozemné komunikácie definované týmto zákonom. Cestný zákon sa dotýka aj cykloturistických trás a zariadení na nich, pretože všetky cykloturistické trasy prechádzajú po cestách a komunikáciách definovaných týmto zákonom.

Koncom roka 2021 NR SR schválila novelizáciu cestného zákona. Z pohľadu cyklopravy v ňom bolo odhlasovaných 5 podstatných zmien:

1. **Odstup pri predbiehaní** - najzásadnejšia zmena je v tom, že vodič automobilu musí zachovávať dostatočný bočný odstup od cyklistu (ale aj kolobežkára), ktorý je najmenej jeden meter pri rýchlosti do 50 km/hod a 1,5 metra pri vyššej rýchlosti. Zároveň sa jasne stanovuje, že vodič pri predbiehaní musí prihliadať najmä na rýchlosť, druh svojho i predchádzaného vozidla, poveternostné podmienky a stav a povahu vozovky. To bude dôležité napríklad pri posudzovaní miery zavinenia niektorých nehôd a kolíznych situácií.
2. **Jednoznačná prednosť** - jasne sa ustanovuje prednosť každého, kto ide priamo pred tým, kto odbočuje a to bez ohľadu na stavebnú formu a oddelenosť cesty. Prednosť sa týka aj cyklistu idúceho súbežne s hlavnou cestou, zväčša po ceste pre cyklistov. Prakticky to znamená, že doteraz ak cyklista išiel vo farebnom cyklopruhu, pri križovaní vedľajšej cesty mal prednosť, ale ak bol cyklopruh stavebne oddelený, prednosť musel dať cyklista všetkým ostatným. Po novom má prednosť bez ohľadu na to, či je alebo nie je cyklopruh oddelený od hlavnej cesty.
3. **Bezpečnejšie odbočovanie je z pohľadu cyklistov** druhou najdôležitejšiou zmenou zákona. K základným povinnostiam vodiča pridáva aj neohrozenie cyklistov na cestičke pre cyklistov, pri ich odbočovaní alebo vchádzaní na cestu. Zároveň sa zakazuje zastavenie vozidla nielen na priechode pre chodcov a priechode pre cyklistov, ale aj na mieste na prechádzanie. Okrem toho sa navrhuje umožniť cyklistovi nedodržiavať striktné povinnosť pri odbočovaní vľavo zaradiť sa čo najďalej vľavo v časti vozovky. Tým sa predchádza možnému nebezpečenstvu, keď sa po odbočení musí opäť vrátiť na pravú stranu vozovky.
4. **Jazda po chodníku umožňuje sa** jazdenie na chodníku aj cyklistom, ktorí sprevádzajú alebo vezú na bicykli dieťa do 10 rokov.
5. **Jazda v skupine** - rozširuje sa aj možnosť cyklistom jazdiť vedľa seba len na cestičke pre cyklistov aj o iné druhy komunikácií, na ktorých nie je voľnejší pohyb cyklistov problematický. Okrem toho sa dopĺňa možnosť jazdy vedľa seba pre skupinovú jazdu. To má zabrániť nebezpečnému predbiehaniu, ak je skupina cyklistov, idúcich predpisovo za sebou, neúmerne dlhá.

- **Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení**

Vyhláška o dopravnom značení nadväzuje na staršie dopravné vyhlášky, no z pohľadu cyklodopravy bola v roku 2020 zásadne novelizovaná a prináša viacero zmien a novinek. Platná je od 20. 2. 2020, účinná od 1. 4. 2020.

V paragrafe 1 sa delia DZ na zvislé dopravné značky, vodorovné dopravné značky, dopravné zariadenia, svetelné signály a pokyny. Keďže vyhláška bola upravená viacerými novelami zákonov, posledné zmeny priniesli do vyhlášky pre Slovenskú republiku nové prvky a opatrenia v organizácii cyklistickej dopravy.

Napr. v paragrafe 15 svetelné signály pre vozidlá sú cyklodoprave venované odseky 8 a 9.

(8) Na riadenie cestnej premávky cyklistov v križovatke možno použiť svetelné signály v tvare bicykla, ktoré môžu byť doplnené šípkami, alebo svetelné signály v tvare plného kruhu menšej veľkosti doplnené bielou tabuľkou alebo návěstidlom so symbolom bicykla, ktoré sú usporiadané rovnako, ako je uvedené v odseku 1, a majú pre cyklistu rovnaký význam, ako je uvedené v odsekoch 2, 3, 5 až 7.

(9) Vyobrazenie niektorých svetelných signálov podľa odseku 8 je:



Obr. č. 8: Svetelné signály v tvare bicykla

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení

V paragrafe 16 podľa odseku 1 a 2 platí:

(1) Zasvietený signál žltej farby v tvare chodca, bicykla alebo chodca a bicykla, ktorým je doplnený signál zelenej farby v tvare šípky alebo šípok, upozorňuje vodiča, že pri odbočení vpravo alebo vľavo križuje smer chôdze chodcov alebo smer jazdy cyklistov prechádzajúcich vo voľnom smere.

(2) Vyobrazenie svetelných signálov podľa odseku 1 je:



Obr. č. 9: Zasvietený signál žltej farby

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení

V paragrafe 21 – Svetelné signály pre cyklistov pri prechádzaní cez vozovku podľa odsekov 1 a 2 platí:

- (1) Na riadenie cestnej premávky cyklistov pri prechádzaní cez vozovku sa používajú svetelné signály v tvare bicykla.
- (2) Na riadenie cestnej premávky cyklistov, ktorá je cez vozovku vedená súbežne s premávkou chodcov, možno použiť svetelné signály v tvare chodca a bicykla.
- (3) Vyobrazenie svetelných signálov podľa odseku 2 je:



Obr. č. 10: Svetelné signály v tvare chodca a bicykla

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení

K vyhláške patrí aj 8 príloh s vyobrazením dopravných značiek.

Príloha 1 je venovaná symbolom vozidiel a účastníkom cestnej premávky. Pod bodom 9 je uvedený nový piktogram pre bicykel. Bicykle sú definované ako „Nemotorové vozidlá poháňané ľudskou silou vyvíjanou pomocou pedálov alebo ručných kľúk“. Má piktogram:



Obr. č. 11: Vyobrazenie symbolu bicykle

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení

Pod bodom 15 je uvedený nový piktogram pre elektrobicykle. Elektrobicykle sú definované ako „Bicykle s elektrickým pomocným pohonom, ktorého výkon sa pre-ruší, keď bicykel dosiahne rýchlosť 25 km/hod“. Má piktogram:



Obr. č. 12: Vyobrazenie symbolu elektrobicykle

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení

V ďalších prílohách je viacero, či už starších dopravných značiek, ako aj viacero nových značiek.

V prílohe 2 vo výstražných dopravných značkách pod č. 143 je staronová značka upozorňujúca na zvýšený pohyb cyklistov. Alebo na miesto, kde cyklisti prechádzajú cez cestu alebo na ňu vchádzajú. Je na nej však už nový piktogram cyklistu.



Obr. č. 13: Výstražná značka cyklisti

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení

V prílohe 3 v Regulačných značkách, v časti II Príkazové a zákazové značky sú cyklodoprave venované 4 modré značky – č. 221 Cyklistická komunikácia, 222 Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov, 223 Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov a 225 Koniec špeciálnej cestičky.

V prílohe 4 v Informačných značkách, je cyklodoprave venovaná modrá značka č. 326 Priechod pre cyklistov. V časti IV Orientačné značky, časti IV.4 Smerové značky pre cyklistickú premávku sú to značky pod číslami 380 Cyklistický smerník tabuľový, 381 Cyklistický smerník šípový, 382 Cyklistický medzismerník, 383 Číslo cyklotrasy.



Obr. č. 14: Cyklistický smerník tabuľový

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení



Obr. č. 15: Cyklistický smerník šípkový

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení



Obr. č. 16: Cyklistický medzismerník

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení



Obr. č. 17: Číslo cyklotrasy

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení

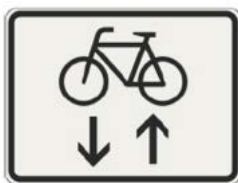
V prílohe 5 v Dodatkových tabuľkách sú cyklodoprave venované dodatkové tabuľky č. 513 Priečna jazda cyklistov. Umiestňuje sa pod značkami Daj prednosť v jazde alebo Stoj, daj prednosť v jazde, kde sú vodiči povinní dať prednosť v jazde cyklistom idúcim zľava aj sprava súbežne s cestou. Dodatková tabuľka č. 514 Obojsmerná jazda cyklistov sa umiestňuje pod dopravné značky jednosmerná cesta, pričom umožňuje cyklistom jazdiť v oboch smeroch. Úplnou novinkou je dodatková tabuľka č. 515

Voľno. Táto umožňuje (neprikazuje!) cyklistom použiť aj špeciálne cestičky (napr. pre peších, chodník a pod.).



Obr. č. 18: Priečna jazda cyklistov

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravných značeniach



Obr. č. 19: Obojsmerná jazda cyklistov

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravných značeniach



Obr. č. 20: Voľno

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravných značeniach

V prílohe 6 Vodorovné značky, v časti IV. Symboly je pre cyklistov významná vodorovné značenie pod č. 635 Koridor pre cyklistov. Je to značka vyznačujúca smer jazdy cyklistov. Tá upozorňuje vodičov motorových vozidiel, že sa nachádzajú na vozovke so zvýšeným pohybom cyklistov.



Obr. č. 21: Koridor pre cyklistov

Zdroj: Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravných značeniach

- **Zákon č. 50/1976 Zb. O územnom plánovaní a stavebnom poriadku (Stavebný zákon)**

Stavebný zákon bol pomerne často novelizovaný, posledný krát v roku 2020 pod č. 90/2020 Z. z., ktorá je účinná od 25. 4. 2020.

Stavebný zákon rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia, navrhuje vecnú a časovú koordináciu činností ovplyvňujúcich životné prostredie, ekologickú stabilitu, kultúrno-historické hodnoty územia, územný rozvoj a tvorbu krajiny v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja.

Tento zákon okrem iného upravuje plánovanie cyklistickej siete, výstavbu cyklistickej infraštruktúry a proces jej schvaľovania. Sieť cyklistických trás by sa podľa stavebného zákona mala plánovať v územno-plánovacom procese v troch (resp. štyroch) stupňoch: v rámci územia Slovenska, regiónu, mesta a následne aj zóny.

Trasy, pri ktorých sú potrebné stavebné úpravy ako odstraňovanie pôdneho krytu, asfaltovanie, hĺbenie zárezov, a pod. sú v zmysle tohto zákona stavbami, a teda je pre ich výstavbu potrebné územné rozhodnutie a stavebné povolenie. Zákon upravuje aj práva a povinnosti stavebníka, stavebného úradu a ostatných účastníkov stavebného a územného konania. Zákon jasne definuje aj typológiu drobných stavieb a povinné legislatívne procedúry, ktoré sa týkajú doplnkovej infraštruktúry na cyklotrasách, prípadne značenia cykloturistických trás. Zároveň zákon určuje aj postihy a pokuty za nelegálne stavby.

Veľmi páľčivou otázkou je definovanie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás ako verejno-prospešných stavieb (resp. líniových dopravných stavieb) a následná možnosť uplatnenia vyvlastnenia pozemku pri ich výstavbe, s cieľom uľahčiť a urýchliť proces ich výstavby. Tomu sa venuje zákon v jeho štvrtej časti venovanej vyvlastneniu.

Ostatné zákony:

- **Zákon č. 326/2005 Z. z. O lesoch (Lesný zákon), Zákon č. 360/2007 Zb. – aktualizované úplné znenie**

Tento zákon bol v posledných rokoch viackrát novelizovaný. Prichádza sa s ním do styku predovšetkým pri legalizácii cykloturistických trás, najmä v lesnom a horskom prostredí (či už trás pre cestné alebo horské MTB bicykle).

Pôvodný zákon č. 326/2005 Zb. bol novelizovaný v roku 2007 pod číslom 360/2007, do platnosti vstúpil k 1. 9. 2007. Vtedy otázky cyklistickej verejnosti vyvolala krátka formulácia v paragrafe 31 tohto zákona, kde medzi zakázané činnosti v lese do písmena d) bola doplnená formulácia „... je zakázané... jazdiť na bicykli alebo na koni mimo lesnej cesty alebo vyznačenej trasy”.¹⁹ Samotný zákon o lesoch nedefinuje pojem lesná cesta. Odkazuje iba na slovenskú technickú normu STN 73 6108, ktorá stanovuje kategorizáciu lesnej dopravnej siete. Zákon vymedzuje terminológiu, popisuje štátne orgány, lesnú stráž. Definuje ich právomoci, takže je jasné, čo kam patrí. Zaujímavé je, že lesná stráž má v zákone menšie právomoci ako poľovnícka

¹⁹ Zákon č. 326/2005 Z. z. O lesoch, v znení neskorších predpisov
Dostupné z: <http://www.epi.sk/zz/2005-326>

stráž. Jasne sa stanovujú povinnosti pri legalizácii a značení cykloturistických trás voči vlastníkom i obvodnému (prípadne krajskému) lesnému závodu. Nepříjemnosťou zákona sú pokuty, možno primerané pri porušení paragrafov ohľadom ochrany lesa z hľadiska neoprávnených značení cyklotrás, no určite prehnané pri postihoch jednotlivcov pri jazdení mimo lesných ciest a značených trás. Zákon nepozná pojem singlet-racky, ktoré je preto potrebné riešiť výnimkou zo zákona.

Paragraf 3 definuje a kategorizuje lesné pozemky. V piatom dieli zákona v paragrafe 30 je definované využívanie lesov verejnosťou. V článku 1 sa uvádza, že každý má právo na vlastnú zodpovednosť a nebezpečenstvo vstupovať (pri dodržaní ostatných častí zákona) na lesné pozemky.

V posledných aktualizáciách v ôsmom dieli Správa lesného majetku vo vlastníctve štátu a združenia vlastníkov lesného majetku do zákona bola doplnená formulácia v paragrafe 50b Využitie lesných pozemkov vo vlastníctve štátu na verejnoprospešné účely. Týka sa to teda aj stavieb cyklotrás (ak sú v ÚP definované ako verejno-prospešné stavby). Tu sa konkrétne v odsekoch 1 a 4 hovorí:

- (1) Lesné pozemky vo vlastníctve štátu, na ktorých podľa záväznej časti územnoplánovacej dokumentácie alebo podľa uznesenia obecného zastupiteľstva, ak ide o obec, ktorá nie je povinná mať územný plán podľa osobitného predpisu, majú byť umiestnené verejnoprospešné stavby, ktorých stavebníkom bude obec alebo vyšší územný celok, môže správca po ich vyňatí (§ 5 a 7), previesť len do vlastníctva obce alebo vyššieho územného celku.
- (4) Lesné pozemky podľa odsekov 1 a 2 po ich vyňatí (§ 5 a 7) prevedie správca zmluvou o prevode vlastníctva bezodplatne do vlastníctva obce alebo vyššieho územného celku alebo ich zmluvou, z ktorej vyplýva právo užívať taký pozemok a uskutočniť na ňom stavbu, prenechá do bezodplatného užívania osobám podľa odseku 3 na základe právoplatného územného rozhodnutia o umiestnení stavby. Zmluva o prevode pozemku a zmluva, z ktorej vyplýva právo užívať pozemok a uskutočniť na ňom stavbu, musí byť bezodplatná a musí obsahovať dojednanie, že správca má právo odstúpiť od zmluvy, ak rozhodnutie o umiestnení stavby stratí platnosť alebo ak dôjde k jeho zmene, v dôsledku ktorej stavba prestane plniť dohodnutý účel verejnoprospešnej stavby alebo nájomného domu, inak je zmluva neplatná; nadobúdateľ alebo užívateľ pozemku je povinný odo dňa účinnosti zmluvy strpieť vykonávanie kontroly plnenia dohodnutého účelu stavby zo strany správcu.

- **Zákon č. 543/2002 Z. z. O ochrane prírody a krajiny**

Tento zákon bol pomerne často novelizovaný. Poslednýkrát v roku 2020 pod č. 74/2020 Z. z., ktorá je účinná od 9. 4. 2020 a v decembri 2021 pod č. 6/2022 Z.z., ktorá je účinná od 15. 2. 2022.

Uplatňuje sa najmä pri povoľovaní cykloturistických trás, značení cykloturistických trás a osádzaní prvkov doplnkovej infraštruktúry, najmä v lesnom a horskom prostredí, ktoré je súčasťou veľkoplošných a maloplošných chránených území. Od 26. 6. 2014 je platná novelizácia tohto zákona. Samozrejme sa uplatňuje aj pri cyklodopravných trasách, keďže pri nich sa jedná o stavby.

Zákon delí územie Slovenska do 5 stupňov ochrany prírody a určuje činnosti, ktorých vykonávanie je na konkrétnom stupni zakázané, resp. pre ktoré je potrebné získať

súhlas orgánu ochrany prírody. Čím vyššie číslo, tým väčšia ochrana. Prakticky v prvom stupni ochrany neplatí z hľadiska bicyklovania, stavieb cyklotrás a značenia cykloturistických trás žiadne obmedzenie, v ostatných stupňoch ochrany sú už obmedzenia. Druhý stupeň ochrany (CHKO) a tretí stupeň ochrany (NP) umožňuje po predchádzajúcich súhlasoch orgánov štátnej ochrany prírody značiť cyklotrasy a pohybovať sa na bicykli po značených cyklotrasách a neznačených trasách určených pre pohyb na bicykli. Obe tieto kategórie sú vždy definované v návštevnom poriadku. Vo štvrtom a piatom stupni ochrany (obyčajne rezervácie, prírodné pamiatky a pod.) tieto činnosti nie sú povolené, no zákon umožňuje žiadať výnimky. Tie spadajú, vrátane závažnejších stavebných, pod okresné úrady, odbory ŽP. Častokrát sa k nim vyjadruje aj ŠOP SR, resp. jeho územné zložky – Správy NOP a CHKO, alebo aj Ministerstvo životného prostredia.

Zákon definuje zákonné lehoty pre vydanie rozhodnutia (výnimky) a ďalej možnosti zrušenia už vydaného rozhodnutia, resp. predĺženie rozhodnutia, ak bolo vydané na dobu určitú. Mimoriadne dôležitým paragrafom zákona je zánik rozhodnutia, ktoré sa uplatní napríklad pri zániku právnickej osoby, na ktorú bolo vydané, ak nemá následníka s poverením prebratia bremena rozhodnutia. Veľmi podrobne je popísaná stráž prírody, jej označenie, práva a povinnosti. Mnohé veci sa zásadne líšia od lesnej a poľovnej stráže.

V záverečnej časti sú definované a stanovené sankcie za delikty a priestupky.

Zákon asi najdôslednejšie popisuje cykloturistiku, na rozdiel od Lesného zákona jasne definuje pojem značená cyklotrasa. Osobitou časťou zákona, ktoré sú však mimo neho sú návštevne poriadky národných parkov. V nich sú definované miesta, kde je povolený pohyb na bicykli. Či už na vyznačených cyklotrasách alebo trasách určených pre horské bicykle.

Osobitné stavebné konania vyžadujú aj posúdenie vplyvu stavby na životné prostredie, najmä ak sa trasa dotýka chránených území, vrátane chránených vtáčích území a území Natura 2000. Častokrát sa vyžaduje aj proces EIA s vydaním záverečného stanoviska EIA.

- **Zákon č. 274/2009 Z. z. O poľovníctve**

Tento zákon bol prijatý v roku 2009 a je platný od 10. 7. 2009. Novelizovaný bol v rokoch 2013, 2016 a poslednýkrát v roku 2020 pod č. 198/2020 Z. z. s účinnosťou od 21. 7. 2020.

Pri legalizácii cykloturistických trás, najmä v horskom prostredí (či už trás pre cestné alebo MTB bicykle) sa okrem Lesného zákona stretávame i s poľovníkmi, ako účastníkmi konaní. Pre znalosť relevantných stanovísk je potrebné poznať súvisiaci zákon – Zákon o poľovníctve. Zákon v žiadnej forme nevyklučuje alebo neobmedzuje pohyb cyklistov v lesoch. Všeobecne síce v paragrafe 24 uvádza isté všeobecné obmedzenie, v prípade že by dochádzalo k rušeniu zveri alebo jej stresovaniu, no následne v odseku l) sa zakazuje jazda na motocykli, motorovej trojkolke, štvorkolke, motorovom vozidle alebo motorovom člne, snežnom skútri a vodnom skútri, čím sa zrejme vymedzujú faktory plašiace zver. Cykloturistika ani pohyb na bicykli tu nefiguruje.

Osobité paragrafy platia pre ohradené zvernice a bažantnice, ako aj možné krátkodobé uzávery revírov v čase hniezdenia vtáctva. Na to však musí dať súhlas obvodný lesný

úrad (prípadne úrad životného prostredia, to sa tu však neuvádza – je to predmetom zákona o ochrane prírody).

Zákon vymedzuje členov poľovnej stráže, definuje ich práva a povinnosti. Sú oprávnení skontrolovať v lese cyklistov a motorové vozidlá značkárov cyklotrás. Tie však musia mať povolenie jazdy po lesných cestách (rieši Lesný zákon). Člen lesnej stráže je povinný mať služobný odznak a na požiadanie sa legitimovať služobným preukazom.

V závere zákona sa píše v paragrafe 62, odsekoch 1 až 3 o povinnosti a o zodpovednosti poľovníkov používať strelné zbrane tak, aby neohrozovali život, zdravie a majetok iných osôb.

- **Zákon č. 364/2004 Z. z. O vodách (Vodný zákon) – aktualizované úplné znenie**

Zákon bol prijatý v roku 2004, bol niekoľkokrát novelizovaný. Posledné novelizácie boli v roku 2020 pod č. 74/2020, Z. z. s účinnosťou od 9. 4. 2020 a v roku 2021 pod č. 516/2021, Z. z. s účinnosťou od 1. 1. 2022.

Tento zákon upravuje práva a povinnosti fyzických osôb a právnických osôb k vodám a nehnuteľnostiam, ktoré s nimi súvisia pri ich ochrane, účelnom a hospodárnom využívaní, oprávnenia a povinnosti orgánov štátnej vodnej správy a zodpovednosť za porušenie povinností podľa tohto zákona. I keď pohyb cyklistov po hrádzach a v blízkostiach riek zákon nerieši menovite, veľmi sa dotýka potenciálneho rozvoja cykloturistických trás pozdĺž riek.

Pri zriaďovaní cyklotrasy, nielen priamo na hrádzach, ale aj na pobrežných pozemkoch, v inundačnom území a v ochranných pásmach vodárenských zdrojov alebo vodných stavieb vo vzdialenosti do 23 m od vzdušnej päty ochrannej hrádze je vždy potrebný súhlas orgánu štátnej vodnej správy.

V poslednom období sa zrealizovalo viacero cyklodopravných úsekov trás na hrádzach riek, ktoré sa podarilo zrealizovať aj vďaka tomu, že týmito opatreniami sa posilnili protipovodňové opatrenia.

- **Zákon č. 91/2010 Z. z. O podpore cestovného ruchu**

Zákon bol prijatý v roku 2010. Bol niekoľkokrát novelizovaný, poslednýkrát v roku 2020 pod číslom 90/2020 Z. z. s účinnosťou od 25. 4. 2020 a v roku 2021 pod č. 501/2021 Z.z. s účinnosťou od 18. 12. 2021. Z nášho pohľadu sa týka najmä podpory KOČR a OOCR, ktoré, ak v svojich štatútoch majú podporu cyklistiky a cykloturistiky, môžu na ňu žiadať v zmysle zákona o finančné prostriedky v rámci vyhlásených výziev.

- **Zákon č. 151/2019 Z. z. O poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky**

Dotačný zákon bol prijatý v roku 2019, na jeho prijatí sa výraznou mierou podieľali samosprávne kraje, vrátane TTSK. Tento zákon upravuje účel, podmienky, rozsah, spôsob a kontrolu poskytovania dotácií na priamu podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky z rozpočtovej kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Ministerstvo dopravy môže v príslušnom rozpočtovom roku poskytnúť dotáciu za podmienok ustanovených týmto zákonom a osobitným predpisom na tieto účely:

-
- a) vypracovanie projektovej dokumentácie na výstavbu, zmenu stavby, stavebné úpravy alebo rekonštrukciu cyklistickej komunikácie,
 - b) vypracovanie projektovej dokumentácie na dopravné značenie cyklistickej komunikácie,
 - c) výstavba, zmena stavby, stavebné úpravy alebo rekonštrukcia cyklistickej infraštruktúry, alebo
 - d) osvetové kampane a propagačné kampane, ktorých cieľom je podpora cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

Podrobnosti podpory potom upravuje príslušná výzva. Tá upresní predmet podpory, podmienky poskytnutia dotácie, ako aj maximálnu výšku podpory pre vyhlásené aktivity.

- **Zákon č. 539/2008 Z. z. O podpore regionálneho rozvoja**

Zákon bol prijatý v roku 2008, novelizovaný bol v roku 2014 pod č. 309/2014 Z. z., v roku 2016 pod č. 378/2016 Z. z., v roku 2018 pod č. 58/2018 a 313/2018 Z. z., v roku 2019 pod č. 221/2019 Z. z. a v roku 2020 pod č. 134/2020 Z. z., v roku 2021 pod č. 258/2021 Z.z.. Po poslednej novelizácii je účinný od 31. 7. 2021. Zákon slúži ako nástroj podpory regionálneho rozvoja SR. V paragrafe 3 Ciele podpory regionálneho rozvoja sa v bode 2 medzi oblasti podpory regionálneho rozvoja uvádza pod písmenom i) zlepšenie dopravnej a technickej vybavenosti regiónu, inžinierskych stavieb, pod písmenom j) rozvoj cestovného ruchu a u) rozvoj telesnej kultúry, športu a turistiky.

Po poslednej novelizácii zákon spadá pod Ministerstvo investícií. Paragraf 11 vymedzuje pôsobnosť vyššieho územného celku, paragraf 12 pôsobnosť obce. Paragraf 13 definuje subjekty územnej spolupráce, kam okrem iného patria i Regionálne rozvojové agentúry, slovenské časti Euroregiónov, európske zoskupenia územnej spolupráce, občianske združenia, neziskové organizácie poskytujúce verejnoprospešné služby, obce a vyššie územné celky (samosprávne kraje). Tieto subjekty môžu žiadať o dotáciu v rámci vyhlásených výziev a opatrení. Tento zákon už viacero rokov okrem iného podporoval aj obnovu a tvorbu cykloturistických trás na slovenskom území Euroregiónov, v posledných rokoch aj tvorbu štúdií a PD pre infraštruktúrne cyklotrasy.

Technické normy a technické podmienky:

- **STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií**

Okrem iného definuje aj šírkové usporiadanie a priestorové riešenia cyklistických komunikácií.

- **STN 01 8028 Cykloturistické značenie**

Rieši definíciu základných pojmov používaných v cykloturistike, rozdelenie trás podľa rôznych kategórií, definuje prvky maľovaného značenia a prvky cykloturistickej orientácie (rozmery, usporiadanie, vzory, popisy), ako aj zásady evidencie, obnovy cykloturistických trás. Bola novelizovaná v roku 2015 a v plnej miere nahradila starú normu (pod tým istým číslom) z roku 2000. Zaviedla viacero nových prvkov a zásad.

Najdôležitejšou zmenou bolo zavedenie statusu náučnej cykloturistickej trasy, pre ktorú boli definované maľované značky a prvky cykloturistickej orientácie podložené žltou farbou. K novým prvkom cykloturistickej orientácie patria tabuľky miestneho názvu s uvedením, okrem iného GPS súradníc a možnosť použitia QR kódu. K novým prvkom patria aj donorské cyklotabuľky, obrázkové cyklosmerovky a informačné doplnkové cyklotabuľky. Na týchto môžu byť uvedené podmienky využívania cyklotrasy, ktoré stanovujú majitelia ciest a zariadení, po ktorých cykloturistická trasa vedie (napr. Lesy SR š. p., SVP š. p., súkromí vlastníci lesov a pod.). Novou zmenou je i zaradenie piktogramu náročnosti do veľkých a malých cyklosmeroviek, aby cyklista od nástupu na cykloturistickú trasu bol od začiatku upovedomený o jej náročnosti. Norma predpisuje na prvkoch cykloturistickej orientácie povinne uvádzať správcu a evidenčné číslo cyklotrasy. Norma takisto po novom popisuje rozmery všetkých prvkov cykloturistickej orientácie, ako aj veľkosti a rozmiestnenie textových a grafických prvkov na nej. V prílohách normy je definovaná povinnosť pridelovania evidenčných čísel, ako aj zásady obnovy existujúcich cykloturistických trás. Platí od mája 2015.

- **STN 73 6108 Lesná dopravná sieť**

V tejto norme je definovaný súbor obrovského množstva a kategórií lesných ciest – cez lesné cesty I., II. a III. triedy, zväžnice, približovacie cesty a pod. Nová formulácia Lesného zákona teda umožňuje jazdiť na bicykli po sieti vyznačených trás a sieti lesných ciest všetkých kategórií definovaných v zmysle tejto STN, dokonca bez súhlasu vlastníkov.

Doplnkovou aplikáciou k posudzovaniu, či sa jedná o lesnú cestu, alebo nie, je mapa lesných ciest na Slovensku, spracovávaná Národným lesníckym centrom vo Zvolene.²⁰

- **TP 018/2019 Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných prietáhov v obciach a mestách (upokojuvanie dopravy)**

Prvýkrát tieto technické podmienky vydalo MDVRR SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, pod označením TP 07/2014. Do platnosti vstúpili 1. 11. 2014. V roku 2019 boli zásadne novelizované a rozšírené už pod označením TP 018. Do platnosti vstúpili 10. 6. 2019, sú zavesené na web stránke SSC. Dnes tvoria na Slovensku zásadný dokument platný pre projektovanie cyklotrás a cyklistickej infraštruktúry. Je v nich definovaná cyklodoprava a cyklistická infraštruktúra. Materiál má 110 strán, v úvode jasne definuje terminológiu v oblasti cyklodopravy, cyklistiky, cykloturistiky a doplnkovej cykloinfraštruktúry. Pojednáva o vodorovnom i zvislom dopravnom značení a cykloturistickom značení cyklotrás. Jasne tu definuje, že na niektorých cyklotrasách môžu byť umiestňované súbežne oba druhy značenia.

TP definuje spôsoby vedenia cyklistov, venuje sa aj návrhovým parametrom cyklistických komunikácií (šírkové usporiadanie, pozdĺžny sklon, priečny sklon, smerové oblúky, výškové vedenie, rozhľadové pomery, prejazdové profily, návrhové rýchlosti, druhy vozoviek cyklistických komunikácií, návrh konštrukcie vozovky, podfarbenie a mimoúrovňové križovania).

²⁰ Mapa lesných a pozemných komunikácií SR. [online]. [cit. 2020-10-07]. Dostupné z: <https://gis.nlcsk.org/lc/>

Ako typy vedenia cyklistov v priestore definuje cyklistický pruh v pozemnej komunikácii, cyklistickú cestičku, oddelenie chodcov a cyklistov a cyklistický koridor.

V kapitole 6 sa venuje vybaveniu cyklistických komunikácií - doplnkovej infraštruktúre na cyklotrasách – odstavným zariadeniam pre bicykle, výťahom, schodiskovým žliabkom pre bicykle, zábradliam, kanalizácii, cyklistickým odpočívadlám, cyklistickým spomaľovačom, závorám a stĺpikom, cykloturistickej orientácii, odpadkovým košom, madlám a opierkam na križovatkách. V ďalšej kapitole rieši zvislé, vodorovné dopravné značenie a svetelnú signalizáciu, súvisiace s cyklistami. V kap. 8 sa uvádza viacero dopravných situácií, patria k nim aj vyhradené pruhy pre autobusy a cyklistov, vedenie cyklistov cez autobusové zastávky, jednosmerné komunikácie s obojsmernou jazdou cyklistov, vjazdy do domov a areálov, prejazd cez stavebný spomaľovací pruh, križovanie chodec – cyklista, vedenie cyklistov cez zúžený profil, prejazd cez koľaje, odbočenie vľavo na križovatke a svetelná signalizácia.

V kap. 9 sú popísané križovatky. Sú tu stykové križovatky, priesečné križovatky, okružné križovatky a mimoúrovňové križovatky. TP prináša množstvo námetových a inovatívnych riešení, ktoré je potrebné uplatniť pri plánovaní, projektovaní, budovaní i značení cyklistických komunikácií a cyklotrás.

3.3 Všeobecné zásady pre budovanie cyklotrás v TTSK

Kapitola 3.3 je venovaná všeobecným zásadam pre budovanie cykloturistických a cyklodopravných trás na území TTSK. Rozoberá doterajšie skúsenosti s budovaním cyklotrás a ich projekčnej prípravy v rámci Úradu TTSK.

Celý proces prípravy projektových dokumentácií, prípravy stavieb, ako aj vydanie územného rozhodnutia, stavebného povolenia, iných povolení a rozhodnutí, až po kolaudáciu zabezpečuje na Úrade TTSK v prevažnej miere Odbor stratégií a projektov a Odbor dopravnej politiky. Problematika cykloturistického značenia spadala pod Oddelenie cestovného ruchu, ktoré v súčasnosti zaniklo a nahradila ho KOCR Trnavský kraj.

Ostatné oddelenia Úradu TTSK kooperujú iba sporadicky a to predovšetkým preto, že žiaden z odborov Úradu TTSK nemá vo svojej náplni práce venovať sa problematike cyklotrás. Aj to je dôvod, prečo práce častokrát neboli zabezpečované na potrebnej odbornej úrovni. To sa prejavilo v nedostatočnom odbornom a personálnom zabezpečení takýchto líniových stavieb cyklotrás. Aby sa Úrad TTSK mohol systematicky venovať problematike cyklistickej a cykloturistickej dopravy, je nevyhnutné zabezpečiť zodpovedajúcu organizačnú štruktúru a vytvoriť spoločnú víziu. V budúcnosti by bolo vhodné vytvoriť pracovnú skupinu skladajúcu sa z oddelení dopravy, životného protredia, územného plánovania, cyklokoordinátora, GIS, odboru nakladania s majetkom (majetkoprávne vysporiadanie), odboru stratégií a projektov, možno aj právneho oddelenia. Kooperácia týchto oddelení by mohla napomôcť k vyššej odbornosti a systematickosti. Súčinnosť odborných útvarov Úradu TTSK ako aj ich kompetencie sú uvedené v prílohách Príloha č. 29 - Príloha č. 30 tejto stratégie.

V tejto kapitole stratégie je vymedzený návrh úpravy jednotného budúceho postupu TTSK v prípade stavieb a značení cyklotrás, ako aj následnej údržby a starostlivosti o tieto stavby. Rovnako sem spadajú aj rekonštrukcie existujúcich komunikácií, vyznačenie cykloturistických trás po existujúcich komunikáciách a zariadeniach, ako aj osádzanie doplnkovej drobnej cyklistickej infraštruktúry. Tie majú za úlohu zvýšiť komfort koncových užívateľov alebo zvýšiť ich informovanosť a orientovanosť v teréne.

V procese plánovania sa stretávame s viacerými problémami. Určite k najpálčivejším problémom v plánovaní a výstavbe cyklistických komunikácií patrí vysporiadanie vlastníckych vzťahov k pozemkom. Tie sú často krát komplikované, rozdrobené a stretávame sa dokonca aj s duplicitným vlastníctvom. Preto je dôležité do procesov zapojiť viaceré odbory TTSK a určiť si presne kompetencie jednotlivých odborných útvarov TTSK – ako od začiatku postupovať v závislosti od zistených vlastníkov dotknutých pozemkov, akým spôsobom je možné tieto pozemky usporiadať pre potreby schvaľovacieho procesu výstavby trasy. To isté bude potrebné zaviesť už od začiatku pri budovaní doplnkovej infraštruktúry pri existujúcich, alebo novobudovaných cyklotrasách. Dôležitým aspektom je definovať všeobecný postupný sled krokov, pravidiel a zásady pre budovanie cyklotrás v TTSK.

3.3.1 Postup pri plánovaní výstavby cyklistickej trasy

V tejto kapitole sú stručne a všeobecne sumarizované kroky, dôležité k tomu, aby sa od ideového zámeru cyklotrasy zrealizovala. Následne sú špecifikované úkony k tomu, ako má určitý subjekt trasu prevádzkovať a udržiavať.

3.3.1.1 Ideový návrh vedenia cyklotrasy

Prvotný návrh vedenia cyklotrasy navrhuje Odbor stratégií a projektov, Odbor dopravnej politiky, krajský cyklokoordinátor na základe Stratégie rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v TTSK. Ak je návrh nad rámec tejto stratégie, tomuto odboru ho môže navrhnúť aj iný subjekt alebo jedinec, napr. samosprávy, záujmové združenia, odborníci, regionálni či mestskí cyklokoordinátori, ale aj vlastníci pozemkov, alebo iní aktéri. Všetci môžu priniesť užitočné návrhy. Každý návrh by mal však zohľadňovať miestne špecifické geografické, sociálne, ekonomické, kultúrne či environmentálne podmienky. Je nevyhnutné si každú vytipovanú trasu fyzicky prejsť (pokiaľ možno na bicykli, alebo pešo) a podrobne zmapovať jej podmienky priamo v teréne.

3.3.1.2 Nadviazanie komunikácie s aktérmi, ktorých sa návrh cyklotrasy priamo dotýka

Nadviazanie komunikácie súvisí so všetkými vyššie uvedenými subjektmi a jedincami – či už samosprávou, záujmovými združeniami, odborníkmi, cyklokoordinátormi, ale aj vlastníckmi pozemkov, alebo inými dotknutými aktérmi. Práve prepojením viacerých aktérov sa zvýši možnosť lepšej spolupráce v oblasti získavania informácií o území, plánovaní, projektovej príprave, usporiadania pozemkov, budúcej realizácie, ale aj o možnostiach financovania budúceho projektu.

3.3.1.3 Zapracovanie cyklotrasy do príslušných strategických dokumentov a územnoplánovacej dokumentácie

Najlepším predpokladom na úspešnú realizáciu projektu cyklotrasy je jej zapracovanie do príslušných strategických dokumentov a územnoplánovacej dokumentácie na krajskej, regionálnej či miestnej úrovni. Pri ďalšom plánovaní návrhov projektov sa odporúča postupovať koncepčným zapracovaním cyklistickej dopravy a tiež cykloturistiky ako témy krajského, regionálneho či miestneho rozvoja do PUM, ako aj do Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja TTSK, či programov rozvoja miest a obcí resp. spoločných programov miest a obcí – Mikroregiónov (podľa zákona č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja) a do Územného plánu regiónu TTSK (podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku a územnom plánovaní (ďalej len Stavebný zákon)). V územnom pláne kraja (prípadne nižších úrovní územných plánov) je dôležité zaradiť kostrovú sieť cyklotrás TTSK medzi verejnoprospešné stavby.

K návrhu kvalitnej hierarchizovanej siete cyklotrás na území TTSK môže napomôcť spracovanie ďalších koncepčných materiálov, ktoré sa dotýkajú cyklistickej dopravy a cykloturistiky, ako napríklad spracovanie plánov udržateľnej mobility, územných generelov dopravy a cyklogenerelov alebo iných koncepcií cykloturistiky a cyklistickej dopravy.

Spracovanie týchto dokumentov môže mať prínos i z pohľadu plánovanej vyťažnosti regionálnych, prímestských a mestských trás pre cyklistickú dopravu a cykloturistiku.

Návrhu cyklotrás musí predchádzať dôkladná príprava, ktorá sa premietne do všetkých záväzných strategických dokumentov spracovaných nielen na úrovni TTSK. Základom pre budovanie siete cyklotrás v TTSK je Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v TTSK, ktorá musí byť schválená Zastupiteľstvom TTSK.

3.3.1.4 Štúdia realizovateľnosti, technická štúdia

Štúdia pomôže posúdiť varianty trasy, podrobnejšie vyhodnotí dopravno-inžinierske a socio-ekonomické kritériá, v ideálnom prípade aj ekonomickú efektívnosť vedenia trasy. Tieto kritériá majú preukázať opodstatnenosť a reálnosť stavby, ako aj jej financovanie (napríklad z rozpočtu TTSK, prípadne zo zdrojov Európskej únie, alebo iných zdrojov). Častokrát obsahuje aj tzv. inžiniering – predbežné vyjadrenie k trase kľúčových subjektov a „sieťarov“.

3.3.1.5 Projektová dokumentácia, geometrický plán

Do procesu spracovania jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie v zmysle stavebného zákona (dokumentácia na územné rozhodnutie, dokumentácia na stavebné povolenie, dokumentácia pre realizáciu stavby) ako aj geometrického plánu je nevyhnutné zapojiť odborníkov a odborne spôsobilé osoby (geodetov, dopravných inžinierov atď.).

Dokumentácia na územné rozhodnutie slúži na rozhodnutie stavebného úradu o určení územia na zastavanie a na umiestnenie stavby v ňom. Dokumentácia na územné konanie musí poskytnúť dostatočný podklad na rozhodnutie stavebného úradu a dotknutých orgánov, najmä na posúdenie uvedených podmienok, vrátane jednoznačného polohopisného a výškového osadenia navrhovanej stavby v území s vyznačením vzťahov k okoliu. Obsah ustanovuje vykonávacia vyhláška. Ak je potrebné a vyžaduje to zákon, vykoná sa aj posúdenie vplyvov stavby na životné prostredie, prípadne štúdia EIA. Konečným cieľom je vydanie územného rozhodnutia pri zohľadnení podstatných námietok vznesených v procese územného rozhodnutia.

Účelom **dokumentácie na stavebné povolenie** je poskytnúť stavebnému úradu podklad na posúdenie navrhovanej stavby a jej súladu s podmienkami územného rozhodnutia. Projekt potrebný na stavebné povolenie musí poskytnúť jednoznačnú charakteristiku stavby na posúdenie požiadaviek verejných záujmov, ako aj vyriešenie majetkových vzťahov investora k pozemkom, po ktorých stavba vedie. Obsah ustanovuje vykonávacia vyhláška. Cieľom je vydanie stavebného povolenia.

Spôsob a účel vyhotovenia **geometrického plánu** upravuje vyhláška Úradu geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky č. 461/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon Národnej rady Slovenskej republiky o katastri nehnuteľností a o zápise vlastníckych a iných práv k nehnuteľnostiam (katastrálny zákon) v znení neskorších predpisov.

3.3.1.6 Schvaľovací proces

Dĺžka a charakter schvaľovacieho procesu závisí od charakteru projektu. Pri cyklotrase bez terénnych úprav, či inštalovaní doplnkovej cyklistickej infraštruktúry, bude tento pro-

ces jednoduchší a kratší ako pri výstavbe nových cyklistických komunikácií. Proces je bližšie popísaný v ďalších kapitolách.

3.3.1.7 Realizácia stavby

V prípade komplexnejších a stavebne náročnejších projektov realizácii trasy predchádza výber zhotoviteľa stavby. Účelom dokumentácie pre výber zhotoviteľa stavby je jednoznačne vymedziť predmet dodávky stavby, ako aj jej technickú špecifikáciu. Tento podklad má umožniť jednotlivým uchádzačom v rámci výberového konania vypracovať porovnateľné ponuky a následne uzatvoriť s víťazným uchádzačom zmluvu o dielo na zhotovenie stavby. Je vhodné robiť dokumentáciu na výber zhotoviteľa až po realizačnom projekte. Predbehnutie tejto etapy výrazne zvyšuje nepresnosť podkladov a tým zvyšuje riziká dodatočných nákladov na realizáciu stavby. Cieľom je poskytnúť budúcemu zhotoviteľovi stavby dostatočné podklady, aby vedel dielo oceniť a pripraviť návrh zmluvy na realizáciu diela vrátane termínu dodávky stavby.

Účelom projektovej dokumentácie na uskutočnenie stavby je rozpracovať stavebným úradom overenú projektovú dokumentáciu a podmienky stavebného povolenia do takej podrobnosti, aby poskytovala dostatočný podklad na prípravu a uskutočnenie celej stavby, najmä na kalkuláciu stavebných nákladov, na uzavretie zmlúv na realizačné fázy výstavby a na prípravu jednotlivých zhotoviteľov. Projekt musí byť dostatočným podkladom na uskutočnenie celej stavby a na záverečné vyúčtovanie stavebných prác. Cieľom je vytvoriť projektovú dokumentáciu diela tak, aby ho zhotoviteľ vedel celé zrealizovať.

3.3.1.8 Správa a následná údržba cyklotrasy

Pre úspešnosť projektu je nesmierne dôležité, aby už pred samotnou realizáciou bola jasná dohoda o následnej správe a údržbe cyklotrasy. Dôležité je správne predpokladať a odhadnúť náklady spojené s následnou prevádzkou (opravy, kosenie, obnova značenia atď.) a určiť aktérov, ktorí budú zodpovední na udržateľnosť realizovaného projektu cyklotrasy.

3.3.2 Postup pri plánovaní realizácie cyklistickej trasy bez terénnych úprav

Umiestňovať stavby, meniť využitie územia a chrániť dôležité záujmy v území možno podľa § 32 stavebného zákona len na základe územného rozhodnutia. V prípade, že cyklistická trasa nemá spevnený povrch a nie je stavbou podľa § 43 stavebného zákona, povolí sa nové využívanie územia a určia sa podmienky jeho využívania územným rozhodnutím o využívaní územia podľa § 39b stavebného zákona. Vyznačenie trasy je potrebné realizovať podľa platných TP 012 ²¹, TP 085 ²² a STN 01 8028 a vyhlášky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o premávke na pozemných komunikáciách (špecifikuje minimálne

²¹ TP 012 (pôvodne TP 4/2005) – Technické podmienky pre použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách.

²² TP 085 (pôvodne TP 07/2014) – Technické podmienky pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry s účinnosťou od 01. 11. 2014.

vynútené zvislé a vodorovné dopravné značenie, ako aj napríklad použitie cyklopiktogramu).

Ak je zriadenie cyklistickej trasy spojené s vykonaním drobných terénnych úprav, môže príslušný stavebný úrad podľa § 39b ods. 4 stavebného zákona v rozhodnutí o využívaní územia, po posúdení rozsahu terénnych prác určiť, že sa upúšťa od povolenia terénnych úprav (§ 71 ods. 1 písm. a) stavebného zákona). Podľa § 71 ods. 2 stavebného zákona na terénne úpravy uvedené v § 71 ods. 1 písm. a) sa povolenie nevydáva, ak stavebný úrad v územnom rozhodnutí o využití územia od jeho vydania upustil. Z uvedeného vyplýva, že v prípade, keď stavebný úrad rozhoduje v územnom konaní o povolení nového využívania územia, nenasleduje v ďalšom postupe stavebné konanie (keďže sa nejedná o stavbu v zmysle § 43 stavebného zákona), pričom drobné terénne úpravy tiež nie sú považované za stavbu.

3.3.2.1 Vyznačenie cyklotrasy po existujúcich komunikáciách

V prípade vyznačenia trasy zvislým alebo vodorovným dopravným značením je potrebné získať súhlas vlastníka alebo obhospodarovateľa pozemku s trasovaním a vyznačením cyklistickej trasy. Spôsob vyhotovenia a kvality zvislých a vodorovných dopravných značiek, ktoré sú prostriedkom na riadenie dopravy na pozemných komunikáciách stanovujú Technické podmienky TP 085/2019. Spôsob a vyhotovenie prvkov cykloturistického značenia stanovuje STN 01 8028.

Cesty I.,II.,III. triedy:

Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení na cestách I. triedy určuje so súhlasom dopravného inšpektorátu okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií v sídle kraja (podľa § 3 ods. 4 cestného zákona). Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení na cestách II. a III. triedy určuje so súhlasom dopravného inšpektorátu okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (podľa § 3 ods. 5 cestného zákona).

Miestne komunikácie:

Použitie dopravných značiek ako aj dopravných zariadení na miestnych komunikáciách a na účelových komunikáciách určuje obec (podľa § 3 ods. 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (ďalej len „cestný zákon“).

Účelové (lesné, poľné a iné) komunikácie:

Osádzanie dopravného značenia ako aj cykloturistických smerovníkov sa vykonáva po súhlase s majiteľmi týchto komunikácií, resp. pozemkov, kde má byť značenie osadené.

3.3.2.2 Osadenie nových smerových a informačných tabúl, stĺpikov a inej doplnkovej infraštruktúry

Realizácia cykloturistického značenia je potrebné komunikovať s príslušným stavebným úradom. Cykloturistické značenie nie je zachytené v stavebnom zákone a realizuje sa v zmysle STN 01 8028, preto je potrebné, pri jeho realizácii komunikovať vopred s dotknutými úradmi. Na každé osadenie prvkov cykloturistického značenia je potrebné mať súhlas vlastníka alebo obhospodarovateľa daného pozemku. Osádzanie prvkov cykloturis-

tického značenia a inej doplnovej cyklo infraštruktúry možno riešiť aj ako uskutočnenie drobnej stavby. Pri nej musí stavebník požiadať príslušný stavebný úrad. Z začať uskutočňovať drobnú stavbu môže až na základe písomného oznámenie stavebného úradu, že proti jej uskutočneniu nemá námietky, pokiaľ stavebný úrad neurčí inak.

Ohlásenie drobnej stavby musí obsahovať:

- a) meno, priezvisko (názov) a adresu (sídlo) stavebníka,
- b) účel, rozsah a miesto stavby,
- c) druh a parcelné číslo pozemku podľa katastra nehnuteľností,
- d) ak ide o stavby uskutočňované svojpomocou, vyhlásenie kvalifikovanej osoby, že bude zabezpečovať vedenie uskutočňovania stavby,
- e) ak sa pri uskutočňovaní stavby majú použiť susedné nehnuteľnosti, vyjadrenie vlastníka tejto nehnuteľnosti. Ďalšie potrebné náležitosti, ktoré musí návrh obsahovať, upravuje § 5 vyhlášky č. 453/2000 Z. z.

3.3.3 Postup pri plánovaní realizácie cyklistickej trasy s terénnymi úpravami

Pri výstavbe novej cyklistickej cestičky alebo iného typu cyklistickej komunikácie (podľa TP 085), pri ktorej dochádza k stavebným prácam (vyhlbovanie, odstraňovanie pôdneho krytu, asfaltovanie a pod.), je potrebné postupovať podľa platného stavebného zákona č. 50/1976 Zb.

Pri nespevnenej stavbe (napr. v lesnom prostredí) postačuje rozhodnutie o využití územia, za predpokladu, že návrh trasovania je v súlade s príslušným územným plánom. Rozhodnutie o umiestnení stavby vydáva všeobecný stavebný úrad.

Pri spevnenej stavbe, kedy ide o samostatne vedenú cyklistickú komunikáciu alebo o rozšírenie existujúcej cesty o cyklistickú komunikáciu, musí byť okrem rozhodnutia o umiestnení stavby vydané aj platné stavebné povolenie. Pri územnom rozhodnutí nie je potrebné preukázať právo podľa stavebného zákona v prípade, keď ide o všeobecne prospešnú stavbu. Stavebné povolenie vydáva už špeciálny stavebný úrad, ktorý následne vydáva aj kolaudačné rozhodnutie. Pre miestne komunikácie, ktorými sú aj cyklistické komunikácie, je špeciálnym stavebným úradom obec.

V prípade komplikovanejšieho trasovania s potrebou výstavby cyklistických lávok či podjazdov je potrebné postupovať rovnako ako v prípade bežnej stavby vyžadujúcej si stavebné povolenie. V prípade napríklad výstavby zavesených cyklistických lávok je potrebný súhlas vlastníka telesa, na ktoré má byť objekt zavesený, statický prepočet atď.

3.3.3.1 Územné rozhodnutie – rozhodnutie o umiestnení stavby

Rozhodnutím o umiestnení stavby sa podľa § 39a stavebného zákona č. 50/1976 Zb. určuje stavebný pozemok, umiestňuje sa stavba na ňom, určujú sa podmienky na umiestnenie stavby, určujú sa požiadavky na obsah projektovej dokumentácie a čas platnosti rozhodnutia. Umiestnenie stavby sa vyznačí v grafickej prílohe územného rozhodnutia. V prípade,

že ochrana dôležitých záujmov v území je určená v záväznej časti územného plánu zóny, nie je potrebné viesť územné konanie a vydávať územné rozhodnutie.

Návrh na vydanie územného rozhodnutia musí obsahovať:

- a) meno, priezvisko (názov) a adresu (sídlo) navrhovateľa,
- b) predmet územného rozhodnutia so stručnou charakteristikou územia a spôsobu jeho doterajšieho využitia,
- c) zoznam všetkých známych účastníkov územného konania,
- d) druhy a parcelné čísla pozemkov podľa katastra nehnuteľností /1/ s uvedením vlastníckych a iných práv, ktorých sa územné rozhodnutie týka, parcelné čísla susedných pozemkov a susedných stavieb,
- e) ak ide o návrh na vydanie rozhodnutia o umiestnení stavby a o využití územia, súhlas vlastníka pozemku, ak nemá navrhovateľ k pozemku vlastnícke alebo iné právo a pre navrhované opatrenie sa pozemok nedá vyvlastniť,
- f) údaje o splnení podmienok určených dotknutými orgánmi štátnej správy, ak boli obstarané pred podaním návrhu.

Ďalšie potrebné náležitosti, ktoré musí návrh obsahovať, upravuje § 3 vyhlášky č. 453/2000 Z. z.

3.3.3.2 Stavebné konanie – stavebné povolenie

Rozhodnutím Stavebník podáva žiadosť o stavebné povolenie podľa § 66 stavebného zákona č. 50/1976 Zb. Žiadosť o stavebné povolenie sa podáva na stavebný úrad, ktorým je mesto alebo obec miestne príslušné k miestu vybudovaniu stavby. Pri jednoduchej stavbe môže stavebný úrad spojiť konanie o umiestnení stavby so stavebným konaním. K stavebnému povoleniu je potrebné priložiť prílohy podľa § 8 vyhlášky č. 453/2000 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona. Stavebné povolenie sa taktiež vyžaduje aj pri zmene stavieb, najmä pri prístavbe, nadstavbe a pri stavebných úpravách. Žiadosť o vydanie stavebného povolenia sa podáva na príslušnom stavebnom úrade vo forme vyplneného tlačiva spolu s prílohami.

Platnosť stavebného povolenia je dva roky odo dňa, kedy nadobudlo právoplatnosť, pokiaľ stavebný úrad v odôvodnených prípadoch neurčil na začatie stavby dlhšiu lehotu. V prípade, že nastanú udalosti, ktoré posunú termín začatia výstavby, je možné požiadať stavebný úrad o predĺženie lehoty.

Žiadosť o stavebné povolenie musí obsahovať:

- a) meno, priezvisko (názov) a adresu (sídlo) stavebníka,
- b) druh, účel a miesto stavby, predpokladaný termín dokončenia stavby a pri dočasnej stavbe dobu jej trvania,
- c) parcelné čísla a druhy (kultúry) stavebného pozemku s uvedením vlastníckych alebo iných práv podľa katastra nehnuteľností /1/ a parcelné čísla susedných pozemkov a susedných stavieb alebo ostatných pozemkov, ktoré sa majú použiť ako stavenisko,
- d) meno, priezvisko (názov) a adresu (sídlo) projektanta,

-
- e) údaj o tom, či sa stavba uskutočňuje zhotoviteľom alebo svojpomocou,
 - f) základné údaje o stavbe, jej členení, technickom alebo výrobnom zariadení, budúcej prevádzke a jej vplyve na životné prostredie a zdravie ľudí a o súvisiacich opatreniach,
 - g) zoznam účastníkov stavebného konania, ktorí sú stavebníkovi známi; ak ide o líniovú stavbu a stavbu mimoriadne rozsiahlu s veľkým počtom účastníkov stavebného konania, zoznam účastníkov sa neuvádza.

Ďalšie potrebné náležitosti, ktoré musí návrh obsahovať, upravuje § 8 vyhlášky č. 453/2000 Z. z. v spojení so zákonom č. 135/1961 o pozemných komunikáciách Zb. (ďalej len „cestný zákon“). Miestnu komunikáciu povoľuje špeciálny stavebný úrad – obec.

3.3.3.3 Umiestnenie drobnej stavby (odpočívadlo, prístrešok, mapové stojany a pod.)

Uskutočnenie drobnej stavby je stavebník povinný vopred písomne ohlásiť stavebnému úradu. Z začať uskutočňovať drobnú stavbu môže až na základe písomného oznámenie stavebného úradu, že proti jej uskutočneniu nemá námietky, pokiaľ stavebný úrad neurčí inak.

Ohlásenie drobnej stavby musí obsahovať:

- a) meno, priezvisko (názov) a adresu (sídlo) stavebníka,
- b) účel, rozsah a miesto stavby,
- c) druh a parcelné číslo pozemku podľa katastra nehnuteľností, /1/
- d) ak ide o stavby uskutočňované svojpomocou, vyhlásenie kvalifikovanej osoby, že bude zabezpečovať vedenie uskutočňovania stavby,
- e) ak sa pri uskutočňovaní stavby majú použiť susedné nehnuteľnosti, vyjadrenie vlastníka tejto nehnuteľnosti.

Ďalšie potrebné náležitosti, ktoré musí návrh obsahovať, upravuje § 5 vyhlášky č. 453/2000 Z. z.

3.3.4 Súvisiaca legislatíva

Problematika cyklistickej dopravy a cykloturistiky sa v slovenskej legislatíve dotýka viacerých zákonov, vyhlášok a noriem, ktoré sú spomínané v kap. 3.2. Predsa len kľúčovými sú Cestný zákon (Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách) s aktuálnou dopravnou vyhláškou, Stavebný zákon (Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku a územnom plánovaní), Zákon o ochrane prírody a krajiny (Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny), Zákon o lesoch (Zákon č. 326/2005 Z. z. o lesoch), Technické podmienky pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry TP 085/2019, STN 01 8028 cykloturistické značenie a STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií.

3.3.5 Spôsoby nadobudnutia vlastníckych a iných práv k pozemkom pod budúcou cyklistickou infraštruktúrou

Keďže stavebník musí mať v podaní žiadosti o vydanie stavebného povolenia usporiadané vlastnícke vzťahy k dotknutým pozemkom, musí si ich vyriešiť v zmysle platnej legislatívy. K možným spôsobom usporiadania najčastejšie patria priame vlastníctvo (kúpa) pozemku, nájom pozemku, zriadenie vecného bremena, výpožička, pozemky v Správe SPF – súhlas a ako krajné riešenie štatút vyvlastnenia pozemku. Vzťahy je potrebné riešiť zmluvne. Typy príslušných zmlúv sú upravené v Občianskom zákonníku č. 40/1964 Zb. z.

3.3.5.1 Kúpna zmluva

Kúpna zmluva je v Občianskom zákonníku uvedená v § 588. Podľa § 588 z kúpnej zmluvy vznikne predávajúcemu povinnosť predmet kúpy kupujúcemu odovzdať a kupujúcemu povinnosť predmet kúpy prevziať a zaplatiť zaň predávajúcemu dohodnutú cenu. Úprava kúpnej zmluvy sa primerane použije aj na zámennú zmluvu.

Podľa § 611 ustanovenia o kúpnej zmluve sa primerane použijú aj na zmluvu, podľa ktorej si zmluvné strany vymieňajú vec za vec, a to tak, že každá zo strán sa považuje ohľadne veci, ktorú výmenou dáva, za predávajúcu stranu, a ohľadne veci, ktorú výmenou prijíma, za kupujúcu stranu. Darovacia zmluva je upravená v § 663 a nasl., podľa § 628 ods. 1 darovacou zmluvou darca niečo bezplatne prenecháva alebo sľubuje obdarovanému a ten dar alebo sľub prijíma.

K nadobudnutiu vlastníckeho práva k nehnuteľnostiam dochádza na základe právoplatného rozhodnutia okresného úradu o povolení vkladu na kataster.

3.3.5.2 Nájomná zmluva

Nájomná zmluva je upravená v § 663 a nasl. Občianskeho zákonníka. Podľa § 663 nájomnou zmluvou prenajímateľ prenecháva za odplatu nájomcovi vec, aby ju dočasne (v dojednanej dobe) užíval alebo z nej bral aj úžitky. Nájomná zmluva je teda na rozdiel od zmluvy o výpožičky povinne odplatnou zmluvou. V prípade získania práv formou nájmu je vhodné uzavrieť nájomnú zmluvu na dlhšiu dobu, alebo na dobu neurčitú s vymedzením výpovedných dôvodov.

3.3.5.3 Zmluva o výpožičke

Zmluva o výpožičke je upravená v § 659 a nasl. Občianskeho zákonníka. Podľa § 659 Občianskeho zákonníka zmluvou o výpožičke vznikne vypožičiavateľovi právo vec po dohodnutú dobu bezplatne užívať. V prípade, ak sa zmluva o výpožičke uzatvorí na dobu určitú, je vhodné ju uzatvoriť na dlhšie časové obdobie.

3.3.5.4 Vecné bremeno

Na základe vecného bremena je vlastník povinný niečo strpieť, niečoho sa zdržať, alebo niečo konať. Pre účely cyklotrás tak vecné bremeno môže spočívať v povinnosti vlastníka strpieť užívanie nehnuteľnosti na účely cyklotrasy, resp. výstavbu a užívanie nehnuteľností na účely cyklotrasy, prípadné iné vymedzenie povinnosti niečo strpieť

pre vlastníka nehnuteľností, aby mohol byť naplnený účel cyklotrasy. Vecné bremeno pre účely cyklotrasy možno zriadiť zmluvou a následne je potrebné takto zriadené vecné bremeno k nehnuteľnostiam vložiť do katastra nehnuteľností.

Vecné bremeno možno zriadiť in rem (v takomto prípade je spojené s vlastníctvom nehnuteľností, pričom smrťou fyzickej osoby alebo zánikom právnickej osoby ako oprávneného by vecné bremeno nezaniklo), alebo in personam (patrí určitej osobe, smrťou fyzickej osoby alebo zánikom právnickej osoby ako oprávneného vecné bremeno zanikne). Vecné bremeno môže vzniknúť aj zo zákona, v takomto prípade sa vecné bremeno zapíše do katastra nehnuteľností záznamom. Zákonné vecné bremeno pre účely cyklotrás vyplýva zo zákona č. 66/2009 Z. z., kde v § 1 je vymedzené, na čo sa vzťahuje uvedený zákon a v § 4 je vymedzený vznik zákonného vecného bremena.

3.3.5.5 Súhlas SPF

V prípade, že projekt je realizovaný na pozemkoch s nezisteným vlastníkom, je potrebný súhlas pozemkového fondu. V zmysle § 18 a § 19 zákona č. 180/1995 Z. z. môže Slovenský pozemkový fond prenajímať pozemky, previesť vlastnícke právo k pozemkom alebo zriadiť vecné bremeno k pozemkom, s ktorými nakladá.

3.3.5.6 Súhlas vlastníka pozemku s umiestnením zariadenia alebo drobnej stavby

V prípade umiestnenia drobnej stavby, informačných tabúl a pod. je potrebné získať súhlas vlastníka pozemku. Ak zariadenie bude spĺňať definíciu reklamnej stavby podľa § 43 ods. 2 stavebného zákona č. 50/1976 Zb., je potrebné na takúto stavbu stavebné povolenie alebo ohlásenie, v závislosti od veľkosti reklamnej stavby. V takom prípade je možné preukázať práva k pozemkom pri stavebnom povolení (v prípade, ak stavebník nie je vlastníkom pozemku) niektorým zo spôsobov vymedzených v § 139 ods. 1 stavebného zákona č. 50/1976 Zb. – t. j. nájomnou zmluvou, vecným bremenom, budúcimi zmluvami a pod.

V prípade, ak by zariadenie nebolo reklamnou stavbou podľa stavebného zákona č. 50/1976 Zb., právo umiestniť zariadenie na cudzom pozemku je možné získať predovšetkým nájomnou zmluvou, zmluvou o výpožičke, zriadením vecného bremena alebo súhlasom vlastníka pozemku. V prípade uzatvárania nájomnej zmluvy a zmluvy o výpožičke odporúčame tieto uzatvoriť na dobu neurčitú s vymedzenými dôvodmi výpovede alebo na dobu určitú v trvaní aspoň 5 rokov z dôvodu podmienok pre čerpanie z IROP.

3.3.5.7 Vyvlastnenie

Ide o krajný zásah do vlastníckych práv. V ojedinelých prípadoch môže ísť o posledný možný spôsob, ako umožniť realizáciu cyklistickej komunikácie, ktorá má v záväznej časti územného plánu charakter verejnoprospešnej stavby.

Podľa § 108 ods. 1 stavebného zákona pozemky, stavby a práva k nim, potrebné na uskutočnenie stavieb alebo opatrení vo verejnom záujme, uvedených v odseku 2, možno vyvlastniť alebo vlastnícke práva k pozemkom a stavbám možno obmedziť rozhodnutím stavebného úradu. Podľa § 108 ods. 2 písm. a) stavebného zákona vyvlastniť možno len vo verejnom záujme pre verejnoprospešné stavby podľa schválenej územnoplánovacej dokumentácie.

Medzi verejnoprospešné stavby sa podľa tohto zákona zaraďujú aj miestne komunikácie. Keďže miestnymi komunikáciami sa podľa vyhlášky č. 35/1984 Zb. § 7 rozumejú aj „d) miestne komunikácie IV. triedy, ktoré nie sú ani obmedzene prístupné premávke motorovými vozidlami (napríklad cestičky, chodníky, samostatné cyklistické cestičky, samostatné chodníky, schody a podobne)“, je podľa zákona možné pristúpiť k vyvlastneniu pozemkov pre potrebu výstavby cyklistických komunikácií. Bližšie požiadavky na vyvlastnenie sú upravené v § 108 – 116 stavebného zákona.

Taktiež vyvlastnenie umožňuje aj § 24e zákona č. 135/1961 Zb. (cestného zákona), podľa ktorého je možné dodatočné vyvlastnenie v prípade, že sa zistia napr. nevysporiadané pozemky pod existujúcou cyklistickou komunikáciou, ale to je možné len do 31. decembra kalendárneho roka. Vyhláška č. 453/2000 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona v § 30 definuje obsah návrhu na vyvlastnenie.

3.4 Východiská rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v TTSK

Krajská cyklostratégia sa snaží v maximálnej možnej miere analyzovať a navrhnúť riešenia v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky v rámci TTSK. Treba však podotknúť, že je zameraná v hierarchii významu z hľadiska ich dôležitosti v rámci kraja. Kľúčové sú z tohto pohľadu najmä strategické krajské diaľkové cyklotrasy – či už cyklodopravné alebo cykloturistické, vo vrchole sú trasy EuroVelo. Za nimi nasledujú cyklotrasy prepájajúce sídla, regionálne cyklotrasy. V stratégii je venovaná aj časť cyklodoprave v mestách a obciach TTSK (mimo vyššie uvedené členenie). Analytické údaje poskytli mestá a obce TTSK pri spracovaní strategického materiálu IROP v roku 2013, ich prvá aktualizácia a doplnenie sa uskutočnili v závere roka 2017. Bolo to v rámci spracovania Cyklostratégie TTSK v roku 2018. Riešilo sa to vtedy dotazníkovou formou (vzorový dotazník i vyplnené zaslané dotazníky boli prílohou vtedajšej stratégie) ako aj vo vybraných prípadoch osobnou komunikáciou. Druhá aktualizácia a doplnenie sa uskutočnili v priebehu roka 2021 v rámci spracovania a aktualizácie tejto cyklostratégie na roky 2022 – 2023. Rovnako ako pri spracovaní prvej verzie stratégie, i teraz boli informácie od miest a obcí získavané viacokolovou dotazníkovou formou (vzorový dotazník i vyplnené zaslané dotazníky sú prílohou tejto stratégie), ako aj vo vybraných prípadoch osobnou komunikáciou. Ďalej sa dáta získavali komunikáciou s krajskou cyklokoordinátorkou a mestskými cyklokoordinátormi (Trnava, Piešťany), spracovaním databázy plánovaných cykloprojektov pre POO a EŠIF na MDV SR na území TTSK do roku 2030. Dáta dopĺňalo ďalšou osobnou komunikáciou i Odbor stratégií a projektov TTSK, do ktorého kompetencie patrí príprava nového programového obdobia EÚ pre POO a EŠIF, vrátane čerpania podnetov zo zásobníkov cykloprojektov TTSK.

V úvode treba poznamenať, že otázka vedenia krátkych mestských cyklotrás je výhradnou kompetenciou miest a obcí, a nie je podstatná pre strategické ciele krajskej cyklostratégie (pokiaľ tieto krátke cyklotrasy nie sú súčasťou medzimestských, diaľkových a krajsky významných cyklotrás).

Ako východisko pre rozvoj cyklotrás a cyklodopravy v TTSK sa zvolil aktuálny stav platný v závere roka 2021. Ten v sebe zahŕňal existenciu strategických dokumentov na úrovni EÚ, štátu, kraja, miest na území kraja, prípadne dokumentov na úrovni MAS, KOČR – Trnavský kraj zážitkov, OOCR - Rezort Piešťany, Trnava a okolie, Záhorie, Žitný ostrov a aj novej OOCR v okrese Galanta – Matúšova zem – Mátyusföld, resp. iných združení (zväčša Mikroregióny). Ďalším faktorom bola projektová príprava, znova podľa vyššie

uvedenej hierarchie, plány do budúcnosti, vízie. Nezanedbateľným aspektom bolo získanie informácií o príprave pre investičné projekty z pohľadu majetkového vysporiadania pozemkov.

TTSK bol oslovený ohľadom dodania aktuálnych informácií o strategických dokumentoch a pri projektovej príprave na dodanie aktuálnych informácií k vyššie uvedeným témam na úrovni kraja. V stratégii z roka 2018, ktorá sa aktualizuje a ktorej témy ešte doznievajú do konca roka 2022 sa jednalo o projektové zámery a hlavne spracovaný krajský RIUS pre špecifický cieľ 1.2.2 Cyklodoprava. K nemu bol dodaný i RIUS krajského mesta Trnava a katastrálne obce zaradené do UMR Trnava. Ďalej sa jednalo o ÚP regiónu TTSK a Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030. Do tejto aktualizácie TTSK dodal aktuálne dokumenty na úrovni kraja – hlavne PUM TTSK a iné aktualizované dokumenty, ako aj informácie o pripravovanom novom programovom období EÚ, ktoré mal v čase spracovania dostupné. Pre cyklostratégiu dodal kraj zásobníky cykloprojektov pre POO a EŠIF, ako aj budúcu cezhraničnú spoluprácu, ktoré sa však každým dňom dopĺňajú, rozširujú a upresňujú. Opäť časť relevantných podkladov poskytol aj krajský cyklokoordinátor TTSK.

Všetky mestá v TTSK boli oslovené dvakrát formou dotazníka za účelom získavania informácií v roku 2017 ako aj o strategických dokumentoch, projektovej príprave, aktuálnom a plánovanom stave cyklodopravy a cykloturistiky v ich katastrálnom území, resp. ich okolí. Tento proces sa zopakoval za účelom aktualizácie v roku 2021 podľa metodiky popísanej vyššie. Dáta sa spracovali aj do prehľadných tabuliek, ktoré boli mestám zaslané na kontrolu s možnosťou doplnenia ďalších dát.

Slovenský cykloklub Piešťany bol generálnym dodávateľom dát k problematike cykloturistiky, aktuálneho a plánovaného stavu, zabezpečil aj dáta od iných organizácií, ktoré sa podieľali na povoľovaní a značení niektorých cykloturistických trás na území kraja. Sú to predovšetkým Rezort Piešťany, Mesto Skalica, Obec Trebatice, SCK Bicyglo Trnava, SCK Záhorák – Malacky a Malokarpatský cykloklub Trnava.

K východiskovému stavu treba dodať, že v minulosti bol na území TTSK vykonaný prieskum dopravnej obslužnosti, z bol známy podiel cyklistickej dopravy, v mestách Hlohovec, Piešťany, Trnava. V zmysle platnej metodiky – stanovenie podielu dopravnej práce pre rôzne módy dopravy bol takýto prieskum na území TTSK vykonaný iba v meste Trnava a jeho funkčnom území. Výsledky boli prezentované v PUM mesta Trnava a jeho funkčného územia v prílohe č. Preto vo viacerých mestách kraja nie je možné stanoviť východiskový stav podielu dopravnej práce pre bicykle, bolo ho možné iba kvalifikovane odhadnúť.

3.5 Cyklistická infraštruktúra v TTSK

Cyklistická infraštruktúra na území kraja sa v podstate delí nasledovne:

- a) mestská cyklodopravná infraštruktúra;
- b) cyklodopravná infraštruktúra medzi mestami (sídľami);
- c) cykloturistická infraštruktúra.

V prípade cyklodopravnej infraštruktúry medzi mestami (sídľami) na táto infraštruktúra môže sekundárne využívať aj na cykloturistiku. Či už v plnej dĺžke medzi sídlami ale-

bo minimálne k presunu do nástupných miest integrácie cyklodopravných trás s cykloturistickými trasami (križovania s nimi alebo začiatky cykloturistických trás).

V kraji neexistuje v súčasnosti centrálna databáza mestských cyklodopravných trás a cyklochodníkov. Preto jedným z cieľov tejto cyklostratégie je naštartovanie spracovania tejto databázy. V TTSK však existuje centrálna databáza cykloturistických trás, ktorá v sebe zahŕňa aj viaceré úseky cyklodopravných trás. Tá slúžila na východiskovú analýzu stavu cyklotrás v TTSK z hľadiska ich vedenia po rôznych druhoch komunikácií, resp. povrchoch. Túto analýzu 1 301,0 km siete cyklotrás v TTSK zachytáva nižšie uvedená Tab. č. 1a Príloha č. 7.

Pre toto spracovanie bola zvolená analýza komunikácií, po ktorých sú v súčasnosti vedené cyklodopravné (a možné cyklodopravné) a cykloturistické trasy v TTSK. Zvolili sa nasledujúce kategórie:

- cesta I. triedy
- cesta II. triedy
- cesta III. triedy
- samostatný cyklochodník – cestička
- hrádza rieky
- lesná cesta
- ostatné komunikácie

Pod pojmom ostatné komunikácie sa rozumejú všetky zvyšné komunikácie – najmä miestne komunikácie, poľné cesty, rôzne účelové komunikácie a pod. V tabuľke nie sú zahrnuté mestské opatrenia, pokiaľ po nich neprechádza značkováná cyklotrasa.

Tab. č. 3: Rozdelenie cyklotrás v TTSK podľa druhu komunikácie, po ktorej sú vedené súčasne obsahuje aj prepočítaný percentuálny podiel jednotlivých druhov komunikácií na aktuálnej sieti cyklotrás.

Tab. č. 3: Rozdelenie cyklotrás v TTSK podľa druhu komunikácie, po ktorej sú vedené

Kategória	Dĺžka v km	% podiel
Cesta I. triedy	9,5 km	0,73 %
Cesta II. triedy	181,6km	13,96 %
Cesta III. triedy	280,9 km	21,59 %
Cyklochodník	27,5 km	2,11 %
Hrádza	219,6 km	16,88 %
Lesná cesta	127,7 km	9,82 %
Ostatné	454,2 km	34,91 %
SPOLU	1 301,0 km	100,00 %

Zdroj: interný zdroj SCK

V tabuľke je zachytený i trend rozvoja cykloturistických trás v TTSK, kde po cestách I. a II. triedy je vyznačených iba cca. 15 % celej siete. Najväčší potenciál rozvoja majú hrádze riek, na ktorých je v súčasnosti vyznačených cca. 16,88 % existujúcej siete. Samostatné cyklochodníky tvoria iba 2,11 % siete. Realizáciou kvalitných spevnených povrchov, najmä na hrádzach, sa tento podiel môže zásadne zmeniť.

3.5.1 Cyklistická infraštruktúra v mestách v TTSK

Cyklistická infraštruktúra v mestách zahŕňa dopravné opatrenia na území miest a obcí. Tie sú využívané predovšetkým na dopravu do práce, školy, za nákupmi alebo akékoľvek presuny v rámci mesta. Môže sa jednať o vybudované samostatné cyklochodníky, ako aj o rôzne cykloopatrenia a riešenia v existujúcich mestských komunikáciách (vyhradené samostatné cyklopruhy, cyklokoridory, cyklistické pásy, cyklopiktogramy a pod.). K cyklistickej infraštruktúre samozrejme patrí i realizácia bezpečnostných opatrení, ako i budovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry (stojany na bicykle, nabíjacie stanice, servisné stojany, cykloodpočívadlá, cyklomobiliár, parkoviská, a pod.).

V kraji neexistuje v súčasnosti centrálna databáza mestských cyklodopravných trás a cyklochodníkov. Táto databáza neexistuje ani na národnej úrovni. Preto jedným z cieľov tejto cyklostratégie je naštartovanie spracovania tejto databázy. Vzhľadom na fakt nedodania aktuálnych podkladov niekoľkých miest v TTSK ju zatiaľ nebolo možné úplne spracovať. Bude to úloha na nasledujúce obdobie. Spracovaná tabuľka súpisu mestských cyklotrás pod názvom **Existujúce cyklochodníky a mestské cyklotrasy v mestách TTSK na základe dodaných dát** sú uvedené v Príloha č. 32. Príloha č. 32: Existujúce cyklochodníky príp. mestské cyklotrasy v mestách TTSK

Tie, ktoré z nich boli vybudované v rámci OP IROP sú sumarizované v tabuľke pod názvom **Nové cyklotrasy podporované cez IROP** sú uvedené v Príloha č. 20: Zoznam podporených projektov v 1. kole výzvy IROP pre ŠC 1.2.2 pre TTSK

Analýza tohto stavu sa vykonala v rámci TTSK pri spracovávaní aktualizovanej RIUS verzia 3.1 (vrátane UMR Trnava) s dôrazom na možné čerpanie finančných prostriedkov z IROP a iných OP v rokoch 2014 - 2020.

K analýze aktuálneho stavu cyklistickej infraštruktúry v mestách TTSK dopomohol i dotazníkový prieskum, ktorý bol zaslaný všetkým mestám TTSK počas spracovania stratégie v roku 2021. Do dotazníkového prieskumu sa zapojilo 11 miest kraja, 6 miest sa dotazníkového prieskumu nezúčastnilo. Odpovedali naň mestá Galanta, Hlohovec, Holíč, Piešťany, Senica, Sereď, Skalica, Šamorín, Šaštín – Stráže, Trnava a Vrbové. Dotazník ani po dvoch výzvach nedodali mestá Dunajská Streda, Gbely, Leopoldov, Gabčíkovo, Sládkovičovo a Veľký Meder. No po spracovaní dát sa ich aktualizácie sa zúčastnili dodatočne ešte mestá Gbely a Leopoldov. **Vyplnené dotazníky sú prílohami AA - III tejto stratégie.**

Najďalej v tejto problematike je krajské **mesto Trnava**. V Územnom pláne mesta Trnava, schválenom Mestským zastupiteľstvom v Trnave uznesením č. 705/2009 zo dňa 15.12.2009, sú v rámci dopravnej koncepcie komplexne riešené cyklistické trasy. V záväznej časti ÚP sú priamo definované konkrétne cyklotrasy ako verejnoprospešné stavby. Dĺžku jednotlivých úsekov ÚPN mesto Trnava neuvádza. Celková dĺžka navrhovanej siete cyklistických komunikácií je cca. 116 km. Vo VZN č. 466 o Územnom pláne mesta Trnava a o regulatívoch a limitoch využitia územia a zásad pre ďalší rozvoj mesta Trnava je cyklodoprava na str. 89 – 91 a str. 118 – 120.

Územný plán mesta Trnava prešiel zmenou 01/2018, schválenou Mestským zastupiteľstvom v Trnave uznesením č. 80/2019 zo dňa 30. 04. 2019, kde ÚPN mesta Trnava (Aktualizované znenie 2009) v znení neskorších zmien vymedzuje sieť jestvujúcich cyklotrás ako aj navrhovaných cyklotrás (v návrhovej etape a prognózne etape) v k.ú. mesta Trnava. Predmet zmeny sa týkal doplnenia jestvujúcich a navrhovaných cyklotrás (novonavrhova-

né, resp. pretrasované) vrátane zosúladenia s ÚPN regiónu Trnavského kraja. Zmeny boli znázornené v dokumente B.03/1 (návrh) Výkres dopravného vybavenia – Cyklotrasy.

Východisková analýza Mesta Trnava z hľadiska cyklodopravných trás je nasledovná – 24,03 km existujúcich cyklochodníkov (príp. mestských cyklotrás) a 20 km pripravovaných cyklochodníkov (príp. mestských cyklotrás) s vypracovanou projektovou dokumentáciou.

Celková dĺžka navrhovanej siete cyklistických komunikácií podľa ÚPN je až cca. 119 km.

Okrem konkrétnych trás ÚPN mesta Trnava definuje rozvoj cyklistickej dopravy aj nasledovne:

- zabezpečiť budovanie a výrazný rozvoj cyklotrás:
 - trasovaných v zastavanom území (prepojenie sídlisk s centrom mesta, výrobnými a komerčnými zónami na jeho okraji;
 - trasovaných z obytného územia do neurbanizovanej krajiny, pozdĺž prírodných prvkov (navrhované i jestvujúce biokoridory, vodné toky, lesoparkovú zeleň) vo väzbe na jestvujúce i navrhované rekreačné priestory a zariadenia.
- tento rozsiahly návrh v budúcnosti doplniť ďalšími trasami podľa potreby i reálnych možností mesta Trnava;
- na navrhovaných záberových rozvojových plochách zabezpečiť prioritu cyklistického pohybu (zväčša v kombinácii s peším pohybom) pred motorovými vozidlami, vylúčiť motorovú dopravu tranzitného charakteru a organizovať spôsob dopravnej obsluhy;
- pre cyklistické trasy upraviť chodníky a prechody cez komunikácie najmä pri silnej motorovej doprave;
- vybudovať komplexnú sieť cyklistických komunikácií, pričom v miestach, kde cyklistické trasy prerážajú s hlavnou komunikačnou sieťou mesta, je potrebné vybudovať samostatné cyklistické chodníky;
- zabezpečiť budovanie parkovacích miest pre bicykle v urbanizovanom území v súlade s platnou legislatívou v rozsahu min. 20 % predpísaných parkovacích miest pre automobily pre príslušný funkčný blok, areál, zariadenie a objekt.

Jestvujúca cyklodopravná sieť prepája centrálnu mestskú časť s obytnými územiami s možnosťou transferu do práce, škôl a univerzít, nákupných centier ako aj hlavným integrovaným bodom – autobusovou a železničnou stanicou.

Existujúce cyklochodníky (príp. mestské cyklotrasy) k 01. 01. 2022 majú nasledujúcu kategóriu a celkovú dĺžku:

Pešia zóna s povoleným vjazdom pre cyklistov v celkovej dĺžke 580 m, cyklistický koridor, cyklopikto-koridor na vozovke v celkovej dĺžke 1 230 m, samostatná cyklistická cesta v celkovej dĺžke 2 110 m, samostatný cyklistický pruh v celkovej dĺžke 4 860 m, spoločná cesta pre chodcov a cyklistov v celkovej dĺžke 1 640 m a spoločná cesta pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou v celkovej dĺžke 12 130 m.

Konkrétne existujúce trasy a cyklochodníky s ich dĺžkami v meste Trnava sú uvedené v tabuľke v Príloha č. 32 z nich vybudované v rámci IROP v tabuľke v Príloha č. 33.

Mesto Trnava 7. januára 2020 spustila do prevádzky automatický parkovací systém pre bicykle – BIKETOWER, v lokalite medzi autobusovou a železničnou stanicou. Tento automatický parkovací dom umožňuje naraz uskladniť 118 bicyklov (16 detských a 102 pre dospelých).

Mesto má schválený aj Územný generel dopravy mesta Trnava (cyklodoprava – textová časť, str. 72 – 76), ako aj koncepciu cyklotrás. Jej mapová časť je na prílohe 12A generelu.

Mesto realizovalo aj prieskum dopravnej obslužnosti zameraný na cyklodopravu v rámci generelu dopravy mesta, z ktorého je známy 6,6 % podiel cyklodopravy v meste.²³

V roku 2021 bol vypracovaný strategický dokument s názvom *Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia*, ktorého náplňou je okrem iného riešiť i cyklistickú dopravu v území TTSK. Dokument obsahuje výpočet navrhovaných mestských aj medzimestských cyklotrás, druhy cykloopatrení, doplnkovú infraštruktúru. Plánovaným cyklotrasám a opatreniam cyklotrasy a opatrenia sú popísané v kapitole 4.1.

K mestám s pomerne premyslenou koncepciou cyklotrás možno zaradiť mesto **Piešťany**. V územnom pláne mesta Piešťany sú zaradené cyklotrasy aj v záväznej časti ako verejnoprospešné stavby. Územný plán nedefinuje presné názvy, či dĺžky cyklotrás. Grafické znázornenie cyklistickej komunikácie na území mesta je uvedené v prílohe ÚPN Piešťany, vo výkrese Nemotoristická – cyklistická a pešia doprava (ÚPN Piešťany – zmeny a doplnky č. 10/2011). V súčasnosti je v meste, resp. jeho okolí zrealizovaných niekoľko projektov. Mesto vykonalo i prieskum dopravnej obslužnosti, z ktorého vyplýva že až 50 % opýtaných preferuje využitie bicykla ako dopravného prostriedku na presun v rámci mesta, do práce, do školy alebo na nákup.

Mesto Piešťany má taktiež spracovaný Územný generel dopravy mesta Piešťany z roku 2010, v ktorom definuje zábery rozvoja cyklistickej dopravy v meste nasledovne:

- zvýšenie priority cyklistov vo verejných dopravných priestoroch,
- dostatok infraštruktúry a zariadení pre cyklistov,
- cieľ návrhu bezpečných zón a centra metódou želanej nižšej rýchlosti dopravy,
- skvalitnenie prístupových trás cyklistov smerom k centrálnej mestskej zóne,
- vybudovanie špeciálnych trás pre cyklistov na území celého mesta,
- vybudovanie hustej siete cyklistických trás prepojených cez mesto a do regiónu,
- umožniť cyklistom jazdu po plynulej trase, bez zosadania a zdržaní.

²³ Trnava.sk. Generálny dopravný plán mesta Trnava. [online]. [cit. 2021-12-01].
Dostupné z: <http://www.trnava.sk/sk/clanok/generalny-dopravny-plan>

Návrh cyklistickej infraštruktúry mesta sa nachádza vo výkresoch č.2 – celé mesto, č.3 – CMZ a č.4 – prieťah cesty I uvedeného generelu.

Existujúce cyklochodníky (príp. mestské cyklotrasy) sú podľa nasledujúcich kategórií: samostatná cyklistická cestička v celkovej dĺžke 7 630 m, samostatný cyklistický pruh v celkovej dĺžke 1204 m, spoločná cestička pre chodcov a cyklistov v celkovej dĺžke 4 321 m, spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou v celkovej dĺžke 3 202 m. A ešte cyklotrasa Vážska - Nálepková v dĺžke 246 m je rozdelená na dva úseky: samostatný cyklochodník v kombinácii s cestičkami pre chodcov a cyklistov a pruh v telese cesty.

Konkrétne existujúce trasy a cyklochodníky s ich dĺžkami v meste Piešťany sú uvedené v tabuľke v Príloha č. 32 z nich vybudované v rámci IROP v tabuľke v Príloha č. 33.

Taktiež sa v meste nachádza cyklotrasa Adam Trajan – Centrum v celkovej dĺžke 2 200 m. V k. ú. mesta Piešťany sa nachádza aj cykloturistická trasa bez dopravného značenia – Vážska cyklomagistrála (I. Krasku – Bodona – k.ú. Horná Streda) v dĺžke 5,18 km, ktorá je vyznačená iba cykloturistickým značením.

Mesto **Dunajská Streda** neaktualizovalo zaslaný dotazník (2021), podľa dokumentu RIUS (verzia 3.1, 2019) je v súčasnosti vybudovaných približne 3 100 m mestských cyklotrás v členení:

1. samostatný pruh vo vozovke 1 272 m,
2. samostatná cestička pre cyklistov 1 093 m,
3. spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou v dĺžke 756 m.

Mesto Dunajská Streda má spracovaný Územný plán mesta (2005), kde v kapitole H.1.5. (str. 78) determinuje pešiu a cyklistickú dopravu v území mesta a zámery mesta v tejto problematike. Územný plán nešpecifikuje názvy a dĺžky cyklotrás. Tieto všeobecné existujúce trasy a cyklochodníky s ich dĺžkami v meste Dunajská Streda sú uvedené v tabuľke v Príloha č. 32

Mesto **Galanta** má cyklodopravu zakomponovanú ako súčasť ÚP, kde sú cyklotrasy definované ako verejnoprospešné stavby. Stav cyklistickej komunikácie ako i návrh cyklistickej komunikácie na území mesta je spracovaný v grafickej časti ÚP – zmeny a doplnky č. 5/2018. Mesto doteraz nerobilo prieskum dopravnej obslužnosti zameraný aj na cyklodopravu.

Na území mesta sa nachádza niekoľko cyklotrás v spoločnej dĺžke 5 700 m. Existujúce cyklochodníky (príp. mestské cyklotrasy) sú nasledujúcich kategórií: samostatný cyklistický pruh v celkovej dĺžke 5 250 m, spoločná cestička pre chodcov a cyklistov v celkovej dĺžke 450 m.

Konkrétne existujúce trasy a cyklochodníky s ich dĺžkami v meste Galanta sú uvedené v tabuľke v Príloha č. 32.

V závere roka 2015 pre mesto Galanta spracovala strategický dokument Program rozvoja cyklistickej dopravy v Galante (Cyklostratégia) firma Cykloprojekt s. r. o. z Bratislavy. V kap. 8 navrhuje 5 hlavných dopravných trás a 6 doplnkových cyklotrás. V závere štúdie sú aj rozpočty pre tieto cyklotrasy.

V roku 2021 mesto Galanta spracovalo strategický dokument *Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Galanta na roky 2021 – 2027 s výhľadom do roku 2030*. Súčasťou dokumentu je i plán rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky na území mesta. Na str. 288 sa nachádza vymedzenie plánovaného projektu *Vybudovanie cyklotrás*, ktorého cieľom by mala byť:

1. Aktualizácia koncepcie cyklodopravy mesta a mestských častí.
2. Realizácia cyklotrasy a chodníka pre peších v trase Kolónia – Kráľová (vodné dielo).
3. Dobudovanie cyklotrás na území mesta – prepojenie na školy – dobudovanie cyklotrás s prepojením na existujúce cyklotrasy (na uliciach Hodská, Šafáriková, Esterházyovcov – I. okruh; II. okruh – Parková, Zoltána Kodálya smerom na Železničnú stanicu a ul. 29. augusta).
4. Dobudovanie cyklotrás do mestských častí a rozvojových území.
5. Dobudovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry a zakomponovanie cyklistickej infraštruktúry do smart riešení.²⁴

Mesto **Gabčíkovo** neodpovedalo ani na druhú výzvu so zaslaným dotazníkom a neposkytlo žiadne dáta týkajúce sa cyklistickej infraštruktúry na ich území. Cyklodoprava je však zahrnutá v rámci ÚP (júl/2012), kde sú cyklotrasy definované ako verejnoprospešné stavby. Podľa verejne dostupných zdrojov, mesto nerealizovalo prieskum dopravnej obslužnosti a nedisponuje ani žiadnym strategickým dokumentom, ktorý by riešil problematiku cyklodopravy.

Mesto **Gbely** má vo svojom k. ú. spoločný chodník pre cyklistov a peších v celkovej dĺžke 8 000 m, ktorý bol zrealizovaný v roku 2019. Vedenie cyklotrasy je Gbely – Adamovské jazerá – rieka Morava.

Po preštudovaní aktualizovaného ÚP (december/2020), mesto Gbely definuje cyklotrasy na území mesta ako verejnoprospešné stavby a vymedzuje hlavné cyklistické trasy územím. ÚP nedefinuje názvy ani dĺžky jednoduchých trás.

Mesto **Hlohovec** rieši komplexne cykloturistiku a cyklodopravu s napojením na občiansku vybavenosť. Mesto podpísalo v roku 2016 Memorandum o spolupráci a spoločnom postupe pri rozvoji cyklodopravy v regióne. Ostatnými účastníkmi Memoranda sú mesto Leopoldov a obce Červeník, Koplotovce a Madunice. Ide o cyklodopravné trasy v koridore Váhu a ich vzájomné prepojenie.

Mesto realizovalo aj prieskum dopravnej obslužnosti zameraný na cyklodopravu v rámci tvorby generelu dopravy mesta. Ako výsledok uvádzajú 13,2 % podiel prepravenej práce cyklistickou dopravou a vybavenosť bicyklami 693 bicyklov / 1000 obyvateľov.

Cyklodoprava je zahrnutá aj v ÚP, kde sú cyklotrasy definované ako verejnoprospešné stavby.

V roku 2021 mesto Hlohovec spracovalo dokument *Cyklostratégia mesta Hlohovec* ako jeden z projektov Programu rozvoja mesta Hlohovec na roky 2016-2023. Cieľom stratégie

²⁴ Galanta.sk. Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Galanta na roky 2021 – 2027 s výhľadom do roku 2030. [online]. [cit. 2021-12-01].
Dostupné z: https://www.galanta.sk/evt_file.php?file=6922

je dosiahnuť uznanie cyklistickej dopravy v meste Hlohovec ako rovnocenného druhu dopravy a jej integráciu s ostatnými druhmi dopravy.

Na území mesta sa nachádza niekoľko cyklotrás v spoločnej dĺžke 8 845 metrov. Konkrétne existujúce trasy a cyklochodníky s ich dĺžkami v meste Hlohovec sú uvedené v tabuľke v Príloha č. 32.

Mesto **Holíč** v súčasnosti nemá žiadne cyklodopravné trasy vedúce jeho katastrom. Katastrom prechádzajú iba cykloturistické trasy. V roku 2021 bol vybudovaný samostatný prímestský cyklochodník Cyklotrasa Holíč – Kopčany v dĺžke 3 000 m.

Mesto doteraz nerobilo prieskum dopravnej obslužnosti zameraný aj na cyklodopravu, nemá ani spracovaný žiadny strategický dokument, ktorý by riešil cyklodopravu. V roku 2021 prebehla aktualizácia ÚP mesta, kde sú cyklotrasy definované ako verejnoprospešné stavby.

Mesto **Leopoldov** neposlalo aktualizovaný dotazník (2021), avšak aktualizovalo zaslané tabuľky s existujúcimi trasami na území mesta a plánmi a zámermi mesta. Na základe údajov získaných pri zhotovovaní štúdie na roky 2018 – 2022, mesto podpísalo v roku 2016 Memorandum o spolupráci a spoločnom postupe pri rozvoji cyklodopravy v regióne. Ostatnými účastníkmi Memoranda sú mesto Hlohovec a obce Červeník, Koplotovce a Madunice. Ide o cyklodopravné trasy v koridore Váhu a ich vzájomné prepojenie. Súčasťou je aj mapka návrhu cyklotrás, ktorá plne pokrýva mesto Leopoldov.

Mesto doteraz nerobilo prieskum dopravnej obslužnosti zameraný aj na cyklodopravu. Cyklodoprava je však zakomponovaná v ÚP, kde sú cyklotrasy definované ako verejnoprospešné stavby.

Konkrétne existujúce trasy a cyklochodníky s ich dĺžkami v meste Leopoldov sú uvedené v tabuľke v Príloha č. 32.

Mesto **Senica** doteraz nerobilo prieskum dopravnej obslužnosti zameraný aj na cyklodopravu. Má však spracovaný Generel cyklistickej dopravy mesta Senica, ktorý bol premietnutý do ÚP a všetky cyklistické trasy boli zadefinované ako verejnoprospešné stavby.

Mesto má od roku 2002 zrealizovanú spoločnú cestičku pre cyklistov a chodcov v dĺžke cca 5 000 m a šírke 3 m v smere na Kunovskú priehradu. V roku 2021 vybudovalo mesto vďaka financovaniu IROP cca 3 954 m cyklochodníkov v intraviláne mesta. Prevažne sa jedná o spoločné cestičky pre chodcov a cyklistov. Spoločne v roku 2021 pribudlo na území mesta 5 604 m cyklochodníkov.

Mesto buduje aj doplnkovú cykloinfraštruktúru. V roku 2021 vybudovali 3 ks cykloprístreškov, jedno cykloodpočívadlo s cykloservisným stojanom a solárne bodové osvetlenie na trase Senica – Kunov. V roku 2022 je naplánovaná realizácia jedného cykloodpočívadla s cykloservisným stojanom, 2 ks cykloprístreškov s jedným cykloservisným stojanom v lokalite autobusovej stanice. Taktiež v roku 2022 je naplánovaná výstavba cyklolávky v mestskom parku.

Mesto Senica má vypracované realizačné projekty integrácie cyklodopravy na železničnú i autobusovú dopravu. Ide o nasledovné projekty:

Cyklodopravné trasy Senica (I.etapa) – integrácia na autobusovú dopravu, situovanie uzamykateľných prístreškov na bicykle, predpokladaná realizácia 2021 – 2022.

Zdieľané bicykle na území mesta Senica (BIKESHARING) – integrácia na autobusovú aj železničnú dopravu, realizácia 23 dokovacích bikesharingových staníc a 20 ks cyklostojanov, predpokladaný rok realizácie 2022 – 2023.

Cyklodopravné trasy Senica (Kasárne - Železničná stanica) – integrácia na železničnú dopravu, prepojenie I. etapy cyklodopravných trás so železničnou stanicou, predpokladaný rok realizácie 2022 – 2023.

Rovnako má mesto za cieľ budovať kvalitnú sieť cykloturistických trás. V nasledujúcich rokoch plánuje vyznačiť viac ako 50 km cykloturistických trás.

Konkrétne existujúce trasy a cyklochodníky s ich dĺžkami v meste Senica sú uvedené v tabuľke v Príloha č. 32, z nich vybudované v rámci IROP v tabuľke v Príloha č. 33. Vybudovaná doplnková infraštruktúra je v tabuľke v Príloha č. 31.

Mesto **Sereď** doposiaľ neuskutočnilo prieskum dopravnej obslužnosti územia a nemá ani spracovaný žiadny strategický dokument, ktorý by sa týkal problematiky cyklodopravy. Nemá vybudovaný ucelený funkčný systém cyklistických komunikácií na území mesta. Cyklodoprava je však vkomponovaná v rámci ÚP mesta Sereď, kde sú vymedzené aj tri hlavné cyklistické komunikácie v meste:

Nábrežie Váhu – oblasť priemyslu – Poľná cesta – nové plochy priemyslu za R1: Park - Nám.Slobody – M.R.Štefánika – Trnavská cesta (dĺžka 3 100 m) – samostatná cyklistická cestička / cyklistický pás v pridruženom priestore.

Vážska cyklomagistrála: Koruna hrádze Váhu Považský Breh (dĺžka 3 800 m) - samostatná cyklistická cestička.

Nábrežie Váhu – Horný Čepeň – k. ú. - Nový Majer (priemyselný park) – Veľká Mača: Hornočepenská – poľná cesta – Veľká Mača (dĺžka 8 100 m) - samostatná cyklistická cestička.

Paralelne s vybudovanými cyklotrasami vedú aj cykloturistické trasy. Konkrétne existujúce trasy a cyklochodníky s ich dĺžkami v meste Sereď sú uvedené v tabuľke v Príloha č. 32.

Mesto **Skalica** doteraz nerobilo prieskum dopravnej obslužnosti zameraný aj na cyklodopravu. Zmenou ÚP 1/2017 je však cyklodoprava zakomponovaná v prioritách mesta a cyklotrasy sú definované ako verejnoprospešné stavby.

Na území mesta sa nachádza spolu 97 000 m cyklorás, z čoho však 90 000 m tvoria cykloturistické trasy. K cyklodopravným možno zaradiť:

Skalica Kompostáreň – Mlynky – Zlatnícka dolina (dĺžka 7 000 m) – samostatná cestička pre cyklistov.

Cyklotrasa okolo rybníkov (dĺžka 1 800 m) – spoločná komunikácia pre motorové vozidlá a cyklistov bez samostatného cyklopruhu.

Konkrétne existujúce trasy a cyklochodníky s ich dĺžkami v meste Skalica sú uvedené v tabuľke v Príloha č. 32.

V roku 2020 mesto vypracovalo strategický dokument *Generel cyklistickej dopravy v meste Skalica*, ktorého cieľom je navrhnuť systematickú sieť cyklistickej infraštruktúry a teda navrhnuť koncept mobility krátkych vzdialeností v meste.

V dokumente *Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Skalica pre rok 2021 – 2027* mesto definuje požiadavku na rozvoj cyklotrás a cykloturistiky s vymedzením územia ako Baťov kanál, Zlatnícka dolina, Skalické rybníky, vinohrady a rieka Morava.

Počas rokov 2008 – 2013 sa realizovalo viacero zámerov, jednalo sa hlavne o opravu jestvujúcich poľných ciest (pokládka nového asfaltu). Na cyklotrase Baťov kanál spojka bolo opravených 6 536 m ciest, na cyklotrase Okruh Zlatníckou dolinou sa vyasfaltovalo cca 1 700 m cesty. Opravených bolo aj ďalších 1 300 m na trase Skalica – Vrádište – Kátov. Na cyklotrase Veľký skalický okruh bol opravený úsek v dĺžke 2 340 m. Vyasfaltované úseky pribudli aj v okolí Skalických rybníkov, vodnej nádrže Mlýnky a vinohradov.

Mesto **Sládkovičovo** neposkytlo žiadne dáta ohľadne cyklistickej infraštruktúry v katastri mesta.

Po preštudovaní doteraz spracovaného a aktualizovaného (02/2016) ÚP mesto zakomponovalo cyklo dopravu do priorit a definuje cyklotrasy ako verejnoprospešné stavby (Cyklochodník Železničná stanica – TK Vincov les, Cyklochodník Železničná stanica – Priemyselný park – západ, Cyklochodník centrum – smer Malá Mača, Cyklochodník centrum – smer Pusté Úľany).

Mesto **Šamorín** doteraz nerobilo prieskum dopravnej obslužnosti zameraný aj na cyklo dopravu. Má však spracovaný územný Generel dopravy, v ktorom je venovaná samostatná časť cyklistickej doprave. Cyklo doprava je zakomponovaná aj v ÚP, kde sú cyklotrasy definované ako verejnoprospešné stavby (Šamorín – Hamuliakovo – Kvetoslavov v dĺžke 1 850 m, Most pre peších a cyklistov Dobrohošť – Dunakility v dĺžke 1 250 m).

Na území mesta sa nachádza samostatný cyklochodník Pod reformovaným kostolom v dĺžke 120 m. Chodník bol vybudovaný pred rokom 2005. V roku 2021 vybuďovalo mesto samostatný cyklochodník Šamorín - Kvetoslavov v dĺžke 1 750 m. Na danej trase boli vybudované aj tri cykloprístrešky.

V roku 2021 pribudol samostatný cyklochodník Šamorín – Kvetoslavov v dĺžke 1 750 m, investorom stavby boli Šamorín a Kvetoslavov pričom celkové náklady na realizáciu boli vo výške 700 000 €. Aktuálne cyklochodník čaká na kolaudáciu.

V blízkej budúcnosti (2021 – 2022) má mesto v pláne značiť nové úseky cykloturistických trás, konkrétne trasa Čilistovská v celkovej dĺžke 1 km.

Konkrétne existujúce trasy a cyklochodníky s ich dĺžkami v meste Šamorín sú uvedené v tabuľke v Príloha č. 32.

Mesto **Šaštín-Stráže** má vo svojom katastri vybudovaný spoločný chodník pre peších a cyklistov *Šaštínska cyklomagistrála* v dĺžke 3 484 m. Mesto doteraz nerobilo prieskum dopravnej obslužnosti zameraný aj na cyklo dopravu, nemá ani spracovaný žiadny strategický dokument, ktorý by riešil cyklo dopravu.

Cyklo doprava je však súčasťou ÚP, cyklotrasy tu nie sú definované ako verejnoprospešné stavby.

Konkrétne existujúce trasy a cyklochodníky s ich dĺžkami v meste Šaštín – Stráže sú uvedené v tabuľke v Príloha č. 32.

Mesto **Veľký Meder** nezaslalo aktualizované dáta k dotazníkovému prieskumu (2021). Z informácií získaných pre prvú verziu štúdie však vieme, že mesto v roku 2014 realizovalo stavbu samostatného cyklochodníka do obce Okoč. V týchto aktivitách pokračovalo

mesto aj v roku 2015 realizáciou spoločného chodníka pre cyklistov a peších – vedie do mestskej časti Ižop.

Mesto doteraz nerobilo prieskum dopravnej obslužnosti zameraný aj na cyklodopravu, má však spracovaný strategický dokument súvisiaci s cyklodopravou – Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry vo Veľkom Mederi (04/2017). Cyklodoprava je zakomponovaná v ÚP, kde sú cyklotrasy definované ako verejnoprospešné stavby.

Mesto **Vrbové** v súčasnosti nemá žiadne cyklodopravné trasy vedúce jeho katastrom.

Mesto doteraz nerobilo prieskum dopravnej obslužnosti zameraný aj na cyklodopravu, nemá ani spracovaný žiadny strategický dokument, ktorý by riešil cyklodopravu.

Cyklodoprava je však zahrnutá v aktualizovanom ÚP mesta, kde sú cyklotrasy definované ako verejnoprospešné stavby. V ÚP mesta je zahrnutá aj navrhovaná trasa od železničnej stanice na Piešťanskej ceste po kataster Prašníka pri Čerenci v celkovej dĺžke 3 505,6 m.

Mesto sa angažuje v projekte cyklotrasy Piešťany – Vrbové na telese nepoužívanej železnice. Táto trasa je navrhnutá už aj v aktualizovanom ÚP mesta, namiesto nefunkčnej železničnej trate.

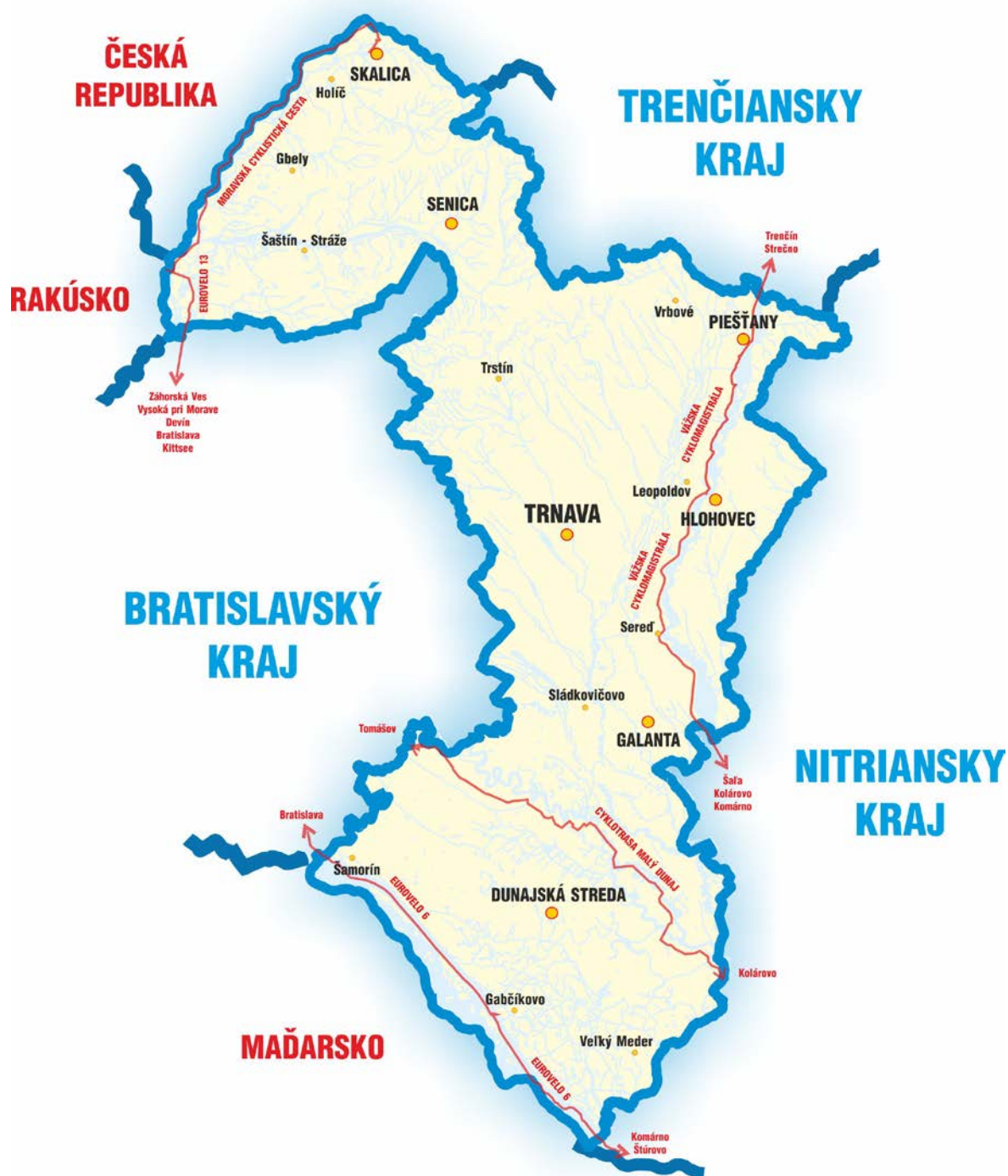
Z prieskumu stavu cyklokomunikácií, ktorý sa realizoval pri príprave RIUS TTSK v roku 2013 a následne v závere rokov 2017 a 2021 dotazníkovým prieskumom (ako aj návštevou vybraných subjektov), vyplýva, že mestá v kraji majú zakomponované cyklotrasy na území mesta v strategických dokumentoch (PUM, PHSR, územný plán, generel cyklistickej dopravy, cyklostratégie) s rôznym stupňom pripravenosti projektovej dokumentácie až po vydané stavebné povolenie (Galanta, Hlohovec, Holíč, Leopoldov, Piešťany, Senica, Skalica, Šamorín, Trnava, Veľký Meder). Realizácia cyklodopravných komunikácií je podmienená stavom spracovaných PD, úrovňou vysporiadania pozemkov, vydaných stavebných povolení a dostupných finančných prostriedkov.

Slabé miesto pri vytváraní podmienok využitia regionálnych ciest II. a III. triedy pre cyklodopravné účely je v absencii možnosti ich rozširovania o cyklodopravné pruhy, keďže pri výstavbe regionálnych ciest v minulosti sa neuvažovalo s touto možnosťou. Plánované intervencie menšieho charakteru do regionálnych ciest II. triedy v rokoch 2014 – 2020 ako aj v novom programovom období by mali mať zakomponovanú podporu a využitie pre nemotorovú dopravu vrátane cyklodopravy. To predstavuje ideálne riešenie, ktoré má svoje obmedzenie. Rizikom v tejto ambícii sa javia nevysporiadané vlastnícke vzťahy k pozemkom pod regionálnymi cestami. Potenciál pre zvýšenie podielu cyklistickej dopravy je vo vytvorení spoločných nástupných bodov v priestoroch blízko autobusovej stanice a železničnej stanice vo viacerých mestách TTSK s možnosťami cyklodopravy po cyklokomunikáciách v danom meste smerujúcimi k občianskej infraštruktúre, školám, do priemyselných zón a centier hospodárskeho významu, ako aj vytvorením doplnkovej cyklistickej infraštruktúry.

3.5.2 Cyklodopravná infraštruktúra

Pod týmto pojmom chápeme existujúce a budúce možné cyklotrasy vzájomne spájajúce sídla. Takéto trasy budú situované mimo zóny automobilovej dopravy, ich prioritou bude bezpečná jazda na bicykli predovšetkým za účelom vykonávania bežných denných ciest na bicykli (presun medzi sídlami, dochádzka do práce, dochádzka do sídiel, dochádzka do škôl, kondičné bicyklovanie a pod.). Predpokladá sa na nich spevnenie povrchov

a investície do infraštruktúry (asfalt, betón, Drainbetón, makadam, iné pevné povrchy). Trasy sa budú môcť paralelne (sekundárne) využívať aj pre cykloturistiku.



Obr. č. 22: Mapa TTSK s náčrtom cyklodopravnej siete

Zdroj: interný zdroj SCK

Základom pre takúto sieť v rámci TTSK budú zväčša koridory riek a dlhodobo uvažované priečne prepojenia (východ – západ) v rámci kraja, resp. prepojenia riek s pohorím Malé Karpaty a koridormi popod toto pohorie. Z riek sa jedná hlavne o koridory Dunaja, Malého

Dunaja, Váhu a Moravy. Schematický náčrt situovania takejto cyklo dopravnej siete a jej prepojenie na okolité štáty a samosprávne kraje je na Obr. č. 22.

3.5.2.1 Koridor rieky Dunaj

Pri analýze súčasného stavu bolo zistené, že najväčší pokrok v riešení cyklo dopravny je v koridore všetkých spomínaných riek. V **koridore rieky Dunaj je lokalizovaná trasa EuroVelo 6**. Tá do TTSK prichádza zo západu z BSK (hranica katastrov Hamuliakovo BSK – Šamorín TTSK) po ľavom brehu Dunaja po ochrannej hrádzi VD Gabčíkovo. Kraj opúšťa na východe do NSK (hranica katastrov Kľúčovec TTSK – Čičov NSK) po ľavom brehu Dunaja po jeho ochrannej hrádzi.

Podrobná analýza tejto trasy v TTSK z pohľadu povrchov je v tabuľke v prílohe č. 6A. Z tabuľky je zrejmé, že celková dĺžka cyklotrasy je 47,1 km. Zo samotnej analýzy je zrejmé, že je možné priradiť tejto trase účel cyklo dopravný aj cykloturistický na celej jej dĺžke.

V susedných krajocho – v BSK prichádza do TTSK táto trasa s asfaltovým povrchom. V NSK zásadný pokrok na tejto trase vykonal Regionálne združenie Váh – Dunaj – Ipel', ktoré v rokoch 2014 – 2015 bolo riešiteľom projektu „Vypracovanie projektových dokumentácií pre úseky Čičov – Komárno a Kravany nad Dunajom – Štúrovo medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 6“. V súčasnosti prebieha snaha združenia realizovať prerod tejto trasy v plnej dĺžke na cyklo dopravnú a súčasne využiteľnú aj pre cykloturistiku. Zásadnou investíciou na tejto cyklotrase je plánovaná stavba mosta pre peších a cyklistov Dobrohošť – Dunakiliti. Zásadnou investíciou rozširujúcou možnosť tejto cyklotrasy je plánovaná stavba mosta ponad Dunaj pre peších a cyklistov medzi obcami Dobrohošť a Dunakiliti. Podrobnejšie výsledky a návrhy riešenia tejto trasy na území TTSK sú uvedené v 4.2.1.

3.5.2.2 Koridor rieky Váh

V **koridore rieky Váh je lokalizovaná Vážska cyklotrasa**, kde sú takmer v celej dĺžke popri rieke vybudované ochranné hrádze, je takisto potenciál vybudovania plnohodnotnej cyklo dopravnej trasy. Na Slovensku zatiaľ nie je známa dĺžka tejto cyklotrasy (viaceré úseky sa ešte len projektujú alebo navrhujú), no odhaduje sa jej dĺžka v jednej línii od sútoku s Dunajom na Čierny Váh cca 380 km. Podrobná analýza tejto trasy v TTSK z pohľadu povrchov je v tabuľke v prílohe č. 6C1 – 3. Z tabuľky je zrejmé, že aktuálna celková dĺžka hlavného návrhu cyklotrasy je 58,5 km.

Vážska cyklotrasa do TTSK prichádza z juhu z NSK (hranica katastrov Kráľová nad Váhom NSK – Kajal TTSK) po pravom brehu Váhu po ochrannej hrádzi VD Kráľová. Cyklotrasa kraj opúšťa na severe do TSK (hranica katastrov Piešťany TTSK – Horná Streda TSK) po pravom brehu Biskupického derivačného Kanála Váhu (resp. paralelnej účelovej komunikácii pod ním).

Z pohľadu cykloturistického značenia existuje na Slovensku Vážska cyklomagistrála v úseku Komárno – Strečno v dĺžke cca 249 km, v TTSK sú zrealizované dva úseky spomínanej Vážskej cyklomagistrály v rámci TTSK. Južný úsek začína už v meste Komárno (NSK) na sútoku s riekou Dunaj a vedie smerom na sever popri Váhu. Do TTSK prichádza z juhu po ochrannej hrádzi VD Kráľová, prechádza mestom Sereď a aktuálne končí v katastri Sereď, časť Horný Čepň.

Severný vyznačený úsek začína v meste Hlohovec pod cestným mostom, prechádza mestom Piešťany a pokračuje po brehu Biskupického kanála. TTSK opúšťa na hranici katastrov mesta Piešťany (TTSK) a obce Horná Streda (TSK). Značenie pokračuje cez TSK a ŽSK cez Trenčín, Považskú Bystricu a Žilinu až do obce Strečno (ŽSK).

V susedných krajoch TSK v roku 2017 vybudoval samostatný cyklochodník tejto trasy od mosta ponad Kanál v Hornej Strede až do Nového Mesta nad Váhom. Na tento úsek bude bezprostredne nadväzovať už v roku 2022 realizovaný zámer TTSK v úseku hranica TSK/TTSK Piešťany. Na juhu zasa NSK plánuje upraviť a rozšíriť svoj úsek prichádzajúci z mesta Šaľa na VD Kráľová, plynule prechádzajúci do TTSK.

Návrhy ďalšieho riešenia tejto cyklotrasy z pohľadu dopravného sú uvedené v kap. 4.2.3.

3.5.2.3 Koridor rieky Morava

V **koridore rieky Morava** skoro v celej dĺžke popri rieke sú vybudované buď ochranné hrádze alebo samostatné účelové komunikácie, ktoré vytvárajú potenciál vybudovania plnohodnotnej cyklodopravnej trasy skoro na celej jej dĺžke. Trasu je v podstate možné rozdeliť na krátky úsek trasy EuroVelo 13 – Po stopách železnej opony na juhu kraja a zvyšný úsek popri rieke Morave až do Skalice a na hranicu s ČR. Medzníkom medzi týmito dvoma úsekmi je hraničný prechod Moravský Svätý Ján v TTSK a Hohenau v Rakúsku. Druhým medzníkom je už zrealizované postavenie novej cyklotrasy ponad rieku Morava medzi Kopčanmi a Mikulčicami (na českej strane kataster obce Moravská Nová Ves).

Podrobnejšie výsledky a návrhy riešenia tejto trasy na území TTSK sú uvedené v kapitole 4.2.2 (úsek EuroVelo 13) a 4.2.3 (celá trasa).

Podrobná analýza tejto trasy z pohľadu povrchov je v tabuľke v prílohe č. 6B (úsek EuroVelo 13) a prílohe č. 6D (celá trasa). Z tabuľky je zrejmé, že celková dĺžka cyklotrasy v TTSK je 48,34 km (z toho 7,7 km súčasť trasy EuroVelo 13) a 40,64 km ako súčasť zvyšnej trasy okolo rieky Moravy.

Trasa do TTSK prichádza z juhozápadu ako súčasť trasy EuroVelo 13 z BSK (hranica katastrov Veľké Leváre BSK – Moravský Svätý Ján TTSK) po účelovej komunikácii v zóne ľavého brehu rieky Moravy. V katastri obce Moravský Svätý Ján trasa vedie po ceste III/1144 na hranicu s Rakúskom a trasa EuroVelo 13 prechádza cez Hohenau do Rakúska. V tomto mieste začína 2. úsek cyklotrasy popri rieke Morava, ktorý vedie po ochrannej ľavostrannej hrádzi rieky Morava (od Skalice Baťovho kanála) smerom na západ. Trasa opúšťa TTSK v katastri mesta Skalica, kde za Prístavom po ľavostrannej hrádzi Baťovho kanála prechádza do ČR v katastri obce Sudoměřice.

3.5.2.4 Koridor rieky Malý Dunaj

V koridore rieky Malý Dunaj sa otvárajú nové možnosti vybudovania cyklodopravnej cyklotrasy spájajúcej sídla pri tejto rieke. Pre tento zámer si TTSK dal v závere roka 2019 spracovať Štúdiu uskutočniteľnosti. Realizovala ju firma VODALES s. r. o. zo Zvolena. Trasa by mala význam aj pre cykloturizmus, uvažuje s odbočkami k vodným mlynom. Trasa vchádza do TTSK od hraníc s BSK a opúšťa kraj na hranici s NSK. Celková dĺžka hlavnej cyklotrasy by bola podľa štúdie 56,637 km a vidla by v koridore rieky Malý Dunaj medzi r.km. 14,8 – 78,00. Trasa by viedla okresmi Dunajská Streda a Galanta, katastrálnym územím obcí Blahová, Čechínska Potôň, Potôňské Lúky, Jahodná, Búšteľ, Horné Janíky, Dolné Janíky, Michal na Ostrove, Šoriakoš, Eliášovce, Malý Máger, Tonkovce,

Okoč, Dolná Potôň, Orechová Potôň, Ostrov, Blatná Lúka, Tomášikovo, Horné Topoľníky, Dolné Topoľníky, Trhová Hradská, Trstice, Veľké Blahovo, Rastice, Zlaté Klasy, Jelka, Dunajský Klátov a Bellova Ves.

Táto cyklotrasa otvára nové možnosti pre občanov dotknutých obcí možnosti pre cyklodopravu medzi nimi, dochádzku do práce, ale aj na rekreačné účely. Takisto jej ďalší prínos je v tom, že v prípade požiaru lužného lesa cyklotrasa umožní záchranným zložkám prístup požiarnej techniky, ako aj prístup pre techniku vodohospodárov pri povodniach a údržbe koryta rieky Malý Dunaj.

Súčasťou štúdie je aj mapa širších vzťahov s navrhovaným vedením cyklotrasy, ako aj jej prepojením na trasy Eurovelo 6 v Hamuliakove a Vážskej cyklotrasy v Kolárove.

Podrobnejšie výsledky a návrhy riešenia tejto trasy na území TTSK sú uvedené v kapitole 4.2.5.

3.5.2.5 Prepojenie miest Piešťany a Vrbové

Dlhodobu sa hovorí o cyklodopravnom prepojení miest **Piešťany a Vrbové** po telese nevyužívanej železničnej trati. Zrušenie osobnej dopravy na tejto trati Piešťany – Vrbové sa uskutočnilo v roku 1978. S platnosťou od 1. 2. 2003 bola aj stanica Vrbové administratívne zrušená. Dnes sú všetky objekty zastávok zrušené a predané. V roku 2014 bola spracovaná k cyklotrase Štúdia realizovateľnosti „Cyklistická cestička Vrbové – Piešťany“.

V nej pre cyklotrasu Vrbové – Piešťany boli navrhnuté **dve riešenia samostatnej cyklistickej cestičky mimo zóny automobilovej dopravy**:

1. Prvou je postavenie cyklotrasy na telese nevyužívanej železničnej trate.
2. Druhý návrh riešil cyklistickú cestičku v súbehu so železnicou (teoreticky vpravo a vľavo od železnice).

Pre potreby užívania cyklotrasy pre bezpečné nemotorové cyklodopravné spojenie mesta Vrbového s mestom Piešťany a príslušnými obcami Trebatice a Krakovany bolo potrebné navrhnuť obojsmernú cyklotrasu s pevným povrchom s takým šírkovým usporiadaním, aby sa po nej bezpečne prepravovali nielen cyklisti, ale hlavne obyvatelia dochádzajúci do týchto miest a obcí za prácou s použitím cestných bicyklov. Pretože cyklodopravná trasa má prísnejšie požiadavky na parametre a bezpečnosť ako cykloturistická trasa určená hlavne pre cykloturistov.

V oboch variantoch sa počítalo s pripájaním cyklistov z jednotlivých miest a obcí na spojnicovú cyklistickú cestičku po miestnych komunikáciách, prípadne po jestvujúcich cyklotrasách.

O túto cyklotrasu sa dlhodobo snaží Združenie Zelená cesta, ktorého členmi sú dotknuté mestá a obce. Od doby vzniku štúdie sa procesy značne posunuli. Cyklotrasa bude umiestnená na telese železnice, ktorú si Združenie prenajalo od ŽSR za ročný nájom 6 338 €. Cyklotrasa bude dlhá 7,6 km a jej súčasťou bude jedno odpočívadlo a šesť premostení. Najväčší most povedie ponad diaľnicu D1. Na križovatke s cestou medzi Piešťanmi a Kocuricami počítajú projektanti so zábranami, ktoré donúti cyklistov zastaviť. Pre trasu je spracovaná PD na stavebné povolenie. Keďže sa jedná o stavbu cyklotrasy na zrušenej železničnej trati podalo Združenie 16. decembra 2021 na Ministerstvo dopravy a výstavby SR žiadosť o vydanie stavebného povolenia. Rezort dopravy je špeciálnym stavebným úradom, nakoľko sa jedná o projekt, ktorý vznikne na železničnej trati.

Konkrétnejšie údaje o ďalšom možnom postupe cyklotrasy sú popísané vo vízii v kapitole 4.2.6.

3.5.2.6 TNC – Trnavská náučná cesta

K ďalším cyklodopravným projektom v rámci TTSK treba zaradiť prepojenia v smere východ – západ z **koridoru rieky Váh s krajským mestom Trnava** a následne prepojenie **krajského mesta Trnava s podhorím pohoria Malé Karpaty**. Túto myšlienku podrobnejšie spracovalo Združenie miest a obcí, občianske združenie TNC – Trnavská náučná cyklotrasa.²⁵

Cieľom ich projektu je spojenie mesta Trnava s Malokarpatským regiónom a jeho kultúrohistorickými a prírodnými zaujímavosťami situovaním cyklotrasy mimo hlavných cestných ťahov, využitím siete poľných ciest doplnených líniovou sprievodnou zeleňou. Zámer je rozdelený do viacerých etáp – podľa katastrov jednotlivých dotknutých obcí. Pre dosiahnutie úspechu je však potrebné zapojenie všetkým okolitých obcí s vytvorením siete náučných cyklotrás, podľa novších parametrov cyklodopravných trás.

3.5.2.7 Vinohradnícka cesta

Zapojiť sa do ambície prepojenia mesta Trnava s podhorím Malých Karpát a ďalej s pokračovaním smerom na juh až do BSK a Bratislavy má aj cyklodopravný projekt **Vinohradníckej cesty**. V TTSK sa jedná o úsek **Trstín – Trnava**. Predpokladá sa budovanie cyklotrás mimo zóny motorovej dopravy.

Navrhuje sa nasledujúce trasovanie:

Trnava – Biely Kostol – Zvončín – Suchá nad Parnou – Košolná – Dolné a Horné Orešany, Lošonec – Smolenice – Trstín (vrátane odbočiek Biely Kostol – Ružindol, Suchá nad Parnou – Šelpice a Dolné Orešany – Boleráz). Celková dĺžka cyklotrasy by mala byť 44,4 km a tvorí ju hlavná kostrová trasa (Trnava, Kamenný mlyn – Trstín v dĺžke 32 km) s tromi vetvami (Trnava – Ružindol: 1,5 km, Suchá nad Parnou – Šelpice: 5,8 km a Dolné Orešany – Boleráz: 5,1 km).

K zámeru Euroregión Centrope v rámci projektu **„Rozvoj cyklistiky v regióne CENTROPE“**, spracoval DUR – TTSK „Projektové práce na úseku Trnava – Trstín“. Ppodrobný popis trás je v Sprievodnej a súhrnnej technickej správe. Konkrétnejšie údaje o možnom postupe cyklotrasy sú popísané vo vízii v kapitole 4.2.7.

Cieľom stavby tejto cyklotrasy je prepojenie regiónov BSK a TTSK v jestvujúcom koridore Malokarpatskej vinohradníckej cesty a kvalitné väzby na medzinárodné cykloturistické a cyklistické trasy v mikroregióne CENTROPE, ako aj na celoštátne magistrálné a regionálne cyklotrasy v oboch dotknutých regiónoch západného Slovenska.

Zámerom investorov, ktorých zastupuje organizácia Slovenský dom Centrope, je príprava projektu cyklotrasy, ktorá bude prepájať tradičné vinohradnícke, krajinné a historicky zaujímavé územia pod pohorím Malé Karpaty so začiatkom v Bratislave a koncom v meste

²⁵ Združenie miest a obcí, občianske združenie TNC. Pracovné dokumenty. [online]. [cit. 2018-03-17]. Dostupné z: http://tnc.sk/?page=6&page_sub=2

Trnava. V roku 2014 bol do užívania uvedený prvý úsek cyklotrasy medzi obcami Vajnory, Rača a Svätý Jur s názvom Malokarpatsko-šúrska cyklomagistrála JuRaVa.

Vinohradnícka cyklocesta je určená pre bezpečnú cyklistiku rodinného typu, ale má splňať aj požiadavky integrovaných dopravných systémov – IDS v oboch krajoch, ako alternatívny dopravný systém k cestnej doprave za cieľmi pravidelných ciest za prácou, do školy, za službami, a to využitím udržiavaných cyklistických cestičiek s väzbami na železničnú sieť staníc a zastávok, kde budú pre účely IDS vybudované parkoviská typu P&R (zaparkuj auto a pokračuj alternatívnou cestou do cieľa). V územiach, ktoré sú vzdialené od tratí železníc môže službu IDS suplovať aj autobusová verejná regionálna doprava, v našom prípade vybavená možnosťou prepravy bicyklov.

3.5.2.8 SacraVelo

Ďalším cyklodopravným projektom v rámci TTSK s aspektom cyklodopravy, ale hlavne cykloturistiky je cyklotrasa SacraVelo. Cyklotrasa SacraVelo v úseku Báč, Kyselica bola vybudovaná v roku 2020 v rámci projektu „SacraVelo – Sieť cezhraničných pútnických cyklotrás v okolí Dunaja“ realizovaného v rámci Programu spolupráce Interreg V-A Slovenská republika – Maďarsko a spolufinancovaného z Európskeho fondu regionálneho rozvoja. Náklady na výstavbu cyklotrasy boli vo výške 280 tisíc €.

Cyklotrasa vedie od Kompy Kyselica do centra obce Báč k cyklistickému centru vybudovaného v rámci vyššie uvedeného projektu. Cyklotrasa je dlhá 4,4 km z čoho 2,2 km je novovybudovaná samostatná cyklistická cesta a 2,2 km je značené piktogramami na existujúcej miestnej komunikácii.

Cyklotrasa napája Kostol sv. Antona Paduánskeho, mariánske pútnické miesto v obci Báč, na medzinárodnú cyklotrasu Eurovelo 6. Okrem toho pomáha aj miestnym obyvateľom, ktorí cestujú do práce alebo do školy na bicykli.

Cyklotrasa je v majetku Trnavského samosprávneho kraja a bude zverená do správy Správe a údržbe ciest Trnavského samosprávneho kraja, ktorá bude zastrešovať udržateľnosť cyklotrasy. Projekt je plánovaný na území 2 krajov Slovenska (BSK a TTSK) a 2 maďarských žúp (Győr – Moson – Sopron a Komárom – Esztergom). V rámci BSK sa trasa značila aj v zmysle STN 01 8028 ako náučná cykloturistická trasa. Na území TTSK sa však značenie zatiaľ nerealizovalo. Nepodarilo sa ani počas niekoľko mesačného úsilia zistiť, čo má v pláne TTSK. Príslušné oddelenie nekomunikovalo riadne, informácie prichádzali postupne a veľmi stroho. Na území BSK už je trasa komplet vyznačená.

Hlavným cieľom projektu SacraVelo je vytvoriť nový a unikátny cezhraničný produkt cestovného ruchu prezentácie a ponukou bohatého prihraničného kultúrneho, sakrálneho a prírodného dedičstva na území Slovenska a Maďarska hlavne pozdĺž rieky Dunaj. Projekt inovatívnym spôsobom zlučuje prvky cirkevného a aktívneho turizmu, s dosahom na širokú vrstvu ako na lokálnej a regionálnej, tak aj na medzinárodnej úrovni.

Sieť pútnických trás pre cyklistov sa výborne napája na už existujúce medzinárodné cyklotrasy EuroVelo v území. Projekt SacraVelo realizuje nový maďarsko-slovenský aspekt rozvoja cyklotrás (vyznačením stoviek kilometrov bezpečných cyklotrás), výstavbou cyklocentier v obciach Szil (HU) a Báč (SK) a prepojením sakrálnych pamiatok na území žúp Győr – Moson – Sopron, Komárom – Esztergom, TTSK a BSK. Partnerstvo zahŕňa 2 župné, 2 krajské samosprávy a 2 obce.

Sieť SacraVelo ponúkne veľa možností pre miestne obyvateľstvo a bude atraktívna aj pre turistov prichádzajúcich do pohraničného regiónu. Ponuka sakrálneho a kultúrneho cestovného ruchu cezhraničnej povahy v kombinácii s aktívnou turistikou pomôže zvýšiť počet návštevníkov prichádzajúcich do regiónu a s podporou IT sa zabezpečí zachovanie a popularizovanie sakrálneho a kultúrneho dedičstva.

3.5.2.9 Iná cyklodopravná infratraktúra

Do kategórie cyklodopravných trás s charakterom prímestských, resp. medzimestaských v TTSK možno zaradiť aj cca. 17 km cyklotrás zrealizovaných v závere roka 2017. Tie čiastkou 1,5 mil. € z vlastného rozpočtu podporil TTSK.

Ide o nasledujúce cyklotrasy:

1. **Cyklotrasa v úseku Dolná Streda – Váhovce:** Výstavba dvoch nových úsekov cyklotrás v dĺžke cca 6 km, ktoré budú obojsmerné so šírkou 2,5 metra a umožnia prepojenie už existujúcich trás Vážskej cyklotrasy v celkovej dĺžke cca 40 km.
2. **Cyklotrasa Horné Saliby – Dolné Saliby:** Pri realizácii nových cyklotrás počíta s prepojením obcí Horné a Dolné Saliby. Cyklotrasa povedie z obce do obce a časť trasy bude vedená aj ponad vodný tok Salibský Dudvák.
3. **Cyklotrasa Dolný Štál – Topoľníky:** Celková dĺžka tohto úseku je cca 1,7 km a rieši vedenie cestičky pre cyklistov od konca zástavby obce Dolný Štál po železničnú trať.
4. **Cyklotrasa Jahodná – Tomášikovo:** Ďalší nový úsek cyklotrasy, ktorý spája obce Jahodná a Tomášikovo. Obojsmerná trasa povedie pozdĺž Malého Dunaja. Prepojí dve atraktivity – vodné mlyny v oboch obciach.
5. **Cyklotrasa Dunajská Streda:** Výstavba prepojovacieho cyklistického chodníka v dĺžke cca 700 m.
6. **Cyklotrasa Sap – Ňárad:** Prepojenie obcí Sap a Ňárad. Cyklotrasa povedie z obce do obce a bude napojená na medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 6.
7. **Cyklotrasa Kráľov Brod:** Výstavba novej cyklotrasy pre cyklistov z obce Kráľov Brod do obce Dolný Chotár v celkovej dĺžke cca 1,1 km. Výstavba cyklotrasy v katastri obce Kráľov Brod predpokladá ukladenie dopravy so zvýšením bezpečnosti a komfortu pre cyklistov.
8. **Cyklotrasa Dolný Bar – Topoľníky:** Vybudovanie cyklotrasy pre cyklistov z obce Dolný Bar a Topoľníky, naplánovaný úsek má celkovú dĺžku 7,5 km, v roku 2017 bola začatá výstavba jej prvého úseku.

3.5.3 Cykloturistická infraštruktúra

Vďaka projektom v spolupráci s Rezortom Piešťany („Generálna obnova a modernizácia siete cykloturistických trás, vyznačenie nových cykloturistických trás v okolí Piešťan“, roky 2014 – 2016) a s Trnavským samosprávnym krajom („Obnova cykloturistického značenia v Trnavskom kraji“, roky 2016 – 2017, na rok 2019, na rok 2021) sa v TTSK rozšíril stav siete cykloturistických trás na 1 301 km, čo je aktuálny stav ku koncu roka 2021. Tým sa kraj radí v dĺžke siete cykloturistických trás na Slovensku na 7. miesto. Ďalších viac ako

600 km cykloturistických trás je pripravených v rôznych častiach rozpracovanosti. Niektoré boli zrekognoskované, niektoré povolené a niektoré sú už aj pripravené na realizáciu. Niektoré sú vyznačené mimo STN 01 8028.

Súčasný stav cykloturistických trás podľa Národného registra cykloturistických trás (2021) v TTSK podľa farieb je uvedený v Príloha č. 13.

Samostatnou kapitolou sú trasy vyznačené mimo STN 01 8028, ktoré sa nachádzajú najmä v oblasti Podunajska a boli realizované v rámci projektu Kukkonja. Tieto trasy však nie sú evidované v Národnom registri cykloturistických trás, nemajú pridelené evidenčné čísla. Nenachádzajú sa tak ani v oficiálnych mapách či na stránkach cykloportálu. Ďalšie trasy vyznačené mimo normy sa nachádzajú aj v iných častiach kraja, ide však o ojedinelé aktivity, ktoré boli v minulosti realizované. To je stále dosť veľkým problémom, keďže množstvo samospráv realizuje rôzne cykloprojekty. V rámci nich vznikajú aj rôzne cykloturistické trasy. V rámci kraja realizujú cykloturistické aktivity i ďalšie subjekty či samosprávy. Ide však vo väčšine prípadov o jednorazové a nekoordinované počiny. Problémom je najmä fakt, že dané projekty v mnohých prípadoch nie sú konzultované s odborníkmi, nenadväzujú na existujúcu sieť a po ich realizácii nie sú udržiavané.

Tab. č. 4: Sieť cykloturistických trás v TTSK podľa ich farby

Farba trasy	Počet km
Červeno značené trasy	384,8 km
Modro značené trasy	356,5 km
Zeleno značené trasy	302,6 km
Žltó značené trasy	257,2 km

Zdroj: interný zdroj SCK

Stručný popis diaľkových cykloturistických magistralí:

Z hľadiska cykloturistického sú v kraji strategické červeno-značené diaľkové cyklomagistraly, ktoré sa delia na cyklomagistraly určené pre cestné bicykle a cyklomagistraly určené pre horské (MTB) bicykle. Ich súpis je v Príloha č. 13.

1. Kľúčovou cestnou cyklomagistrálou v kraji je medzinárodná trasa **EuroVelo 6 – Dunajská cyklistická cesta**. Má evidenčné číslo EV-6, resp. 001. Od hranice s BSK v katastri Šamorína vedie trasa Trnavským samosprávnym krajom pred Komárno, kedy trasa v katastri Kľúčovca opúšťa TTSK a vstupuje do NSK. Trasa je v celom úseku vyznačená, značenie bolo obnovené v roku 2015.

Vedenie trasy **EuroVelo 6: „Atlantic – Black Sea“** je plánované v Európe popri riekach Loira, Rýn a Dunaj. Cyklotrasa po dokončení bude spájať Atlantický oceán s Čiernym morom. Jej dĺžka bude viac ako 4 000 km a bude viesť cez 10 štátov. Pôvodne viedla trasa EuroVelo 6 cez Slovensko iba v Bratislavskom kraji v minimálnom úseku s dĺžkou 24 km od hraničného prechodu Berg na prechod Rusovce – Rajka. Nakoľko však je rieka Dunaj hraničnou riekou medzi Slovenskom a Maďarskom, po vzájomnej dohode s maďarskými partnermi, je od roku 2006 trasa EuroVelo 6 vedená medzi Bratislavou a Štúrovom/Ostrihomom oboma štátmi po oboch brehoch rieky Dunaj. Pôvodná vetva do Rajky zostala a pokračuje ďalej do Maďarska. Druhá vetva na slovenskej strane v Bratislave prechádza Prístavným mostom na druhý breh Duna-

ja. Ďalej vedie po jeho ľavom brehu cez BSK, TTSK a NSK v koridore Dunajskej cyklistickej cesty až do Štúrova. Súčasná dĺžka úseku Berg/Bratislava – Bratislava/Rajka je 23,9 km a je na celej dĺžke vyznačený. Druhá slovenská vetva v Bratislavskom kraji vedie od Prístavného mosta do Hamuliakova, má dĺžku 21,1 km a je vyznačená. Tu vstupuje do Trnavského samosprávneho kraja a vedie až na hranicu s Nitrianskym samosprávnym krajom. Má dĺžku 46,9 km a je vyznačená. Od Číčova vedie trasa Nitrianskym samosprávnym krajom do Komárna, značenie bolo obnovené v roku 2017 v rámci projektu NSK. Z Komárna pokračuje do Kravian nad Dunajom, v roku 2014 tu bol vybudovaný nový asfaltový povrch. Potiaľto je trasa aj značená. Zvyšný úsek do Štúrova nie je toho času značený. Dĺžka trasy v NSK je 88,8 km, na Slovensku je celková dĺžka trasy EuroVelo 6 180,7 km.

2. Druhou trasou v TTSK je medzinárodná trasa **EuroVelo 13 – Po stopách železnej opony**. Má evidenčné číslo EV-13. Celková dĺžka tejto trasy na území SR je 89,0 km, z čoho je situovaných 80,1 km v BSK. Úsek v TTSK je dlhý iba 8,9 km. Trasa vchádza na Slovensko na rakúsko-slovenskej hranici na hraničnom prechode Hohenau/Moravský Svätý Ján. V Bratislave sa za mostom Lafranconi napojí na trasu EuroVelo 6, s ktorou ide k mostu SNP. Tu odbočí a cez Petržalku prechádza do Rakúska za hraničným prechodom Jarovce/Kittsee. Úsek hraničný prechod Hohenu/Moravský Svätý Ján (Petrova lúka) – odpočívadlo v dĺžke 3,1 km vedie po asfaltovej ceste III/1144, zvyšný úsek Moravský Svätý Ján (Petrova lúka) – Závod (Buchlovská) vedie v dĺžke 5,8 km po bývalej signálnej asfaltovej ceste. Trasa je v celom úseku vyznačená, značenie v TTSK bolo obnovené v roku 2015.

Vedenie trasy **EuroVelo 13 – „Iron Cutrain Trail“** je plánované v Európe v koridore bývalej železnej opony medzi „západným“ a „východným svetom“. Jej dĺžka bude viac ako 10 400 km, vedie územím 20 štátov. Pri tejto trase je prijatá zásada, že príslušný úsek vedie vždy iba 1 štátom. Slovensko bolo prvým európskym štátom, ktorý mal trasu už kompletne vyznačenú. Trasa prechádza územím Slovenska paralelne s riekami Morava a neskôr Dunaj. Vedie Bratislavským a Trnavským krajom.

3. **Moravská cyklistická cesta (Okolo rieky Moravy)** má evidenčné číslo 004. Trasa je plánovaná viesť okolo rieky Moravy na území Slovenskej a Českej republiky. Jej celková dĺžka bude 106 km. Trasa prechádza územím Slovenska Trnavským a neskôr Bratislavským krajom. V oboch krajoch je už vyznačená, v Trnavskom vedie v dĺžke 40,1 km ako cyklomagistrála Moravská cyklistická cesta, v závere prechádza do trasy EuroVelo 13 (dĺžka v kraji 8,9 km), ktorá ďalej pokračuje až do Bratislavy. V celom úseku v Trnavskom samosprávnom kraji trasa vedie mimo zóny dopravy. Úsek Skalica (Prístav) po Kátovské rameno vedie v dĺžke 5,4 km po asfaltovej hrádzi, v závere k vodnému dielu Hodonín prechádza po štrkovo-trávnatej hrádzi. Úseky majú spolu 6,1 km, v dĺžke 0,4 km obchádza vodné dielo spevnenou poľnou cestou a potom v dĺžke 1 km prichádza asfaltovou cestou k ceste I/51 Holíč – Hodonín, ktorú križuje. Odtiaľto po Holíči (Kopčiansky kanál) pokračuje v dĺžke 3,6 km po štrkovo-trávnatej hrádzi a do Kopčian (Mliečne) nasleduje 3,7 km úsek asfaltovej hrádze. Z Kopčian (Mliečneho) do Brodského (Habánky) nasleduje 14,1 km úsek štrkovo-asfaltovej hrádze, za ňou do Brodského (križovanie cesty II/425) je 300 metrový úsek asfaltovej hrádze. Odtiaľto do Moravského Svätého Jána k hraničnému prechodu vedie 10,9 km úsek po štrkovo-trávnatej (miestami asfaltovej) hrádzi.

Ďalšie cykloturistické magistrály:

Krajom prechádza ďalších 7 diaľkových cyklomagistrál.

1. **Vážska cyklomagistrála** má evidenčné číslo 002. Po doznačení a dobudovaní niektorých úsekov bude najdlhšou cyklomagistrálou na území Slovenska, je plánovaná od sútoku riek Váh s Dunajom až k prameňu rieky Čierny Váh. Vede a bude viesť krajinami NSK, TTSK, TSK, ŽSK a PSK. V súčasnosti je vyznačená ako cykloturistická trasa v dĺžke 248 km a je rozdelená na dva úseky Hlohovec – Strečno a Komárno – Horný Čepč.

V NSK začína v Komárne pod cestným mostom (I/63) na križovatke s medzinárodnou trasou EuroVelo 6. Vede po vybudovanom asfaltovom cyklochodníku do mesta Kolárovo. Tento úsek má dĺžku 21,3 km. Trasa z Kolárova ďalej pokračuje po asfaltovej a neskôr štrkovo-trávnatej hrádzi do mesta Šaľa v dĺžke 37,7 km. Zo Šale vede po asfaltovej hrádzi na hranicu krajov NR/TT kraj – kataster obce Váhovce – v dĺžke 6,7 km. Takže v rámci NSK je Vážska cyklomagistrála vyznačená v celom jej úseku a má dĺžku 65,7 km.

V TTSK magistrála plynule pokračuje po asfaltovej hrádzi Váhu (pravý breh) a Vodného diela Kráľová. Míňa obce Váhovce a Dolná Streda a vede do mesta Sered'. Tento dlhý asfaltový úsek meria 13 km. Do Serede prechádza popod cestný most (cesta I/62) a plynule pokračuje po cyklochodníku po Horný Čepč (časť mesta Sered'). Cyklochodník má dĺžku 3,2 km.

V úseku Horný Čepč – Hlohovec cykloturistické značenie aktuálne realizované nie je. Vedenie cyklomagistrály v tomto úseku sa plánuje po existujúcej trávnatoštrkovej hrádzi a má dĺžku cca 17 km. V Hlohovci je potrebné prejsť cez rieku Váh na druhý breh. Ideálnym aj najbezpečnejším riešením by bolo postavenie samostatnej cyklolávky.

Od Hlohovca je Vážska cyklomagistrála opäť vyznačená cykloturistickým značením. Vede po asfaltovej, neskôr štrkovej hrádzi Váhu (ľavý breh) do obce Koplotovce – dĺžka 5,9 km. V obci vychádza na cestu II/507, pokračuje po nej až po trávnatú hrádu v katastri obce Sokolovce. Tento úsek meria 6,8 km. Trávnatou hrádu sa cyklomagistrála dostane k Vodnej nádrži Slňava, kde vychádza na asfaltovú ochrannú hrádu nádrže. Je potrebné prejsť cez Hat' Slňavy, ktorá je prevádzkovaná v obmedzenom režime. Po prejení Hate cyklomagistrála pokračuje opäť asfaltovou hrádu po Autocamp Lodenica v Piešťanoch. Úseky majú spolu 5,8 km.

V Lodenici vychádza cyklomagistrála na miestnu asfaltovú komunikáciu, po 800 m sa opäť vracia na asfaltovú hrádu, po ktorej vede do miestnej časti Floreát – dĺžka 1,2 km. Tu je potrebné z hrádze zísť na miestnu komunikáciu a pokračovať ku Kolonádovému mostu. Tento úsek má dĺžku cca 700 m. Od Kolonádového mostu Vážska cyklomagistrála vchádza na asfaltovú účelovú komunikáciu popod Kanál a pokračuje po nej ku štrkoviskám v Hornej Strede. Úsek meria 5,6 km. Tu je hranica Trnavského a Trenčianskeho kraja. Celková dĺžka Vážskej cyklomagistrály na území TTSK je 43 km.

V TSK Vážska cyklomagistrála plynule nadväzuje na vedenie v TTSK. Od hranice krajov vede po zrekonštruovanej (2017) asfaltovej komunikácii popod Biskupický kanál, v okrajovej časti Hornej Strede prechádza mostom na ľavý breh kanála

a napojí sa na nové asfaltové teleso hrádze. Po ňom pokračuje do až do Nového Mesta nad Váhom. Tento novovybudovaný úsek meria 13,5 km. Trasa z Nového Mesta nad Váhom pokračuje po vybudovanej asfaltovej hrádzi až do Trenčína. V meste Trenčín Vážska cyklomagistrála pokračuje po železničnom moste na druhý breh rieky Váh a po hrádzi obchádza miestnu časť Zamarovce a pokračuje do Nemšovej. Z Nemšovej Vážska cyklomagistrála pokračuje cez obce Bolešov, Borčice a Kameničany,

Od Nemšovej trasa pokračuje po ceste II/507 až do Púchova. Tento úsek je dlhý 23,8 km. Hlavný ťah Púchova trasa obchádza po asfaltovej hrádzi, ďalej miestnej komunikácii a opäť po asfaltovej hrádzi po kúpele v Nimnici (5,3 km). Od kúpeľov pokračuje po ceste II/507 až po hranicu so Žilinským krajom. Tento úsek meria 18,5 km. Celková dĺžka trasy v TSK je cca 98 km.

TSK plánuje významný cyklodopravný projekt Vážskej cyklotrasy v dĺžke cca 100 km s priamym prepojením Trnavského a Žilinského kraja. Jej cieľom je vybudovať samostatnú cyklistickú komunikáciu, ktorá bude v čo najväčšej miere segregovaná od motorovej dopravy. Celý projekt je rozdelený do ôsmich samostatných úsekov.

V ŽSK súčasná trasa vedie z hranice TSK zväčša po ceste II/507 až do Žiliny – Považského Chlmca. Výnimku tvorí úsek v meste Bytča a z Bytče do Kotešovej, kde vedie po miestnych a účelových komunikáciách. Od Budatínskeho hradu až do obce Strečno trasa vedie mimo zóny dopravy po komunikáciách a hrádzach rieky Váh a vodného diela Žilina. Celková dĺžka trasy v ŽSK je 41 km. V súčasnosti je trasa Vážskej cyklomagistrály ako celok určená pre MTB bicykle, no na mnohých jej úsekoch sa dá jazdiť aj na cestnom bicykli.

2. **Malokarpatská cyklomagistrála** má evidenčné číslo 003. Vychádza z Nového Mesta nad Váhom (železničná stanica) a končí vo Vysokej pri Morave na trase EuroVelo 13. Jej celková dĺžka je cca 105 km, pričom 13,8 km je lokalizovaných v TSK, 45,4 km sa nachádza v TTSK a zvyšok trasy 46,1 km leží v BSK. V smere zo severu trasa vchádza do TTSK po ceste II/504 v katastri obce Ostrov. Po cestách II/499 cez Vrbové a II/502 východným podhorím Malých Karpát cez Chtelnicu prichádza do Trstína. Po krátkom úseku obcou po ceste I/51 odbočí cestou III/1291 cez Bukovú a prejde hrebeňom pohoria na západné podhorie Malých Karpát. Odtiaľto po ceste II/501 cez Plavecké Podhradie a Rohožník ide do Perneka a následne do Lozorna. Ponad diaľnicu D2 prejde cestou III/1105 do obce Zohor a z nej po účelovej ceste do Vysokej pri Morave, kde trasa pri rieke Morave končí.

3. **Kopaničiarska cyklomagistrála** má evidenčné číslo 022. Vychádza od Biskupického kanála v katastri obce Považany a končí v Senici. Jej celková dĺžka je 57,6 km, pričom 47,5 km je lokalizovaných v TSK, a zvyšok trasy, 10,1 km, leží v TTSK.

V TSK trasa vedie primárne po cestách III. triedy, v krátkych úsekoch i po cestách II. triedy. Od Biskupického kanála (kataster obce Považany) trasa pokračuje do Čachtíc, Višňového, Hrachovišťa cez Vadovce do Starej Turej. Odtiaľ ďalej vedie cez Papraď a Poriadie na Myjavu. Tu pokračuje myjavskými kopanicami do obce Bukovec, v ktorej katastri opúšťa Trenčiansky kraj a vchádza do Trnavského kraja.

V TTSK vedie po ceste III/1196 do obce Prietrž, tu sa napojí na cestu III/1149, po ktorej pokračuje do Senice. Končí na križovatke s Malokarpatskou cyklomagistrálou na Dlhej ulici.

4. **Záhorská cyklomagistrála** má evidenčné číslo 024. Vychádza zo Senice z Dlhej ulice a končí pod hradom Devín. Jej celková dĺžka je cca 127 km, pričom 70,2 km je lokalizovaných v TTSK a zvyšok trasy 56,5 km leží v BSK.

V Senici vedie po ceste I/51 zhruba 1,5 km, potom odbočí na cestu III/1146 a po nej pokračuje do Skalice na miestne komunikácie. Skalicu opúšťa po účelovej komunikácii, prechádza okolo Skalických rybníkov do obce Kátov. Po miestnych komunikáciách prichádza do okrajovej časti Holíča, vyjde na cestu I/2, po nej vedie 1,2 km. Následne odbočí na cestu II/590, po ktorej vedie do Šaštína-Stráží. Tu odbočí na cestu III/1140, pokračuje po nej do Borského Svätého Jura. Odtiaľ ďalej vedie po ceste III/1145 do rekreačnej oblasti Tomky. Tu sa napojí na cestu III/1169, kde opúšťa Trnavský kraj a vchádza do Bratislavského kraja.

V BSK vedie po cestách II. a III. triedy cez Veľké a Malé Leváre, Gajary, Malacky, Plavecký Štvrtok, Láb a Zohor. Za Zohorom vchádza na účelovú asfaltovú komunikáciu, ktorá vedie popri železničnej trati. Táto komunikácia pokračuje cez Devínsku Novú Ves až do Devína, kde trasa končí.

V blízkosti lokality VN Mlynky je vyznačená červená krátka odbočka z trasy 024A – Spojka na Baťov kanál, ktorá prepája trasu už so spomínaným Baťovým kanálom a významnou cyklomagistrálou 004.

5. **MTB Cyklomagistrála Hrebeňom Považského Inovca** má evidenčné číslo 043. Ide o atraktívnu trasu hrebeňom pohoria Považský Inovec. Je plánovaná z mesta Trenčín hrebeňom pohoria do mesta Hlohovec. V súčasnosti je z nej vyznačený úsek Trenčín – Soblahov – Mníchova Lehota – Chata pod Inovcom – Bezovec – sedlo Havran – Hlohovec v dĺžke 90,5 km. V tomto úseku trasa vedie územím TSK a v závere pred sedlom hrebeňom striedavo v TTSK a NSK. V sedle Havran je hranica medzi NSK a TTSK a trasa tu vstupuje do územia TTSK. Ďalej pokračuje znova hrebeňom – hranicou NSK a TSK. Od sedla Havran vedie po spevnených lesných cestách cez lokality Humništie, Holý vrch, Ovčia skala, Studená dolina až do Hlohovca. Úsek v TTSK má dĺžku 30,5 km. Trasa je určená výlučne pre MTB bicykle.

6. **Cyklomagistrála Okolo Považského Inovca** má evidenčné číslo 044. Ide o atraktívnu trasu vedúcu okolo pohoria Považský Inovec. Trasa je kompletne vyznačená, vedie územím NSK, TSK a TTSK. Jej celková dĺžka je 128 km, z čoho 40,4 km je na území NSK, 70,5 km na území TSK a 16,8 km na území TTSK.

Na západnej strane pohoria trasa vstupuje do TTSK na hranici katastrov Piešťany a obce Ducové, ďalej pokračuje ľavým brehom Váhu po trávinatej hrádzi na Kúpeľný ostrov v Piešťanoch (4,1 km). Tu sa napojí na asfaltovú hrádzu Váhu, po nej pokračuje ku Kolonádovému mostu (1,3 km). Trasa schádza z hrádze na miestnu komunikáciu, po nej príde ku Krajinskému mostu (0,4 km). Prejde cez cestu II/499 a pokračuje ďalej účelovou komunikáciou pod hlavnou cestou (0,7 km). Z účelovej komunikácie trasa plynule prejde na asfaltový chodník, ktorý vedie poza rekreačné stredisko Slňava k Ratnovskej zátok (1,8 km). Tu trasa vychádza na ochrannú asfaltovú hrádzu Vodnej nádrže Slňava, z ktorej schádza

po približne po 1,2 km. Tu sa napojí na cestu II/507 v obci Ratnovce (0,95 km). Za obcou trasa odbočí na cestu III/1270, ktorou pokračuje smerom na Svrbice. V lokalite Humništia trasa vchádza do Nitrianskeho kraja (2,8 km).

Trasa je určená pre MTB bicykle, viaceré úseky sú zjazdové aj cestnými bicyklami.

7. **MTB Štefániková cyklomagistrála** má evidenčné číslo 047. Vychádza z obce Košariská a končí na bratislavskej Kolibe. Jej celková dĺžka je 102 km, pričom 33,1 km je lokalizovaných v TTSK, 6,8 km na území TSK a zvyšok trasy 62,3 km leží v BSK.

V TSK trasa začína v Dolných Košariskách, miestnymi komunikáciami vchádza na spevnené a asfaltové lesné cesty. V lokalite Komárová vchádza do Trnavského kraja. Odtiaľto pokračuje po spevnenej lesnej ceste cez lokality Dlhé Rovne, Skálie, Slopy po Hrabníky, kde sa napojí na asfaltovú lesnú cestu. Po nej pokračuje do lokality Raková, kde vychádza na cestu I/51. Po zhruba 150 m odbočí na nespevnenú lesnú cestu, ktorou pokračuje do lokality Dolná Raková, Horáreň. Odtiaľto ďalej vedie do lokalít Sokolské chaty, Mikulčické kopanice, Bukovské kopanice po obec Buková po spevnených i nespevných cestách. V Bukovej vychádza na cestu III/1291, z ktorej odbočí po 500 m na účelovú asfaltovú komunikáciu. Po nej vedie až do lokality Brezinky, tu odbáča na spevnenú lesnú cestu. Pokračuje po nej do lokality Sedlo pod Veterlínom, kde trasa vchádza do Bratislavského kraja. Trasa pokračuje popod prírodnú rezerváciu Klokoč do sedla Uhliská. Lesnými cestami trasa prechádza popod Skalnatú, pokračuje popod hrebeň do sedla Pod Javorinou kde prechádza na záhorskú stranu hrebeňa. Odtiaľto už trasa pokračuje smerom na Pezinskú Babu, kde sa napája na už vyznačenú Štefánikovu cyklomagistrála cez Biely kríž k bratislavskej Kolibe.

Ostatné diaľkové cykloturistické trasy:

1. **Malokarpatská vínná cesta** má evidenčné číslo 5205 a je značená zelenou farbou na rozdiel od ostatných cyklomagistrál (tie sú značené spravidla červenou). Trasa je kompletne vyznačená, vedie územím TTSK a BSK. Jej celková dĺžka je 31,7 km, z čoho 18,1 km je na území TTSK a zvyšných 13,6 km leží na území BSK. Vychádza z obce Trstín (križovatka s Malokarpatskou cyklomagistrálou) po ceste II/502 do Smoleníc, v časti Smolenická Nová Ves sa napojí na cestu III/1290 smerom na Lošonec. Pred obcou Horné Orešany sa opäť napojí na cestu II/502, vedie po nej do Dolných Orešian. TTSK opúšťa na hranici katastrov Dlhá (TTSK) a Doľany (BSK).

Úsek v BSK je vedený ďalej po ceste II/502 – obce Doľany, Častá, Dubová a mesto Modra. Tu trasa končí na križovatke s modrou cyklotrasou 2004.

Na území TTSK leží aj územie dvoch MTB Bikeparkov. Ide o súbor cykloturistických trás ležiacich a prezentovaných pod spoločnou hlavičkou. Konkrétne sú to **MTB Bikepark Považský Inovec** a **MTB Bikepark Malé Karpaty**.

3.5.4 Doplnková cykloinfraštruktúra

Pod doplnkovou cykloinfraštruktúrou chápeme súbor technických opatrení a návrhov na jednej strane, ako aj súbor služieb pre cyklistov na strane druhej. Obe prispievajú k skvalitneniu siete cyklotrás pre jej užívateľov. Medzi najvýznamnejšiu doplnkovú cykloinfraštruktúru je možné zaradiť stojany pre parkovanie bicyklov, cykloodpočívadlá, dobíjacie stanice pre elektrobicykle, stojany s veľkoplošnými mapami, informačné tabule, imidžové miesta, v službách aj ostatnú vybavenosť pre cyklistov ako cyklopredajne a cykloservisy, požičovne a úschovne bicyklov, reštaurácie a ubytovacie zariadenia prispôbené potrebám cyklistov, resp. cykloturistov.

Od 10. 06. 2019 sú v platnosti Technické podmienky TP 085/2019, ktoré upravujú technické podmienky pri Navrhovaní cyklistickej infraštruktúry. Určujú zásady navrhovania prvkov cyklistickej infraštruktúry na území Slovenskej republiky. Takisto od mája 2015 je v platnosti novelizovaná STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“, ktorá definuje ďalšie prvky doplnkovej infraštruktúry.

Súbor realizovanej doplnkovej infraštruktúry na území miest v TTSK z OP IROP a z iných zdrojov sumarizuje tabuľka v Príloha č. 31.

TP 85/2019 medzi vybavenie cyklistickej komunikácie zaraďuje: odstavné zariadenia pre bicykle, výťahy, schodiskové žliabky pre bicykle, cyklistické odpočívadlá, kanalizáciu cyklotrás, cyklistické spomaľovače, závary a stĺpiky, prvky cykloturistického značenia, zábradlia, odpadkové koše a madlá a opierky pri križovatkách. STN 01 8028 zasa definuje hlavne imidžové miesta, osadené súbory obrázkových cyklosmeroviek.

Z hľadiska služieb pre cyklistov je najvýznamnejším systém certifikácie služieb pre cyklistov projekt Vitajte cyklisti.

Odstavné zariadenia pre bicykle - stojany pre bicykle, parkoviská bicyklov

Vyššie spomínané technické podmienky upravujú parametre, ktoré musí spĺňať každé odstavné zariadenie pre bicykle. Patria k nim bezpečné zaistenie bicykla, možnosť uzamknutia rámu, viditeľnosť v teréne pre cyklistu. Odstavné zariadenia musia byť stabilné pri väčšej záťaži, dostupné na bicykli, musí k nim byť bezbariérový prístup a musia mať jednoduchú údržbu. V prípade umiestnenia cyklistického stojana v tmavom neosvetlenom priestore je nutné zabezpečiť jeho osvetlenie.

TP taktiež definuje druhy odstavných zariadení. Patria k nim:

- o stojany na bicykel;
- o odstavné plochy;
- o kryté stojany;
- o automatické parkovacie systémy.

Na parkovanie bicyklov sa používajú stojany, ktoré umožňujú uzamknutie rámu bicykla ku konštrukcii stojana, pričom stojan musí byť riešený tak, aby zabránil vyvlečeniu zámky bicykla pri prípadnej demontáži stojana. Preto stojany je nutné ukotviť do zeme tak, aby sa zabránilo možnému ukradnutiu bicykla. Neodporúča sa stojany priskrutkovať, ale zabetónovať.

Podľa dotazníkového prieskumu vykonaného VÚD ŽILINA z roku 2012 sa v slovenských mestách pohybujú priemerné náklady na inštaláciu 1 ks stojanu s kapacitou 10 bicyklov vo výške 695,58 €. Mestá uvádzali hodnoty v rozsahu 200 € až 2 500 €. Zaujímavosťou tohto prieskumu bolo, že najviac cyklostojanov, a to 134, bolo v Košiciach. Na druhom mieste nasledovalo mesto Zlaté Moravce s počtom 69 stojanov pre bicykle, v ktorých bolo možné umiestniť 433 bicyklov. V tomto prieskume sa zistilo, že z autobusových staníc, železničných staníc a zastávok lokálnych železničných tratí v sledovaných mestách bolo len 15,97 % vybavených parkoviskami alebo stojanmi pre bicykle.

Bike & Ride (Bike and Ride)

Je systém, ktorý cyklistovi umožní prísť bicyklom na stanicu a ďalej pokračovať verejnou osobnou dopravou (mestskou hromadnou dopravou alebo autobusom, metrom, vlakom, loďou a pod.). Stanica umožní úschovu bicyklov a nonstop prístup k nim. Z hľadiska rozmerov sa myslí na všetky typy bicyklov. A to všetko sa poskytuje zdarma. Bicykle sú zväčša strážené bezpečnostnou službou stanice, ak sa niekto bude báť o svoj bicykel a bude ho chcieť zabezpečiť ešte viac, môže využiť spoplatnené nadštandardné služby. Za poplatok si môžete uschovať aj prilbu. Samotné miesta na stanici sú číselne označené podľa blokov tak, aby si cyklista mohol zapamätať, kde bicykel nechal. Navyše k dobrej službe Bike and Ride patrí, že si v priestore parkoviska pre bicykle môžu cyklisti zakúpiť aj lístok na vlak, prípadne dofúkať kolesá bicykla. Navyše si môžu oddýchnuť, resp. osviežiť sa vodou v čakárni, ísť na toaletu, prebaľiť dieťa, osprchovať sa, ako aj skontrolovať, kedy im pôjde najbližší spoj. Aj na Slovensku máme príklad zriadenia takéhoto miesta. Nachádza sa na autobusovej stanici v Dunajskej Strede, v TTSK. Tá prešla v roku 2014 modernizáciou. Pri nej mysleli pri aj na cyklistov, vytvorili systém Bike and Ride ako aj Park and Ride (aj keď sa takýto názov na stanici priamo nepoužíva). Umožňuje to kombinovať individuálne spôsoby dopravy. Cyklista si môže bicykel uschovať na oplotenom parkovisku pre bicykle, pričom podmienkou úschovy je použitie čipovej karty autobusového dopravcu. Ak v ten deň vykoná aj jazdu autobusom, parkovanie pre bicykle má zadarmo. Podobne to funguje aj pre osobné automobily. V minulosti sa totiž stávalo, že si tam zaparkovali automobil ľudia, ktorí vôbec verejnou dopravou necestovali.

Podrobnejšie informácie je možné nájsť na webe www.cyklodoprava.sk,²⁶ kde sú i ilustračné fotografie.

Bikesharing

Bikesharing, alebo takisto aj systém zdieľania bicyklov. Bikesharing je čoraz populárnejší aj v slovenských mestách, kde najmä vo väčších mestách vznikajú stále väčšie problémy s dopravou. Bikesharing ponúka alternatívu vo forme zdieľania bicyklov, bez potreby ich vlastníctva alebo prenájmu. Uvedomujú si to aj slovenské mestá a systém zdieľania bicyklov sa postupne rozširuje, v niektorých väčších mestách funguje už viacero poskytovateľov tejto služby. Princíp zdieľanie je podobný i keď rôzne spoločnosti ponúkajú rôzne platformy, aplikácie či systémy platieb. Systém však pri zavedení v každom meste potrebuje určitý čas na utrasenie. Na začiatku sa väčšinou začína s menším počtom bicyklov a jednotlivých stanovišť, postupne po zavedení sa ich počet zvyšuje, prípadne sa jednotlivé

²⁶ Cyklodoprava.sk. Bike and ride pre cyklistov na autobusovej stanici v Dunajskej Strede. [online]. [cit. 2018-03-18].

Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.sk/bike-and-ride-pre-cyklistov-na-autobusovej-stanici-v-dunajskej-strede/>

stanovišťa môžu aj presunúť na lepšie vyhovujúce miesto. Existujú však už aj systémy, kde sa bicykle nevracajú do pevných stanovišť, ale bicykel sa nechá odstavený hocikde na ulici v rámci mesta. Tento systém má výhody v menších nákladoch na prevádzku i zriadenie, nakoľko nie je potrebné budovanie stanovišť. Nevýhodou je odkladanie bicyklov v celom meste a ich pracovné dohľadanie v prípade potreby dobitia či servisu.

V rámci TTSK je systém zdieľaných bicyklov vybudovaný v meste Trnava v rámci projektu Trnavský bikesharing – Arboria bike, kde je dostupných 149 klasických bicyklov. V blízkej budúcnosti mesto plánuje spustiť i bikesharing tzv. cargo bicyklov, špeciálnych dvojkolesových dopravných prostriedkov, ktoré sú svojou konštrukciou prispôsobené na prevoz väčšieho nákladu, resp. osôb.

Obdobný projekt „Piešťanské užitočné koleso“ funguje aj v meste Piešťany, kde je k dispozícii na zapožičanie viac ako 100 typických piešťanských „skladačiek.“ Systém sharingu sa o niečo líši od iných miest, nakoľko je ich prenájom zdarma a záujemcovia si ich môžu prísť vypožičať do vybraných zariadení, kde musia uviesť svoje osobné údaje. Týmto chcú predísť demolácii, poškodzovaniu a kradnutím bicyklov.

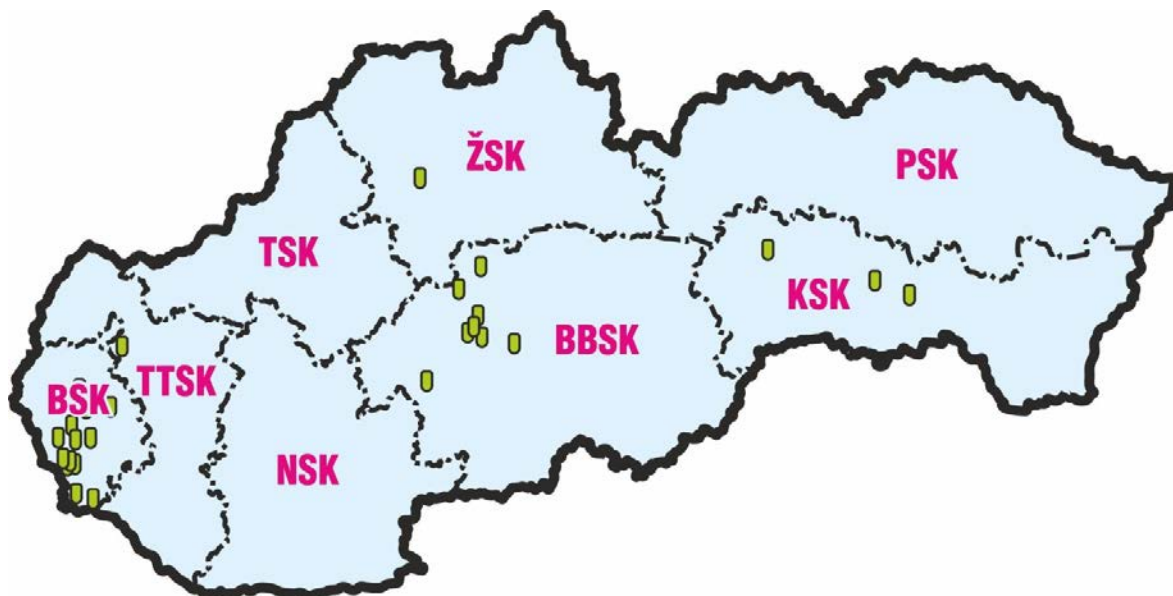
Počas leta 2021 spustili bikesharing aj v obci Smolenice, kde je vybudovaných 5 odkladacích stojanov. Zdieľané bicykle sa tešia veľkému úspechu, za pár týždňov zaznamenali až 400 výpožičiek.

Rovnako je tento systém vybudovaný i v meste Šamorín, kde ho spustila súkromná firma.

Dobíjacie stanice pre elektrobicykle

V súčasnosti sa stávajú veľmi populárne bicykle s doplnkovým motorčekom pohonom. Ide o bicykle s benzínovým motorom, ale hlavne o elektrobicykle. Ich používaním sa dosahuje na jednej strane vyšší rádius dojazdu cyklistu, ako napr. pri dochádzke do práce, na strane druhej sa rozširuje okruh cieľových skupín používajúcich bicykel ako dopravný prostriedok (najmä o vekovo staršie generácie). Používanie elektrobicyklov vyžaduje budovanie dobíjacích staníc pre tieto dopravné prostriedky, aktivitu je možné podporiť zo všetkých operačných programov.

Mapa nabíjacích staníc Ebajk connect je zobrazená na Obr. č. 23 (1 nabíjacia stanica v rámci TTSK – Prievaly, Penzión Sandorf)



Obr. č. 23: Mapa nabíjajúcich staníc Ebajk connect

Zdroj: interný zdroj SCK

Cykloodpočívadlá

Sú miesta slúžiace na oddych cykloturistov, posedenie, ale i miesta úkrytu pred nepohodou. Na Slovensku sa nachádza pomerne hustá sieť odpočinkových miest v TTSK a BSK, NSK. Tvoria ich odpočinkové betónové miesta a stoly na hati vodného diela Gabčíkovo, drevené odpočívadlá na Moravskej cykloceste a časť na Dunajskej cykloceste. Odpočívadlá sú i na cyklotrasách v Skalici. Sieť 40 cykloodpočívadiel sa nachádza v Trenčianskom kraji v okolí Myjavy. Na ostatných miestach Slovenska, ako aj v TTSK sú odpočívadlá vybudované iba jednotlivo.

Technické podmienky definujú cyklistické odpočívadlo ako miesto, ktoré sa umiestňuje pri cyklistických trasách. Príjazd musí byť plynulý a bezpečný.

Cyklistické odpočívadlo je spravidla vybavené:

- krytým prístreškom: veľkosť závisí od intenzity cyklistov a početnosti prístreškov pozdĺž cyklotrasy – obyčajne sa však robí tak, aby spĺňalo kritériá drobnej stavby, teda má plochu do 25 m²
- lavičkou na sedenie a stolom
- informačnou tabuľou s mapou
- smetným košom
- cyklistickými stojanmi
- osvetlením, ak je to možné (nie je to podmienkou)

Najväčším problémom býva práve otázka smetného koša – riešenie odpadového hospodárstva (vývoz smetí majiteľom, správcom odpočívadla).

Stojany s mapou, náučné panely

Doplňkovou infraštruktúrou na cykloturistických trasách sú najmä stojany s osadenými veľkoplošnými mapami, ako aj stojany s náučnými panelmi. Všeobecne nie je definovaný ich rozmer, ten sa volí podľa veľkosti mapového výrezu. Používaná mierka mapy

sa pohybuje od 1:10 000 po 1:35 000, hornou hranicou je mierka 1:50 000. Obyčajne sa robia mapy výlučne so zákresom cyklotrás alebo kombinovane aj so zákresom pešej turistickej siete. V druhom prípade sa používa pre zákres cyklotrás čiarkovaný kľúč, v oboch prípadoch však treba dbať, aby bol zákres cykloturistických trás v štvorfarebnom kľúči totožným s farbami reálnych trás v teréne. Náučné panely dávajú textovú (vrátane jazykových mutácií) a obrázkovú informáciu o mieste ich umiestenia, alebo o celej trase (obyčajne náučnej) vo viacerých bodoch (lokalitách) ich osadenia.

Konštrukcia stojanov na panely býva buď kovová (volená obyčajne v mestách, obciach, pri riekach) alebo drevená – obyčajne v parkoch, lesoch a pod. Je dobré dodržiavať zásadu, aby sa v jednej lokalite používal rovnaký dizajn panelov realizovaných v rôznych projektoch.

Na území TTSK sú mapové stojany sústredené predovšetkým v pohorí Malé Karpaty a Považský Inovec a popri významných cyklomagistrál a rovnako sú mapové stojany umiestnené aj pri turisticky významných miestach v obciach a mestách. Vďaka rozpočtu TTSK v kraji každoročne pribudne niekoľko mapových stojanov. Ďalšie sa realizujú z rozpočtov miest, obcí či združení. Avšak dôležité je, aby najmä obce spolupracovali pri tvorbe máp s odborníkmi.

Cykloservisné stojany

Medzi doplnkovú cykloturistickú infraštruktúru nepochybne zaradíme aj cykloservisné stojany. Sú určené predovšetkým pre cykloturistov, ktorí sa ocitnú v technicky nepríjemnej situácii. Prevedenie takéhoto stojanu je rôznorodé, avšak spravidla ide o pevnú kovovú konštrukciu, v ktorej je zabudované základné náradie na menšie opravy bicykla a hustilka na dofúkanie kolies, či opravu defektu. Náradie je skryté vo vnútri stojanu, výkonná hustilka je umiestnená v kovovom ochrannom kryte.

Obrázkové cyklosmerovky, imidžové miesta

K doplnkovej infraštruktúre cykloturistických trás patria aj obrázkové cyklosmerovky a imidžové miesta. Ich definície, rozmery a usporiadanie podrobne popisuje novelizovaná norma STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“. Pomocou 1 – 3 fotografií na jednej cyklosmerovke sa naviguje k jednému zaujímavému cieľu priamo na cyklotrase (hrot smerovky má preto červenú, modrú, zelenú alebo žltú farbu) alebo k cieľu ležiacemu v blízkosti cyklotrasy (hrot smerovky je hnedý). V hrotoch sa potom uvádza vzdialenosť k objektu uvedenému na obrázkovej cyklosmerovke. Ak sa na jeden cyklosmerovník umiestni tabuľka miestneho názvu s názvom miesta a súbor viacerých obrázkových cyklosmeroviek, toto miesto a riešenie sa nazýva imidžové miesto.

Projekt Vitajte cyklisti

Jedným z najvýznamnejších projektov zameraných na podporu služieb pre cyklistov v SR je projekt „Vitajte cyklisti“. Projekt je funkčný v ČR i SR. Kým v ČR je jeho súčasťou pomerne veľa zariadení, na Slovensku je ich iba 39. Štatistický prehľad počtu zaradených zariadení na Slovensku podľa krajov zachytáva Tab. č. 5.

Do projektu vstupujú štyri kategórie zariadení:

1. ubytovacie zariadenia
2. stravovacie zariadenia
3. kemping

4. turistický cieľ alebo služba

Kritéria pre zariadenia do projektu „Vitajte cyklisti“ sú definované na web stránke www.vitajtecyklisti.sk, základný výber požiadaviek a kritérií je uvedený v Príloha č. 26 tejto stratégie.

Z pohľadu cyklistov sú v danom regióne kľúčové služby:

- a) ubytovanie
- b) stravovanie
- c) cyklopredajne
- d) cykloservisy
- e) požičovne bicyklov
- f) poskytovanie informácií

V TTSK je v systéme „Vitajte cyklisti“ iba 13 zariadení: 6 poskytujúcich ubytovacie služby, 6 poskytujúcich stravovacie služby (alebo kombinácia) a 6 poskytujúcich informačné služby. Prehľad týchto zariadení je v Príloha č. 26 tejto stratégie.

Tab. č. 5: Počet zariadení „Vitajte cyklisti“ podľa krajov

Kraj	Počet zariadení	Ubytovacie zariadenie	Stravovacie zariadenie	Turistické ciele a služby	Kempingy
Banskobystrický	4	2	1	1	0
Bratislavský	4	1	2	1	1
Košický	3	2	1	0	0
Nitriansky	3	2	1	0	0
Prešovský	4	3	1	0	0
Trenčiansky	2	2	0	0	0
Trnavský	13	6	6	6	0
Žilinský	8	6	4	1	1

Zdroj: interný zdroj SCK

3.6 Bezpečnosť cyklodopravy

Nezanedbateľným faktorom v cyklodoprave, ba možno povedať, že rozhodujúcim, je bezpečnosť. Nárast automobilovej dopravy v posledných rokoch, či už osobnej alebo nákladnej, obchádzanie mýtného systému kamiónmi, spôsobil vytlačanie cyklistov z ciest II. a častokrát aj III. triedy. Obrovský nárast áut v rámci miest, nedostatok miest pre ich parkovanie zasa prispel k tomu, že aj v mestách a okolí vznikla potreba budovania bezpečných cyklotrás, oddelených od zóny automobilovej dopravy. Novelizáciou cestného zákona a prijatím TP 085 sa vytvorili ďalšie aspekty pre zlepšovanie podmienok pohybu cyklistov v mestách, resp. cestách, kde to umožňuje ich šírkové usporiadanie a intenzita automobilovej premávky. Takisto nehodovosť cyklistov prispela k zásadnej potrebe budovať bezpečné cyklotrasy vo všetkých kategóriách. K bezpečnosti prispieva aj zákonná po-

vinnosť nosenia cyklistických prilieb, reflexných viest a najmä večer a za šera používať osvetlenie bicykla.

3.7 Financovanie

Financovanie projektov cyklo, či už infraštrukturálnych, ale aj cykloturistických, možno rozdeliť na niekoľko úrovní:

- a) operačné programy EÚ, či už v programovom období 2014 – 2020 (+2), alebo novom období 2021 – 2027 (+2)
- b) nadnárodné zdroje mimo operačných programov EÚ
- c) verejné zdroje na úrovni štátu, ministerstiev, samosprávnych krajov, miest a obcí
- d) súkromné zdroje
- e) grantové zdroje (domáce i zahraničné)

3.7.1 Možnosti financovania cykloprojektov na národnej úrovni

Najvýraznejšia finančná možnosť podpory cykloprojektov v rokoch 2016 – 2022 je obsiahnutá schválených operačných programoch EÚ. V rámci celoštátnych projektov sa jedná hlavne o IROP a PRV. V rámci TTSK, vďaka jeho geografickej polohe, sa jedná aj o programy Interreg V-A Program cezhraničnej spolupráce SK/HU, Interreg V-A Program cezhraničnej spolupráce SK/CZ a Interreg V-A Program cezhraničnej spolupráce SK/AT. Toto bude platiť aj v novom programovom období EÚ. Do roku 2022 bude dobíhať staré programové obdobie platné podľa „starých pravidiel“, od roku 2022 bude výzvami začínať nové obdobie, kde sa pravidlá s meškaním tvoria iba v súčasnosti. Známe sú zatiaľ iba pravidlá pre POO.

3.7.1.1 Integrovaný regionálny operačný program (IROP)

Program bol schválený EK 14. 12. 2014. Pravidlá platia do konca roka 2022, predpokladajú sa obdobné aj v Novom programovom období. RIUS je nástrojom implementácie IROP v podmienkach SR (ako aj TTSK) a identifikuje oblasti podpory IROP a ako ich vhodne umiestniť do TTSK s cieľom ekonomického rastu a zamestnanosti. Určuje aj stratégiu udržateľného mestského rozvoja (UMR) na úrovni funkčného územia 8 krajských miest, teda v TTSK mesto Trnava a jeho bezprostredné okolie (katastrálne susediace obce).

RIUS má 4 strategické priority, prvá z nich súvisí s cyklodopravou:

- 1. Bezpečná a ekologická doprava v Trnavskom kraji.
- 2. Zlepšenie prístupu k efektívnym a kvalitnejším verejným službám v Trnavskom kraji a v mestskej funkčnej oblasti mesta Trnava.
- 3. Mobilizácia kreatívneho potenciálu v regióne Trnavského kraja a v mestskej funkčnej oblasti mesta Trnava.
- 4. Zlepšenie kvality života v regióne Trnavského kraja a v mestskej funkčnej oblasti mesta Trnava s dôrazom na životné prostredie.

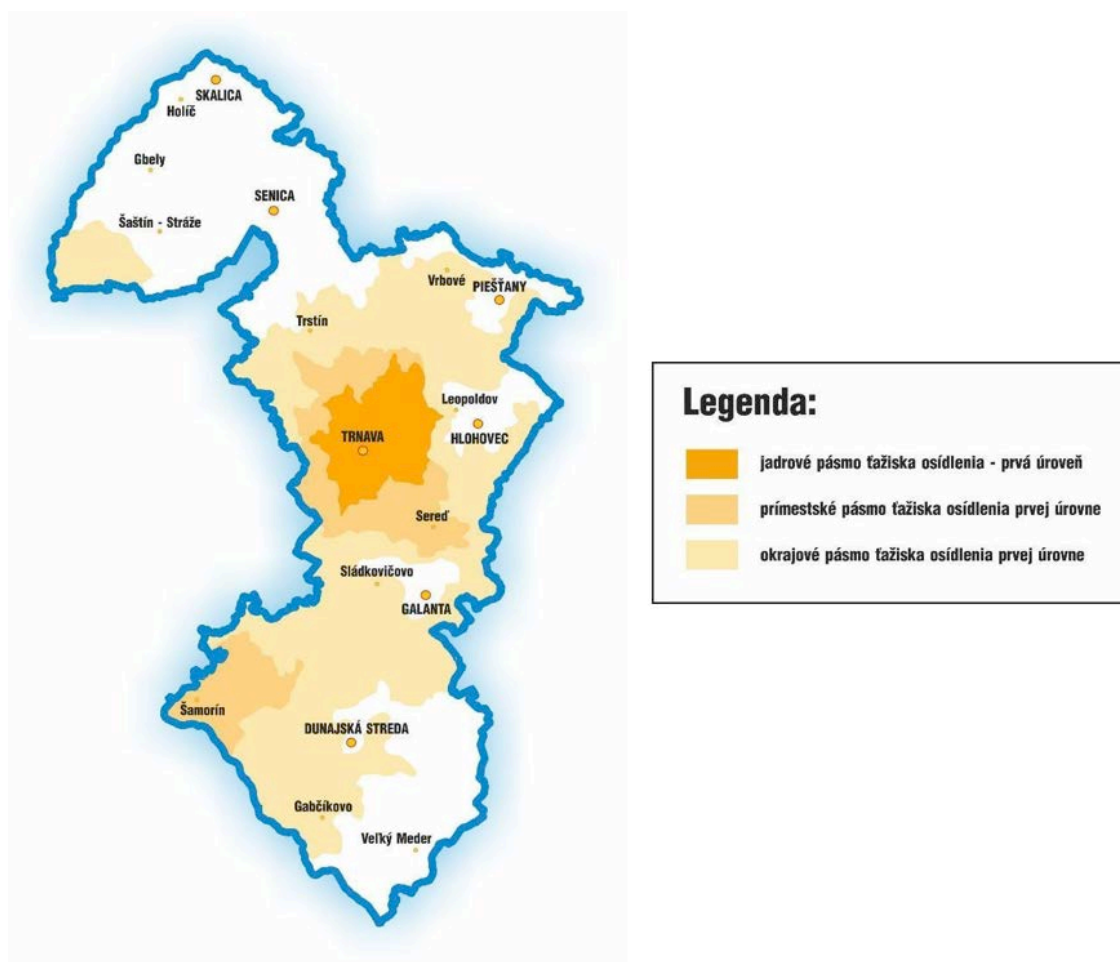
V prvej strategickej prioritě sú tri špecifické ciele, na cyklodopravu je zameraný ŠC 1.2.2:

SP 1 Bezpečná a ekologická doprava v Trnavskom kraji

ŠC 1.1 Zlepšenie dostupnosti k cestnej infraštruktúre TEN-T a cestám I. triedy

ŠC 1.2.1 Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti VOD

ŠC 1.2.2 Zvyšovanie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy (cyklistickej) na celkovom počte prepravených osôb



Obr. č. 24: Oprávnené územie pre ŠC 1.2.2 v IROP pre TTSK

Zdroj: interný zdroj SCK

V rámci oprávneného územia pre čerpanie prostriedkov z IROP sú v rámci TTSK pre špecifický cieľ 1.2.2 nemotorová doprava definované oblasti: Bratislavsko – Trnavské ťažisko osídlenia prvej úrovne, ďalej sú oprávnenými územiami centrá osídlenia 1. až 5. úrovne, teda všetky mestá TTSK – Trnava, Galanta, Veľký Meder, Dunajská Streda, Šamorín, Hlohovec, Leopoldov, Piešťany, Sered', Sládkovičovo, Vrbové, Skalica, Senica, Šaštín-Stráže a Gbely. Mesto Gabčíkovo nefiguruje v zoznamoch oprávnených subjektov, no nakoľko bývalá obec získala štatút mesta, spĺňa kritériá. Oblasti podpory sú graficky znázornené na Obr. č. 24.

Územie UMR Trnava s dotknutými obcami je znázornené na Obr. č. 25. Okrem krajského mesta Trnava sem patrí 15 obcí TTSK: Biely Kostol, Bučany, Brestovany, Bohdanovce

nad Trnavou, Dolné Lovčice, Hrnčiarovce nad Parnou, Jaslovské Bohunice, Malženice, Ružindol, Suchá nad Parnou, Šelpice, Špačince, Zeleneč.



Obr. č. 25: UMR Trnava

Zdroj: interný zdroj SCK

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.

Doplňková cyklistická infraštruktúra: Chránené parkoviská pre bicykle, cyklostojany, nabíjacie stanice pre elektrobicykle, systémy automatickej požičovne bicyklov, hygienické zariadenia a pod.

Budovanie prvkov upokožovania dopravy: Pešie zóny, shared space, 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.

B. Propagácia a zvyšovanie atraktivity cyklistickej dopravy vo verejnosti

Webové portály, mobilné aplikácie a pod.

K podmienkam doplnujúcim oprávnené aktivity ešte patria: infraštruktúrne projekty samostatných cyklochodníkov a cyklotrás, určených najmä na dochádzku do práce, musia spájať centrá s miestami generujúcimi minimálne 300 pracovných miest. Maximálna dĺžka trasy nebola stanovená. Projekt musí byť realizovaný ako funkčný celok (nie napr. navzájom neprepojené úseky trasy). Takisto k podmienkam patrí mať spracovaný PUM.

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

Cieľové skupiny programu: Široká verejnosť.

V rámci celého Slovenska bolo vyčlenených pre podporu rozvoja cyklodopravy v IROP pôvodne 23,8 mil. €, po schválení strategických dokumentov Radami partnerstva príslušných krajov po revízii IROP bola táto čiastka navýšená na čiastku blížiacu sa hodnote 100 mil. €. V rámci TTSK bol spracovaný a schválený návrh finančnej alokácie pre oblasť dopravy, ako aj cyklodopravy v RIUS, vrátane UMR Trnava. Celkovo pre toto opatrenie bolo schválených 18,8 mil. €, z toho pre TTSK (RIUS) 15,3 mil. € a pre UMR Trnava 3,6 mil. €.

3.7.1.2 Program rozvoja vidieka (PRV)

Program pre programové obdobie 2014 – 2020 bol schválený EK vo februári 2015. Nový sa tvorí. Materiál je veľmi rozsiahly.

Program definuje cyklotrasy ako súčasť lesnej dopravnej siete v pasáži:

*„Špeciálnou časťou lesnej dopravnej siete sú aj lesné sklady dreva a lesné skládky – odvozné miesta a tiež rôzne upravený terén, prirodzene rozšírené miesta v trasách lesných ciest slúžiace ako dočasné skládky dreva, ako aj turistické chodníky, vybudované cyklotrasy a hipotrazy.“*²⁷

Kapitola 8 popisuje vybrané opatrenia, podporované v Programe rozvoja vidieka.

V opatrení 7 **Rozvoj vidieckeho cestovného ruchu**, podopatrenie 7.5 – **Podpora na investície do rekreačnej infraštruktúry, turistických informácií a do turistickej infraštruktúry malých rozmerov na verejné využitie** sú v opise typov operácie definované:

- investície, ktoré súvisia s vytvorením, udržiavaním, obnovou a skvalitňovaním turisticky zaujímavých objektov, bodov a miest vrátane príslušnej infraštruktúry – miestne kultúrne, historické, prírodné a iné objekty a zaujímavosti, zriadenie múzejných a galerijných zariadení a pod.

²⁷ Program rozvoja vidieka SR na programovacie obdobie 2014 – 2020. [online]. 2014. [cit. 2018-03-20]. Dostupné z: http://www.rokovania.sk/html/m_Mater-Dokum-164748.html

- investície do rekreačnej infraštruktúry, turistických informácií a informačných tabúl v turistických lokalitách na verejné využitie, budovanie drobných obslužných zariadení pre turistov, informačné body, smerové tabule, KIOSKy a pod.
- budovanie, rekonštrukcia náučných chodníkov, cykloturistických chodníkov, ich napojenie na náučné chodníky, budovanie doplnkovej infraštruktúry (odpočinkové miesta, prístrešky, stojany na bicykle a pod.), výstavba vyhliadkových veží, budovanie, údržba a obnova cykloturistického značenia na existujúcich cykloturistických trasách a pod.

Druh podpory: Grant (nenávratný finančný príspevok), možnosť poskytnutia zálohovej platby do výšky 50 % oprávnených nákladov.

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) s tým, že infraštruktúru je možné realizovať iba v obciach do 1 000 obyvateľov

K opatreniu vyhlásila PPA dňa 27. 10. 2015 výzvu číslo 14/PRV/2015. Analýza tejto výzvy je prílohou D PRV. Jej základné podmienky budú zahrnuté aj v CLLD MAS.

Iné dôležité poznámky k PRV – pod občianskou a poznávacou infraštruktúrou sa rozumejú: 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.

V opatrení 8 – **Podpora na investície do zlepšenia odolnosti a environmentálnej hodnoty lesných ekosystémov** je podopatrenie 8.5 – **Podpora na investície do zlepšenia odolnosti a environmentálnej hodnoty lesných ekosystémov**. V opise typov operácie je mimo iného definované:

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).

Druh podpory: Grant. V prípade vypracovania plánov lesného hospodárstva je možné príjemcovi pomoci poskytnúť zálohovú platbu do výšky 50 % celkových oprávnených nákladov.

Prijímatelia:

1. Fyzické a právnické osoby obhospodarujúce lesy vo vlastníctve:
 - a. súkromných vlastníkov a ich združení
 - b. obcí a ich združení

-
- c. cirkvi, ktorej majetok možno podľa vnútroštátneho právneho poriadku považovať za súkromný, pokiaľ ide o jeho správu a nakladanie s ním
 - d. štátu (LESY SR, š. p.; Štátne lesy TANAP-u; Lesohospodársky podnik Ulič, š. p.)
- 2. Občianske združenie v zmysle zákona č. 83/1990 Z. z. o združovaní občanov len so súhlasom obhospodarovateľa lesa daného územia.
 - 3. V prípade vypracovania plánov lesného hospodárstva len MPRV SR alebo ňou poverená inštitúcia zabezpečením vypracovania programov starostlivosti o les (lesných hospodárskych plánov), ktorou môžu byť LESY SR, š. p. alebo NLC vo Zvolene.

Miera podpory z celkových oprávnených výdavkov: 100%.

V rámci PRV môže byť významná kapitola finančnej podpory plánovaná aj cez sieť MAS v rámci TTSK. Podmienkou je však, aby cykloaktivity boli zahrnuté do CLLD príslušnej MAS. V podstate sú podporované všetky aktivity z podopatrenia 7.5 PRV. Každá podporená MAS môže čerpať prostriedky podľa vypočítanej hodnoty, ktorú im stanovilo MPRV SR (na základe koeficientov podľa rozlohy územia, počtu obyvateľov, počtu obcí a percenta nezamestnanosti). Posledný koeficient sa v rámci TTSK neuplatňoval. Takisto v súčasnosti schválené alokácie predstavujú základnú alokáciu, pri splnení určených kritérií MAS ešte môžu požiadať po 2 rokoch o dodatočnú alokáciu (do výšky max. 90 % základnej alokácie). Individuálne podľa MAS je zhruba polovice z určenej alokácie určená pre verejný sektor – obce, združenia obcí a pod. Je už otázne, koľko z vypočítanej čiastky si MAS vyčlení na podopatrene 7.5 a konkrétne jeho aktivitu 3, ako aj maximum stanovenej výšky podpory projektu v tejto aktivite. Obrovskou výhodou v MAS je, že si MAS v rámci stratégie CLLD môže zrušiť obmedzenie čerpania v podopatrene obcí do počtu obyvateľov 1 000 (teda môžu čerpať aj obce s počtom obyvateľov nad 1 000). Čerpať môžu aj občianske združenia, ktoré sú zaradené do súkromného sektora.

Všeobecne je však predpoklad (hoci zdroje v MAS sú z IROP a PRV), že sa tu nebudú, vzhľadom na znížené rozpočty pre MAS a finančnú náročnosť a rozpočet projektov, realizovať infraštruktúrne cykloprojekty, ale skôr projekty doplnkovej infraštruktúry cykloturistických trás, obnova a značenie nových cykloturistických trás.

V súčasnosti sú už podporené MAS v rámci Slovenska vybrané.

3.7.1.3 INTERREG V-A SK – HU (cezhraničná spolupráca)

Program Interreg V-A SK – HU Program spolupráce Interreg V-A SK – HU pre programové obdobie 2014 – 2020 bol schválený EK 30. 9. 2015. Nový sa tvorí. V obsahu zahŕňa cyklotrasy v PA1 – Prioritná os 1 – Príroda a Kultúra, oblasť podpory má kód 090 – Cyklistické trasy a pešie trasy. Pre túto oblasť podpory je vyčlenených 8 915 000 €.

Názov investičnej priority – Zachovanie, ochrana, propagácia a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva (6c), Špecifický cieľ – Zvýšiť atraktivitu cezhraničnej oblasti.

Typy a príklady aktivít, ktoré boli podporené:

Spoločný rozvoj turistických ponúk a produktov šetrných k životnému prostrediu a rozvoj cezhraničnej infraštruktúry zameranej na ekoturizmus (napríklad podpora plánovania a vybudovania bezpečných a trvalo udržateľných cezhraničných spoločných „zelených

ciest – typu green ways“) a infraštruktúry ako predprojektové, plánovacie štúdie a štúdie uskutočniteľnosti, realizácia cyklotrás, na trase možnosti služieb ako zaparkovanie auta, WC, sprchy, možnosti umytia bicykla, prístrešky, informačné centrá, atď.

Indikátory výstupu boli spoločné a špecifické, dĺžka rekonštruovaných a nanovo postavených zelených ciest bola uvedená 89 km. Celková výška zdrojov, ktorá mohla byť použitá na vybudovanie zelených ciest v oblasti podpory kódu 090 bola 8 915 000 €. Približné náklady na vybudovanie 1 km infraštruktúrálnej zelenej cesty predstavovali 100 000 €. (Tento odhad bol založený na správe Najvyššieho kontrolného úradu v SR.) Aktivity neboli nasmerované do žiadneho konkrétneho územia.

Oprávnenými prijímateľmi sa mohli stať nasledovné subjekty (indikatívny zoznam oprávnených žiadateľov):

- verejné inštitúcie;
- súkromné inštitúcie slúžiace verejného záujmu;
- organizácie vo vlastníctve štátu;
- kostoly;
- európske združenia teritoriálnej spolupráce;
- neziskové organizácie, občianske združenia;
- regionálnej rozvojové agentúry;
- mestá a kraje;
- univerzity a výskumné inštitúcie;
- obchodné komory;
- organizácie založené podľa špeciálneho zákona poskytujúce verejné služby (nadácie, asociácie);
- malé a stredné podniky.

Ako **hlavné cieľové skupiny** boli uvedené: obyvatelia oprávneného regiónu, miestne komunity, podnikatelia, turisti, neziskové organizácie, občianske združenia.

Ďalším možným zdrojom podpory pre cyklodopravu a cykloturistiku v tomto programe bol aj **fond Mikroprojektov**, podľa aktuálnej výzvy. V nej boli stanovené podporované aktivity a finančné limity jednotlivých projektov.

3.7.1.4 INTERREG V-A SK – CZ (cezhraničná spolupráca)

Program Interreg V-A SK – CZ Program spolupráce pre programové obdobie 2014 – 2020 bol schválený EK 11. 6. 2015. Nový sa tvorí. V obsahu zahŕňa cyklotrasy – Prioritná os 2 – Kvalitné životné prostredie, oblasť podpory mal kód 090 – Cyklistické trasy a turistické chodníky. Pre túto oblasť podpory bolo vyčlenených 6 000 000 €.

Názov investičnej priority – Zachovanie, ochrana, podpora a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva (6c), Špecifický cieľ – Zvýšenie atraktívnosti kultúrneho a prírodného dedičstva pre obyvateľov a návštevníkov cezhraničného regiónu.

Typy a príklady aktivít, ktoré boli podporené:

Podporovať ekologickú dopravu, najmä budovanie cyklistických ciest a turistických chodníkov, za účelom prepojenia objektov kultúrneho a prírodného dedičstva (vrátane značenia, výstavby a rekonštrukcie chodníkov pre turistov, budovanie cyklotrás, výstavbu hracích a náučných prvkov, zriaďovanie odpočinkových stanovísk, prístreškov, informačných tabúl a podobne, resp. budovaniu malých infraštruktúr). Zvýšenie návštevnosti sa prejaví ako stimul pre rozvoj udržateľného cestovného ruchu. Tomuto účelu malo slúžiť vytváranie tematických/geografických ponúk, spájajúcich viacero objektov prírodného a kultúrneho dedičstva do jedného celku (produktu). Pre plnohodnotné využitie potenciálu cezhraničného územia a zvýšenie schopnosti konkurovať jednotlivých lokalít bolo podporované zavádzanie komplexných služieb pre návštevníkov.

Indikátory výstupu boli spoločné a špecifické, dĺžka novovybudovaných cyklistických ciest alebo zmodernizovaných cyklistických ciest a turistických chodníkov boli uvedené v dĺžke 150 km. Celková výška zdrojov, ktorá mohla byť použitá na vybudovanie cyklistických trás a turistických chodníkov v oblasti podpory kódu 090 bola 6 000 000 €.

Oprávnenými prijímateľmi sa mohli stať nasledovné subjekty (indikatívny zoznam oprávnených žiadateľov):

- štát a jeho organizačné zložky;
- 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;
- Európske zoskupenie územnej spolupráce (EZÚS).

Ako **hlavné cieľové skupiny** boli uvedené: obyvatelia cezhraničného regiónu, návštevníci cezhraničného regiónu.

Ďalším možným zdrojom podpory pre cyklodopravu a cykloturistiku v tomto programe bol aj **fond Mikroprojektov**, podľa aktuálnej výzvy. V nej boli stanovené podporované aktivity a finančné limity jednotlivých projektov.

3.7.1.5 INTERREG V-A SK – AT (cezhraničná spolupráca)

Program Interreg V-A SK – AT Program spolupráce pre programové obdobie 2014 – 2020 bol schválený EK 28. 7. 2015. Nový sa tvorí.

V obsahu zahŕňa cyklotrasy – **Prioritná os 2** - Zachovanie, ochrana, podpora a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva a biodiverzity, oblasť podpory mala kód 090 – Cyklistické trasy a turistické chodníky. Pre túto oblasť podpory bolo vyčlenených 6 872 400 €.

Názov investičnej priority – Zachovanie, ochrana, podpora a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva (6c), Špecifický cieľ – Zhodnocovanie prírodného a kultúrneho dedičstva.

Typy a príklady aktivít, ktoré boli podporené (Prioritná os 2):

Rozvoj a praktická implementácia fyzických investícií (do infraštruktúry, zariadení) na financovanie pilotných investícií do produktov, infraštruktúry a stavebných prác a na financovanie zariadení na vykonávanie projektových činností.

Spoločná podpora cykloturistiky a skvalitnenie cyklistických trás s cezhraničnou dimenziou, ktorá zohľadňuje výstavbu bez negatívnych zásahov do životného prostredia. Podľa správy SEA poskytujú cyklistické trasy výbornú príležitosť na zlepšovanie informovanosti: na informačných tabuliach môžu byť napr. informácie o oblasti, cez ktorú cyklistická trasa vedie, jej špecifikách a spôsoboch ochrany daného územia, najmä ak cyklistická trasa vedie cez chránenú krajinnú oblasť.

Oprávnenými prijímateľmi (Prioritná os 2) sa mohli stať nasledovné subjekty (indikatívny zoznam oprávnených žiadateľov):

- lokálne a regionálne orgány a organizácie založené a riadené lokálnymi a regionálnymi orgánmi (vrátane krajských organizácií cestovného ruchu (KOČR) a oblastných organizácií cestovného ruchu (OOČR))
- štátne orgány a organizácie založené a riadené štátnymi orgánmi;
- mimovládne organizácie (vrátane združení a sietí);
- európske zoskupenia pre územnú spoluprácu.

Ako **hlavné cieľové skupiny (Prioritná os 2)** boli uvedené: Verejné a súkromné kultúrne inštitúcie, inštitúcie zabezpečujúce vzdelávanie a školenie, regionálne a miestne orgány, spoločenstvá v pohraničnej oblasti, malé a stredne veľké podniky v oblasti cestovného ruchu, prevádzkovatelia v rámci cestovného ruchu, turistické informačné centrá.

Rozvoju cyklotrás a cyklodopravy sa venovala aj – **Prioritná os 3** – podpora udržateľných dopravných riešení, oblasť podpory má kód 36 – Multimodálna doprava. Pre túto oblasť podpory bolo vyčlenených 2 896 500 €.

Názov investičnej priority – Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility (7c), Špecifický cieľ – Podpora environmentálne priaznivých dopravných riešení.

Typy a príklady aktivít, ktoré boli podporené (Prioritná os 3):

Zlepšenie regionálnej mobility prostredníctvom budovania cyklotrás s cieľom spájania obcí ako častí integrovanej dopravy, napr. kombináciou s verejnou dopravou.

Cyklistika mohla byť podporená v rámci investičnej priority IP 7c ako časť udržateľnej mestskej dopravy spojenej s funkčnou mestskou časťou (napr. Metropolitný región Bratislava rozprestierajúci sa pozdĺž hranice), zatiaľ čo Program spolupráce Interreg V-A SK – AT strana 59, manažment mobility a cyklistiky, mohol byť podporený z IP 6c ako integrovaná časť udržateľného rozvoja turizmu.

Oprávnenými prijímateľmi (Prioritná os 3) sa mohli stať nasledovné subjekty (indikatívny zoznam oprávnených žiadateľov):

- Lokálne, regionálne orgány a organizácie zriadené a riadené orgánmi miestnej a regionálnej samosprávy.
- Národné orgány a organizácie zriadené a riadené orgánmi miestnej samosprávy a ústrednej štátnej správy (národnými orgánmi).
- Špecializované agentúry.
- Univerzity a výskumné inštitúcie.

Ako **hlavné cieľové skupiny (Prioritná os 3)** boli uvedené: Orgány zodpovedné za dopravu a mobilitu, prepravcovia a aliancie, výskumné inštitúcie, univerzity, široká verejnosť a miestne podniky, ktoré majú záujem na zlepšení regionálnej dostupnosti.

3.7.1.6 Plán obnovy a odolnosti

Novým finančným nástrojom EÚ, kde je zahrnutá aj cyklodoprava je POO. V roku 2021 v pravidlách programu bolo stabovené ako oprávnené územie UMR – v novom programovom období 17 miest alebo súmestí s katastrálne susediacimi obcami v TTSK tam patrilo iba UMR Trnava – v rozsahu totožnom ako v dobiehajúcom programovom období EÚ. No v decembri 2021 po porade MF SR, MDV SR a MIRRI, ako aj účasti SK-8, ktorej predsedá p. župan TTSK sa pravidlá zmenili. Oprávneným územím sa stali mestá nad 20 000 obyvateľov, čím sa v TTSK do tejto kategórie okrem Trnavy dostali aj mestá Piešťany, Hlohovec, Senica a Dunajská Streda. Druhým kritériom je dojazd do vzdialenosti 5 km. Uvažuje sa, že by platil od koncovej dopravnej tabule mesta, alebo do najbližšej obce, čím sa môžu tieto vzdialenosti mierne predĺžiť. Podmienkou pre podanie projektu je vydané platné stavebné povolenie. Prvá otvorená výzva sa očakáva v prvom kvartáli 2022. Stanovený míľnik bol, že z programu sa vybuduje do 30.6.2016 minimálne 200 km novej cyklistickej infraštruktúry, celkový rozpočet pre stavbu cyklotrás v programe je 105,6 mil. €. Do cieľa budovania cyklistickej infraštruktúry sa započítava aj výstavba zhruba 5000 bezpečných parkovacích miest pre bicykle v stojiskách na železničných staniciach a zastávkach, ktoré umožnia skvalitniť prestupy medzi cyklistickou a verejnou osobnou dopravou (1 parkovacie miesto sa do výsledkového ukazovateľa započítava ako 0,004 km cyklotrasy). Celkové oprávnené náklady by nemali presiahnuť 500 tisíc € na 1 km cyklotrasy.

Výhodou je 0 % kofinancovanie projektov, nevýhodou je, že projekty musia byť zrealizované a skolaudované do polovice roka 2026.

MDV SR publikovalo začiatkom januára 2022 Metodiku hodnotenia, posudzovania a prioritizácie projektov cyklistickej infraštruktúry v POO.²⁸ Práve tu sa v **kapitole 3.1.** píše, že deliacou líniou pre POO - OPS (EŠIF) je územný princíp - mestá nad 20 000 obyvateľov a dojazd 5 km. Predpokladá sa však, že pravidlá budú upresnené v rámci vyhlasovaných výziev. Po vyčerpaní finančných prostriedkov v POO sa predpokladá zánik deliacej línie a projekty, ktoré nestihnú čerpať financie z POO bude možné predložiť potom aj do EŠIF.

²⁸ Ministerstvo dopravy a výstavby SR: Metodika posudzovania, hodnotenia a prioritizácie projektov cyklistickej infraštruktúry. [online]. [cit. 2022-01-08]. Dostupné z: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/zalezitosti-eu-a-medzinarodnych-vztahov-14/fondy-eu/plan-obnovy/udrzatelna-doprava-cyklisticka-infrastruktura/metodika-posudzovania-hodnotenia-a-priorizacie-projektov-cyklistickej-infrastruktury>

3.7.2 Financovanie z nadnárodných zdrojov mimo operačných programov EÚ

Ďalším možným financovaním cyklotrás je získanie zdrojov z nadnárodných zdrojov. Môže sa jednať o grantové zdroje alebo zdroje podľa osobitých predpisov, pravidiel a zásad. Vždy však podpora závisí od toho, aby cyklodoprava alebo cykloturistika boli oprávnenými aktivitami príslušného programu. Častokrát je čerpanie tiež naviazané, resp. obmedzené iba na niektoré regióny Slovenska.

K takýmto možnostiam patria napríklad zdroje z grantových programov štátov mimo EÚ na základe osobitých dohôd. K nim patria napríklad granty EHP (Nórsko, Island, Lichtenštajnsko) a Nórska – Nórsky finančný mechanizmus. Ďalším je aj Švajčiarsky finančný mechanizmus, v našom bezprostrednom okolí aj Medzinárodný vyšehradský fond.

Ďalej sem patrí viacero schém možnosti financovania projektov na nadnárodnej úrovni, kedy sú častokrát možnými oblasťami podpory aj cykloprojekty. Napríklad v prípade Dunajského nadnárodného programu je jedným z odporúčaných opatrení aj: „Podpora spoločného plánovania a vyvíjania mestských, medzimestských a cezhraničných cyklistických chodníkov v dunajskom regióne. Podpora multimodálnej cykloturistiky ako intenzívne využitie rastúceho trendu k cykloturistike, najmä pozdĺž riek, a tiež z dôvodu rozmachu elektrobicykla. Dunaj ponúka jedinečnú možnosť spojiť jazdu na bicykli s cestovaním loďou. Projekty môžu zahŕňať cezhraničnú multimodálnosť vrátane železnice a vrátane riešenia organizačných a právnych bariér.

3.7.3 Financovanie na regionálnej a lokálnej úrovni, vrátane vlastných zdrojov TTSK

Financovanie cyklotrás na regionálnej úrovni možno rozdeliť na dve časti. Prvou je čerpanie financií z OP EÚ na úrovni regionálnej. K nim treba zaradiť najmä čerpanie financií prostredníctvom MAS a ich CLLD z PRV, v ktorých sú definované aj kritériá PRV pre definované počty obyvateľov. Takisto obce do 1 000 obyvateľov môžu žiadať priame financie z PRV. Mestá, obce, združenia môžu žiadať regionálne na cykloprojekty aj v rámci Programov cezhraničnej spolupráce SK/HU, SK/CZ a SK/AT. Druhým zdrojom sú financie priamo z rozpočtu TTSK, miest a obcí, prípadne združení. Samotný TTSK prispel v roku 2017 na cyklodopravu čiastkou 1 500 000 € na budovanie cyklotrás, z ktorých bolo vyčerpaných 312 000 € a 100 000 € na podporu projektových dokumentácií, z ktorých bolo vyčerpaných 0 €. Pre rok 2018 má na budovanie cyklotrás vyčlenených čiastku 1 188 000 €, ako pokračovanie investícií z roku 2017 na budovanie cyklotrás a na podporu projektových dokumentácií TTSK vyčlenilo 300 000 €.

Takisto bolo možné žiadať aj prostriedky v rokoch 2014 – 2015 z MDVRR SR, v rámci výziev Zákona o regionálnom rozvoji – žiadateľmi boli Euroregióny v spolupráci so samosprávnymi krajmi. Ďalšími možnými zdrojmi sú zdroje zo súkromného sektora a domáce a zahraničné grantové zdroje.

3.8 Osveta, vzdelávanie a vedecko-výskumná činnosť

V problematike vzdelávania a výskumnej činnosti treba predovšetkým zaradiť metodické a strategické materiály VÚD Žilina. Tento Ústav bol spracovateľom Národnej stratégie cyklo dopravy a cykloturistiky v SR, ktorú schválila Vláda SR v roku 2013. Bol riešiteľom viacerých projektov v oblasti cyklo dopravy, realizoval niekoľko cyklo prieskumov. V rokoch 2013 vykonal pre Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR mapovanie cyklistickej infraštruktúry vo vybraných slovenských mestách. Monitorované pritom boli mestské cyklotrasy a cyklistické komunikácie v katastrálnych územiach dotknutých miest. Pod mestskými cyklotrasami boli pre potreby výskumnej úlohy uvažované trasy na pozemných komunikáciách v katastri daného sídla vhodné pre každodennú mestskú dopravu či dochádzanie na bicykli, ktoré boli vyznačené vodorovným a/alebo zvislým dopravným značením. Išlo najmä o samostatné cestičky pre cyklistov, spoločné cestičky pre chodcov a cyklistov so spoločnou alebo oddelenou prevádzkou, cyklistické pruhy a pásy na cestách a miestnych komunikáciách a pozemné komunikácie s vyznačeným cyklo-piktokoridorom. Pri vyhodnocovaní pritom v prípade, že jednou ulicou/koridorom boli vedené po oboch stranách napr. samostatné cestičky pre cyklistov, zaráčavala sa do dĺžky cyklotrasy len dĺžka jedného z nich, a to tá kratšia.

Tab. č. 6: Prehľad mestských cyklotrás vo vybraných slovenských mestách

Mesto	Celková dĺžka mestských cyklotrás v katastrálnom území mesta v roku 2013 [km]	Počet obyvateľov k 31. 12. 2012	Cyklistický index [km / 1 000 obyv.]	Rozloha mesta [km ²]	Index hustoty mestských cyklotrás [km ²]
Bratislava	99,790	415 589	0,240	367,66	0,271
Dunajská Streda	3,121	22 561	0,138	31,45	0,099
Košice	22,767	240 164	0,095	243,82	0,093
Martin	5,184	57 023	0,091	67,74	0,077
Nitra	8,168	78 607	0,104	100,45	0,081
Poprad	6,548	52 765	0,124	63,11	0,104
Spišská N. Ves	1,950	37 767	0,052	66,67	0,029
Svit	3,860	7 620	0,507	4,55	0,848
Trenčín	4,274	55 883	0,076	82,00	0,052
Žilina	8,306	81 382	0,102	80,03	0,104

Zdroj: Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky

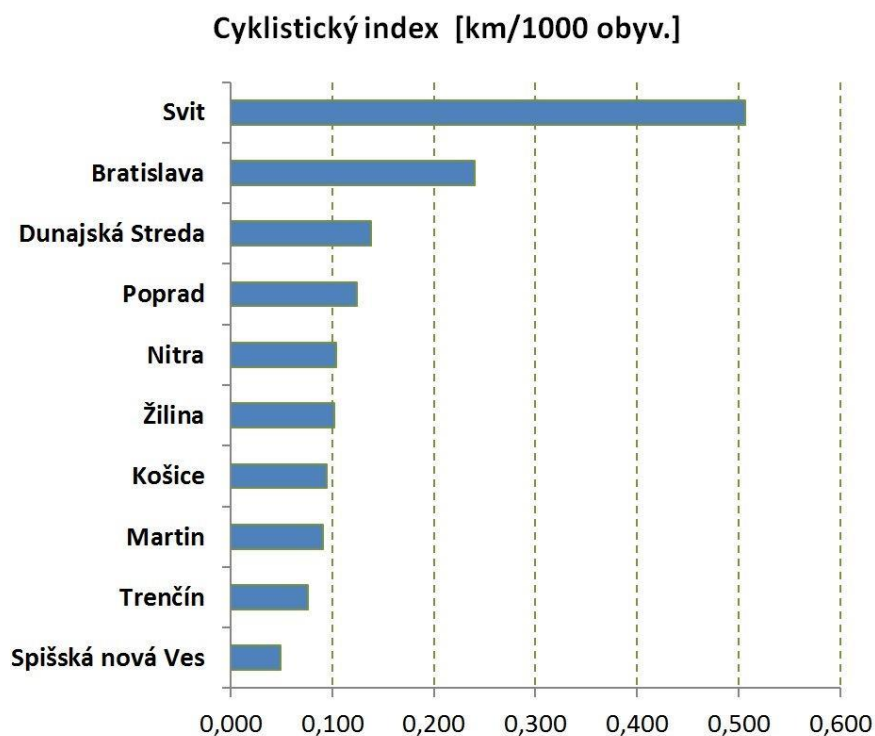
Údaje z terénnych šetrení si môžete pozrieť na web stránke VUD v sekcii Cyklistické komunikácie ²⁹, kde je možné po kliknutí na niektoré z miest zobrazíť podrobnejšie informácie o cyklistickej infraštruktúre v meste, alebo stiahnuť podrobný pasport mestských cyklotrás s fotografiami z daného mesta. Zaujímavosťou je, že z TTSK bolo monitorované aj mesto Dunajská Streda.

²⁹ Cyklo doprava.sk. Cyklistické komunikácie. [online]. [2018-03-20].

Dostupné z: <http://www.cyklo doprava.sk/cyklo doprava/cyklisticke-komunikacie/>

Veľmi podrobný pasport mestských cyklotrás a cyklistickej siete Dunajskej Stredy je na stiahnutie i online.³⁰

Pre názornejšie zobrazenie a porovnanie mestských cyklotrás vo vybraných slovenských mestách poslúžia aj nasledovné grafy (Graf č. 3 a Graf č. 4) a Tab. č. 6 (medzi mestami je aj Dunajská Streda).



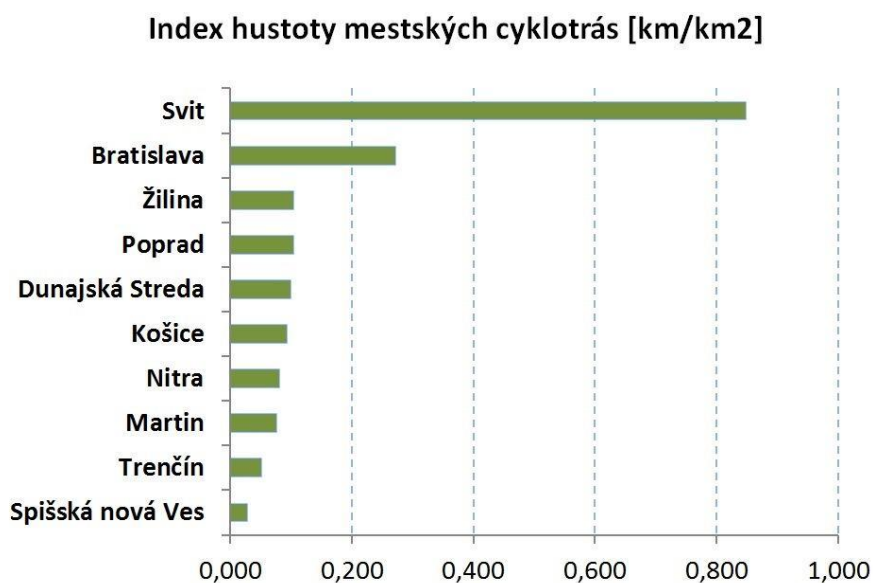
Graf č. 3: Cyklistický index – určuje počet kilometrov mestských cyklotrás na obyvateľa

Zdroj: Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky

Z pohľadu dĺžky cyklotrás na 1 000 obyvateľov mesta má vybudovanú najväčšiu dĺžku cyklotrás na Slovensku mesto Svit. Treba však poznamenať, že v meste sieť pozostáva len z dvoch trás, ktoré spájajú Svit s Popradom popri rieke Poprad. Trasa je však komfortná, bez väčších prevýšení či zmien smeru. Zaujímavé v tabuľke je postavenie mesta Dunajská Streda.

V Bratislave je sieť cyklotrás čo do počtu km (99,790 km) oveľa rozsiahlejšia, no mesto je aj oveľa väčšie ako počtom obyvateľov, tak aj rozlohou. V ďalších mestách dosahuje cyklistický index hodnoty od 0,050 do 0,138 km na 1 000 obyvateľov. **Na jedného obyvateľa mesta tak pripadá iba minimálne 5 cm cyklotrasy.** Obyvatelia miest by sa tak pri súčasnom použití na cyklotrasy nezmestili ani len pešo, nie to ešte na bicykloch.

³⁰ Google Drive. Pasporty mestských cyklotrás vo vybraných mestách. [online]. [2018-03-20]. Dostupné z: <https://drive.google.com/drive/folders/0B8ZKlfljStQhRzBuSGR5WHhjCHM>



Graf č. 4: Index hustoty cyklistickej siete – počet km cyklotrás v území na km²

Zdroj: Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky

V oblasti vzdelávania existujú na Slovensku vysoké a stredné školy s dopravným zameraním, ako aj zameraním na cestovný ruch. Hoci problematika cyklodopravy a cykloturistiky netvorí podstatnú časť ich učebných osnov, je jej venovaná pozornosť. Vzdelávanie dopĺňajú aj individuálne diplomové, bakalárske a iné študentské práce.

V súčasnosti významnú úlohu z pohľadu informatiky, osvetu a vzdelávania v posledných 4 rokoch vykonáva OZ Mulica so sídlom v Žiline, ktoré vydáva elektronický časopis Cyklodoprava. Sú v ňom aktuálne príspevky hlavne z oblasti cyklodopravy, nielen zo Slovenska, ale aj z Európy a zo sveta. Združenie každý rok organizuje odbornú celoslovenskú konferenciu (so zahraničnou účasťou) Cyklodoprava. V roku 2017 sa uskutočnil práve v Trnave už jej deviaty ročník a v roku 2019 sa uskutočnila táto konferencia v meste Galanta.

V oblasti cykloturistiky vydáva SCK elektronický občasník Cykloturistické novinky a v spolupráci s viacerými samosprávnymi krajmi aj elektronických cyklosprievodcov. Takisto bol spracovaný aj elektronický portál s cykloturistickými trasami. Tu sú trasy podrobnejšie popísané pre nekomerčné účely je možné si stiahnuť aj ich podrobné GPS zameranie v teréne. Do portálu sú zapojené cykloturistické trasy v rámci krajov TTSK (kompletné údaje), BSK (kompletné údaje), NSK (kompletné údaje), ŽSK (kompletné údaje), TSK (kompletné údaje), KSK (kompletné údaje).

Údaje k cykloturistickým trasám v TTSK je možné nájsť na webe **www.tt.cykloportal.sk**.

Z pohľadu vzdelávania je treba spomenúť občianske združenie SCK so sídlom v Piešťanoch. SCK organizuje školenia pre odbornú spôsobilosť „Značkár cykloturistických trás“. Je tiež členom ECF a národným koordinátorom trás EuroVelo pre Slovensko. Je oficiálnym NECC strediskom a má vyškolených a certifikovaných inšpektorov trás EuroVelo.

4 Strategická vízia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v TTSK

Do roku 2020 s aktualizáciou do roku 2023 sa na úrovni kraja stanovili vízie a ciele, ktoré majú prispieť k zásadnému rozvoju cyklistickej dopravy v TTSK (pod týmto pojmom chápeme rozvoj cyklotrás na území miest v TTSK, cyklodopravných trás medzi sídlami v TTSK, resp. sídlami v susediacich štátoch a krajoch a cykloturistických trás v TTSK prepojených na susedné štáty a kraje), čím sa posilní postavenie TTSK v oblasti cyklodopravy na Slovensku. Tieto boli aktualizované s výhľadom do roka 2023, časť z nich sa na jednej strane už realizovala, na strane druhej pribudli nové vízie a ciele.

Základnou otázkou pre plánovanie cyklodopravných trás mimo zóny dopravy (mestá, medzi sídlami) ako aj cykloturistických trás je ich projektová a finančná náročnosť. Základná predstava bola definovaná v strategickom materiáli TTSK pre program IROP pre prioritu 1.2.2 nemotorová (cyklistická) doprava. V tomto materiáli v rámci TTSK bol spracovaný a schválený návrh finančnej alokácie pre oblasť nemotorovej dopravy – cyklodopravy v RIUS, vrátane UMR Trnava. Celkovo pre toto opatrenie bolo schválených 18,8 mil. €, z toho pre TTSK (RIUS) 15,3 mil. € a pre UMR Trnava 3,6 mil. €. Vízia budúcich možných cyklotrás bola vyjadrená v súpise možných projektov na území TTSK (príloha č. 14A), ktoré následne v priebehu času aktualizujú oprávnení prijímatelia na území TTSK (hlavne mestá). Presné číslo kilometrov a zámerov sa určí na základe PD pre stavebné povolenia, vrátane vysporiadania príslušných dotknutých pozemkov žiadateľom a samozrejme aj získaných finančných prostriedkov. V súčasnosti môžu k rozvoju cyklodopravy prispieť aj financie z POO, neskôr aj z iných operačných programov. Predpokladá sa minimálne EŠIF, operačný program Slovensko, ako aj cezhraničná spolupráca.

Odhadované finančné náklady pre každú **infraštruktúrnú cyklodopravnú trasu** určí projektant konkrétnej trasy na základe jej špecifik, presné náklady však potom vždy vyjdú z konkrétneho verejného obstarávateľa pre príslušnú stavbu (cyklotrasu). Všeobecne sa pri 3 metrovej šírke takejto trasy s asfaltovým povrchom kalkulujú náklady na 1 km v rozpätí 130 000 – 200 000 € vrátane DPH. Plán obnovy dokonca uvádza, že celkové oprávnené náklady by nemali presiahnuť 500 000 € na 1 km cyklotrasy. Záleží na jednoduchosti, resp. zložitosti projektu – či sa jedná iba o úpravu povrchu, nový povrch, resp. iné riešenia (lávky, mosty, podjazdy, súvisiaca drobná cykloinfraštruktúra, dopravné značenie, cykloturistické značenie a pod.).

Pri stavbách takýchto úsekov cyklotrás sa predpokladá, že investor má priame vzťahy k dotknutým pozemkom, spracovanú realizačnú stavebnú dokumentáciu a vydané platné stavebné povolenie (všetky sú podmienkou i pre získavanie zdrojov z európskych programov). K priamemu vzťahu k dotknutým pozemkom sa myslí, že investor ich má priamo vo vlastníctve, v nájomnom vzťahu alebo v inom zmluvnom vzťahu. Myslí sa tým napríklad zmluva o spolupráci, ktorá sa uplatňuje najmä pri pozemkoch vo vlastníctve štátu a jeho správcu týchto pozemkov. Od jej aplikácie sa ale v posledných rokoch úplne upúšťa. K takýmto štátnym pozemkom patria aj ochranné hrádze a účelové komunikácie na vodných tokoch a pri vodných tokoch a vodných dielach, ktoré spravuje štát SVP, š. p., resp. jeho regionálne závody. Ak pozemky vlastní investor (napr. samosprávny kraj, mesto, obec a pod.), ten si potom môže určiť skoro všetky podmienky a parametre príslušnej cyklotrasy. Ak si pozemky iba prenajíma, alebo ich má v inom prípustnom zmluvnom vzťahu, musí pri projektovaní cyklotrasy zohľadniť aj podmienky vlastníkov. Napríklad, veľmi často sa plánujú a realizujú cyklotrasy na hrádzach riek. Tie sú vodohospodárskymi stavbami, a preto ich správca často zadáva do podmienky

požiadavky, aby výsledná cyklotrasa po realizácii umožňovala po hrádzi jazdu ťažkých mechanizmov, potrebných na výkon ekonomickej činnosti SVP š. p. (v čase údržby, ale i realizácie protipovodňových opatrení a najmä jazdenia v čase povodní). Tieto opatrenia potom navyšujú jednotkové náklady na stavby cyklotrasy. V súčasnosti je aktuálnym problémom stanovenie nájmu pozemkov v správe SVP pre investorov pri výstavbe cyklotrás. Najmä ak sú investormi subjekty verejné (VÚC, mestá a obce), ktoré stavajú cyklotrasy ako verejnoprospešné stavby.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že nie je možné stanoviť presne a tabuľkovo, koľko stojí kilometer, resp. štvorcový meter cyklodopravnej trasy. Každý projekt je „svojimi vstupnými parametrami originálny“ a výsledná kalkulácia sa zhotoví až po zadaní vstupných podmienok a následnom spracovaní projektovej dokumentácie, náročnosti projektu, odzrkadlí sa aj výsledok verejného obstarávania.

Pre samostatné cyklodopravné trasy sa predpokladá v mestách šírka cca. 3 metre, v extraviláne 2,5 – 3 metre. V TP 085 sa uvádza, že v stiesnených podmienkach by mala byť minimálna šírka 2,2 metra. Toto šírkové usporiadanie je myslené vždy výlučne pre obojsmernú cyklotrasu. Ak sa plánuje spoločná cyklotrasa s chodníkom pre peších, mala by sa šírkoivo zväčšiť minimálne o 1,2 metra. Problémom sú korčuliari, ktorí z hľadiska momentálne platnej slovenskej legislatívy sú považovaní za chodcov. Prirodzená selekcia cyklista – korčuliar sa dá však dosiahnuť buď voľbou šírkového usporiadania trasy, voľbou kvality povrchu trasy a jasnými pravidlami prevádzky každej trasy.

Pre výpočty odhadovanej kalkulácie nákladov na budovanie infraštruktúrnych cyklotrás sa zvolili štyri modelové východiskové situácie. Ich podrobný popis je v prílohe č. 10, s odhadom ceny na stavbu 1 m² cyklotrasy, ako aj s uvedením príkladov niekoľkých možných položiek v každom type.

Pre **cykloturistické trasy** odhad finančných nákladov určí odborne spôsobilá organizácia alebo osoba, výslednú cenu určí víťaz verejného obstarávania. Náklady sú závislé od konkrétnej cykloturistickej trasy, resp. súboru cykloturistických trás na základe ich špecifik. V procese tvorby takýchto trás sa definuje rekognoskácia, spracovanie zjednodušenej dokumentácie, povoľovacie konanie. Nasleduje vyznačenie trasy, ktoré pozostáva z maľovaného značenia, výroby a osadenia cyklosmerovníkov, výroby a montáže prvkov cykloturistickej orientácie. Pri obnove a údržbe cykloturistickej trasy sa obnovuje maľované značenie v plnom rozsahu, osádzajú sa nové smerovníky na miestach zničených a odcudzených smerovníkov. Demontujú sa zničené prvky cykloturistickej orientácie, montujú sa nové prvky cykloturistickej orientácie. Dôležitou položkou všetkých vyššie uvedených úkonov sú priamo súvisiace dopravné náklady vznikajúce na základe presunov materiálu a osôb, ako aj samotnými prácami.

Všeobecne sa pri cykloturistických trasách kalkulujú náklady na 1 km novej trasy, ich hodnota sa udáva samostatne pri nových trasách a samostatne pri obnovovaných (rekonštruovaných) existujúcich trasách. Výsledná suma vždy záleží na jednoduchosti, resp. zložitosti projektu, resp. konkrétnej trasy a potrebných úkonov jednotlivých etáp. Podrobný popis je v prílohe č. 11, s odhadom ceny na 1 km cykloturistickej trasy, ako aj uvedením príkladov viacerých možných položiek.

4.1 Strategická vízia rozvoja cyklotrás v mestských sídlach TTSK

Všeobecne v TTSK gro obyvateľstva žije v okresných mestách a priľahlých obciach (napr. UMR Trnava – Mesto Trnava + 15 obcí v bezprostrednom okolí mesta tvorí až 71 % obyvateľstva okresu Trnava. Len v okresných mestách TTSK žije 38 – 67 %. Najnižšie percento obyvateľov v porobnaní obce – mestá v okrese (38,06%) žije v mestách okresu Galanta, najvyššie percento v mestách okresu Skalica (66,72%).³¹ Najvýznamnejšie mestá v TTSK majú obdobnú geomorfologickú polohu. Sú na rovine a hviezdicovite prepojené so susednými obcami. Ideálne podmienky na rozvoj cyklo dopravy. Z pohľadu cykloturistiky sú najnavštevovanejšie cyklotrasy popri riekach. TTSK má z tohto dôvodu ideálne predpoklady a obrovský potenciál pri zlepšení cyklo infraštruktúry.

V rámci miest je nutnou prioritou budovanie cyklo dopravnéj infraštruktúry prepájajúcej najmä obytné súbory s významnými bodmi záujmu ako sú priemyselné zóny, školy, úrady, inštitúcie, nákupné zóny a iné.

Dôležité je spojenie najbližších obcí s mestami, kde je v poslednom období významný nárast obyvateľov. Prioritou sú obce vzdialené do 5 km. V druhom rade potom obce vzdialené od mesta do 10 – 15 km. Pri náraste e-bicyklov sa pridávajú aj obce vzdialené do 20 – 25 km. Je to vzdialenosť, ktorá je bezproblémová na využívanie bicykla na dennej báze, čo je vďaka miernemu podnebnému pásu na Slovensku možné minimálne počas šiestich až ôsmich mesiacov v roku.

Z hľadiska vyššie uvedených všeobecných kritérií sem patria mestá v TTSK s priľahlými obcami (osobite ak sa v blízkosti mesta alebo blízkej obci nachádza priemyselný park, zóna alebo významný zamestnávateľ) s možnosťou využitia potenciálu cyklo dopravy:

- Skalica – Holíč, Mokrá Háj
- Holíč – Skalica, Kátov, Vrádište, Prietržka, Trnovec, Kopčany
- Gbely – Petrova Ves, Letničie, Kopčany
- Senica – Rovensko, Kunov, Prietrž, Hlboké, Šajdíkove Humence, Čáčov, Dojč, Rybky
- Šaštín Stráže – Stráže nad Myjavou, Borský Mikuláš, Čáry, Kuklov
- Kúty – Čáry, Kuklov, Brodské, hranica s ČR smer Lanžhot
- Vrbové – Prašník, Šterusy, Krakovany, Trebatice, Piešťany
- Piešťany – Trebatice, Vrbové, Veľké Orvište, Moravany nad Váhom, Banka, Ratnovce
- Hlohovec – Šulekovo, Leopoldov, Koplotovce, Tepličky, Pastuchov, Kľačany, Bojničky
- Leopoldov – Hlohovec, Madunice, Koplotovce

³¹ Scitanie.sk. Obyvatelia – Základné výsledky. [online]. [2022-01-20].

Dostupné z: <https://www.scitanie.sk/obyvatelia/zakladne-vysledky/pocet-obyvatelov/SR/SK0/SR>

- Trnava – Bohdanovce nad Trnavou, Šelpice, Špačince, Malženice, Bučany, priemyselný park PSA, Zavar, Križovany nad Dudváhom, Vlčkovce, Opoj, Modranka, Zelenec, Hrnčiarovce nad Parnou, Biely Kostol, Ružindol, Zvončín
- Sered' – Vlčkovce, Šúrovce, Vinohrady nad Váhom, Šintava, Šoporňa, Dolná Streda, Váhovce, Gáň, Veľká Mača
- Galanta – Gáň, Kajal, Matúšikovo, Sládkovičovo
- Sládkovičovo – Malá Mača, Košúty
- Dunajská Streda – Malé Dvorníky, Veľké Dvorníky, Kútniky, Povoda, Kostolné Kračany, Kráľovičove Kračany, Veľké Blahovo, Vydrany, Vieska, Orechová Potôň
- Šamorín – Kvetoslavov, Hviezdoslavov, Báč, Hanuliakovo

Predstava, resp. vízia rozvoja cyklodopravných trás na roky 2016 – 2020 (+2) v rámci TTSK je definované v strategickom materiáli TTSK pre IROP. Ten je delený na RIUS TTSK a RIUS UMR Trnava (krajské mesto Trnava + určené obce). V rámci RIUS je predpoklad primárne na vybudovanie súboru mestských a cyklodopravných trás. Preto sa stanovili ciele a výsledné očakávania, ktoré chcú v tejto oblasti TTSK a ÚMR Trnava dosiahnuť. V podstate ich možno zhrnúť do bodov uvedených nižšie. Upresnenia na ďalšie obdobie až do rokov 2027 – 2030 sú definované v plánoch udržateľnej mobility – či už PUM TTSK alebo PUM Mesta Trnava a jeho funkčného územia.

Vízia miest na území TTSK – ich plánovaných projektov a projektových zámerov je zhrnutá v tabuľke v Príloha č. 34. Takisto tieto ich zámery, ako aj projekty a zámery obcí na území TTSK sú zberané a dopĺňané do zásobníka cyklistických projektov pre POO a EŠIF, ktorý spravuje krajský cyklokoordinátor. Ten sa postupne stále aktualizuje a dopĺňa a je preposielaný na MDV SR, ako aj národnému cyklokoordinátorovi.

Výsledok podpory v RIÚS v rámci TTSK možno zhrnúť do nasledujúcich bodov (väčšina sa preniesie do novopripravovanej IÚS):

- a) dostatočne vybudovaná a kompaktná sieť cyklodopravných trás v sídlach a medzi sídlami miest so satelitnými obcami vytvorí podmienky pre lepšiu mobilitu obyvateľov v konkrétnych územiach;
- b) vybudovanie cyklochodníka Piešťany – Vrbové na telese nevyužívanej železnice, ktorý vytvorí nielen v TTSK ale aj v rámci Slovenska modelové vzorové prepojenie 2 miest s významným aspektom dochádzky do práce, do priemyselných podnikov ležiacich nielen na východiskách ale popri celej trase;
- c) realizácia niektorých úsekov cyklodopravných trás v mestách, medzi jednotlivými časťami miest, medzi mestami a tiež medzi mestami a obcami;
- d) realizácia niektorých úsekov cyklodopravných trás v koridoroch riek;
- e) realizácia niektorých úsekov cyklodopravných trás v mestách, medzi časťami miest;
- f) vytvorenie spoločného nástupného bodu v priestoroch blízko autobusovej stanice alebo železničnej stanice v mestách TTSK;
- g) vybudovanie cyklochodníkov alebo iných cyklokomunikácií s možnosťami dochádzky v meste k občianskej infraštruktúre, do priemyselných zón a centier hospodárskeho významu;

-
- h) zvýšenie del'by prepravnej práce v prospech environmentálne priaznivejších módov dopravy a zvýšenie podielu cyklodopravy v TTSK oprávnenom území pre IROP, POO a EŠIF;
 - i) pozitívny environmentálny efekt v podobe zníženia miery znečistenia ovzdušia, hluku a vibrácií zvýšením podielu nemotorovej dopravy v území;
 - j) vybudovanie sprievodnej infraštruktúry na cyklotrasách TTSK.

Indikatívny súbor projektov v rámci RIUS na úrovni TTSK je uvedený v Príloha č. 18 Príloha č. 19 tejto stratégie. Tento zoznam je možné dopĺňať, resp. meniť.

Výsledok podpory v stratégii UMR Trnava (platný pre obdobie 2014 – 2020 (+2)):

- vybudovanie cyklodopravných komunikácií na území mesta Trnava, prepojenie obytných súborov, priemyselných parkov, školských zariadení a prepojenie na regionálne cyklistické koridory:
 - o **Samostatná cyklistická cestička:**
 - Bučianska (dĺžka 630 m, šírka 2,5 m)
 - Nám SNP – A. Žarnovaa – Zelenečská (dĺžka 800 m, šírka 2,5 m)
 - Hlboká (dĺžka 930 m, šírka 2,5 m)
 - Piešťanská (dĺžka 600 m, šírka 2,5 m)
 - Spartakovská (dĺžka 500 m, šírka 3 m)
 - Spartakovská 2 (dĺžka 240 m, šírka 2,5 m)
 - J. Bottu (dĺžka 1 290 m, šírka 2,5 m)
 - Š. Moyzesa (dĺžka 580 m, šírka 2,5 m)
 - K železničnému depu (dĺžka 200 m, šírka 2,5 m)
 - Pri Kalvárii (dĺžka 700 m, šírka 2,5 m)
 - Saleziánska (dĺžka 380 m, šírka 2,5 m)
 - o **Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou:**
 - Veterná (dĺžka 260 m, šírka 2,5 m)
 - Kukučínova ulica (dĺžka 390 m, šírka 2,5 m)
 - o **Spoločný chodník pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou:**
 - Zelenečská – Hraničná (dĺžka 1 210 m, šírka 3 m)
 - o **Pešia zóna s povoleným vjazdom pre cyklistov:**
 - Divadelná – pešia zóna (dĺžka 380 m)
 - Hlavná – pešia zóna (dĺžka 500 m)
- vybudovaná automatická parkovacia veža na železničnej stanici (stavba bola už re-alizovaná a v súčasnosti je v prevádzke);

- vybudovanie doplnkovej infraštruktúry (mestský bikesharing, požičovňa bicyklov, parkovanie a úschovňa bicyklov, servis pre bicykle, dopĺňanie cyklostojanov v meste a pod.);
- pozitívny environmentálny efekt v podobe zníženia miery znečistenia ovzdušia, hluku a vibrácií zvýšením podielu nemotorovej dopravy v území.

Indikatívny zoznam projektov v rámci RIUS pre UMR Trnava je uvedený v prílohe č. 14B. Tento zoznam je možné dopĺňať, resp. meniť.

Plánované cyklotrasy Mesta Trnava z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tabuľke v Príloha č. 34.

V plánoch mesta **Trnava** je vytvárať fungujúcu cyklistickú štruktúru. K roku 2021 malo mesto spracovanú dokumentáciu na nových 20 km cyklotrás v rámci mesta. Niektoré z úsekov už v roku 2021 boli i zrealizované. Spracované dokumentácie sú na úseky: ulica Saleziánska, Jána Hlubíka, Špačinská cesta (1. etapa), Spartakovská a Andreja Žarnova. Do roku 2025 má mesto Trnava za cieľ dokončiť všetky súčasne naprojektované cyklotrasy, čím sa dokončí nosná sieť cyklistickej infraštruktúry v meste.

Cieľom mesta je predovšetkým prepojená sieť cyklistickej infraštruktúry, pričom pri rozvoji dbá na nasledujúce kritéria:

- spojená sieť cyklistickej infraštruktúry,
- bezpečnosť,
- priame a logické spojenie (obytná časť – centrum, pracovisko, škola, kultúrne zariadenie),
- plynulá jazda,
- vhodný a odlišujúci sa povrch vozovky,
- vytvorenie miest na parkovanie bicyklov.

V PUM krajského mesta Trnava sú definované projektovo pripravené mestské cyklotrasy na realizáciu. V plánoch mesta je tieto trasy vybudovať do roku 2025. Ide o nasledovné úseky:

- **Cyklotrasy v hlavnom dopravnom priestore:**

Ulica Andreja Žarnova,
Ulice Štefana Moyzesa – Jána Bottu,
Ulica Jána Hajdóczyho.

- **Cyklotrasy v pridruženom dopravnom priestore:**

Ulica Špačinská cesta,
Ulice Bučianska – V. Clementisa – Piešťanská,
Ulice Veterná – Saleziánska – Jána Hlubíka,
Ulica Novomestská,
Ulica Pri Kalvárii,

Ulica Ružindolská,
Ulica Kamenná cesta cez Trnavské rybníky,
Ulica Mikovíniho.

- **Cyklotrasy mimo motoristického dopravného priestoru:**

Účelová komunikácia pri záhradkárskej kolónii pri mimoúrovňovej križovatke cesty I/51 na severe mesta pri Chovateľskej ulici.

Účelová komunikácia cez sídlisko Linčianska.

Účelová komunikácia od ul. Mikovíniho pozdĺž rieky Trnávka k miestnej časti Modranka.

V plánoch mesta sú i medzimestské cyklotrasy, ktorých úlohou je prepojenie mesta s mestskými časťami, prípadne s okolitými obcami. Do roku 2025 má mesto za cieľ vybudovať trasy, ku ktorým majú spracované projektové dokumentácie. Ide o nasledovné cyklotrasy:

- cyklotrasa nadväzujúca na ulicu Chovateľská okolo oddychovej zóny Štrky s rozvetvením v smere na východ do obce Špačince a na severozápad do obcí Bohdanovce nad Trnavou a ďalej Šelpice a Boleráz,
- cyklotrasa vedúca po ulici Kamenný mlyn od križovatky s Amfiteátrom Kamenný mlyn smerom na severozápad okolo Bieleho Kostola k miestnej časti Medziháj a ďalej vetvením smerom na sever do obcí Zvončín a Suchá nad Parnou a smerom na západ do obce Ružindol,
- cyklotrasa medzi obcou Biely Kostol a miestnou časťou Trnava – Kočíšské,
- cyklotrasa napájajúca sa na cyklochodník v pridruženom dopravnom priestore vedenom z ulice Zelenečská v Trnave pozdĺž rieky Parná do Zelenča, po účelovej komunikácii južným obchvatom okolo Zelenča a ďalej vetvením na juh smerom na Majcichov, alebo na západ smerom do obce Slovenská Nová Ves,
- cyklotrasa vedúca v smere z Trnavy do obce Zavar a ďalej Šúroviec,
- cyklotrasa vedúca z Dolných Lovčíc v smere Zavar iba po úroveň diaľnice D1 a ďalej zo Zavaru do obce Križovany nad Dudváhom.

Pre ostatné mestá v TTSK, vzhľadom na rozpísané zámery, je vízia v oblasti ich cyklodopravy nasledujúca:

Mesto **Dunajská Streda** má vydané stavebné povolenie na cyklochodník na Czibókovej ulici (dĺžka 600 m) a na vybudovanie doplnkovej cykloinfraštruktúry – 2 ks cykloprístreškov na území mesta. Taktiež má mesto vydané územné rozhodnutie na výstavbu prepojuvacej komunikácie s chodníkom a cyklistickou cestou medzi Športovou ulicou a Malodvorníckou cestou (dĺžka 466 m).

V zámeroch mesta je vybudovať cyklochodník na Povodskej ceste 1 110 m. V projekte má mesto vypracovanú už aj projektovú dokumentáciu. V zámeroch mesta je následne túto trasu rozšíriť o 335 m - II. Etapa Dunajská Streda – Povoda. K tomuto zámeru mesto zatiaľ nemá vypracovanú projektovú dokumentáciu. V plánoch mesta je aj prepojenie medzi Dunajskou Stredou a obcou Veľké Dvorníky (dĺžka 810 m).

Plánované cyklotrasy Mesta Dunajská Streda z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

Mesto **Gabčíkovo** sa nezúčastnilo dotazníkového prieskumu ani nespokytli žiadne informácie ohľadom rozvoja cyklistickej dopravy na území mesta.

Mesto **Galanta** má zámer prepojiť doteraz neprepojené mestské časti a vytvoriť tak ucelenú sieť komunikácii pre cyklistov v meste. Zámery mesta sú spracované v štúdiách (*Program rozvoja cyklistickej dopravy v Galante, 2018*) a zaradené do územného plánu sú samostatné cyklochodníky so šírkou 3 metre. Niektoré zo zámerov mesto realizovalo v priebehu minulých rokov (2017-2018). Svoje zámery definuje na hlavné a doplnkové trasy:

- Hlavné cyklistické trasy:
 - Diagonála Šárd – Kolónia (VN Šárd – m. č. Kolónia) – 4,44 km,
 - Diagonála Hody – Matúškovo (m. č. Hody – m. č. Matúškovo) – 5,42 km,
 - Radiála Nebojsa (m. č. Nebojsa – Neogotický kaštieľ) – 3,46 km,
 - Vnútorň mestský okruh – 3,7 km,
 - Vonkajší mestský okruh – 5,3 km.
- Doplnkové cyklistické trasy:
 - Prepojenie sídliska Sever s cintorínom (Hodská – Mierová) – 0,84 km,
 - Prepojenie Šafáriková – Samsung (Križovatka Revoluč. štvrť a Šturová ulica - Úzka ulica) – 0,55 km,
 - Priemyselný park 1 (Esterházyovcov - Priemyselný park) – 0,55 km,
 - Priemyselný park 2 (Stavbárska ulica - Priemyselný park) – 0,32 km,
 - Galandia (Kpt. Nálepku – Galandia) – 0,18 km.

V získanom dotazníku od mesta Galanta (2021) bolo síce uvedené, že mesto má pripravené projekty cyklochodníkov prípadne mestských cyklotrás na realizáciu v nadchádzajúcom období, avšak projekty nešpecifikovali.

Plánované cyklotrasy Mesta Galanta z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

Všeobecným cieľom mesta **Gbely** je vybudovanie cyklistickej infraštruktúry v meste Gbely a okolí, napojenie stávajúcich cyklotrás na existujúce cyklotrasy širšieho významu.

V plánoch mesta je realizácia spoločného chodníka pre cyklistov a peších v dĺžke 2 439 m - Gbely – miestna časť Cunín. Dátum realizácie je stanovený na roky 2022 – 2023, aktuálne má mesto vydané stavebné povolenie. Rozpočet na realizáciu je stanovený na sumu 662 000 €, a investorom projektu je Mesto Gbely – Program cezhraničnej spolupráce SK – CZ.

Plánované cyklotrasy Mesta Gbely z dotazníka v roku 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

Mesto **Hlohovec** v rokoch 2022-2023 plánuje vybudovať 3 275 m úsekov cyklochodníkov (spoločná cestička pre chodcov a cyklistov). Ide o nasledujúce úseky:

- Pravostranná hrádza (železničný most – Ul. Osloboditeľov) – plánovaný rok realizácie 2022 v dĺžke 2 250 m. Mesto má spracovanú dokumentáciu pre stavebné povolenie a schválené financovanie IROP. Na realizáciu sú potrebné financie vo výške 372449,80 € s DPH.
- Rozšírenie kritického miesta (Lavostranná hrádza – Pri bitúnku Hlohovec) – plánovaný rok realizácie 2022 v dĺžke 35 m. Mesto má spracovanú dokumentáciu pre stavebné povolenie. Na realizáciu sú potrebné financie vo výške 121273,06 € s DPH.
- Súbeh s cestou II/513 (cestný most – ul. Priemyselná) – plánovaný rok realizácie 2023 v dĺžke 530 m. Aktuálne mesto pracuje na zmenách v projektovej dokumentácii.
- Súbeh s cestou II/513 (ul. Priemyselná – ul. D. Jurkoviča) – plánovaný rok realizácie 2023 v dĺžke 460 m. Aktuálne mesto pracuje na zmenách v projektovej dokumentácii.

Plánovaným investorom všetkých úsekov je mesto Hlohovec. V súčasnosti mesto pripravuje projektovú dokumentáciu na cyklotrasy prepájajúce mesto Hlohovec so susedným mestom Leopoldovom. V nasledujúcom období sa mesto chce zamerať na budovanie vnútro-mestských cyklo-komunikácií. V plánoch mesta je i vybudovanie chýbajúcich úsekov Vážskej cyklomagistrály vrátane cyklomosta (odhadované náklady 2,9 mil. €) a vybudovanie parkovacieho domu (Park & Drive) na železničnej stanici (odhadované náklady 0,3 mil. €). Mesto plánuje získať na plánované zámery financie z EŠIF.

V máji 2021 bol spracovaný dokument *Cyklostratégia mesta Hlohovec - Koncepcia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v meste Hlohovec*, ktorý definuje cyklozámery mesta a bude slúžiť ako podklad pri zadávaní projektov.

Plánované cyklotrasy Mesta Hlohovec z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

Mesto **Holíč** ma vydané územné rozhodnutie na projekt:

- Cyklotrasa Holíč – Skalica II.etapa a III.etapa II.časť – plánovaná realizácia v rokoch 2024-2025, dĺžka 3 000 m (oddelený pruh v telese ŽSR). Investor projektu bude CykloEko-Združenie obcí so stanoveným rozpočtom 1,5 mil. € s DPH.

V zámeroch mesta sú i ďalšie tri projekty s víziou realizácie v rokoch 2025-2027. Zatiaľ k týmto projektom nie je vypracovaná žiadna dokumentácia a projekty sú iba v štádiu zámerov:

- Cyklotrasa v intraviláne mesta Holíč v nadväznosti na cyklotrasu Holíč – Kopčany a Holíč -Skalica – prepojenie – dĺžka 1 200 m (spoločný chodník pre cyklistov a chodcov). Odhadovaný rozpočet je 700 tis. € s DPH, investorom by malo byť mesto Holíč.
- Cyklochodník – Holíč –Veterný mlyn – Rozhľadňa na Hrebni – Trnovec – dĺžka 2 000 m (spoločný chodník pre cyklistov a chodcov). Odhadovaný rozpočet je 1,2 mil. € s DPH, investorom by malo byť mesto Holíč.

- Cyklotrasa Holíč – Hodoním popri rieke Chvojnice s napojením na cyklotrasu Holíč – Skalica – dĺžka 3 000 m (spoločný chodník pre cyklistov a chodcov po temene hrádze rieky Chvojnice). Odhadovaný rozpočet je 1,5 mil. € s DPH, investor projektu by mal byť CykloEko -Združenie obcí, resp. TTSK.

Plánované cyklotrasy Mesta Holíč z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

Mesto **Leopoldov** v rokoch 2022 – 2023 plánuje vybudovať 1 921 m oddelených pruhov v telese cesty, 802 m pruhov v telese cesty a jedno cyklostojisko. Na všetky pripravované projekty má mesto vypracovanú dokumentáciu pre stavebné povolenie. Zo zásobníka projektov nám je známy i zámer mesta vybudovať Cyklotrasu Leopoldov s cykloprístreškami v celkovej dĺžke 3 000 m. Rozpočet projektu by mal predstavovať sumu 1,105 mil €. Mesto disponuje spracovaným DSP a plánuje financovať projekt prostredníctvom zdrojov EŠIF.

Plánované cyklotrasy Mesta Leopoldov z dotazníkov v roku 2017, 2021 ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

Mesto **Piešťany** plánuje v rokoch 2022 – 2023 viacero zámerov budovania cyklistickej infraštruktúry. V pláne má vybudovať 15 170 m cyklotrás na území mesta. Ide o nasledovné úseky:

- Cyklotrasa popri vodnom toku Dubová: časť. A. Hlinku – Vodárenská (dĺžka 440 m) - samostatná cyklistická cestička. Mesto má vypracovaný DSP, finančné náklady na trasu 276 712 € s DPH. Investorom projektu bude mesto Piešťany.
- Cyklotrasa Dopravná (dĺžka 900 m) - samostatný cyklistický pruh. Mesto má vypracovaný DSP, investorom projektu bude mesto Piešťany a cyklotrasa bude financovaná v rámci rekonštrukcie MK Dopravná.
- Cyklotrasa Zelená cesta: Piešťany – Trebatice – Krakovany – Vrbové (dĺžka 7603 m) - samostatná cyklistická cestička vedená po bývalej železničnej trati. Investorom projektu je ZO Zelená cesta, výška potrebných nákladov predstavuje suma 2 710 560 € s DPH. K projektu je spracovaná dokumentácia pre stavebné povolenie.
- Cyklotrasa Pod Párovcami (dĺžka 1500 m) - samostatná cyklistická cestička. Aktuálne mesto vyhlásilo VO na DUR, investorom stavby by malo byť mesto Piešťany. Na realizáciu budú potrebné finančné náklady vo výške 760 000 € s DPH.
- Cyklotrasa Piešťany – Veľké Orvište (dĺžka 1700 m) - spoločná cestička pre chodcov a cyklistov. V súčasnosti je spracované geodetické zameranie trasy. S rozpočtom 510 000 € s DPH by malo byť investorom trasy mesto Piešťany.
- Kolookruh Piešťany – Sĺňava (dĺžka 2500 m) - spoločná cestička pre chodcov a cyklistov/ samostatná cyklistická cestička. Investorom stavby bude mesto Piešťany, náklady na stavbu budú vo výške 400 000 € s DPH (rozpočet stanovený v roku 2017), aktuálne má mesto spracované DSP a nie je určený termín realizácie.

-
- Cyklotrasa Krajinská cesta: úsek Dlhá – A. Dubčeka (dĺžka 530 m) - samostatná cyklistická cestička. Investorom stavby bude mesto Piešťany, náklady na stavbu budú vo výške 200 000 € s DPH (rozpočet stanovený v roku 2014), aktuálne má mesto spracované DSP a nie je určený termín realizácie.

Okrem vymedzených projektov, zámerom mesta je dobudovanie siete cyklotrás v k. ú. Piešťany a k. ú. Kocurice, osadiť dopravné značenie cyklotrás okolo pešej zóny. V pláne je i vybudovanie Cyklotrasy Piešťany - Moravany nad Váhom (okolo Kúpeľného ostrova, prepojenie obce Moravany nad Váhom a obce Banka s CMZ Piešťany) v celkovej dĺžke 2 000 m. Náklady na cyklotrasu predstavuje 870 000 € a 400 000 € na lávku cez Váh. V k. ú. Piešťany by sa nachádzalo 1 400 metrov cyklotrasy.

V zámeroch mesta sa nachádza i cyklotrasa Piešťany - Horná Streda, ktorá je realizovaná v spolupráci s Úradom TTSK. V súčasnosti je vypracovaná DSP a ukončená súťaž na realizátora projektu.

Plánované cyklotrasy Mesta Piešťany z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

Mesto **Senica** ako investor má v rokoch 2022 – 2023 v pláne realizovať projekty týkajúce sa vybudovania cyklotrás na území mesta v celkovej dĺžke 5 842 m. Ide o úseky:

Cyklistická trasa Železničná ulica – Sotina (dĺžka 1 556 m, spoločná cestička pre chodcov a cyklistov) – plánovaný rok realizácie 2022, aktuálne je už vydané stavebné povolenie, rozpočet na trasu by mala predstavovať suma 661 288 € s DPH.

Cyklistická trasa Tehelná (dĺžka 541 m, spoločná cestička pre chodcov a cyklistov) – plánovaný rok realizácie 2023 – aktuálne je spracovaná dokumentácia pre územné rozhodnutie,

Cyklistická trasa Popri Teplici I (dĺžka 1 026 m, spoločná cestička pre chodcov a cyklistov) – plánovaný rok realizácie 2023 – aktuálne je spracovaná dokumentácia pre územné rozhodnutie,

Cyklistická trasa Popri Teplici II (dĺžka 713 m, samostatná cestička pre cyklistov – obojsmerná v šírke 2,5 m) – plánovaný rok realizácie 2023 – aktuálne je spracovaná dokumentácia pre územné rozhodnutie,

Cyklistická trasa Kolónia (dĺžka 950 m, spoločná cestička pre chodcov a cyklistov/ samostatná cestička pre cyklistov) – plánovaný rok realizácie 2023 – aktuálne je spracovaná dokumentácia pre územné rozhodnutie,

Cyklistická trasa Sládkovičova, V. P. Tótha, Štúrova (dĺžka 534 m, spoločná cestička pre chodcov a cyklistov) – plánovaný rok realizácie 2023 – aktuálne je spracovaná dokumentácia pre územné rozhodnutie,

Upokojená zóna IBV Záhrady (dĺžka 522 m, zóna s dopravným obmedzením pre motorové vozidlá) – plánovaný rok realizácie 2023 – aktuálne je spracovaná dokumentácia pre územné rozhodnutie.

V plánoch mesta je aj budovanie doplnkovej infraštruktúry pre cyklistov. V roku 2022 má v pláne z finančných prostriedkov IROP vybudovať 2 ks uzamykateľných cykloprístreškov s jedným cykloservisným stojanom pri autobusovej stanici. Taktiež odpočívadlo pre cyklistov s cykloservisným stojanom na cyklotrase Senica – Kunov a cyklolávku ako doplnom cyklotrás v mestskom parku.

Mesto Senica je zahrnutá i v zámeroch MAS Záhorie, ktorá vypracovala projektovú dokumentáciu k novej cyklistickej cestičke Senica – Šaštín-Stráže (dĺžka trasy 14,662 km, s odbočkou do obce Dojč 16 km). V súčasnosti (do 12/2021) má byť vydané stavebné rozhodnutie a začaté stavebné konanie.

Plánované cyklotrasy Mesta Senica z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

Mesto **Sereď** je momentálne v štádiu projektovania novej cyklotrasy v intraviláne mesta Park – Nám. Slobody – M. R. Štefánika, v celkovej dĺžke 1 400 m. V zámeroch mesta je aj rekonštrukcia už existujúcej cyklotrasy v meste.

V plánoch mesta je vypracovanie Generelu dopravy mesta Sereď, ktorý by sa zaoberal i problematikou cyklistickej dopravy v meste.

Plánované cyklotrasy Mesta Sereď z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

V plánoch mesta **Skalica** na rok vybudovať 3 nové cyklotrasy na území mesta v celkovej dĺžke 6 800 m cyklotrás:

Sídliisko SNP – Koreszkova – Pplk. Pl'jušťa – Jurkovičova (dĺžka 2 600 m), spoločná komunikácia pre chodcov a cyklistov / samostatný cyklistický pruh. V súčasnosti mesto rieši stavebné povolenie. Investorom by malo byť mesto Skalica (v prípade schválenia žiadosti o dotáciu by mala byť stavba spolufinancovaná prostriedkami EÚ). Rozpočet na stavbu doposiaľ nie je stanovený.

Cyklotrasa v skalických vinohradoch (dĺžka 3 500 m), cyklotrasa vedená po spoločnej ceste pre cyklistov a motorové vozidlá. V súčasnosti mesto rieši stavebné povolenie. Investorom by malo byť mesto Skalica (v prípade schválenia žiadosti o dotáciu by mala byť stavba spolufinancovaná prostriedkami EÚ). Rozpočet na stavbu doposiaľ nie je stanovený.

Parkovisko Schaeffler – železničné priecestie na skalických rybníkoch (dĺžka 700 m), samostatná cestička pre cyklistov. Investorom stavby bude Združenie obcí CykloEko. Momentálne je vydané stavebné povolenie na projekt, taktiež je pridelená dotácia z EÚ na realizáciu a prebieha VO. Predpokladané náklady na realizáciu sú stanovené vo výške 160 000 € s DPH.

V zámeroch mesta je aj dobudovanie extravilánovej spojnice Holíč – Skalica (dochádzanie za prácou), vybudovanie cyklotrasy Skalica – Mokrá Háj a cyklotrasy Skalica – Sudoměřice (ČR). Vo výhľade je dobudovanie intravilánových základných cyklotrás – spojnic (sídliisko + škola + práca).

Plánované cyklotrasy Mesta Skalica z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

Mesto **Sládkovičovo** neposkytlo zámery a plány na budúcu výstavbu cyklistickej infraštruktúry. Zo zásobníka projektov EŠIF a POO vieme, že mesto má zámery rozvíjať cyklistickú dopravu v meste. V plánoch mesta je vybudovanie nových úsekov cyklochodníkov:

Cyklistický chodník – mesto (dĺžka 2 000 m),

Cyklistický chodník - na termálne kúpalisko (dĺžka 1 600 m),

Cyklistický chodník - do priemyselného parku (dĺžka 2 000 m).

Taktiež, mesto má v pláne vybudovať cykloprístrešky na uskladnenie bicyklov pri základných školách, pričom by malo ísť o prístrešky s kapacitou 80 bicyklov. Tieto zámery sú však zatiaľ v štádiu plánovania, mesto k nim nemá spracovanú žiadnu dokumentáciu.

Plánované cyklotrasy Mesta Sládkovičovo z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

Mesto **Šamorín** v roku 2021 dobudovalo samostatný cyklochodník Šamorín – Kvetoslavov, v súčasnosti tento chodník čaká na kolaudáciu. Mesto Šamorín neposkytlo viacej informácii o zámeroch mesta.

Plánované cyklotrasy Mesta Šamorín z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tabuľke v Príloha č. 34.

Mesto **Šaštín-Stráže** nemá pripravené žiadne projekty cyklochodníkov prípadne mestských cyklotrás v nadchádzajúcom období.

Mesto je zahrnuté v zámeroch MAS Záhorie k novej cyklistickej cestičke Senica – Šaštín-Stráže (dĺžka trasy 14,662 km, s odbočkou do obce Dojč 16 km). V súčasnosti (do 12/2021) má byť vydané stavebné rozhodnutie a začaté stavebné konanie.

Plánované cyklotrasy Mesta Šaštín-Stráže z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

Mesto **Veľký Meder** neposkytlo žiadne informácie k pripravovaným plánom a zámerom mesta v oblasti cyklistickej dopravy. Mesto má vypracovaný projekt na zlepšenie cyklistickej infraštruktúry z roku 2017. Zámer je zapracovaný aj do ÚPN mesta. V projekte je navrhnutých viacero cyklotrás s napojením na už existujúcu cyklistickú infraštruktúru mesta – 5 radiál (radiála Okoč – centrum – 940 m; radiála Sokolce – centrum – 1 510 m; radiála Ižop – Vonkajší okruh – 2 200 m; radiála Priemyselný obvod – Vonkajší okruh – 1 580 m a radiála Dolný Štál – Vonkajší okruh – 1 760 m) a 2 mestské okruhy (Vnútorň mestský okruh – 2 840 m a Vonkajší mestský okruh 7 080 m). Štúdia navrhuje doplniť túto kostrovú sieť mesta o ďalšie prepojenia a spojky v celkovej dĺžke 6 284 m.

Mesto má ďalej vypracovanú DUR na cyklochodník Veľký Meder – Ižop v celkovej dĺžke 3 500 m, s odhadovanými nákladmi 0,5 mil. €. Taktiež má vypracovanú DSP na projekt Most pre cyklistov Veľký Meder – Okoč.

Plánované cyklotrasy Mesta Veľký Meder z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tabuľke v Príloha č. 34.

Mesto **Vrbové** spolupracuje s mestom Piešťany, obcami Krakovany a Trebatice na dopravnej cyklotrase Vrbové – Piešťany. Cyklotrasa v dĺžke 7 603 m bude samostatná cyklistická cestička vedená po bývalej železničnej trati. Investorom projektu je ZO Zelená cesta, odhad výšky potrebných nákladov predstavuje suma cca. 2,75 mil. € s DPH. K projektu je spracovaná dokumentácia pre stavebné povolenie, čoskoro sa očakáva vydanie stavebného povolenia.

V zámeroch mesta je vybudovanie mestských cyklotrás a tým spojenie mesta s rekreačnou oblasťou Čerenec. Zatiaľ sa jedná iba o zámery mesta, k cca 3 500m cyklotrasám nemá

mesto vypracovanú žiadnu dokumentáciu, aktuálne prebieha majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov.

Plánované cyklotrasy Mesta Vrbové z dotazníkov v roku 2017, 2021, ako aj z údajov zo zásobníka projektov na MDV SR k decembru 2021 sú sumarizované v tab. v Príloha č. 34.

K víziám ďalších cyklodopravných zámerov treba zaradiť:

Po podpísaní memoranda k spolupráci pri cyklistickej doprave plánujú mestá Leopoldov, Hlohovec a obce Koplotovce, Madunice, Červeník a Drahovce vybudovať sieť vzájomne prepojených cyklodopravných trás, napojených na plánovanú lávku cez Váh medzi obcami Madunice a Koplotovce. Pre lávku je už vydané aj stavebné povolenie, prebehlo VO na dodávateľa stavby a lávka by sa mala začať stavať začiatkom roka 2022. Investorm je obec Madunice. Realizáciou celého zámeru sa vytvorí súvislé cyklistické prepojenie medzi mestami Hlohovec, Leopoldov a Piešťany v celkovej dĺžke 23,820 km. Z toho je umiestnených v katastri Leopoldov 6,258 km, katastri Červeník 5,067 km, katastri Madunice 4,557 km, katastri Koplotovce 1,250 km a katastri Drahovce 6,510 km, súčasťou je aj cyklocesta 0,178 km.

Vzhľadom na strategickú polohu železničnej stanice **Kúty** by bolo ideálne vybudovanie bezpečného cyklochodníka na Moravskú cyklocestu a na hranicu do ČR smer Lanžhot. Dnes tu z obce vedie po existujúcej ceste II/425 zelená cykloturistická trasa č. 5204. Ideálne by bolo vybudovanie samostatného cyklochodníka buď v telese cesty alebo pod ním. Takisto by sa obec mohla napojiť na Moravskú cyklistickú cestu novým cykloturistickým chodníkom, ktorý by viedol z centra obce po miestnych komunikáciach a po existujúcom moste by prešiel ponad diaľnicu D2. Následne už pokračuje poľná cesta, ktorá by sa musela spevniť a upraviť. Ale aj za súčasného stavu je plne prejazdná a vhodná pre MTB cykloturistickú trasu, ktorá privedie cyklistov bezpečne z Kútov až na hrádzu, po ktorej vedie Moravská cyklistická cesta.

4.2 Strategická vízia rozvoja kostrovej cyklodopravnej siete cyklotrás TTSK

V ponímaní kostrovej cyklodopravnej siete cyklotrás na území TTSK sa chápe ucelená sieť bezpečných cyklotrás, vedených zväčša mimo zóny dopravy, tak aby viedla naprieč celým krajom a zároveň prepájala sídla TTSK so susednými štátmi – Českou republikou, Rakúskom a Maďarskom, ako aj všetkými susediacimi samosprávnymi krajinami – BSK, TSK, NSK.

TTSK má všetky predpoklady pre dlhodobé vybudovanie takejto siete, ktorá by bola situovaná hlavne do koridorov krajskej (celoslovenskej) riečnej siete.

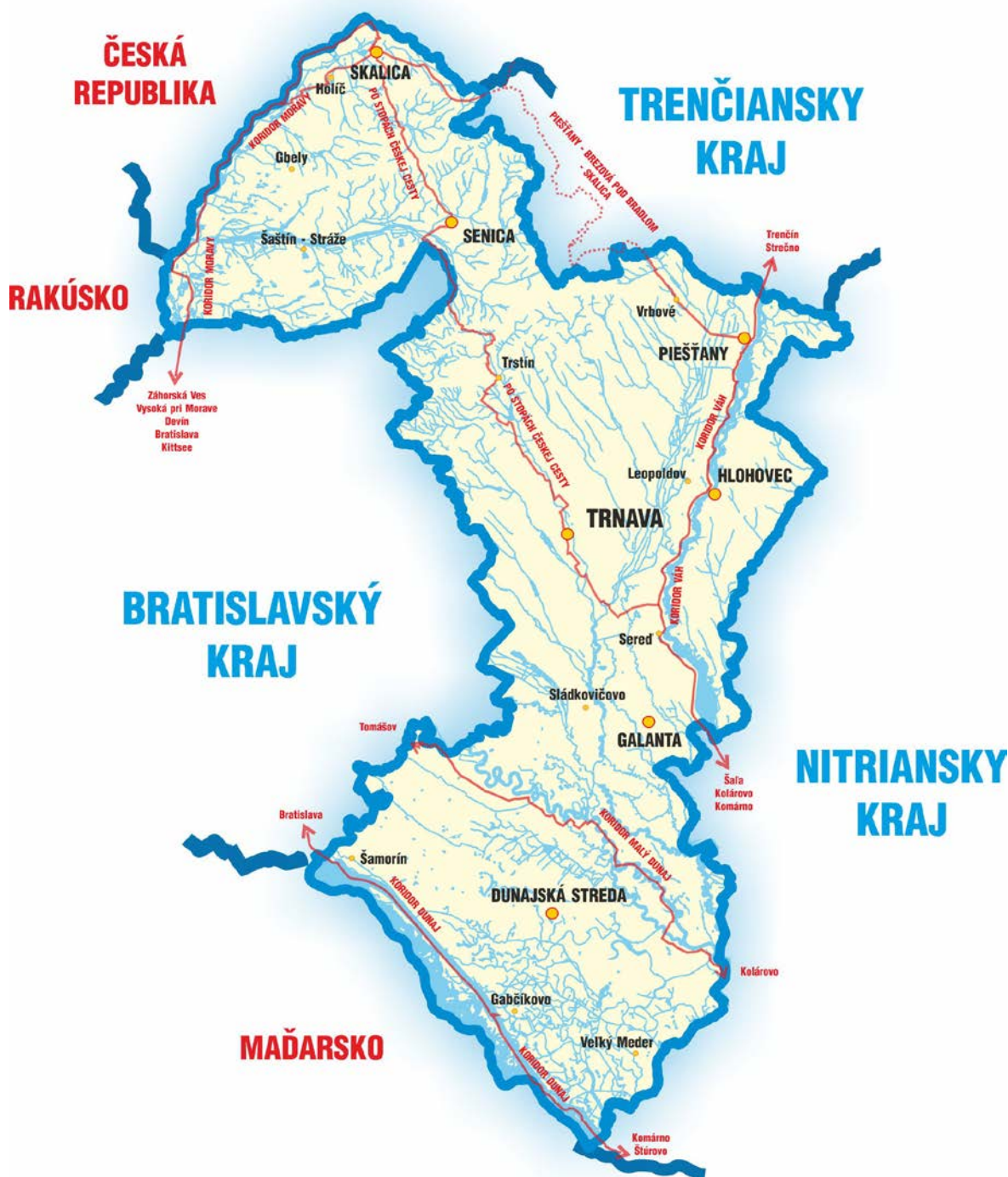
Schematický náčrt tejto kostrovej siete a jej prepojenie na okolité štáty a samosprávne kraje je znázornený na Obr. č. 26.

Základný strategický trojuholník vytvárajú rieky Dunaj, Váh a Morava, v strede prepojením zo Sereď z doliny Váhu cez krajské mesto Trnava na Malé Karpaty (projekt Vinohradníckej cyklocesty), na východe na Žitnom ostrove koridorom rieky Malý Dunaj a na

severe kraja z doliny Váhu z Piešťan cez Vrbové (s možnosťou pokračovania sčasti cez TSK).

S aspektom cyklodopravným do tejto kapitoly čiastočne patrí aj projekt SacraVelo.

Východisková – súčasná situácia na týchto cyklodopravných trasách je popísaná v kapitole 3.4. Celkové návrhy sú potom zobrazené na MAPE B.



Obr. č. 26: Kostrová sieť cyklodopravných trás v TTSK a jej prepojenie na susedné štáty a kraje

Zdroj: interný zdroj SCK

4.2.1 Strategická vízia cyklodopravnej trasy v koridore rieky Dunaj – EuroVelo 6

Cyklodopravná trasa v koridore rieky Dunaj nielen v TTSK ale aj v BSK a NSK má v plnej svojej dĺžke ambíciu byť aj cykloturistickou. Súčasná analýza jej úsekov a ich povrchov je popísaná v prílohe č. 6A. V podstate po celom jej úseku je trasa vedená po hrádzi s asfaltovým povrchom. Vodohospodárska výstavba vybudovala v roku 2016 objazd VD Gabčíkovo v dĺžke 1,3 km.

Úsek hranica BSK/TTSK – Hamuliakovo – Gabčíkovo má celkovú dĺžku 27 km. Komunikácia cyklotrasy je vedená po existujúcej spevnenej ceste na korune ľavostrannej ochrannnej hrádze Dunaja (LOHD) a vodnej nádrže k VE Gabčíkovo. V záverečnej časti v dĺžke 1,3 km trasa schádza z hrádze a novovybudovaným koridorom obchádza záverečný neprejazdný úsek podniku VD Gabčíkovo. Tu vychádza krátko na cestu III/1421, po ktorej vedie v úseku dlhom 700 m a prichádza znova k LOHD Dunaja pri prejazde cez VD Gabčíkovo.

Nasledujúci **úsek VD Gabčíkovo – hranica TTSK/NSK** trasy vedie spočiatku v dĺžke 400 m po účelovej komunikácii a pokračuje v dĺžke 19 km po asfaltovej hrádzi až do katastra obce Čičov na hranicu s NSK.

Asfaltový povrch trasy EuroVelo 6 v Trnavskom kraji je dostatočne kvalitný a vyhovujúci bezpečnej jazde na bicykli. Napriek tomu SVP, š. p. v poslednej dobe má zásadné námietky s jazdou cyklistov na LOHD, ktorá je vysoká, strmá a veterná v úseku Kompa Kyselica – začiatok obchvatu VD Gabčíkovo. Dĺžka tohto úseku je 15,2 km. SVP, š. p. navrhuje vybudovanie nového cyklochodníka v celej dĺžke pod LOHD, resp. medzi LOHD a vyrovnávacím kanálom VD Gabčíkovo.

Rozšírenie možnosti potenciálu trasy EuroVelo 6 značne podporujú zámery VV, š. p., ktorá plánuje stavbu nového mosta pre peších a cyklistov cez Dunaj medzi obcami Dobrohošť a Dunakiliti. Z miesta jeho vyústenia na slovenskej strane by sa potom tento most napojil na trasu EuroVelo 6 prejazdom hate VD Gabčíkovo a využitím LOHD. Od päty mosta je vzdialenosť na trasu EuroVelo 6 cca. 21,2 km. V celom tomto úseku ide paralelná trasa Dunajskej cyklistickej cesty, a takto vzniknutá trasa vrátane nového mosta by mohla byť označená v sústave EuroVelo 6 ako spojka trás tejto trasy na slovenskej a maďarskej strane.

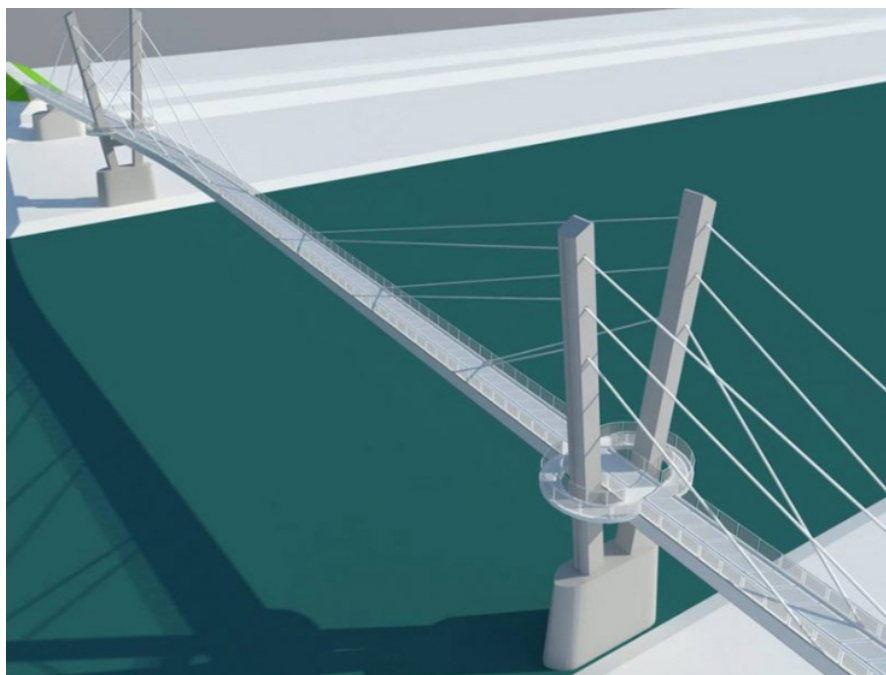
Investorom nového mosta pre peších a cyklistov Dobrohošť – Dunakiliti by mala byť VV š. p. V rámci programu cezhraničnej spolupráce SK/HU 2007 – 2013 sa realizoval projekt **“Most pre peších a cyklistov Dobrohošť – Dunakiliti/ Gyalogos – és kerékpáros híd Doborgaz – Dunakiliti”**. Predmetom projektu bola príprava štúdií a plánov, konkrétne štúdie uskutočniteľnosti a projektovej dokumentácie výstavby pešieho a cyklistického mostu medzi obcami Dobrohošť (SR) a Dunakiliti (HU), spájajúceho prihraničné územie Žitného Ostrova (SR) a Szigetkozu (HU). Vedúcim partnerom projektu bola Vodohospodárska výstavba, štátny podnik – žiadateľ o nenávratný finančný príspevok. Ďalšími projektovými partnermi v SR boli Regionálna rozvojová agentúra ISTER, Obec Dobrohošť a cezhraničným partnerom (HU) boli Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság Győr a obec Dunakiliti. Po spracovaní PD bolo v roku 2015 začaté aj stavebné konanie. Podľa PD premostenie hraničnej rieky Dunaj bude mať dĺžku 497,65 m a šírku 4,9 m. Bude pozostávať z troch dilatačných celkov. Konštrukciu pravobrežného mosta na území Maďarska a slovenskej časti budú tvoriť tyčové prefabrikáty. Konštrukciu zvyšku stredného dilatač-

ného celku mosta nad starým korytom Dunaja tvorí trojpoľový zavesený nosný mostný trám z ocele s dĺžkou 250,25 m. Projekty ešte riešia cyklotrasu po LOHD až za lávkou s dĺžkou 57 m pre peších a cyklistov pri malej vodnej elektrárni Dobrohošť. Celková dĺžka projektovaných cyklokomunikácií, vrátane mosta bude 2 436 m; z toho v HU 762 m a v SK 1 674 m. Vizualizácia mosta je na Obr. č. 27 a Obr. č. 28.



Obr. č. 27: Vizualizácia mosta Dobrohošť – Dunakiliti (pohľad z mosta)

Zdroj: <http://dopravoprojekt.sk/projekt/most-pre-pesich-a-cyklistov-dobrohost-dunakiliti/>



Obr. č. 28: Vizualizácia mosta Dobrohošť – Dunakiliti (pohľad zhora)

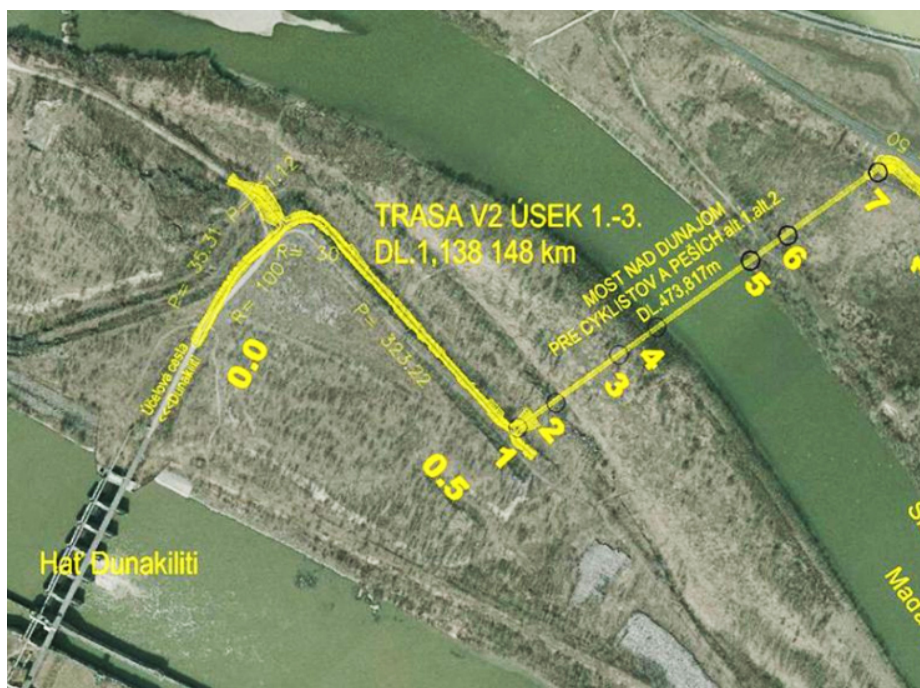
Zdroj: <http://dopravoprojekt.sk/projekt/most-pre-pesich-a-cyklistov-dobrohost-dunakiliti/>

Na Slovenskej strane bude vyúsťovať priamo na cyklotrase EuroVelo 6, pričom sa postavia aj príjazdové komunikácie. Širšia lokalizácia umiestnenia mosta je na Obr. č. 29, podrobnejšia lokalizácia umiestnenia mosta je na Obr. č. 30.



Obr. č. 29: Širšia lokalizácia umiestnenia mosta Dobrohošť – Dunakiliti

Zdroj: <http://dopravoprojekt.sk/projekt/most-pre-pesich-a-cyklistov-dobrohost-dunakiliti/>



Obr. č. 30: Podrobnejšia lokalizácia umiestnenia mosta Dobrohošť – Dunakiliti

Zdroj: <http://dopravoprojekt.sk/projekt/most-pre-pesich-a-cyklistov-dobrohost-dunakiliti/>

Na Slovenskej strane bude most vyúsťovať na ĽOHD, kde v súčasnosti vedie paralelná cyklotrasa Dunajskej cyklistickej cesty k trase EuroVelo 6. Odtiaľto je to k plánovanému mostíku pri malej vodnej elektrárni Dobrohošť 1,7 km (až sem sa plánuje nová cyklokomunikácia) a potom po cyklotrase s asfaltovým povrchom po ĽOHD a v závere s prejazdom hate VD Gabčíkovo a napojením na trasu EuroVelo 6 ešte ďalších 19,5 km.

Vízia: Podľa návrhu SVP, š. p., sa predpokladá vybudovanie nového úseku cyklotrasy medzi Kompou Kyselica a začiatkom novovybudovaného obchvatu VD Gabčíkovo v dĺžke 15,2 km, čím by sa mala posilniť bezpečnosť cyklotrasy preložením z veternej a nebezpečnej hrádze. Umiestnila by sa do päty ĽOHD. Ak by v budúcnosti boli potrebné investičné úpravy tejto trasy, prípadne jej údržba, ideálnym zdrojom pre financovanie tejto cyklotrasy je program cezhraničnej spolupráce SK/HU. Výhodou tohto úseku je aj fakt, že údržba povrchov cyklotrasy je aj súčasťou údržby vodohospodárskych stavieb a zariadení v majetku štátu, spravovaných podnikmi SVP, š. p. A Vodohospodárska výstavba, š. p.

Samostatnou kapitolou je stavba nového mosta pre peších a cyklistov cez Dunaj medzi obcami Dobrohošť a Dunakiliti. Investorom je VV, š. p.. Výstavba by mala byť hrađená z prostriedkov cezhraničnej spolupráce (veľkú investičné projekty). Vydané stavebné povolenia na slovenskej i maďarskej strane boli predĺžené do konca roka 2023. Odhadované náklady sú vo výške 5 + 5 mil € (pre každú stranu). Výstavba sa predpokladá v roku 2023. K zvýšeniu kvality cyklotrás pri tomto moste by malo prispieť i SVP, š.p. ktoré by tu malo navyšovať ochranné hrádze. Most bude značne rozširovať možnosti trasy EuroVelo 6. Umožní sa tak aj atraktívne prepojenie línií trasy EuroVelo 6 na slovenskej a maďarskej strane Dunaja a za zváženie stojí aj vyznačenie tejto trasy ako spojovacej trasy EuroVelo.

Vedenie tejto cyklotrasovej trasy je znázornené na Obr. č. 26, podrobne na MAPE B, popis úsekov v Príloha č. 8.

4.2.2 Strategická vízia cyklotrasovej trasy v koridore rieky Morava – EuroVelo 13

Kratší úsek cyklotrasovej trasy v TTSK v koridore rieky Morava (súčasť Moravskej cyklistickej cesty), ako aj jej podstatne dlhšia časť situovaná v BSK má v plnej svojej dĺžke ambíciu byť aj cykloturistickou. Súčasná analýza jej úsekov a ich povrchov je popísaná v prílohe č. 6B.

V TTSK je celková dĺžka tejto cyklotrasy 8,9 km, Možno ju rozdeliť na úseky hranica SK/AT Hohenau/Moravský Svätý Ján – cesta III/1144 Petrova lúka, ktorý je dlhý 3,1 km. Vedie v plnej dĺžke po asfaltovej ceste III. triedy. Hoci je súčasťou Moravskej cyklistickej cesty, treba však poznamenať, že po vstupe tejto trasy z Rakúska na Slovensko úsek v dĺžke 1,1 km je súčasťou iba trasy EuroVelo 13, pretože v tomto mieste pred hranicou s Rakúskom Moravská cyklistická cesta odbočuje smerom na Brodské po ĽSOH rieky Morava. Úsek od Petrovej lúky až po hranicu s BSK má dĺžku 5,8 km a vedie po staršej bývalej asfaltovej signálnej pohraničnej ceste. Jej povrch je asfaltový, avšak menej kvalitný.

Vízia: Ideálnym riešením by bola výmena asfaltového zvršku v úseku hranica BSK/Petrova lúka v celkovej dĺžke 5,8 km. Ak by boli potrebné investičné úpravy tejto trasy, prípadne jej investičná údržba, ideálnym zdrojom pre financovanie tejto cyklotrasy je program cezhraničnej spolupráce SK/AT.

Vedenie tejto cyklodopravnej trasy je znázornené na Obr. č. 26, podrobne na MAPE B, popis úsekov v Príloha č. 9.

4.2.3 Strategická vízia cyklodopravnej trasy v koridore rieky Váh – Vážska cyklotrasa

Východisková cyklopravná situácia trasy v koridore rieky Váh je popísaná v kap. 3.5.2.2.

Pri tejto trase sa predpokladá návrh jej hlavnej varianty, ktorá však predpokladá výstavbu 2 cyklolávkov cez Váh v oblasti Hlohovca – jednej priamo v Hlohovci a druhej medzi obcami Koplotovc a Madunice. Tá druhá sa začne stavať začiatkom roka 2022. Pri prvej má mesto Hlohovec viacero zámerov – buď stavba novej cyklolávky Šulekovo – Zámocké záhrady ako súčasť vodného diela (v minulom roku bolo vydané územné rozhodnutie investorovi), alebo nová lávka na súčasnej provizórnej na železničnom moste. Možno najrealnejšie je variant, kedy pri plánovanej rekonštrukcii cestného mosta ponad Váh budú obojsmerne rozšírené chodníky, ktoré potom budú zdieľané pre cyklistov i peších. Aktuálne má cesta šírku 9 m a chodník 1,5 m. Chodníky sa rozšíria obojsmerne na 3 m na každej strane. Keďže mesto Hlohovec má plánované cyklotrasy po oboch brehoch Váhu stále sa v meste predpokladajú 2 alternatívy vedenia Vážskej cyklotrasy – hlavnej a vedľajšej.

Analýza celej trasy v TTSK z hľadiska súčasných dĺžok a povrchov je v tabuľkách v Príloha č. 10. Trasa v nich je rozdelená na hlavnú trasu a vedľajší variant, ktorý dopĺňa hlavnú trasu. Celková dĺžka hlavnej trasy je 58,5 km, vedľajší variant má celkovú dĺžku 57,6 km.

Na začiatku do TTSK prichádza Vážska cyklotrasa z NSK ku VD Kráľová a okolo nej. Tento úsek je potrebné zmodernizovať novými zábranovými cyklobrámkami, umožňujúcimi plynulý prejazd aj cyklotrojkolky pre invalidov (Obr. č. 31 a Obr. č. 32). Príklad je uvedený z dôvodu, aby sa predišlo tejto chybe v úsekoch trasy v TTSK.



Obr. č. 31: Nevhodná cyklobránka pre invalidov (1. príklad)

Zdroj: interný zdroj SCK



Obr. č. 32: Nevhodná cyklobránka pre invalidov (2. príklad)

Zdroj: interný zdroj SCK

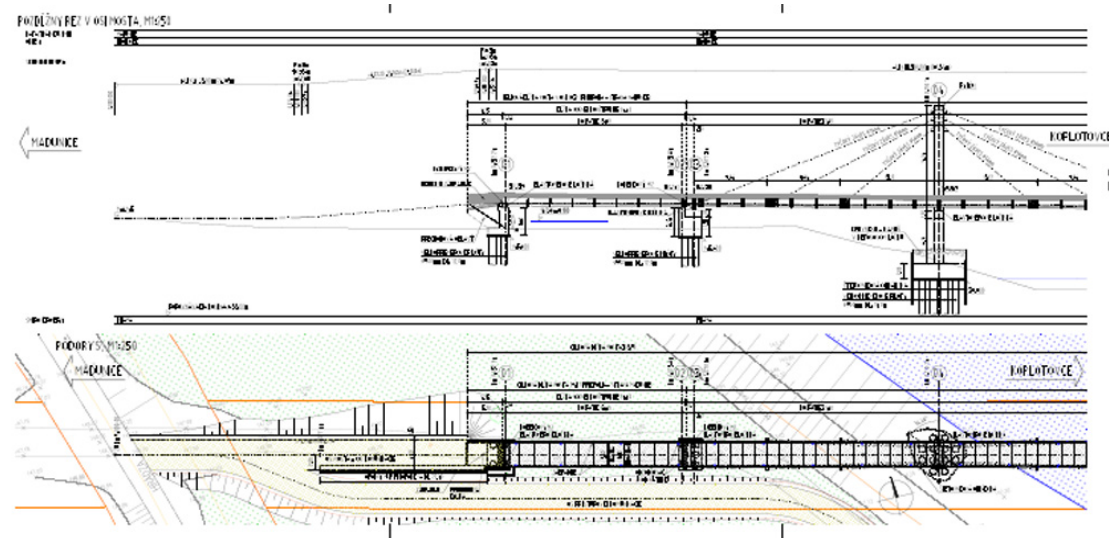
Hlavná Vážska cyklotrasa

Južný úsek Vážskej hlavnej cyklotrasy sa začína na hranici NSK/TTSK. V podstate v dĺžke 16,2 km je cyklodopravne prejazdný, pretože až za mesto Sered' do jeho mestskej časti Horný Čepeň v plnej dĺžke vedie po asfaltových hrádzi a chodníkoch po pravý breh ochrannnej hrádze Váhu. Úsek s novým asfaltovým povrchom v katastri Váhoviec a v katastri Dolnej Stredy bol dokončený za podpory TTSK v decembri 2017. Z mesta Sered' do mestskej časti Horný Čepeň vedie asfaltový cyklochodník.

Pri návrhu pokračovania hlavnej Vážskej cyklotrasy v súčasnosti medzi koncom cyklochodníka v Seredi, časti Horný Čepeň a Hlohovec – Šulekovo súvislá cyklotrasa neexistuje. Aby sa ju podarilo dokončiť, je potrebné dobudovať chýbajúce úseky. V prvom úseku vedie medzi Sered'ou – Horný Čepeň a Siladicami v dĺžke 6,7 km po asfaltovej hrádzi. Na ňu nadväzuje v Siladiciach štrková cesta v dĺžke 600 m, za ňou pokračuje zasa štrková hrádza Váhu až do miestnej časti Hlohovca Šulekova. Dĺžka tohto úseku je 7,5 km. Tento, v súčasnosti neexistujúci úsek, je celkovo dlhý 14,8 km a je potrebné ho v plnej dĺžke vybudovať nanovo.

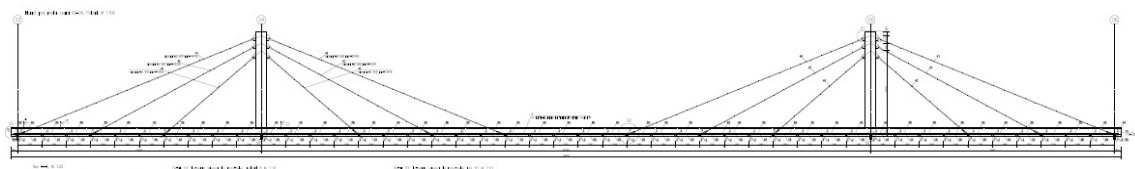
V Hlohovci je pre hlavnú trasu kľúčové premostenie Váhu z pravého brehu na ľavý. Preto existujú 3 možné varianty – stačí zrealizovať jednu z nich, ale môžu to byť do budúcnosti aj 2 alebo všetky 3 súčasne. Samostatné premostenie sa plánuje stavbou novej cyklolávky Šulekovo – Zámocké záhrady ako súčasť vodného diela (v minulom roku bolo vydané územné rozhodnutie investorovi). Ide o premostenie Váhu z pravého brehu v mestskej časti Šulekovo na ľavý breh Hlohovca v rámci cyklochodníka zo západnej priemyselnej zóny. Predpokladaná dĺžka cyklokomunikácie vrátane mostu je 400 m, z čoho asi 130 m by mal byť samotný most. Druhou alternatívou premostenia Váhu je spoločný chodník pre peších a cyklistov, ktorý vznikne pri rekonštrukcii cestného mosta. Treťou je rekonštrukcia provizórnej lávky pre cyklistov a peších na železničnom moste. Tento aspekt posilňuje aj vybudovanie 2250 m dlhej novej cyklotrasay na pravom brehu Váhu v Hlohovci medzi ulicou Osloboditeľov a železničným mostom, pre ktorú získalo mesto financie z OP IROP. V súčasnej dobe na ľavom brehu Váhu v Hlohovci existuje asfaltová hrádza s chodníkom, resp. novým cyklochodníkom vedúcim smerom na sever až na hranicu katastrov Hlohovec/Koplotovce k štrkoviskám. Tento úsek má dĺžku 5,8 km. Potom už nasleduje 400 metrový úsek v katastri Koplotoviec až do miesta nobudovanej lávky (začiatok roka 2022) ponad Váh smerom na Madunice ako aj cca. 400 m nový úsek od lávky do obce Koplotovce.

Podľa spracovanej projektovej dokumentácie sa jedná o lávku ocelevej konštrukcie, ktorá bude mať nasledujúce parametre: dĺžka mosta 305,9 m, dĺžka premostenia 293,4 m, šírka chodníka na moste 3,0 m, výška mosta 11,3 m. Technické riešenie objektu mosta pozostáva z troch častí – oceľové predpolie na Madunickej strane (jedno prosté pole s rozpätím 23,60 m), hlavný mostný objekt (zavesená trojpoľová oceľová lávka s rozpätiami polí 32,80 m + 82,00 m + 32,80 m) a oceľové predpolia na Koplotovskej strane (5x prosté pole s rozpätiami 23,60 m + 3 x 23,20 m + 23,60 m). Tvar lávky, jej pozdĺžny pre objekty Predpolie Madunice, Hlavný most a Predpolie Koplotovce zachytávajú obrázky Obr. č. 33 – Obr. č. 35).



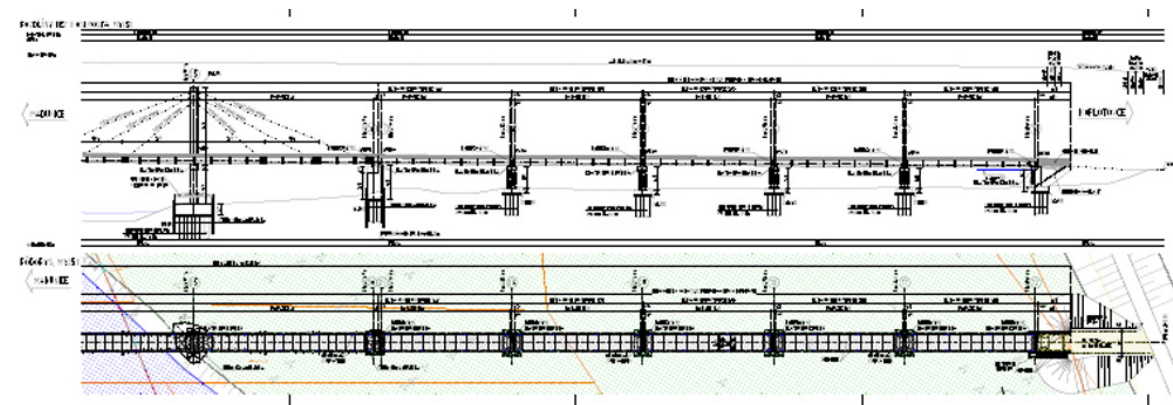
Obr. č. 33: Pozdĺžny rez cyklolávky Madunice – Koplotovce - Predpolie Madunice

Zdroj: PD Cyklotrasa – Leopoldov – Červeník – Madunice – Koplotovce – Drahovce, premostenie cyklo-mostom cez Váh medzi katastrami Madunice a Koplotovce



Obr. č. 34: Pozdĺžny rez cyklolávky Madunice – Koplotovce – Hlavný mostný objekt

Zdroj: PD Cyklotrasa – Leopoldov – Červeník – Madunice – Koplotovce – Drahovce, premostenie cyklo-mostom cez Váh medzi katastrami Madunice a Koplotovce



Obr. č. 35: Pozdĺžny rez cyklolávky Madunice – Koplotovce - Predpolie Koplotovce

Zdroj: PD Cyklotrasa – Leopoldov – Červeník – Madunice – Koplotovce – Drahovce, premostenie cyklo-mostom cez Váh medzi katastrami Madunice a Koplotovce

Celý projekt má názov Cyklotrasa – Leopoldov – Červeník – Madunice – Koplotovce – Drahovce. Jeho súčasťou sú aj nadväzujúce cyklotrasy, ktoré dopĺňajú Vážsku cyklotrasu.

Z obcí Madunice a Koplotovce sú smerované na kataster s mestami a obcami Hlohovec, Leopoldov, Červeník a Drahovce. Cyklotrasa vedená katastrom obce Madunice, mimo zastavaného územia, bude v celkovej dĺžke 4,139 km. Bude realizovaná ako samostatná cyklistická cestička a ako cyklokoridory. V mieste prepojenia na kataster obce Koplotovce bude realizovaná stavba vyššie popísaného cyklomosta ponad rieku Váh. Samostatná cyklistická cestička – cyklotrasa vedená mimo zastavaného územia obce bude situovaná prevažne po jestvujúcej hrádzi rieky Váh, ďalej po po jestvujúcich poľných cestách a nespevnených plochách. Z hľadiska šírkového usporiadania bude cyklotrasa dvojpruhová, obojsmerná s min. šírkou cyklistického pruhu 1,25 m.

V **katastri Maduníc** sa budú teda realizovať nasledujúce cyklotrasy: **Samostatná cyklistická cestička č.1** – dnes rozbitá hrádza s nevhodným a zničeným betónovým povrchom, kde bude realizovaná rekonštrukcia v celkovej dĺžke 1 036 m, novým asfaltovo betónový povrchom. Vznikne tým poľná cesta kategórie hlavná jednopruhovú P 4,0/40 s nespevnenými krajnicami. Ďalším úsekom je **Cyklokoridor č. 1** – existujúce premostenie ponad Drahovský kanál v dĺžke 304 m, kde jestvujúce konštrukčné vrstvy ostanú pôvodné. **Cyklokoridorom č. 2** je existujúca spevnená cesta v inundačnom území – tu prebehne rekonštrukcia cesty na poľnú cestu kategórie hlavnej jednopruhovej P 5,0/40 s nespevnenými krajnicami v dĺžke dĺžky 300 m. Povrch bude asfaltový betón. **Samostatná cyklistická cestička č. 2** tu bude cyklotrasa vedená po korune existujúcej ochrannej hrádze vodného toku v celkovej dĺžke trasy 2 498,5 m. Povrch bude asfaltový betón.

Cyklotrasa vedená **katastrom Koplotoviec**, mimo zastavaného územia, má celkovú dĺžku 924 m. Bude realizovaná ako samostatná cyklistická cestička. V mieste prepojenia na kataster obce Madunice bude realizovaná stavba cyklomosta ponad rieku Váh. Samostatná cyklistická cestička – cyklotrasa vedená mimo zastavaného územia obce bude situovaná po jestvujúcej hrádzi inundačného územia Váhu a jej prepojením až do obce Koplotovce. Z hľadiska šírkového usporiadania bude dvojpruhová, obojsmerná s min. šírkou cyklistického pruhu 1,25 m. Z nich budú mať asfaltovo – betónový povrch **Samostatná cyklistická cestička č. 3** – cyklotrasa vedená po korune existujúcej ochrannej hrádze vodného toku s dĺžkou trasy 342 m a **Samostatná cyklistická cestička č. 4** – cyklotrasa vedená po korune existujúcej ochrannej hrádze vodného toku a po poľnej ceste smerom k obci Koplotovce s dĺžkou trasy 377 m.

Realizovaný projekt je v súlade s podpísaným memorandom Miest Hlohovec, Leopoldov a obcí Koplotovce, Madunice a Červeník k spolupráci v cyklodoprave. Tento návrh siete cyklotrás predpokladá teda okrem napojenia Hlohovca na Koplotovce a novým mostom aj Madunice, ako aj nové cyklotrasy na prechod mosta cez Drahovský kanál smerom z maduníc s následným pripojením Maduníc, Leopoldova a Červeníka na Hlavnú vetvu Vážskej cyklotrasy.

Návrh kolektívu autorov tejto stratégie vedenie Hlavnej vetvy Vážskej cyklotrasy pokračuje smerom na sever, ešte pred existujúcim mostom ponad Drahovský Kanál (odtiaľto začína a vedie aj stredný značený úsek cykloturistickej Vážskej cyklomagistrály do mesta Piešťany). Trasa teda pred mostom odbočuje doprava a popod hrádzu Kanála vedie po asfaltovej účelovej komunikácii, ktorá obchádza VD Madunice a vedie na existujúci most ponad Drahovský derivačný Kanál v katastri Drahoviec. Po prejení mosta pokračuje smerom na sever po účelovej komunikácii pod hrádzou Kanála, neskôr míňa záhradkársku osadu. Prichádza k hati VD Sĺňava, objekt obchádza po komunikácii popri jeho plote. Celý tento úsek je dlhý 9,1 km, najmä v južnej časti by potreboval novú úpravu povrchov komunikácií.

Za technickou časťou vychádza cyklotrasa na hrádzu VD Sĺňava. V tomto mieste je potrebné v dĺžke cca. 70 metrov vybudovať plynulý nájazd na hrádzu. Na telese hrádze nasleduje 3 km dlhý krásny cyklochodník až k ATC Lodenica a vstupuje do Piešťan. Tu treba ďalej prejsť 800 metrov po miestnej komunikácii k Váhu, odkiaľ sa pokračuje 1,2 km po hrádzi hornej časti VD Sĺňava smerom ku Kolonádovému mostu v Piešťanoch. Trasa schádza z hrádze a pokračuje 700 metrov mestom ku Kolonádovému mostu a ďalej parkom, až vyústi znova na hrádzu Biskupského derivačného kanála.

Míňa visutý reťazový most na poloostrov Lido a po hrádzi pokračuje až na sever Piešťan k existujúcemu mostu ponad Kanál v miestnej časti Bodona. Od Kolonádneho mosta je to sem 2,0 km.

V tomto mieste trasa schádza na paralelnú asfaltovú účelovú komunikáciu popod hrádzu Kanála, po ktorej pokračuje až na kataster obce Horná Streda a vstupuje do TSK. Tento úsek má dĺžku 3,6 km.

Vízia: Pre zrealizovanie kompletnej cyklotrasy treba zabezpečiť niekoľko náročných investičných akcií. Prvou je vybudovanie 14,8 km dlhého nového úseku, lokalizovaného zväčša po POHV, s novým asfaltovým povrchom medzi Sereďou (Horný Čepení) a Hlohovcom (Šulekovo). Nemenej náročnými akciami je aj stavba 2 nových cyklolávk ponad Váh – jednej z 3 možných v Hlohovci a druhej medzi Koplotovcami a Madunicami. Zlepšiť súčasné povrchy by potrebovali aj úseky Most cez Kanál Madunice – VD Sĺňava a Piešťany most cez Kanál Bodona – hranica TSK. Vzhľadom na fakt, že začiatkom roka 2022 sa začína stavať lávka Koplotovce – Madunice a v tom istom roku sa predpokladá rekonštrukcia cestného mosta v Hlohovci, je reálne, že v roku 2023 bude tento investične náročný úsek hlavnej trasy už prejazdný.

Vedenie tejto cyklodopravnej trasy je znázornené na Obr. č. 26, podrobne na MAPE B, popis úsekov v Príloha č. 10 – hlavná trasa.

Vážska cyklotrasa – vedľajší variant

Celková dĺžka tohto variantu v TTSK je 57,6 km. V úsekoch od hranice NSK/TTSK do Šulekova a potom ďalej od mosta cez Kanál v Maduniciach po hranicu TTSK/TSK je trasa totožná s hlavnou trasou. Líši sa iba 6,2 km úsekom medzi týmito dvoma úsekmi situovaným po pravom brehu Váhu a Kanála. Tento odlišný úsek popisujú nasledujúce riadky. Umožní sa ním aj lokálne spojenie miest Hlohovec a Leopoldov.

Tento variant rieši priame prepojenie cyklotrasy prichádzajúcej do Hlohovca – Šulekova po POHV a Madunicami, kde by trasa prichádzala k existujúcemu mostu ponad Drahovský kanál na jeho pravom brehu. Tu by sa pripojila na hlavnú trasu. Dĺžka tohto úseku by bola 6,2 km.

Úsek na pravom brehu Váhu v Hlohovci zo Šulekova po železničný most v Hlohovci, prechádzajúci aj popod cestný most, môže byť vedený buď po POHV alebo samostatnej cyklokomunikácii pod touto hrádzou. Má dĺžku 1,9 km. Tento problém sa odstráni stavbou novej cyklotrasy Hlohovec – ul. Osloboditeľov – železničný most v dĺžke 2250 m, na ktorú mesto Hlohovec získalo finančné prostriedky z OP IROP. Potom nasleduje 900 m dlhý úsek po poľnej ceste až do lokality v katastri Leopoldova Vážiny. Odtiaľto ide až k mostu v Maduniciach v dĺžke 3,4 km popri hrádzi asfaltová cesta.

Výhodou tohto variantu by bolo vytvorenie koridoru na mesto Leopoldov a jeho nižšia ekonomická náročnosť, nevýhodou možné problémy s pozemkami v katastroch Hlohovca a Leopoldova v úseku za železničným mostom

Hlohovca a Leopoldova v úseku nad železničným mostom. K tomu by alternatíva mohla obsahovať aj možnosť (ak by sa nepostavila lávka v Hlohovci a postavila iba lávka medzi Koplotovcami a Madunicami) vybudovať závesnú lávku na existujúci železničný most ponad Váh v Hlohovci, ktorým by sa prešlo na hlavnú trasu z pravého na ľavý breh Váhu.

Vízia odlišného úseku v dĺžke 6,2 km: V úseku Hlohovec – Šulekovo – železničný most (úsek 1,9 km) postaví v roku 2022 mesto Hlohovec novú cyklotrasu na pravom brehu Váhu v rámci OP IROP a konkrétnej trasy Hlohovec – ul. Osloboditeľov – Hlohovec železničný most v celkovej dĺžke 2250 m. V nasledujúcom 900 m úseku je potrebné usporiadať pozemky a vybudovať úplne novú cyklotrasu, v záverečnom úseku upraviť existujúcu cestu.

Vedenie tejto cyklodopravnej trasy je znázornené podrobne na MAPE B, popis úsekov v Príloha č. 10 – vedľajší variant.

4.2.4 Strategická vízia cyklodopravnej trasy v koridore rieky Morava – Moravská cyklistická cesta (Okolo rieky Moravy)

Súčasná analýza Moravskej cyklistickej cesty, jej úsekov a ich povrchov je popísaná v Príloha č. 11. Celá leží v TTSK a má dĺžku 48,34 km (vrátane úseku EuroVelo 13). Podľa prílohy samotný úsek Moravskej cyklistickej cesty môžeme ju rozdeliť do šiestich úsekov (v prílohe je to úsek 03 – 09). Vedenie prvého úseku začína na križovatke s medzinárodnou trasou EuroVelo 13 na ochrannnej hrádzi Moravy (ľavý breh), pokračuje cez Čierne pole až ku kovovej lávke ponad rieku Myjavu po štrkovo-asfaltovej hrádzi. Tento úsek meria 4,6 km, jeho povrch je dobrý, avšak niektoré časti by bolo vhodné opraviť a preasfaltovať.

Trasa ďalej pokračuje cez kovovú lávku ponad rieku Myjavu. Lávka má dĺžku cca 40 m. Bolo by potrebné realizovať jej rekonštrukciu, minimálne obnoviť jej náter a dobudovať bezpečnejší a menej prudký príjazd na lávku (z južnej strany od Hohenau). Aktuálne treba bicykel vynášať/znášať z lávky po nepraktických a strmých schodíkoch. Potreba lávky je nespochybniteľná, nakoľko cyklistom výrazne skracuje pohyb po cyklotrase mimo zóny dopravy.

Od lávky trasa pokračuje po cestný most v Brodskom po štrkovej hrádzi (miestami asfaltové úseky) v dĺžke 6,2 km. Tento úsek by bolo potrebné vyasfaltovať.

Od cestného mostu v Brodskom pokračuje magistrála v úseku dlhom 21,7 km po asfaltovo štrkovej hrádzi po cestný most I/51 Holíč – Hodonín. Na tomto úseku (kataster Kopčany) bola postavená koncom októbra 2019 nová cyklolávka ponad rieku Moravu z Kopčian do Mikulčíc. Investorom bol TTSK a lávka dostala meno Cyklolávka Veľkej Moravy. Vzdialenosť k jej lokalizácii z Brodského je 15,9 km a na cestu s hraničným prechodom do Hodonína 5,8 km. Lávka je dlhá 143 metrov. Je zobrazená na Obr. č. 36 - Obr. č. 37.



Obr. č. 36: Cyklolávka Veľkej Moravy

Zdroj: interný zdroj SCK

Na Slovenskej strane vyúsťuje priamo na cyklotrase na hrádzi rieky Moravy, pričom sa upravil aj povrch hrádze medzi riečnymi kilometrami 94,681 – 95,220. Nájazd na lávku na slovenskej strane je na hrádzi rieky Moravy, v katastri obce Kopčany, na strane českej je nájazd na most v katasteri Moravská Nová Ves. Lávka spojila archeoparky a atraktívnu sieť cyklotrás na slovenskej i českej strane. I kvôli tomuto zámeru je potrebné celý úsek z Brodského a od katastra Holíča vyasfaltovať a skvalitniť infraštruktúru.



Obr. č. 37: Cyklolávka Veľkej Moravy – nájazd zo slovenskej strany

Zdroj: interný zdroj SCK

Od cestného mosta cesty I/51 (Holíč – Hodonín) trasa pokračuje po kvalitnej asfaltovej hrádzi (1 km), pred vodným dielom schádza z hrádze na spevnenú poľnú cestu a opäť vychádza na hrádzu. Ideálnym riešením by bolo tento krátky úsek dobudovať a vyasfaltovať. Ďalej trasa vedie po spomínanej hrádzi až do Prístavu k Baťovmu kanálu. Povrch hrádze je asfaltový so štrkovými úsekmi. V mnohých častiach prerastá do asfaltu trávnatý porast, bolo by potrebné vyčistiť a obnoviť asfaltový zvršok v celej dĺžke od vodného diela po Prístav – dĺžka 6 km. V tomto mieste trasa prechádza do ČR alebo je možné po cykloturistickej trase odbočiť do mesta Skalica.

Vedenie tejto cyklodopravnej trasy je znázornené na Obr. č. 26, podrobne na MAPE B, popis úsekov v Príloha č. 11.

Vízia: Na trase by bolo ďalej potrebné zásadne zrekonštruovať starú cyklolávku ponad rieku Myjava a spevniť novými povrchmi úsekov trasy hrádza Morava – lávka ponad rieku Myjava dĺžke 4,6 km a VD Hodonín – Prístav na Baťovom kanáli v dĺžke cca. 6 km (vrátane nového asfaltu pri objazde VD Hodonín). Takisto je potrebné položiť nový povrch na 6,2 km úseku od lávky ponad Myjavu po cestný most Brodské. Dôležité je aj vzhľadom na stavbu lávky upraviť hrádzu v úseku Brodské – cestný most I/51 na kvalitný spevnený povrch. Pripravený je aj projekt ďalšej cyklolávky, ktorá prepojí českú obec Rohatec s mestom Skalica. Preto na potrebné investičné úpravy tejto trasy, prípadne jej údržbu ideálnym zdrojom pre financovanie je program cezhraničnej spolupráce SK/CZ.

4.2.5 Strategická vízia cyklodopravnej trasy Malý Dunaj

Súčasná analýza cyklotrasy Malý Dunaj je popísaná v kap. 3.5.2.4. Jej úseky, ich povrchy sú podrobne popísané v Štúdiu uskutočniteľnosti Cyklotrasy Malý Dunaj. Celková dĺžka cyklotrasy je 56,637 km. Trasa je napojená na BSK a NSK a štúdia rieši aj jej napojenie na cyklotrasu Eurovelo – 6 v Hamuliakove a Vážsku cyklotrasu v Kolárove.

Trasa by pozostávala z rekonštruovaných úsekov existujúcich komunikácií, opráv úsekov komunikácií a súboru 9 novostavieb. K hlavnej trase by prislúchalo ešte ďalších 15,756 km vetiev cyklotrás.

Návrh stavby cyklotrasy a jej vetiev, vrátane alternatív je popísaný v Štúdiu uskutočniteľnosti v kap. 1.7. Členenie stavby. Líniová stavba tak pozostáva z 25 stavebných objektov rozčlenených nasledovne:

- SO 01 Cyklotrasa km 0,000 00 – 4,061 20
- SO 02 Cyklotrasa km 4,061 20 – 11,788 40
- SO 03 Cyklotrasa km 11,788 40 – 19,315 80
- SO 04 Cyklotrasa km 19,315 80 – 25,917 00
- SO 05 Cyklotrasa km 25,917 00 – 33,681 20
- SO 06 Cyklotrasa km 33,681 20 – 41,074 10
- SO 07 Cyklotrasa km 41,074 10 – 44,850 00
- SO 08 Cyklotrasa km 45,000 00 – 46,762 00
- SO 09 Cyklotrasa km 46,962 00 – 47,910 60

- SO 10 Cyklotrasa km 47,910 60 – 56,637 00
- SO 11 Cyklotrasa alternatíva 2. Janíky 0,00000 – 3,06303
- SO 12 Cyklotrasa Vetva A Dolné Janíky – Zlaté Klasy 0,00000 - 2,53309
- SO 13 Cyklotrasa Vetva B Horgovské – Jelka 0,00000 - 4,13986
- SO 14 Cyklolávka Malý Dunaj Vetva B Horgovské – Jelka km 2,30000 - 2,50000
- SO 15 Cyklotrasa Vetva C Čierny Brod 0,00000 - 0,06400
- SO 16 Cyklolávka Malý Dunaj Vetva C Čierny Brod km 0,064 00 – 0,200 00
- SO 17 Cyklotrasa Vetva D Jahodná – Klátovský mlyn 0,00000 -1,98967
- SO 18 Cyklolávka M. Dunaj Vetva D Jahodná–Klátovský mlyn km 0,560 -0,700
- SO 19 Cyklolávka Malý Dunaj km 44,850 00 - 45,000 00
- SO 20 Cyklolávka Klátovské rameno km 46,762 00 - 46,962 00
- SO 21 Cyklotrasa Vetva E Topoľníky - Trhová Hradská 0,00000 - 1,91370
- SO 22 Cyklolávka Vetva E Topoľníky - Trhová Hradská km 1,91370 -1,957 09
- SO 23 Cyklotrasa Vetva F Topoľníky - Okoč 0,0000 - 4,95550
- SO 24 Cyklolávka Vetva F Topoľníky - Okoč km 4,95550 - 5,007 84
- SO 25 Cyklotrasa alternatíva 3. Káňová – Zátoň - Jahodná km 0,0000 - 5,79056

Podstatnou investíciou na trase sú lávky ponad vodné toky. Príprava projektovej dokumentácie a výstavba týchto cyklolávok ponad Malý Dunaj a Klátovské rameno sa bude realizovať za podmienok stanovených SVP, š.p. ako správcom toku, tak, aby bolo možné využívať toky pre bezpečnú plavbu. Ráta sa s umiestnením mostového pilieru do stredu rieky a na oboch okrajoch dna koryta s výškovým a šírkovým usporiadaním lávky na prevedenie prietokového množstva Q_{100} . Staré existujúce oceľové lávky v lokalitách Jahodná, Potônské Lúky, Čierny Brod budú odstránené a nahradené samostatnými cyklolávkami pre bezpečné dopravné využitie cyklistami a chodcami. Cyklolávky pri Topoľníkoch cez Malý Dunaj a Klátovské rameno budú postavené súbežné s existujúcimi cestnými mostami na cestách II/561 a III/ 1399. Šírka premostenia Malého Dunaja a ostatných kanálov je závislá na tvare koryta vo vybranom profile toku a dosahuje šírku od 25 do 98 m. Ich súpis je v Tab. č. 7.

Tab. č. 7: Súpis lávok ponad vodné toky Malý Dunaj a Klátovské rameno

Číslo	Názov SO	Dĺžka v m	Počet pilierov
1.	SO 14 Cyklolávka Malý Dunaj Vetva B Horgovské – Jelka km 2,300 00 – 2,500 00	98	3
2.	SO 16 Cyklolávka Malý Dunaj Vetva C Čierny Brod km 0,064 00 – 0,129 27	98	3
3.	SO 18 Cyklolávka Malý Dunaj Vetva D Jahodná – Klatov mlyn km 0,580 00 – 0,700 00	60	3
4.	SO 19 Cyklolávka Malý Dunaj km 44,800 00 – 45,000 00	80	3
5.	SO 20 Cyklolávka Klatovské ramno km 46,762 00 – 46,962 00	55	2
6.	SO 22 Cyklolávka Vetva F Topoľníky – Trhová Hradsk km 1,957 09 – 1,980 00	25	2
7.	SO 24 Cyklolávka Vetva F topoľníky – Okoč km 5,007 84 – 5,030 00	38	2

Zdroj: interný zdroj SCK

V štúdií sú navrhnuté 3 alternatívy smerového vedenia cyklotrasy, ku ktorým v smere severo-južnom sa pripájajú samostatné vetvy A, B, C, D, E, F s cyklolávkami pre sprístupnenie vodných mlynov.

I. Alternatíva – Hlavná trasa.

II. Alternatíva – Hlavná trasa s prejazdom cez obec Janíky.

III. Alternatíva – s premostením cyklolávkou cez Malý Dunaj v Káňovej, Zátoni, propojenie do Jahodnej POH po ulici Mostná k hlavnej trase do Alba Regia

Ako kritériá pre hodnotenie alternatív spracovateľa použili parametre: dĺžka cyklotrasy, súhlasy vlastníkov dotknutých pozemkov, počet premostení cez Malý Dunaj, odhadovaný investičný náklad pre výstavbu.

Tab. č. 8: Parametre pre hodnotenie alternatív

Alternatíva – por. číslo	Dĺžka cyklotrasy v km	Cyklolávky - počet	Súhlasy vlastníkov	Investičné náklady – v mil. € bez DPH	Celkové hodnotenie
I. Hlavná	56,63716	2	áno	14,96	najlepšie
II. Hlavná cez Janíky	56,71948	2	áno	15,10	priemerné
III. Káňová, Zátoň, Jahodná	60,08112	3	nie	15,22	nevyhovujúce: nesúhlas vlastníkov okolitých pozemkov

Zdroj: interný zdroj SCK

V závere štúdie bola vyhodnotená ako najlepšia alternatíva cyklotrasy Malý Dunaj pod č. I. nazvaná ako Hlavná. Jej dĺžka je optimálna s ohľadom na efektívne sprístupňovanie centier cestovného ruchu a body integrovanej dopravy. Takisto odhadovaná cena investičných nákladov je najnižšia a má hodnotu okolo 15 mil. € bez DPH. Takisto je pri nej predbežný súhlas vlastníkov pozemkov s umiestnením trasy. Bočné vetvy sú riešené samostatne a sú pre všetky alternatívy nevyhnutné.

Vízia: Túto atraktívnu cyklotrasu bude potrebné realizovať na etapy. Určite by bolo ideálne, aby procesy prebiehali pod gesciou TTSK, ideálny by bol vznik Združenia, alebo zapojenie MAS. Etapovitá výstavba by mohla byť hradená z viacerých zdrojov. Preto je dôležité pri spracovaní projektovej dokumentácie rozdeliť stavebné objekty do zmysluplných celkov. Zrejme bude pre celú trasu, alebo jej niektoré časti potrebné aj posúdenie EIA, preto by bolo dobré čo najskôr dať štúdiu na Okresný úrad pre stanovenie rozsahu hodnotenia vplyvu stavby na životné prostredie.

4.2.6 Strategická vízia cyklodopravnej trasy Piešťany – Vrbové

Východisková cyklodopravná situácia trasy Piešťany – Vrbové je popísaná v kap. 3.5.2.5. Píše sa tam už iba o vybudovaní tejto cyklotrasy na telese zrušenej železnice.

Cyklotrasu rieši Združenie Zelená cesta, ktorého členmi sú dotknuté mestá a obce. To si od ŽSR prenajalo železničnú trať za ročný nájom 6 338 €. Ako prvá časť projektu je potrebné odstránenie koľajiva a podvalov, ako aj časti trakčného vedenia od železničnej stanice Piešťany. Cyklotrasa bude dlhá 7,6 km a jej súčasťou bude jedno odpočívadlo a šesť premostení. Najväčší most povedie ponad diaľnicu D1. Na križovatke s cestou medzi Pieš-

ťanmi a Kocuricami počítajú projektanti so zábranami, ktoré donútia cyklistov zastaviť. Predpokladajú sa finančné náklady medzi 2,5 – 3 mil. €. Pre trasu je spracovaná PD na stavebné povolenie. Keďže sa jedná o stavbu cyklotrasy na zrušenej železničnej trati podalo Združenie 16. decembra 2021 na Ministerstvo dopravy a výstavby SR žiadosť o vydanie stavebného povolenia. Rezort dopravy je pre túto stavbu špeciálnym stavebným úradom, nakoľko sa jedná o projekt, ktorý vznikne na železničnej trati.

Vízia: Ak združenie získa začiatkom roka 2022 stavebné povolenie, mohlo by sa uchádzať o finančné prostriedky potrebné na výstavbu cyklotrasy už z prvej výzvy POO na oblasť cyklopravy. Ak by nestihlo, tak v ďalších výzvach POO. Ak by sa to podarilo cyklotrasa by mohla byť postavená v roku 2024.

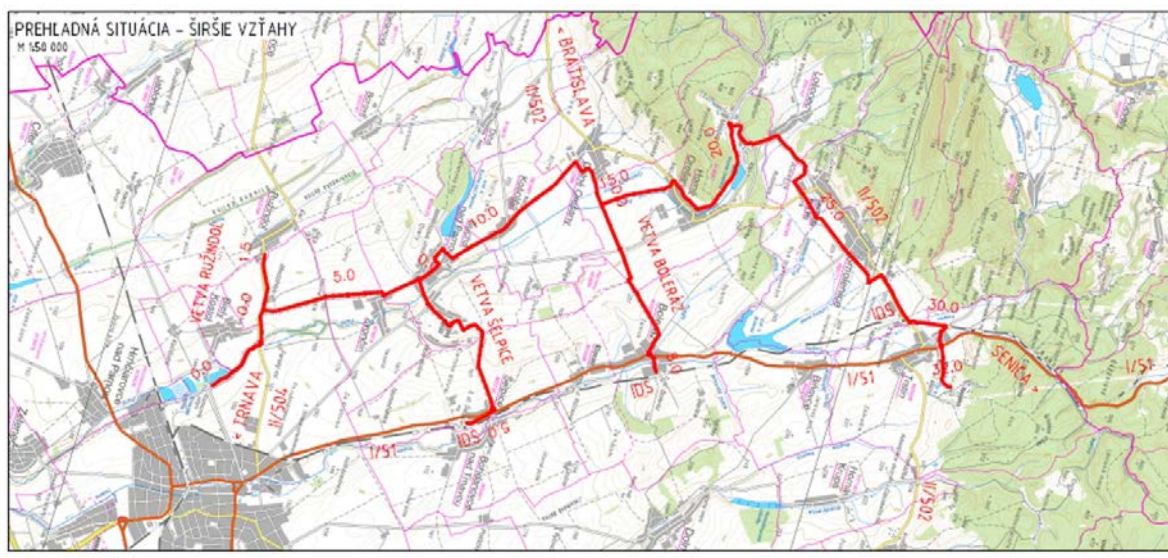
Vedenie tejto cyklodopravnej trasy je znázornené na Obr. č. 26, podrobne na MAPE B.

4.2.7 Strategická vízia cyklodopravného prepojenia mesta Trnava s údolím Váhu a Malými Karpatmi – Vinohradnícka cesta

Východisková cyklodopravná situácia trasy pre projekt Vinohradníckej cesty na území TTSK je popísaná v kap. 3.5.2.7.

K zámeru Euroregión Centrope v rámci projektu „Rozvoj cyklistiky v regióne CENTROPE“, spracoval DUR – TTSK – „Projektové práce na úseku Trnava – Trstín“. Podrobný popis trás je v Sprievodnej a súhrnnej technickej správe. Predpokladá sa budovanie cyklotrás mimo zóny motorovej dopravy. V TTSK sa jedná o úsek Trstín – Trnava. Celková dĺžka cyklotrasy by mala byť 44,4 km a tvorí ju hlavná kostrová trasa (Trnava, Kamenný mlyn – Trstín v dĺžke 32 km) s tromi vetvami (Trnava – Ružindol: 1,5 km, Suchá nad Parnou – Šelpice: 5,8 km a Dolné Orešany – Boleráz: 5,1 km).

Schematické znázornenie vedenia cyklotrasy je na Obr. č. 38.



Obr. č. 38: Prehľadná situácia vedenia Vinohradníckej cesty v TTSK

Zdroj: PD Rozvoj cyklistiky v regióne CENTROPE. Projektové práce na úseku Trnava – Trstín. 9/2016

Navrhuje sa nasledujúce trasovanie: Začiatok hlavnej trasy vychádza z okrajovej časti mesta Trnava na parkovisku Kamenný mlyn. Trasa je vedená po ľavej strane potoka Parná (potok tečie v smere na Trnavu), cez cestu II/504 a pokračuje cez polia po poľnej ceste smer Zvončín. V katastrálnom území Zvončín je trasa vedená po ľavej strane miestnej komunikácie v samostatnom cyklistickom páse, pokračuje po ľavej strane samostatným cyklistickým pásom po Suchovskej ulici, vedľa cesty III/1295, pri Kostole sv. Martina z Tours sa trasa odkláňa cez miestne obslužné komunikácie (smerom k priehrade) a cez miestne obslužné komunikácie smeruje opäťovne k ceste III/1295, kde je vedená na ľavej strane tejto cesty na samostatnom cyklistickom páse až po kataster obce Košolná.

V obci Košolná je trasa cyklocesty vedená na pravej strane cesty III/1295, resp. III/1298, pričom dochádza k lokálnym zúženiam cyklocesty. Na križovatke ciest III/1298 a miestnej komunikácii (smer obec Dlhá) prechádza trasa na ľavú stranu cesty III/1298 až po kataster obce Dolné Orešany. Pred obcou trasa cyklocesty smeruje popri poľných cestách, Zelníkom potoku a potoku Parná a pred obcou Horné Orešany trasa prechádza cez cestu II/502 (za čerpacou stanicou). Trasa pokračuje v obci Horné Orešany popri miestnych obslužných komunikáciách a smeruje k Vodnej nádrži Horné Orešany. Trasa je vedená južne od nádrže, nádrž obchádza po jej západnej strane. Trasa obchádza Lošonský háj (kataster obce Lošonec) popri ceste III/1290 (na pravej strane) sa prechádza na hranicu katastra obce Smolenice. Pred mostíkom nad Smolenickým potokom trasa odbočuje popri potoku a PD k obslužnej miestnej komunikácii.

Cyklocesta pokračuje popri obslužnej komunikácii, prechádza cez cestu II/502 a za obcou Smolenice za Lúhovým potokom sa vracia k ceste II/502. Trasa pokračuje pozdĺž cesty II/502 v samostatnom cyklistickom páse až po železničnú trať, kde začína kataster obce Trstín. V tomto úseku trasa v maximálne možnej dĺžke kopíruje trasu bývalej úzkokoľajnej železnice, pričom prechádza cez cestu III/1291 a cestu I/51. Trasa pokračuje smerom k vodnej nádrži Jarky, pozdĺž Rosúchovského potoka popri poľnej ceste do konca úseku.

TTSK momentálne rieši projektovú dokumentáciu Suchá nad Parnou – Šelpice v súvislosti s projektovou dokumentáciou Zvončín – Suchá nad Parnou. Momentálne Obec Suchá nad Parnou nemá schválenú cyklotrasu v územnom pláne, čo znemožňuje vydanie územného rozhodnutia pre všetky tri obce.

Mesto Trnava rieši napojenie Trnava – Ružindol – momentálne prebieha realizácia projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie.

Vízia: Cieľom stavby tejto cyklotrasy je prepojenie regiónov BSK a TTSK v jestvujúcom koridore Malokarpatskej vinohradníckej cesty a kvalitné väzby na medzinárodné cykloturistické a cyklistické trasy v mikroregióne CENTROPE, ako aj na celoštátne magistrálne a regionálne cyklotrasy v oboch dotknutých regiónoch západného Slovenska. Zámerom investorov, ktorých zastupuje organizácia Slovenský dom Centrope, ale aj BSK a TTSK, ako aj dotknuté mestá a obce, vrátane krajského mesta Trnava realizovať cyklotrasu buď z finančných zdrojov EÚ, prípadne v budúcnosti po etapách z vlastných zdrojov.

Vedenie tejto cyklotrasy je znázornené na Obr. č. 26, podrobne na MAPE B.

4.3 Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK

Ku koncu roka 2021 sa nachádzala v TTSK sieť cykloturistických trás v dĺžke 1 242 km. Na Slovensku sa koncom roka 2021 nachádzala sieť cykloturistických trás s celkovou dĺž-

kou 16 535 km, teda podiel TTSK na celoslovenskej sieti bol 7,51 %. S touto dĺžkou sa radí na 7. miesto na Slovensku, za Banskobystrický, Žilinský, Trenčiansky, Prešovský, Nitriansky a Košický kraj, podobnú dĺžku cykloturistických trás má Bratislavský samosprávny kraj.

Podrobná analýza siete cykloturistických trás v Trnavskom samosprávnom kraji je popísaná v analytickej časti, jednak v členení podľa farieb (červená – cyklomagistrály, modrá, zelená i žltá), ako aj podľa určenia – cestné trasy, MTB trasy. Z analytickej časti vyplýva, že cykloturistické trasy sú v kraji nerovnomerne rozmiestnené, sú tu oblasti s hustou sieťou cykloturistických trás, na druhej strane oblasti, kde nenájdeme žiadne. Najmä v pohoriach je sieť cykloturistických trás, v nížinách potom trasy chýbajú. Skoro celá existujúca sieť na území TTSK je v správe Slovenského cykloklubu. Ďalším paradoxom je množstvo vyznačených trás mimo STN či dokonca načierno. Takýchto trás sú v kraji stovky kilometrov, neexistuje však ich databáza či evidencia.

Trnavský samosprávny kraj v minulosti takmer vôbec nepodporoval rozvoj a údržbu siete cykloturistických trás. Sieť sa tak budovala prioritne tam, kde bol záujem a dokázalo sa zabezpečiť financovanie. O tú sa staral najmä Slovenský cykloklub spoločne so svojimi klubmi. Slovenský cykloklub je najväčším správcom cykloturistických trás v kraji, až na pár výnimiek spravuje takmer všetky. Zopár trás spravujú iné združenia.

Preto strategickou prioritou v rozvoji cykloturistických trás bude na jednej strane obnova a modernizácia existujúcej siete a na strane druhej tvorba a vyznačenie siete nových zmysluplných cykloturistických trás, najmä v oblastiach, kde v súčasnosti absentujú. Prioritou sa stáva aj preznačenie trás vyznačených mimo STN a ich začlenenie do existujúcej siete. Strategickou prioritou bude tiež prekladanie súčasných existujúcich cyklotrás do bezpečnejších koridorov a najmä do horského prostredia. Aktuálnym trendom je aj rozvoj horskej cyklistiky a špecificky singletrackov. Tie sa tešia veľkej popularite a v regiónoch, kde sa vybudovala zmysluplná sieť, sa zároveň podarilo vybudovať aj atraktívne produkty cestovného ruchu.

Trnavský samosprávny kraj je veľmi nekompaktný kraj s oblasťami, ktoré sa veľmi ťažko dajú prepojiť, preto treba k tvorbe cykloturistických trás pristupovať s ohľadom na každý región. V rámci kraja sa tu nachádzajú tri väčšie pohoria, ktoré sú už v súčasnosti pomerne dobre pokryté sieťou cykloturistických trás a takisto riečne koridory Váh, Morava a Dunaj. Popri Dunaji a Morave vedú medzinárodné trasy, ktoré treba modernizovať a skvalitňovať ich povrchy. Výhodou je, že na území kraja sa nenachádza žiaden národný park. V rámci CHKO sú to Malé Karpaty, Biele Karpaty, Záhorie a Dunajské Luhy. Osobitý status v pohľade ochrany prírody majú územia Natura 2000 a maloplošné chránené územia (IV. a V. stupeň ochrany).

V posledných 3 rokoch okrem údržby existujúcej siete cykloturistických prebehli i rekognoskácie ďalších cykloturistických trás, k viacerým z nich sa spracovali zjednodušené dokumentácia a absolvovali povoloňacie konania.

Rozsiahle povoloňacie konanie sa robilo v rokoch 2016 – 2017, kedy sa riešilo povoloňovanie nových cykloturistických trás v Karpatoch v celkovej dĺžke 136 km. Z nich sa v roku 2021 realizovali i nové trasy – preloženie úsekov Záhorskej cyklomagistrály, nová trasa k Trojmedziu. V roku 2022 sa plánujú značenia ďalších nových trás a úsekov. Podarilo sa povoliť 8 nových cykloturistických trás, najmä v severnej časti Malých Karpát. Okrem jednej sa všetky vyznačili. V Malých Karpatoch je však priestor na doznačenie dôležitých úsekov a prepojení. Od roku 2012 pribudlo viacero nových trás aj v pohorí Považského Inovca v rámci projektu BikePark Považský Inovec.

Výsledná strategická sieť cykloturistických trás k termínu spracovania tejto stratégie je znázornená v prílohe ako MAPA A. V nej sú znázornené existujúce vyznačené cykloturistické trasy. V mape sú vyznačené i navrhované a nové cykloturistické trasy. Sú však iba navrhovanými trasami. Je pri nich potrebné vykonať rekognoskáciu terénu, GPS mapovanie, spracovanie zjednodušených dokumentácií a absolvovať povoloňovacie konanie. Plán na vykonanie týchto prác je v rokoch 2022 – 2024. Až následne sa budú dať povolené cykloturistické trasy značiť v teréne s predpokladom značenia v rokoch 2023 – 2024.

Prioritou v ďalších rokoch pri cykloturistických trasách by mala byť skvalitňovanie, prekladanie mimo frekventovaných ciest. Značenie nových trás je potrebné najmä v niektorých územiach, kde je ich menej. Kľúčové sú prepojenia Váhu a mesta Trnava, preznačenie trás v Podunajskej nížine podľa STN, doplnenie siete o dôležité prepojenia.

Rozvoj singletrackov je samostatnou kapitolou, ktorá sa v TTSK doteraz systematicky neriešila. V prvotnom kroku je potrebné spracovanie štúdie ich rozvoja, vytypovať oblasti budovania a vhodné lokality aj vzhľadom na ďalšie aspekty. Pohoria Malých, Bielych Karpát i Považského Inovca sú však veľmi vhodnými aj vzhľadom na menšie prevýšenie a ideálny sklon. Navyše sú v kraji viaceré lokality, kde už funguje turizmus a jeho ďalší rozvoj je len prirodzeným krokom, aj vzhľadom na udržateľný a prírodný turizmus či utľmovanie ťažby dreva.

Samostatne sú spracované produkty cykloturizmu, ktoré sa navrhovali v spolupráci s KOČR. Tie vychádzajú už z realizovaných projektov v roku 2020 a 2021 a plynule nadväzujú na úspešné odskúšané aktivity, ktoré sa rozšíria a posilnia.



Obr. č. 39: Prepojenie a koridory existujúcich cyklomagistrál v TTSK na susedné štáty a samosprávne kraje

Zdroj: interný zdroj SCK

V sieti cykloturistických trás sú najdôležitejšie tzv. chrbtové cykloturistické trasy – podľa normy cykloturistické magistrály či diaľkové cyklomagistály. Tie sa delia na cyklomagistály určené pre cestné bicykle a cyklomagistály určené pre horské bicykle (MTB). Značia sa výlučne červenou farbou. Vo výnimočných prípadoch sa však môžu značiť modrou farbou, napríklad pokiaľ ide o paralelné diaľkové cykloturistické trasy.

Strategickou v TTSK je plánovaná diaľková trasa Vážska cyklomagistrála (evidenčné číslo 002). V súčasnosti sa kombinuje ako variant cyklodopravný a cykloturistický, pričom niektoré úseky z nej môžu byť totožné. Trasa prechádza naprieč krajom a končí na medzinárodnej trase EuroVelo 6 v Komárne. Smerom na sever pokračuje do TSK.

Ďalej Cyklotrasa po stopách Českej cesty. Táto prepája významné mestá kraja. Prechádza naprieč takmer celým krajom od severu na juh.

Prepojenie a koridory chrbtovej siete existujúcich cyklomagistrál na území TTSK na susedné štáty a susedné samosprávne kraje sú na Obr. č. 39.

4.3.1 Strategická vízia cykloturistických trás určených pre cestné bicykle v TTSK

Cykloturistické trasy určené pre cestné bicykle sú tie, ktoré sú v plnej dĺžke zjazdné na cestnom bicykli. Keďže na Slovensku stále chýba dostatočná cyklodopravná infraštruktúra, väčšina vyznačených cykloturistických trás a diaľkových cyklomagistrál je vedená po asfaltových cestách a komunikáciách a v rámci TTSK je to hlavne sieť ciest II. a III. triedy. Iba malé percento je vedených po samostatných cyklochodníkoch. Výnimkou sú trasy, ktoré vedú po hrádzach riek. Záhorská cyklistická cesta, ktorá vedie v celej dĺžke po hrádzi rieky Moravy a veľká časť Vážskej cyklomagistrály, ktorá prechádza najmä po hrádzach Váhu a vážskych kanálov. Samozrejme trasa EuroVelo 6, ktorá vedie po hrádzi Dunaja.

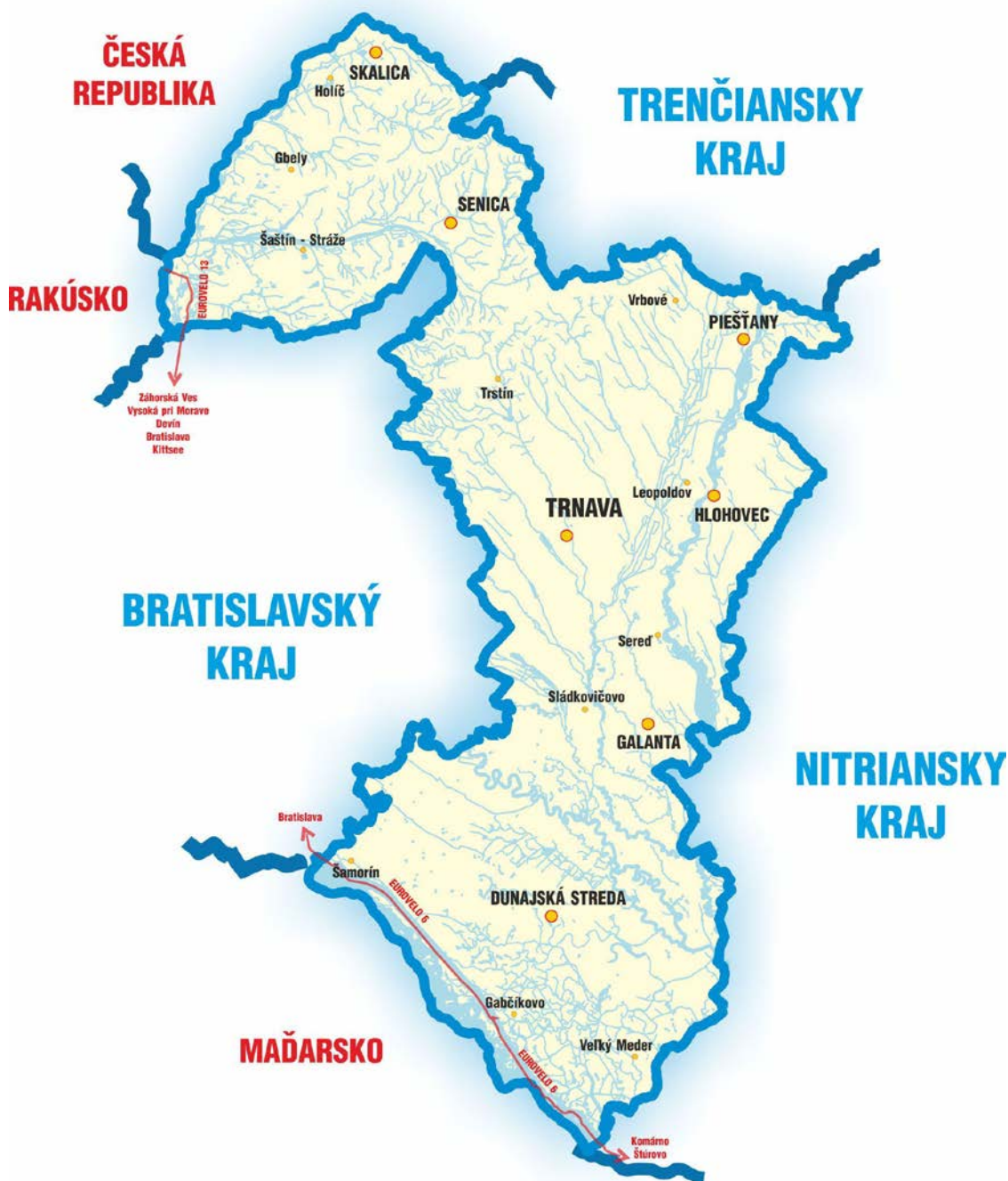


Obr. č. 40: Emblémová cyklotabulka EuroVelo 6 s logom národnej cyklomagistrály Dunajská cyklistická cesta

Zdroj: interný zdroj SCK

Po novom je však nevyhnutné uvažovať v niektorých úsekoch z hľadiska bezpečnosti o preložení niektorých koridorov mimo zóny dopravy, ak je to možné hlavne na hrádzi riek, alebo iných účelových a obslužných komunikácií. Ak chceme udržať systém cykloturistických magistrál, je nutné v dohľadnej dobe hľadať riešenia na pretrasovania. V niektorých úsekoch je potrebné uvažovať s vybudovaním paralelných cyklodopravných trás, najmä v okolí väčších miest. Pre koridory riek Váh, Morava a Dunaj sa strategicky určila priorita cyklodopravných trás medzi sídlami. V zmysle TP 085/2019 však paralelne po týchto cyklodopravných trasách môžu viesť aj kľúčové cykloturistické magistrály. Z

hľadiska strategického postupu sa obyčajne v hierarchii postupu najprv na takýchto cyklotrasách vyznačia cykloturistické trasy (ak už neexistujú) a postupne sa infraštruktúrálné upravujú úseky týchto trás (vzorový príklad na Slovensku je trasa EuroVelo 6 popri Dunaji či niektoré úseky Vážskej cyklomagistrály v TSK, TTSK a NSK). Preto sú tieto trasy popísané podrobne v kapitolách venovaných cyklodoprave.



Obr. č. 41: Trasy EuroVelo 6 a EuroVelo 13 v TTSK a ich prepojenie na susedné štáty a kraje

Zdroj: interný zdroj SCK

Strategickými v TTSK sú diaľkové trasy – budúca cyklodopravná trasa v koridore popri rieke Váh, prepojenie Váhu, Karpát a Moravy, koridor Dunaja alebo Malého Dunaja.

Veľkým potenciál z hľadiska cestnej cykloturistiky má aj južná časť Trnavského samosprávneho kraja na Podunajskej nížine. Samozrejmosťou je aj lepšie a efektívnejšie využívanie trás EuroVelo, najmä ich značky a nadväzovanie na ne ďalšími službami, cykloturistickými trasami a doplnkovou infraštruktúrou.

Trnavským samosprávnym krajom prechádzajú dve trasy EuroVelo. **EuroVelo 6 (EV-6) a EuroVelo 13 (EV-13)**. Obe sú trasované v koridoroch riek. Trasa EuroVelo 6 vedie pozdĺž rieky Dunaj a má označenie aj Dunajská cyklistická cesta. Na Slovensku má dĺžku 156 km. Jej špecifikom je, že sa v Bratislave rozdeľuje a jedna vetva vedie slovenskou stranou Dunaja a druhá vetva vchádza pri Čunove do Maďarska. Trasa EuroVelo 6 je mimoriadne navštevovaná, no najmä úsek mimo miest Bratislava, Komárno a Štúrovo sú bez adekvátne vybudovaných služieb a infraštruktúry.

Trasa EuroVelo 13 vedie na území TTSK iba krátkym úsekom dlhým 13 km, celá však vedie po dobrých bývalých signálnych cestách. Avšak takisto na trase chýba zázemie vo forme služieb a doplnkovej infraštruktúry. Ministerstvo dopravy zároveň uvažuje s vytvorením siete národných magistrál, ktoré by mali byť definované v národnej cyklostratégii. V rámci TTSK to bude určite Vážska cyklomagistrála a Moravská cyklistická cesta.

V koridore rieky Váh, z hľadiska cykloturistického, vedie prvá diaľková cyklomagistrála s názvom **Vážska cyklomagistrála**. Jej evidenčné číslo je 002. V roku 2018 sa rozhodlo, že aj pre cyklodopravný variant sa bude používať rovnaký názov. Pred tým sa napríklad v TSK používal iný názov, napr. **Vážska cyklotrasa**. V niektorých úsekoch budú obe trasy viesť spolu, v niektorých zatiaľ vedú samostatne. Toto sa však do budúcnosti zjednotí a v rámci všetkých krajov sa uvažuje o jednom koridore. Takisto časť trasy sa bude prelínať s plánovanou Náučnou pútnickou cyklotrasou sv. Cyrila a Metoda. Vážska cyklomagistrála je v súčasnosti vyznačená v dĺžke 196,7 km, pričom prechádza cez NSK, TTSK, TSK a ŽSK.



Obr. č. 42: Emblémová cyklotabulka Vážska cyklomagistrála

Zdroj: interný zdroj SCK

V úseku Horná Streda – Piešťany je potrebné opraviť asfaltový povrch cesty, to je v pláne v roku 2022. Prejazd cez mesto Piešťany je takisto v súčasnosti riešený komplikovane, keď cyklisti nemôžu využívať hrádzu rieky medzi Kolonádovým a Krajinským mostom. Úsek medzi Madunicami a Hlohovcom je pri zlom počasí ťažko prejazdný. Riešením bude vy-

budovanie lávky v Koplotovciach, keď budú cyklisti vedieť prejsť na ľavú stranu rieky Váh a pokračovať do Hlohovca po lepšej hrádzi. V Hlohovci by sa vrátili späť na pravú stranu. Úprava cestného mostu v Hlohovci o cyklopruhy vytvorí možnosť cyklistického prepojenia a zlepši cyklodopravnú obslužnosť obcí v okolí Hlohovca, ale aj cykloturistické prepojenie na MTB Bikepark Považský Inovec.

Úsek Vážskej cyklomagistrály Šulekovo – Šúrovce je plánovaný po hrádzi Váhu. Povrch je však trávnatý a ťažko zjazdový. Úprava povrchu je preto ďalším kľúčovým faktorom pre dobudovanie Vážskej cyklomagistrály v rámci TTSK. Tieto úseky sú však v rôznej forme rozpracovanosti, ktoré by mohli byť realizované v najbližších 2 – 3 rokoch. V Šúrovcach sa uvažuje o vytvorení dôležitej cyklokrižovatky smerom na Trnavu.

Ďalšie úseky od Šúroviec až na hranicu s Nitrianskym samosprávnym krajom sú asfaltové a momentálne vyznačené. Vážska cyklomagistrála je jednou z najdôležitejších cykloturistických trás na Slovensku, ktorá sa napája na trasu EuroVelo 6. Už teraz je v celej dĺžke prejazdná i keď stále viacero úsekov, najmä v TSK a ŽSK vedie po cestách. V budúcnosti však môže tvoriť významný cykloprodukt, najmä v oblasti diaľkovej cykloturistiky, ktorá je z roka na rok populárnejšou. Počet cyklistov a zmysel tejto trasy dokladujú aj viaceré cykloščitáče.

Druhou diaľkovou cykloturistickou trasou je **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 TTSK 45,2 km. Na tejto trase sa nachádza z pohľadu cykloturistiky veľké množstvo atraktívnych pamiatok a turistických zaujímavostí. Patria k nim najmä šikmá veža vo Vrbovom, kostolík Lančár, Katarínka, kaštieľ v Trstíne, VN Buková a historické domy v Plaveckom Petri.

V súčasnosti skoro celý úsek vedený po ceste č. II/502, I/51 a II/501. Na trase je niekoľko rizikových úsekov s vysokou intenzitou premávky a trasa je tak v týchto úsekoch veľmi nebezpečná. Ide najmä o úseky Krakovany – Vrbové, prejazd Trstína a celú cestu II/501, kde je vysoká premávka nákladných vozidiel a šírkové usporiadanie cesty tomu nezodpovedá. No aj úsek Vrbové – Trstín je najmä cez pracovný týždeň pomerne frekventovaný. Dá sa teda povedať, že celý úsek na území TTSK je momentálne pre cyklistov neatraktívny a nebezpečný. Prepája síce pekné obce, pamiatky a miesta, ale pre organizovanie cykloturistiky je trasa nevhodná. Okrem úseku Krakovany – Vrbové sa na žiadnom z úsekov nerobí nič pre zlepšenie pohybu cyklistov. Z toho dôvodu sa preto dlhodobo ani neobnovuje značenie na tejto trase. Slovenský cykloklub ako správca uvažoval o zrušení trasy, avšak obce na trase s tým nesúhlasia. Riešením by bolo vybudovanie cyklochodníkov, avšak v slovenskom prostredí a pri danej dĺžke a náročnosti to nevidíme reálne.



Obr. č. 43: Emblémová cyklotabuľka Malokarpatská cyklomagistrála

Zdroj: interný zdroj SCK

Treťou diaľkovou cykloturistickou trasou je **Moravská cyklistická cesta**. Má evidenčné číslo 004 a spája Baťov kanál pri Skalici s trasou EuroVelo 13. Meria 40,1 km a v celej dĺžke vedie po hrádzi rieky Moravy. Jediným nebezpečným miestom je prejazd cesty I/51 pri Hodoníne. V tomto mieste by bolo potrebné vybudovať cykloprechod. Zvyšné úseky vedú mimo zóny dopravy. Povrch hrádze by však bolo potrebné na niektorých miestach opraviť. S tým uvažuje TTSK, ktorý trasu rozdelil na viacero úsekov a plánuje riešiť opravu povrchov. Na trase sa nachádza aj cykolávka cez rieku Myjavu, ktorá si vyžaduje rekonštrukciu a vybudovanie nájazdu pre bicykle, nakoľko sa v súčasnosti pri nájazde z jednej strany nachádzajú iba strmé schody. Táto lávka by sa mala rekonštruovať v rámci opravy povrchov na hrádzi. Na trase je aj nová lávka, ktorá spája archeologické nálezisko Mikulčice s kaplnkou sv. Margity v Kopčanoch. Zároveň prepája cyklotrasy na českej strane s Moravskou cyklistickou cestou.



Obr. č. 44: Emblémová cyklotabuľka Moravská cyklistická cesta

Zdroj: interný zdroj SCK

Štvrtou diaľkovou cykloturistickou trasou je **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 do Senice. Jej celková dĺžka je 57,6 km, z toho v TTSK 10,2 km.



Obr. č. 45: Emblémová cyklotabuľka Kopaničiarska cyklomagistrála

Zdroj: interný zdroj SCK

Táto trasa má prednostne cykloturistický charakter, vedie podhorím Malých Karpát, Bieľých Karpát a Myjavskej pahorkatiny. Výhodou z hľadiska bezpečnosti je, že celá trasa vedie po veľmi málo frekventovaných kopaničiarskych cestách. Prepája obce, kopaničiarske osady s pamiatkami regiónu. Na tejto trase sa aktuálne neuvažuje so zmenami v trasovaní.

Piatou diaľkovou cykloturistickou trasou je **Záhorská cyklomagistrála**. Má evidenčné číslo 024. Jej celková dĺžka je 127 km a v rámci TTSK má 70,2 km. Prepája celé Záhorie, začína pod hradom Devín a končí v Senici.

Trasa má prednostne cykloturistický charakter a prepája najväčšie lákadlá Záhoria ako pútnické miesto v Šaštíne, zámok v Holíči či historické centrum Skalice.

V súčasnosti sa uvažuje o ďalšom preložení trasy v úseku od Petrovej Vsi do Šaštína – Stráže. Trasa tam v súčasnosti vedie po ceste II/590. Nový úsek by v Petrovej Vsi odbočil a pokračoval po ceste do mesta Gbely, prešiel mestom a pokračoval do obce Smolinské. Následne po lesných cestách do obce Čáry a po poľnej ceste k rieke Myjava, kde by sa napojil na novo vybudovaný cyklochodník a pokračoval po ňom až do mesta Šaštín – Stráže, kde by sa opäť napojil na staré trasovanie. Tento nový úsek je zmapovaný, je však potrebné ho povoliť. V ďalších úsekoch sa zatiaľ nepočíta s prekládkami značenie, keďže trasa vedie po menej frekventovaných cestách. Navyše v danom koridore ani nie sú možnosti, kde by bolo trasu možné preložiť. Riešením by mohla byť úprava povrchov na viacerých poľných cestách. Avšak v tomto smere by museli byť aktívne najmä miestne samosprávy.



Obr. č. 46: Emblémová cyklotabuľka Záhorská cyklomagistrála

Zdroj: interný zdroj SCK

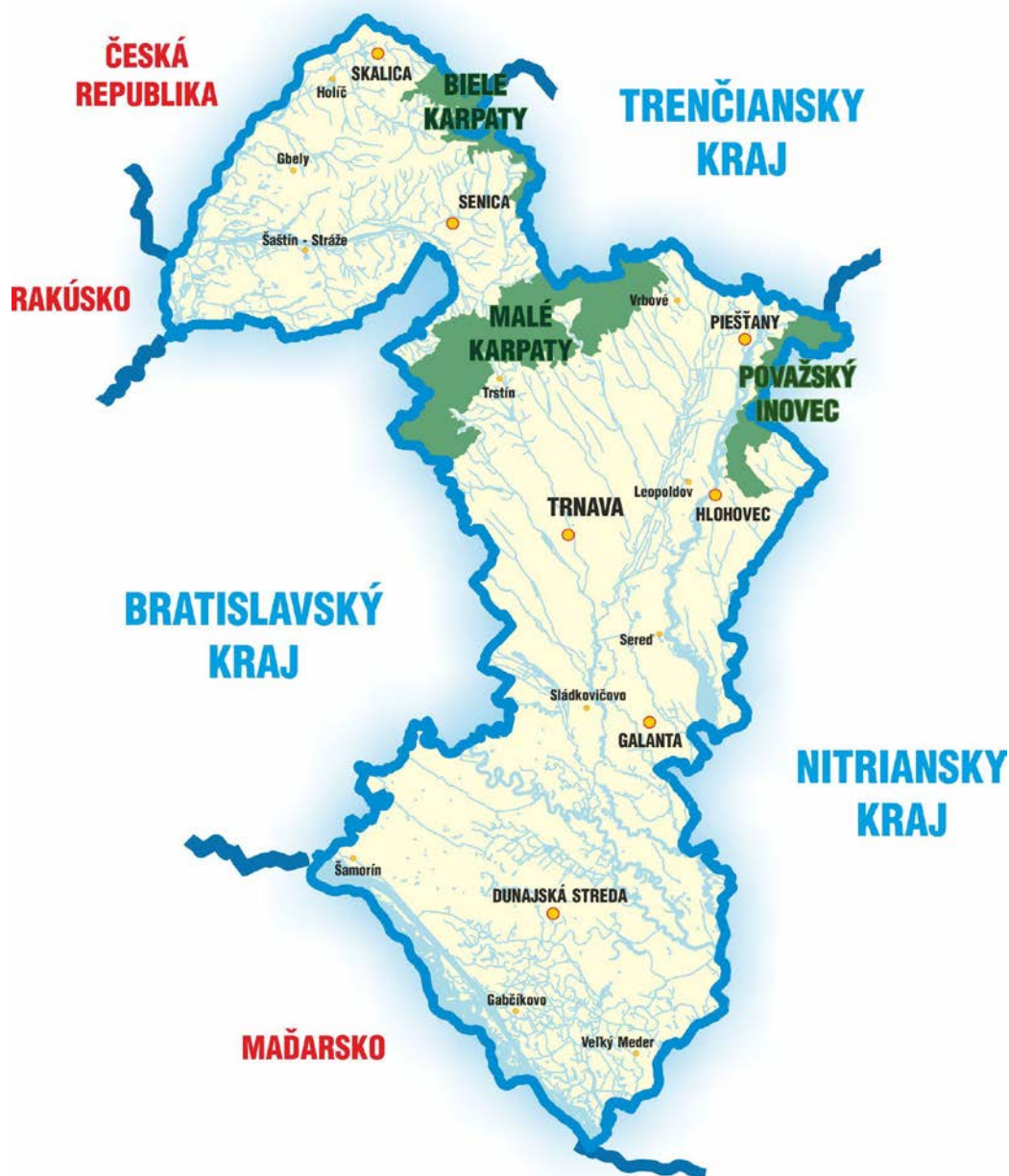
V budúcnosti by novou diaľkovou cykloturistickou trasou mohla byť **Cyklomagistrála popri Malom Dunaji**. Jej celková dĺžka by bola cca 128 km, z čoho viac ako polovica by viedla cez TTSK.

Novou cyklomagistrálou by bola aj zamýšľaná trasa **Po stopách českej cesty**, ktorá by v prvej etape prepojila Vážsku cyklomagistrálu s Malými Karpatami a mestom Trnava. V koridore od mesta po Váh by viedla spoločne s uvažovanou Cyrilometodskou trasou. V druhej etape by trasa pokračovala na Záhorie. Staré vedenie českej cesty je známe, avšak na trase zatiaľ neprebehlo ani mapovanie či rekognoskácia terénu. Dĺžka plánovaných úsekov by mala mať 80 – 100 km, v závislosti od zvoleného variantu a možností.

Súčasný a navrhovaný systém cykloturistických trás je znázornený v prílohe na MAPE A. Prepojenie a koridory chrbtovej siete cykloturistických magistrál pre cestné bicykle v území TTSK na susedné štáty a susedné samosprávne kraje sú na Obr. č. 47.

4.3.2 Strategická vízia cykloturistických trás určených pre horské bicykle v TTSK

Trasa určená pre horské bicykle je taká trasa, po ktorej nie je možné jazdiť cestným bicyklom. Obyčajne je situovaná do horského prostredia na systém lesných ciest a chodníkov, ale aj na rôzne poľné a nespevnené cesty. Navrhnutá stratégia však prioritne rieši v pohľade MTB cykloturistických trás horské MTB cykloturistické magistrály a rozsiahlejšie územia, so súborom takýchto trás, nerieši každú trasu samostatne. To znamená, že individuálne môžu trasy MTB vznikať aj mimo zón, stanovených touto stratégiou.

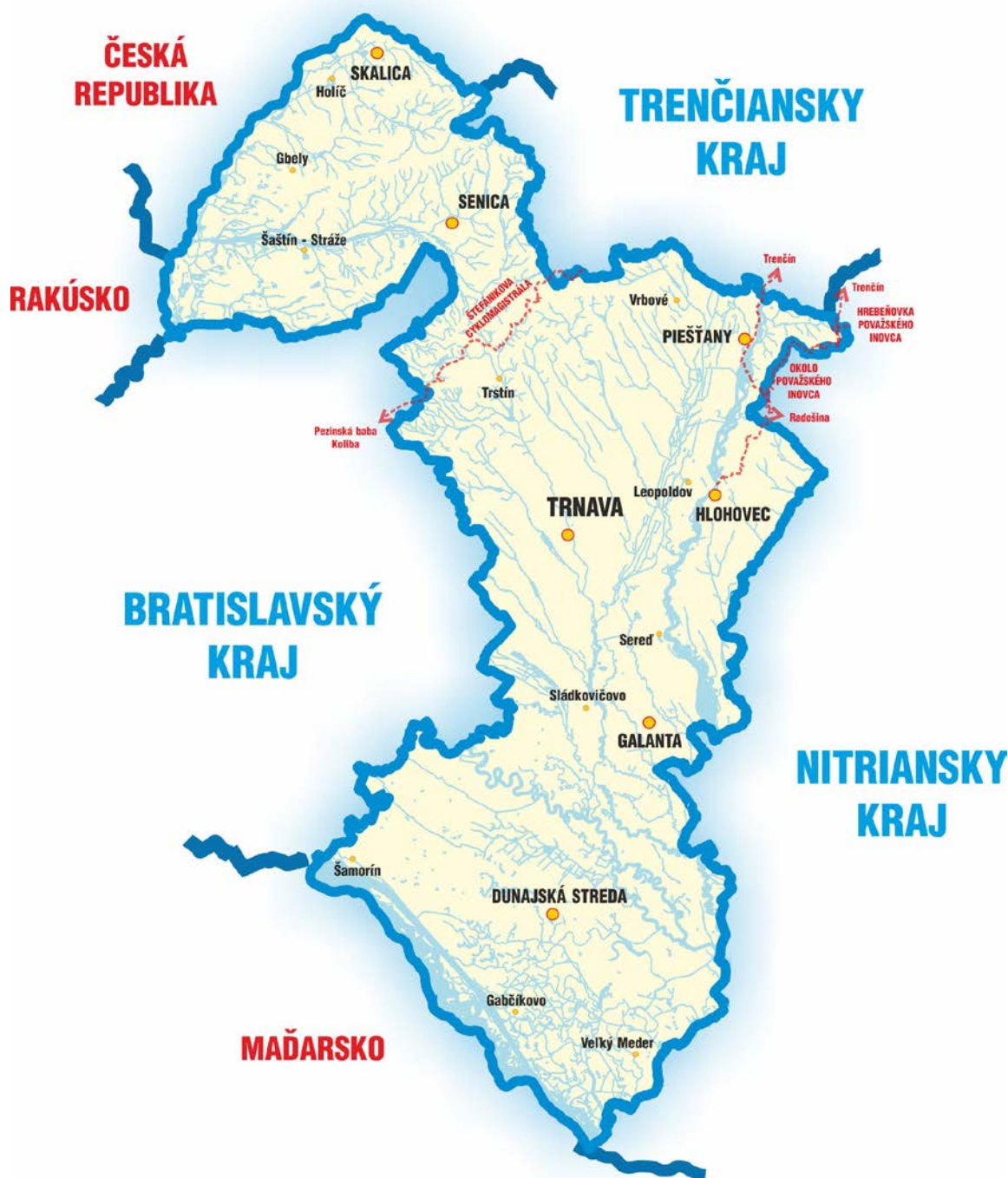


Obr. č. 48: Základné oblasti v TTSK vhodné pre horskú cyklistiku

Zdroj: interný zdroj SCK

Územie TTSK je pomerne rovinaté, a tak oblasti vhodné pre plošnú horskú cyklistiku sú sústredené v pohoriach Považský Inovec a Malé Karpaty. Sem ešte môžeme zaradiť časť Bielych Karpát pri Skalici. V rámci Považského Inovca a Malých Karpát sa jedná už o existujúce súbory MTB cykloturistických trás v rámci MTB bikeparkov.

Základné oblasti v TTSK vhodné na horskú cyklistiku sú znázornené na Obr. č. 48, kostrové horské MTB cyklomagistrály na Obr. č. 49.



Obr. č. 49: Kostrové trasy pre MTB cykloturistiku v TTSK

Zdroj: interný zdroj SCK

Z pohľadu horskej cykloturistiky kľúčovú úlohu zohráva najmä ochrana prírody a lesohospodárska činnosť. Pri plánovaní treba preveriť, či sa možné trasy nenachádzajú v územiach Natura 2000 (zoznam území Natura 2000 v rámci TTSK je v prílohe č. 23, vrátane chránených biotopov, rastlín a živočíchov). V týchto územiach je z hľadiska legislatívy potrebné vyžiadať si 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 o rozhodnutie, ak trasy prechádzajú II. a III. stupňom ochrany prírody a o výnimku, ak sa trasy plánujú viesť IV. a V. stupňom ochrany prírody.

Z hľadiska lesohospodárskej činnosti je potrebné pri plánovaní rozvoja cykloturistiky žiadať o povolenie vlastníkov pozemkov, resp. obhospodarovateľov. Z hľadiska pomerov na Slovensku je približne polovica lesných pozemkov vo vlastníctve štátu, tieto pozemky obhospodarujú Lesy SR. Zvyšné lesné pozemky sú v súkromnom, mestskom či cirkevnom majetku. Pri jednaniach je preto mimoriadne dôležitá správna identifikácia vlastníkov. Pri súkromných vlastníkoch možno jednať aj s obhospodarovateľmi, ako sú napríklad urbáre či komposesoráty.

4.3.3 Strategická vízia cykloturistických trás určených pre horské bicykle v TTSK – MTB Bikeparky

V rámci kraja sa momentálne rozvíjajú najväčšie projekty plošnej horskej cyklistiky v pohoriach Považský Inovec a Malé Karpaty. Presahujú rámec TTSK a prechádzajú aj do okolitých samosprávnych krajov. Pri MTB Bikerparku Považský Inovec je dominantná časť celého zámeru na území TSK, ale zasahuje aj do TTSK a NSK. Pri MTB Bikeparku Malé Karpaty je dominantný záber zase v BSK, kde sa nachádza hustá sieť viac ako 350 km cykloturistických trás doplnených o viacero dobre vybudovaných singletrackov. V severnej časti zasahuje kúsok aj do TSK. Prvý sa buduje už 10 rokov, druhý 8 rokov. V prvom je už v súčasnosti vyznačených viac ako 600 km, v druhom viac ako 450 km cykloturistických trás. Oba MTB Bikeparky majú svoje logo, v oboch sú vyznačené hlavné – chrbtové cykloturistické trasy – MTB cyklomagistrály. Tie majú takisto svoje logá. Ambíciou oboch Bikeparkov, z pohľadu TTSK je najmä ich rozširovanie o sieť ďalších cykloturistických trás a postupne aj dobudovaním technických trailov či singletrackov. Tie by sa však mali sústrediť iba na vyhradených malých územiach a nie plošne v celých pohoriach. V rámci MTB Bikeparku Považský Inovec z pohľadu stratégie TTSK sa jedná najmä o pravidelnú údržbu Hrebeňovky do Hlohovca a navýšenie počtu cykloturistických trás v južnej časti pohoria. Najmä vytvorenie prepojení na niektoré obce a nástupné miesta. Z pohľadu MTB Bikeparku Malé Karpaty by sa jednalo na území TTSK najmä o zahustenie siete a vybudovanie singletrackov, ktoré by dotvorili a zatraktívili celú sieť. V oboch pohoriach sa však už nedá hovoriť o nejakom masívnom značení nových cykloturistických trás. Skôr treba uvažovať o doplnení siete, napojení niektorých zaujímavostí či obcí. Zlepšiť treba obnovu a údržbu siete cykloturistických trás.

V MTB Bikeparku Považský Inovec sú strategické 2 hlavné – kostrové cykloturistické MTB cyklomagistrály, ktoré prechádzajú aj na území TTSK.



Obr. č. 50: Emblémová cylotabuľka Bikepark Považský Inovec

Zdroj: interný zdroj SCK

Prvou je atraktívna „**Hrebeňovka Považského Inovca**“ s evidenčným číslom 043. V súčasnosti začína nad mestom Trenčín v miestnej časti Brezina a vedie cez najvyšší vrchol pohoria Považský Inovec – rovnomenný Inovec s rozhl'adňou a ďalej hlavným hrebeňom až do sedla Havran na hranicu TTSK a NSK. Keďže trasu sa postupne podarilo vyznačiť v celej dĺžke, tak ambíciou na ďalšie roky je najmä kvalitná údržba a postupné budovanie a osadenie drobnej cyklistickej infraštruktúry (odpočívadlá, mapy, panely pamiatok, obrázkové cyklosmerovky), a tým celú trasu zatraktívniť. Dôležitým aspektom je doznačenie odbočiek a prepojení na niektoré obce.



Obr. č. 51: Emblémová cyklotabuľka Hrebeňom Považského Inovca

Zdroj: interný zdroj SCK

Druhou je cykloturistická trasa „**Okolo Považského Inovca**“ s evidenčným číslom 044. Má dĺžku 120 km, avšak v rámci TTSK je jej úsek dlhý iba 16,8 km.



Obr. č. 52: Emblémová cyklotabuľka Okolo Považského Inovca

Zdroj: interný zdroj SCK

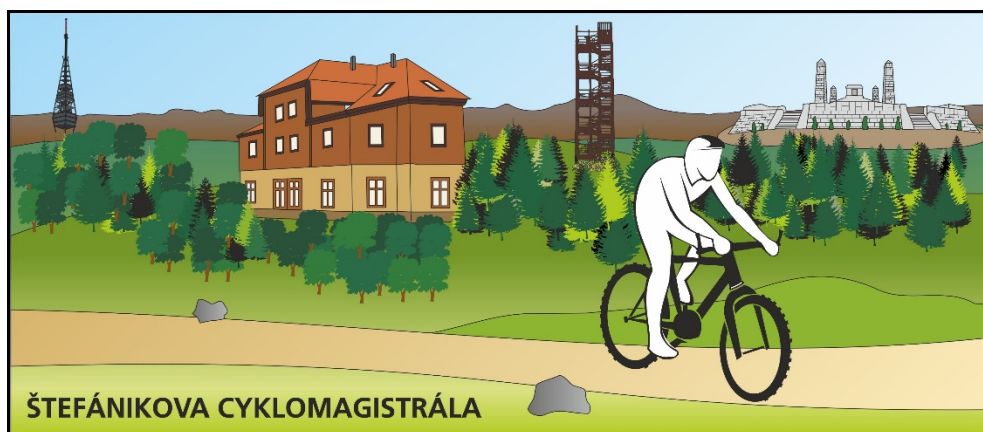
Klasická sieť ostatných cykloturistických trás v MTB Bikeparku Považský Inovec je už dnes pomerne hustá, v južnej časti pohoria od sedla Havran je však momentálne iba jedna značená trasa – okruh Horné Otrokovce. Zmapované sú síce aj ďalšie dve trasy, tie však čakajú na povolenie a následné vyznačenie. V rámci stratégie z pohľadu TTSK je potrebné zmapovať ďalšie cykloturistické trasy a doplniť sieť v tejto časti pohoria.



Obr. č. 53: Emblémová cyklotabuľka Bikepark Malé Karpaty

Zdroj: interný zdroj SCK

V MTB Bikeparku Malé Karpaty je kostrovou trasou „Štefánikova cyklomagistrála“ s evidenčným číslom 047. Hrebeňovka začína v Bratislave a v súčasnosti končí v obci Košariská, prechádza teda troma samosprávnymi krami. Má zatiaľ dĺžku 98,1 km, v rámci TTSK má dĺžku 32,7 km. Úsek v kraji bol dokončený iba koncom roka 2017, obnova prebehla v roku 2021 a bude pokračovať.



Obr. č. 54: Emblémová cyklotabulka Štefánikova cyklomagistrála

Zdroj: interný zdroj SCK

Masív Malých Karpát ponúka množstvo cieľov pre turistiku, cykloturistiku, rekreáciu, napr. vyhliadky, hrady či zrúcaniny, rekreačné oblasti. Oblasť Smolenice a Jaskyňa Driny, stopy historických udalostí (napr. pozostatky opevnení), stopy ľudskej činnosti – banskej, vinohradníckej a pod., množstvo vodných plôch najmä v Podunajskej nížine a na Záhorí, rieky Dunaj, Malý Dunaj a Morava sú resp. majú potenciál stať sa významnými cieľmi cestovného ruchu dostupnými hierarchicky pospájanou sieťou cyklistických trás. Vzhľadom na chýbajúce prepojenia medzi mestom Trnava, Piešťany až do pohoria Malých Karpát KOCR Trnavský kraj prevádzkoval Cyklobus do Karpát.

Zaujímavou náučnou trasou by bolo trasovanie po bývalej Pálffyovskej železnici – náučná cyklotrasa. Začiatok by bol na ŽST Smolenice – súbežne s koridorom železnice Smolenice – Jablonica po cestu Trstín – Buková. Tu sa vrátiť do obce Trstín a v intraviláne obce odbočiť vľavo po viditeľnom násype železnice mimo koridor dopravy po cestu I/51 Trnava – Senica, kde je aktuálne len priechod pre chodcov. Pokračovať ďalej po vyznačenom náučnom chodníku okolo rybníka v lokalite Jarky, ďalej k pútnickemu miestu Trstín Hájiček, Prekážka, až do obce Dobrá Voda. Koridor je rôznej kvality. Väčšina trasy je aktuálne zjazdná. Kratšie úseky treba upraviť. Na trase je množstvo zachovaných artefaktov lesnej železnice – násypy, zárezy, piepusty.

Zaujímavým prepojením by bolo aj spojenie Katarínky, Planinky a napojenia na cykloturistickú trasu 8211 koridorom lesnej železnice. Ako priestor na spoluprácu s LESMI SR by bolo vhodné odkloniť cyklotrasu 2204 v úseku Majdán – Olšovský mlyn – križovatka cyklotrás Rybáreň – vodná nádrž Parina. V tomto úseku vedie značená cykloturistická trasa s turistickou trasou a náučným chodníkom. Lokalita je veľmi vyhľadávaná návštevníkmi. Tento úsek je veľmi vyťažенý a frekventovaný. Po pravom brehu riečky Parná vedie koridor bývalej lesnej železnice. Práve na tento koridor po rekonštrukcii by mohli byť presmerovaní cyklisti alebo turisti.

KOCR TK zrealizovala na jeseň v roku 2021 cyklistický projekt Cyklobusom do Karpát. Jedinečnosť tohto projektu v Trnavskom kraji spočíva v tom, že sa jednalo o prvý rok kedy môžu nadšenci cykloturistiky organizovane spoznávať kraj zo sedla svojho bicykla. Vzhľadom na neustále rastúci záujem o cykloturistiku v prírode a vyhľadávanie komfortného bicyklovania bez pocitu ohrozenia na cestách, KOCR TK smeruje k vytváraniu lepších podmienok pre cyklistov, práve formou cyklobusov. Autobus s cykloprívesom bol vypravený každý víkend od 28.8.2021 (počas soboty aj nedele) z Trnavy (AS), cez Horné

Orešany, Dobrú Vodu. Autobus pokračoval smerom do Piešťan, kde trasoval „novú trasu“ najmä pre piešťanských cyklistov, a to od Piešťan (AS) cez Vrbové (zastávka pri synagóge) do Brezovej nad Bradlom (železničná stanica). Išlo o projekt jesenného cyklobusu s kapacitou 24 miest a pripojeným prívesom pre bicykle (kapacita prívesu bola 16 bicyklov). Cieľovou skupinou boli jednotlivci, páry a skupiny cyklistov. Produkt Cyklobusom do Karpát bol určený pre cyklistov, tak aj peších turistov, ktorí sa pohodlne dostavia na úpätie Karpát a ešte stále plní síl si chcú zabicyklovať v horách Malých Karpát.

Zámerom projektu bolo komfortne a pohodlne zabezpečiť dovoz ku Karpatom. Odtiaľ sa cyklisti už bezpečne vydali po cyklotrasách Malých Karpát. Každý cyklista si priniesol vlastný bicykel, bicykle sa nepožičiavali. Zámerom projektu bolo umožniť cyklistom objaviť cyklotrasy, turistické trasy, spoznať kultúrne a historické pamiatky. Cyklistov z Trnavy a Piešťan sme tak priblížili do Malých Karpát komfortným autobusom, aby mohli pohodlnejšie bicyklovať už priamo v prírode a nepohodlne a niekedy aj nebezpečne sa pohybovať na úzkych cestách.

Produkt Cyklovlaku do Smoleníc bol určený pre cyklistov a turistov, ktorí sa pohodlne dovezli do Smoleníc prevádzkovanými historickými vlakovými mašinkami. Zámerom tohto projektu bolo spojiť viacero typov dopravy - železničnú dopravu a cyklistiku a priblížiť sa ku Karpatom bezpečne a pohodlne, bez nutnosti dostať sa do východiskového miesta pre turistiku či cykloturistiku vlastným automobilom. Cieľom bolo odľahčiť o dopravu východiskové miesto, podporiť cykloturistiku v regióne Trnava a zabezpečiť cyklistom a turistom bezpečný prevoz ku Karpatom. Cyklisti a peší turisti sa dostali ku Karpatom a ešte stále plní síl si mohli užít jesennú prírodu v Karpatoch v sedle bicykla a zažiť turistiku v horách Malých Karpát. Návštevník mal tak možnosť spraviť si celodenný rodinný výlet po Smoleniciach a využiť možnosť nenáročnej turistiky. Jednalo sa o historické vozne vlaku; k vlaku bol pripojený cyklovozeň s kapacitou 25 bicyklov (bicykle boli umiestnené cyklovozni na úchytoch). Cieľovou skupinou boli páry, skupiny cyklistov a rodiny s deťmi. Kapacita vozňov historického vlaku mal 116 miest, dĺžka jazdy vlaku bola 01:34 h s odchodom z Bratislavy (8:30 h) a príchodom do Smoleníc (9:54 h) cez Trnavu. Každý cyklista si priniesol vlastný bicykel, bicykle sa nikde nepožičiavajú. Cyklisti a turisti mohli navštíviť jaskyňu Driny, rodinné medovinnárstvo Včelco, múzeum Molpír alebo sa vydať na ľahkú turistiku Smolenickým krasom.

4.3.4 Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK – náučné a tematické cykloturistické trasy

Novelizovaná norma STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“ umožňuje od apríla 2015 značiť v teréne náučné a tematické cykloturistické trasy. Tie majú prvky cykloturistickej orientácie podložené žltou farbou, žltou farbou sú podložené aj maľované značky, tzv. „céčka“. Pri týchto trasách sa nepoužíva v hierarchii farieb červená, ale iba modrá, zelená a žltá. Pri žltej sa ako farba piktogramov cyklistu a farebného hrotu, ako aj maľovaného céčka, vzhľadom na žltý podklad, používa čierna farba.

Na území TTSK zatiaľ takáto trasa neexistuje. No v strategickej vízii by mala krajom prechádzať takáto diaľková náučná pútnická trasa sv. Cyrila a Metoda, ktorá je v súčasnosti najväčším projektom možnej náučnej cykloturistickej trasy na Slovensku. Zámer projektu jej cyklovariantu je podrobnejšie je popísaný v kap. 4.3.5.

Za tematickú trasu na území TTSK môžeme považovať trasu Po stopách vodných mlynov (2210), ktorej prvá časť sa začala realizovať v roku 2017 a postupne bola celá vyznačená. Nie je však vyznačená ako náučná cykloturistická trasa.

Samotné náučné a tematické cykloturistické trasy majú obrovský potenciál rozvoja, najmä v menšom území. Tematické trasy sa dajú riešiť aj v spolupráci so súkromným sektorom či v snahe o vybudovanie produktu v nejakom menšom území. Ako ďalšie budúce náučné alebo tematické cykloturistické trasy môžu byť vyznačené aj ďalšie tematické trasy, napríklad Hradná cesta, téma turistických rozhľadní alebo aj trasa SacraVelo. Tá už je vyznačená v BSK ako modrá náučná cykloturistická trasa s číslom N2002 a meria 85,6 km. Napojiť na túto vyznačenú trasu by sa mohlo aj SacraVelo v TTSK, avšak momentálne existuje iba v dĺžke 4 km. Napriek tomu má potenciál na predĺženie a smerom z Báču by mohla trasa pokračovať smerom na Trnavu. V rámci Slovenska je napríklad vytvorený aj súbor tematických cyklotrás „Horské chaty na bicykli“.

Potrebné kroky: Je potrebné vytypovať možné trasovanie trasy SacraVelo v TTSK, jeho prepojenie na existujúce a možné cykloturistické trasy. Na BSK by sa napojilo prirodzene po trase EuroVelo 6, avšak smerom na Trnavu existuje viacero možností kadiaľ trasu v budúcnosti viesť. Je potrebné spraviť rekognoskácie, mapovania, navrhnuť sieť, stavebnú náročnosť a podobne. Vhodné by bolo aj otvorenie diskusie na túto tému, prípadne spoločne s KOČR rozpracovať ďalšie možnosti využitia tematických trás v kraji.

4.3.5 Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK – náučná Cyrilo-metodská cesta

Projekt Cyrilo-metodskej pútnickej cesty vznikol na podnet Zlínskeho kraja a Centrály cestovného ruchu Východní Moravy, o. p. s. Za týmto účelom bolo založené aj združenie Evropská kulturní stezka sv. Cyrila a Metoděje, z. s. p. o. so sídlom v Zlíne. Riadnym členom tohto združenia je aj TTSK.

Snahou tohto združenia je vytvoriť a vyznačiť túto tematickú cestu ako pútavý produkt cestovného ruchu. Trasu delí na centrálnu (česky páteřní) trasu a vedľajšie, paralelné trasy. V projekte cezhraničnej spolupráce je víziou v teréne rekognoskovať možné vedenie centrálnych (páteřních) trás, zmonitorovať kultúrne a prírodné zaujímavosti a služby vo vzdialenosti do 5 km od týchto trás. Pôvodne plánovalo združenie trasu vyznačiť v priebehu 2 – 3 rokov, čo sa ukázalo ako veľmi optimistické. Žiaľ na Slovensku sa doteraz nepodarilo vyznačiť takmer žiadne úseky. V rámci TTSK sa síce riešil projekt INTERREG, v rámci ktorého sa riešilo značenie formou lepenia nálepiek do existujúceho značenia. SCK však s touto formou pri cykloturistickom variante nesúhlasilo. Systém značenia na Slovensku bol navrhnutý formou náučnej cykloturistickej trasy.

Za týmto účelom sa v poslednom roku vytvorilo partnerstvo Zlínskeho, Juhomoravského a Moravsko-sliezského kraja na území ČR a NSK, ŽSK, TSK, TTSK na území SR. Dodatočne bol do spolupráce prizvaný aj BSK.

Hlavným cieľom projektu je cez miesta spojené so sv. Cyrilom a Metodom vytvoriť pútnickú cestu, pričom by sa využili aj ďalšie stavebné a prírodné zaujímavosti, so zapojením služieb ležiacich na trase a pri tejto trase. Predbežne sa po postupných stretnutiach a dohodách všetkých zúčastnených strán trasy rozdelili teda na tzv. páteřní (česká terminológia), resp. centrálnu (slovenská terminológia). K nim sú potom priradené tzv. vedľajšie trasy.



Obr. č. 55: Vzorová zostava značenia náučnej Cyrilo-metodskej cyklotrasy

Zdroj: interný zdroj SCK

Česká strana mala pôvodný zámer vytvoriť túto trasu ako pešiu, s občasnými cyklistickými úsekmi. Slovensko má však úplne iný geomorfologický reliéf a inú legislatívu ako Česká republika. Po porade dotknutých slovenských samosprávnych krajov sa dohodlo, že na Slovensku by sa značili centrálné trasy prioritne vo variante cyklo, s tým, že tam, kde existujú pešie trasy by bola možnosť vytvoriť kombinované úseky pešie a cyklistické. Takisto sa dohodlo, že by sa využila novelizovaná STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“ s tým, že trasa by mohla byť značená v plnej dĺžke ako súvislá modrá náučná cykloturistická trasa. Využívala by emblémovú cyklotabulku Cyrilo-metodskej cesty, tabuľky miestneho názvu náučnej cykloturistickej trasy, veľké a malé cyklosmerovky modrej náučnej cykloturistickej trasy, obrázkové cyklosmerovky a prípadne donorské tabuľky. Vzorová zostava prvkov cykloznačenia takejto náučnej cyklotrasy je na Obr. č. 55.

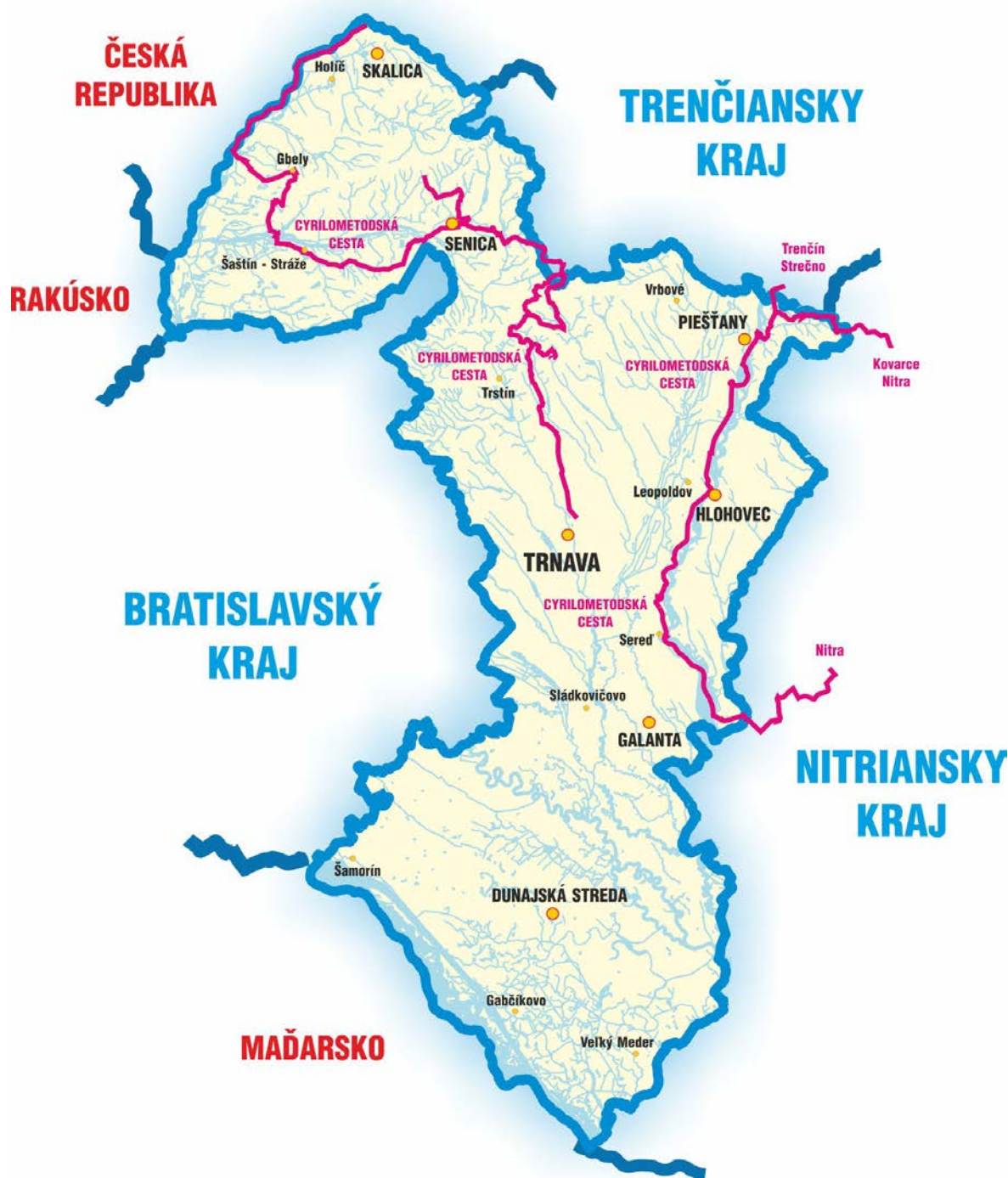


Obr. č. 56: Vzorová modelová zostava imidžového miesta náučnej Cyrilo-metodskej cyklotrasy

Zdroj: interný zdroj SCK

Takisto by sa v teréne osadili na vybraných miestach aj tzv. imidžové miesta – cyklosmerovníky so súborom obrázkových smeroviek. Jeho možný vzhľad je na Obr. č. 56.

Vedľajšie vetvy Cyrilo-metodskej cesty by sa značili ako náučné cykloturistické trasy zelenej a žltej farby.



Obr. č. 57: Schématický náčrt vedenia Cyrilo-Methodskej cesty

Zdroj: interný zdroj SCK

Pre centrálnu vetvu Cyrilo-metodskej cesty na Slovensku sa zvolili tri línie:

1. Prvá vedie zo ŽSK z Terchovej cez Bytču, za ktorou vstupuje do TSK. Odtiaľto pokračuje cez Púchov, Považskú Bystricu a Nemšovú do Skalky nad Váhom (odbočka – prepojenie cez Dolnú a Hornú Súču, Žitkovú a ďalej na Velehrad do Českej republiky), ďalej do Trenčína, Beckova, Považian, Podolia, Pobedima

a Modrovky, kde vstupuje do TTSK pri obci Ducové. Za Ducovým by sa nachádzala odbočka Cyrilo-metodskej cesty, ktorá by smerovala cez obec Hubina a hrebeň Považského Inovca do NSK. Vetva v TTSK by pokračovala do Piešťan, popri Sĺňave pokračovala do Hlohovca až k obci Šúrovce.

2. Druhá centrálna vetva vstupuje na územie SR v TTSK v katastri mesta Skalica, pokračuje do Holíča a Kopčian. Odtiaľ ide ďalej do Šaštína-Strážov a tu sa vetví – jedna vetva ide smerom na Devín a Bratislavu do BSK, druhá pokračuje cez Senicu, Dobrú Vodu do Trnavy a smerom k Váhu. Tu sa rozdeľuje, jedna vetva pokračuje na sever smerom na Hlohovec. Druhá pokračuje okolo VD Kráľová a cez Močenok pokračuje v NSK až do Nitry.
3. Tretia centrálna vetva vychádza v ŽSK z Turzovky, cez Korňu odbočuje na Živčakovú a pokračuje na hrebeň Beskýd. Po ňom po hranici SR/ČR okolo chat Kmínek, Masarykova chata a Bumbálka prichádza do sedla Bumbálka. Cez ČR potom pokračuje cez Rožnov pod Radhoštěm, Radhošť, Hostýn až na Velehrad. Táto vetva neprechádza cez TSK.

Podrobný rozpis vedenia prvej vetvy dotýkajúcej sa TTSK je popísaný v prílohe č. 19. TTSK zároveň realizovalo projekt „Partnerství a aktivní institucionální síť Cyrilometodějské stezky v moravsko-slovenském příhraničí.“ V rámci tohto projektu bolo hlavnými cieľmi:

- Vytvorenie partnerstiev verejného a súkromného sektora
- Koncentrácia a zameranie sa na zlepšovanie inštitucionálnych kapacít
- Podpora podnikateľských a pracovných príležitostí využívajúce kultúrne dedičstvo

V rámci projektu sa riešili aj jednotlivé trasovania, možnosti značenia, pripravovali sa miestne akčné plány rozvoja trasy CMS.

4.3.6 Strategická vízia singletrackov v TTSK

K mimoriadne populárnym a atraktívnym patria v súčasnosti aj singletracky, ktoré v niektorých územiach tvoria samotné produkty cestovného ruchu. Ich budovanie sa už výrazne rozbehlo aj vo viacerých lokalitách na Slovensku. V rámci TTSK sa však stále jedná o ojedinelé aktivity či dokonca čierne stavby. Chýba koncepcia, vízia ich rozvoja aj s cieľom na zvýšenie atraktivity územia. Samotné vybudovanie singletracku ad hoc tak ostáva významovo iba na miestnej či lokálnej úrovni. Pre lepšiu a koordinovanejšiu rozvoj je potrebné v tejto oblasti začať takmer od nuly. Medzi vhodné lokality vieme zaradiť len pohoria na území TTSK, keďže prevýšenie je základným predpokladom pre budovanie singletrackov. A tak sa nám otvárajú možnosti ich rozvoja v Považskom Inovci, Malých Karpatoch a Bielych Karpatoch. Samozrejme ich budovanie by nemalo byť plošne v celých pohoriach, ale sústredenie hustejšej siete do menšieho územia aj vzhľadom na ochranu prírody, vlastnícke a iné vzťahy v území. Základným predpokladom sú aj ďalšie aspekty ako dopravná dostupnosť lokality, možnosti ubytovania, služieb a rozvoja ďalších aktivít. Majú vždy nejakú základňu, kde cyklista nájde kompletne zázemie a nástupné miesto. Samozrejme na singletracky sa vieme napojiť prakticky kdekoľvek a nie sú uzavreté, ale pre budovanie cykloturizmu je potrebné, aby boli nástupné miesta budované citlivo a logicky. Pre udržateľnosť projektov je zároveň v kraji niekoľko prirodzených lokalít, kde by sa ta-

kéto miesta dali vybudovať a niektoré už aj v rôznych režimoch a podobách fungujú. Siet singletrackov by doplnili cykloturistické trasy a doplnková infraštruktúra. Vybudovanie nových tratí, tzv. singletrackov, ktoré sa tešia veľkej popularite a v niektorých regiónoch tvoria gro cestovaného ruchu (Rychlebské cyklostezky, Singltrek pod Smrkem, Singletracky Lechnica) aj v lokalitách, ktoré neboli turisticky atraktívne. Po vybudovaní singletrackov tieto územia navštevujú desaťtisíce cyklistov ročne, čo by v prípade vybraných lokalít znamenalo nárast návštevnosti o desiatky percent. Projekty trailových centier, bikeparkov alebo samostatných singletrailov sú vo svete veľmi rozšírené. Veľmi významné centrá sa nachádzajú v Spojenom Kráľovstve a v Škótsku, kde je preukázaný obrovský ekonomický prínos pre danú lokalitu. Postupne vznikajú podobné centrá naprieč celou EÚ, v drvivej väčšine prípadov sa jedná o pomerne lacné a zelené riešenie turizmu. Razom sa môžeme dopracovať na čísla návštevnosti cez 100 000 turistov v daných lokalitách a to by pre miestne samosprávy malo aj veľký ekonomický prínos, automaticky by sa dostali na prvé priečky v rámci turistických cieľov v TTSK. Singletracky je možné vybudovať takmer v hocijakom teréne, nie sú potrebné vysoké a strmé hory. Pri ich návrhu i výstavbe treba zohľadniť, aby boli bezpečné a ekologicky udržateľné, samozrejme treba rátať s pravidelnou údržbou. Výhodou budovania singletrackov je stavebná nenáročnosť, kedy prichádza k minimálnym zásahom do prírody a jednotlivé pozemky je kedykoľvek možné vrátiť do pôvodného stavu. Trate budú mať rôzne stupne obtiažnosti, prevýšenia a dĺžky, vrátane takých, ktoré budú vhodné pre rodiny s deťmi. Zaujímavou možnosťou je budovanie ďalších doplnkových aktivít v nástupných centrách, napríklad detský minibikepark, ktorý by bol zároveň unikátnym riešením v rámci celého Slovenska. Vytvorením singletrackov by sa vytvorili unikátne produkty cestovného ruchu, ktoré sú veľmi vyhľadávané a zároveň by sa tu koncentrovali horskí cyklisti a bikeri na menšom území.



Obr. č. 58: Flowtrail

Zdroj: interný zdroj SCK

Základná terminológia:

- **Bikepark**
- **Trailové centrum**
- **Singletrack**
- **Flowtrail**
- **Pumptrack**
- **Skillpark**

Vhodné lokality: v súčasnosti sa ako vhodné nástupné miesta javia napríklad obec Banka pri Piešťanoch, kde už funguje Bikepark Ahoj v Považskom Inovci. V území je viacero cykloturistických trás. Vzhľadom na zázemie Piešťan, cyklodopravné a cykloturistické možnosti v širšom okolí sa jedná o prirodzene vhodné miesto. Ako vhodná lokalita s potenciálom pre budovanie singletrackov sa javí aj Majdán – Olšovský mlyn s názvom Bike aréna Majdán. Tu by bola novovytvorená sieť značených cykloturistických trás pre najnáročnejších vyznávačov horskej cyklistiky. Bike aréna Majdán by pozostávala zo siete jednosmerných značených cyklotrás naväzujúcich na seba s rôznou obťažnosťou. Priestor by bol vymedzený približne na ploche bývalej zrušenej zvernice. Ohraničenie je orientačne zo západnej strany potokom Bohatá, osadou Nové domy, vrcholmi Vydelená, Starý plášť, od severu Polámané, Talarské a Jaseňové. Z východu kameňolomom Lošonec a rekreačnou oblasťou Olšovský mlyn. Východiskovým bodom je záchytné parkovisko Olšovský mlyn. Návštevníci bike arény by boli oboznámení s využívaním areálu prostredníctvom informačného panelu na vstupe a na www stránke vyhotovenej k danému projektu. Tu by boli uvedené podmienky a možnosti využívania siete značených jednosmerných cykloturistických trás – singletrackov. Návrh doplnenia existujúcej siete legálne značených cykloturistických trás v pohorí Malé Karpaty v oblasti Majdán uvádzame v Príloha č. 35.

Cykloturistické trasy by prednostne využívali existujúcu sieť ciest a chodníkov s využitím cca. 90 % prírodného reliéfu terénu. Výraznejší zásah pri budovaní umelých prekážok s využitím materiálu z bezprostredného okolia je odhadovaný na cca. 10% dĺžke trás. Realizácia by prebehla po dôkladnom výbere terénu pri trasách s rôznym stupňom náročnosti s citlivým a ohľaduplným rešpektovaním okolitej prírody. Ďalším vhodným miestom i keď kúsok za hranicou kraja je mesto Brezová pod Bradlom v lokalite Bradla a Malých Karpát. Mesto má spracovanú štúdiu, navrhnuté singletracky na ktoré by sa dalo nadviazať. V rámci Malých Karpát sú takisto vhodné aj obce Dobrá Voda či Smolenice, ktoré ležia priamo v podhorí Malých Karpát. V Bielych Karpatoch je to prirodzene lokality Zlatnícka dolina v Skalici.

Potrebné kroky: Je potrebné spracovať štúdiu rozvoja singletrackov v TTSK. Štúdia, ktorú by robili odborníci na budovanie singletrackov a bikeri. Nakoľko až na pár výnimiek momentálne nie sú vytýpované žiadne vhodné trasovania, je potrebné spraviť rekognoskácie, mapovania, navrhnuť sieť, stavebnú náročnosť a jednotlivé kroky. Vhodné by bolo aj otvorenie diskusie na túto tému, najmä s vlastníkami v daných územiach.

4.3.7 Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK – oblasti rozvoja pre produkty cestovného ruchu

Na území TTSK sa v procese tvorby siete cykloturistických trás stretli tri prístupy k budovaniu siete cyklotrás : jedna bola riadená samosprávami a vo väčšine rešpektovala prirodzené a historicky dané regióny a ďalšie dva boli riadené partnerstvami – miestne akčné skupiny MAS a oblastné organizácie cestovného ruchu OOCR, ktoré rešpektovali najmä svoje partnerské vzťahy a požiadavky, čím vznikla sieť cyklotrás, ktorá nemusí byť z pohľadu cestovného ruchu vhodná, a preto si vyžaduje revíziu a dobudovanie infraštruktúry najmä s ohľadom na samotného užívateľa tejto siete – návštevníka cykloturistu.

Na podporu rozvoja turistických destinácií a mobility návštevníkov je nevyhnutné prepájať železničnú a cestnú dopravu s rozvojom siete cyklotrás, ako aj budovanie príslušnej technickej infraštruktúry. Dôležitým bodom v oblasti rozvoja produktov cestovného ruchu (CR) je zabezpečenie dostupnosti turistických a rekreačných cieľov v Trnavskom kraji cyklistickou dopravou na krátke i dlhé vzdialenosti a stanovenie priorít podľa ich návštevnosti.

Dobudovaním cyklistických cestičiek k terminálom integrovanej osobnej dopravy, k TOP pamiatkam, výletným miestam a záujmovým bodom CR a ich vzájomným prepojením sa posilní segment cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, zvýšenie zamestnanosti a konkurencieschopnosti, teda ich udržateľný rozvoj. V rámci rozvoja produktov cestovného ruchu sú v Trnavskom kraji definované tri nosné produktové línie cestovného ruchu:

- **PRODUKTOVÁ LÍNIA : PRÍRODA A VODA**
- **PRODUKTOVÁ LÍNIA : KULTÚRA, HISTÓRIA, TRADÍCIE A REGIONÁLNE PRODUKTY**
- **PRODUKTOVÁ LÍNIA : AQUAPARKY A BALNEA**

Tieto produktové línie sú základným tematickým východiskom pre stimulovanie tvorby produktov cestovného ruchu, ktoré dávajú základ tvorbe miestnych pracovných príležitostí a dobudovaniu doplnkovej turistickej infraštruktúry pri významných atraktivitách cestovného ruchu; podpore a rozvoju zážitkového turizmu; posilňovaniu spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom; podpore produktových inovácií a „smart“ riešení , kvalitnejšiemu poskytovaniu informácií o jednotlivých turistických atraktivitách prostredníctvom podpory digitalizácie, interaktivity a využívania nových médií.

Vzhľadom na neustále rastúci záujem o cykloturistiku v prírode a vyhľadávanie komfortného bicyklovania bez pocitu ohrozenia na cestách, organizácia KOČR Trnavský kraj smeruje k vytváraniu lepších podmienok pre cyklistov, prevádzkovaním „cyklobusov“, ktoré prepájajú významné turistické a výletné ciele v Trnavskom kraji. V roku 2021 to boli dve záujmové lokality, kadiaľ premával cyklobus, Malý Dunaj a Malé Karpaty.

V súčasnosti ich možno rozdeliť do týchto skupín:

- a) KOČR, OOCR a rozvoj cykloturizmus
- b) oblasť rieky Malý Dunaj
- c) po stopách Českej cesty

-
- d) oblasť Podunajskej nížiny
 - e) oblasť Malé Karpaty
 - f) umelo vytvorené oblasti – možné územia MAS, mikroregión a OOCR, ktoré si do svojho programu zaradia cykloturistiku a tvorbu cykloturistických trás

4.3.7.1 Strategická vízia cykloturistických trás a cykloturizmu z pohľadu KOČR v TTSK

Na území TTSK pôsobí KOČR Trnavský kraj zážitkov. V rámci kraja pôsobí aj 5 OOCR – Rezort Piešťany, Trnava a okolie, Záhorie, Žitný ostrov a novovzniknutá Matúšova zem – Mátyusföld.

Rezort Piešťany sídli v rovnomennom meste. Okresné mesto Piešťany je dlhodobo najcyklistickejším mestom na Slovensku a so svojim okolím vytvára prirodzenú a veľmi vhodnú destináciu pre cykloturizmus. Predpoklad využitia mu určujú na jednej strane geografické podmienky – leží na rieke Váh a pri VN Slávnica a z východnej strany ho obklopuje pohorie Považský Inovec. Vhodné je aj sústredenie viacerých pamiatok v blízkom okolí mesta. Tretím predpokladom využitia je množstvo služieb, ktoré sa tu nachádzajú, ako napríklad ubytovacích, ale i stravovacích a doplnkových. Posledným sú samozrejme piešťanské kúpele, ktoré dotvárajú takmer ideálne podmienky pre turizmus mesta.

Mestom Piešťany prechádza viacero cykloturistických trás v koridore rieky Váh a podhorí Považského Inovca. S okolitými obcami Banka a Moravany nad Váhom takisto vytvára nástupné miesta pre cykloturistické trasy smerujúce na Bikepark Považský Inovec. Mestom prechádzajú dve diaľkové cyklomagistrály – Vážska cyklomagistrála (002) a cyklomagistrála Okolo Inovca (044).

Vízia: Rezort Piešťany ako najskúsenejšia OOCR posúva mesto Piešťany do pozície cyklodestinácie, skĺbenie cyklodopravných trás v meste s cykloturistickými (hlavne koridor Váhu integrovanou mestskou sieťou cyklodopravných trás). Nutné je aj prepojenie smerom na Vrbové, a tým pádom sieť cykloturistických trás v Malých Karpatoch. To by sa malo podariť po vybudovaní cyklotrasy Piešťany – Vrbové na telese zrušenej železnice (Kap. 4.2.6). Následne je potrebné vybudovať cykloturistické trasy, ktoré prepoja Piešťany, Vrbové a Malé Karpaty.

Potrebné kroky: Obnova a údržba existujúcej siete cykloturistických trás, rekognoskácia a povolenie ďalších cykloturistických trás, viacero kratších a logických prepojení na okolité obce – najmä Veľké Orvište, Ostrov, Pobedim a takisto aj ďalšie prepojenia na Bikepark Považský Inovec. Prínosom a ďalším spôsobom zapojenia mesta bude vyznačenie Cyrilo-metodskej náučnej cyklotrasy. Nutnými krokmi sú rekognoskácie a povoľovacie konania pre malú cykloturistickú infraštruktúru.

Obdobne ako pri Rezorte Piešťany treba do procesu zatiahnuť aj zvyšné 4 OOCR-ky. Z pozície kraja je rozvoj siete cykloturistických trás a celkovo rozvoj cykloturizmu veľmi dôležitý. Na území kraja sa nachádza 1 242 km legálne vyznačených cykloturistických trás, ktoré sú na území kraja rozmiestnené nerovnomerne. Najhustejšia sieť je sústredená v pohorí Malé Karpaty. Trasy sú vedené prevažne po lesných spevnených účelových komunikáciách s obmedzenou automobilovou dopravou.

Krajským mestom v súčasnosti neprechádza žiadna nadregionálna cykloturistická trasa. Prepojenie dvoch existujúcich trás Dunajskej cyklistickej cesty (001a) a Moravskej cyklistickej

tickej cesty (004) by mohlo predstavovať významné nadregionálne prepojenie severu s juhom, čo by výrazne mohlo napomôcť cykloturizmu v kraji. Trasa by prechádzala podĺž celým krajom, pričom by prepájala i jednotlivé významné mestá v kraji - Holíč, Skalica, Senica, Trnava, Sereď, Galanta. Významnou príležitosťou pre kraj je predĺženie odbočky z trasy 002 – Vážska cyklomagistrála až po mesto Trnava.

Vízia: Vytvorenie vhodných podmienok pre rozvoj cykloturizmu na území kraja, prepojenie záujmových lokalít a tým posunutie kraja ako cyklodestinácie v krajine. Prepojenie významných existujúcich trás s myšlienkou vytvoriť nadregionálne trasy prechádzajúce krajom. Prepojenie významných miest kraja.

Potrebné kroky: Obnova a údržba existujúcej siete cykloturistických trás, rekognoskácia a povolenie ďalších cykloturistických trás. Prepojenie cyklotrás pozdĺž rieky Malý Dunaj s prepojením na EV-6 a napojením na Senecké jazerá. Prepojenie Vážskej cyklomagistrály (002) po mesto Trnava, prepojenie miest Galanta, Dunajská streda, Trnava. Prepojenie krajského mesta s obcami pozdĺž pohoria Malé Karpaty a tým priblížiť Bikepark Malé Karpaty.

Vybudovanie singltrailových areálov a ďalšej drobnej cykloinfraštruktúry pre horskú cyklistiku. Preznačenie cyklotrás v území Kukkonie do oficiálnych štandardov podľa novelizovanej STN 01 8028.

4.3.7.2 Strategická vízia cykloturistických trás v oblasti Malého Dunaja

Významným impulzom pre rozvoj cykloturistiky je zámer TTSK pre budovanie cyklodopravnej trasy Malý Dunaj popísanej v Štúdii uskutočniteľnosti. Tá je v plnej miere využiteľná i pre cykloturizmus (kap. 3.5.2.4 a 4.2.5) a do trasy zapája aj vodné mlyny. Ďalej KOČR Trnavský kraj uviedla v roku 2021 nový produkt cestovného ruchu **“Cyklobusom od vody k vode”**, ktorý bol určený nielen pre turistov, ale aj domácich obyvateľov a cyklistov, ktorí chcú spoznať okrem vodného mlynu v Jelke, aj ďalšie zákutia brehov Malého Dunaja a iné miesta v kraji spojené s vodou prevažne Žitného ostrova (Šamorín Čilistov, Dunajská Streda, Veľký Meder atď.). Autobusy boli vypravené každú stredu v mesiaci august pred hotela Senec pri Seneckých jazerách. Ďalšou zastávkou bola železničná stanica Senec, odkiaľ cyklobus smeroval cez obec Jelka s cieľovou destináciou - Šamorín, Čilistov. Obec Jelka bola prvou možnosťou výstupu cyklistov, odkiaľ sa cyklisti mohli vydať po cyklotrase č. 2210 – Po stopách vodných mlynov Malého Dunaja. V cieľovej destinácii Šamorín, Čilistov sa mohli cyklisti, korčuliari či kolobežkári vydať po cyklotrase EuroVelo 6 I. úsek (Bratislava – Prístavný most – Štúrovo) smerom na Gabčíkovo, či smerom na severozápad k Čunovu.

Zámerom projektu bolo zvýšenie návštevnosti Trnavského kraja o obyvateľov a (zahraničných) návštevníkov z Bratislavského kraja, a poskytnutie chýbajúcej prepravnej služby cyklobusom za vodnými plochami v Trnavskom kraji.

Zároveň cieľom bolo aj priblížiť cyklistov k nosným atraktivitám Trnavského kraja, ktorými sú vodné mlyny na Malom Dunaji, nakoľko momentálne neexistuje súvislá cyklotrasa, ktorá by spájala uvedené miesta a ku ktorým by sa návštevníci vedeli bezpečne a pohodlne prepraviť.

Cieľovou skupinou boli páry, kemperi, teda najmä českí turisti, čo si priniesli bicykle so sebou na kempovanie na Seneckých jazerách. Špeciálne upravený autobus - cyklobus s kapacitou 20 bicyklov a 30 osôb zabezpečoval prepravu nielen cyklistov, ale aj peších tu-

ristov, korčuliarov či kolobežkárov, keďže kapacita na sedenie bola vyššia ako kapacita bicyklov.

Vízia do budúcnosti: Dobudovať produkt (zväčšenie kapacity cyklobusu, zvýšenie prepravnej frekvencie) a prepojiť obce v okolí Malého Dunaja s napojením na Eurovelo 6. Produkt “Cyklobus od vody k vode” by potom bol primárne určený pre peších, turistov, kolobežkárov prípadne pre rodiny s deťmi, pre ktorých je vzdialenosť cyklotrasy nerealizovateľná.

Potrebné kroky: Spracovať samostatnú štúdiu prepojenia Seneckých jazier a Malého Dunaja, vypracovať rekognoskáciu trasovania cyklotrás, kde sa identifikujú pozemky tak, aby bolo možné dobudovať cyklotrasu napojenú aj na medzinárodnú cyklotrasu Eurovelo 6. Zároveň vytypovať miesta pre osadenie doplnkovej infraštruktúry s popisom zaujímavých turistických cieľov.

4.3.7.3 Strategická vízia cykloturistických trás – Po stopách Českej cesty

Nadregionálna cykloturistická trasa, ktorá by spájala významné existujúce cykloturistické trasy – Dunajskú cyklistickú cestu a Moravskú cyklistickú cestu. Jednalo by sa o významné nadregionálne prepojenie severu kraja s jeho s juhom.

Snažila by sa kopírovať historické vedenie niekdajšej Českej cesty – dôležitej obchodnej spojnice Prahy a Budína. Prechádzala by naprieč celým územím TTSK a spájala významné mestá kraja Holíč, Skalica, Senica, Trnava, Sereď, Galanta. V tesnom okolí miest by sa využila synergia cyklodoprava + cykloturistika. Časť cyklodopravnej infraštruktúry je už vybudovaná (Trnava, Sereď). Časť je pripravená na budovanie a plánovaná v rokoch 2018 – 2020 (Trnava, Holíč, Senica, Skalica).

Snahou je trasovanie viesť mimo koridor dopravy s využitím súčasne vybudovanej cykloinfraštruktúry, plánovanej cykloinfraštruktúry, miestnych a účelových komunikácií s nulovou, resp. minimálnou automobilovou dopravou, v nutnom prípade ciest II. a III. triedy. Tiež s priestorom a možnosťou v budúcnosti ako samostatnej cestičky pre cyklistov.

Začiatok cyklotrasy by sa v Kopčanoch napájal na Moravskú cyklistickú cestu (realizovaný cyklomost cez rieku Moravu v lokalite archeoparku Mikulčice – Kopčany, prepojenie archeologických nálezísk so súčasným vytvorením prepojenia viacerých cykloturistických trás na slovenskej aj českej strane). Pokračovala by do Holíča, Skalice (plánovaná cyklodopravná infraštruktúra) cez Mokry Háj do Radošoviec ďalej cez Oreské, Rybky do Senice by viedla s vyznačenou Záhorskou cyklomagistrálou – cesty nižších tried. Zo Senice by pokračovala do Cerovej po Rozbehy. Prechod by šiel cez pohorie Malé Karpaty mimo koridor dopravy, v súčasnosti po značených cyklotrasách 8212, 8241, 5216 do Trstína, Smoleníc, Boleráza, Bohdanoviec nad Trnavou a Trnavy. Tu by bola využitá vybudovaná a plánovaná mestská cyklodopravná infraštruktúra v krátkodobom horizonte (2018 – 2020). Trasa by prechádzala miestnou časťou Modranka, Vlčkovcami, Horným Čepeňom, Sereďou, Dolnou Stredou, Galantou. Pred Šaľou by opúšťala územie TTSK, pričom by ďalej pokračovala na Nové Zámky a končila v Štúrove. Tu by sa napájala na Dunajskú cyklistickú cestu. Priestor je tu na cezhraničnú spoluprácu ČR, SR a Maďarska. Celková dĺžka cyklotrasy by mohla byť až cca. 250 km. Podrobne je trasa popísaná v Príloha č. 23.

Vízia: Diaľkové prepojenia Váhu, Dunaja a Moravy, využitie časti realizovaných úsekov popri Morave a Váhu, oprava povrchov na Moravskej cyklistickej ceste, dobudovanie siete

doplňkových a spojovacích cykloturistických trás, budovanie doplnkovej cyklistickej a cyklodopravnej infraštruktúry. Kľúčové prepojenia na väčšie mestá – Holíč, Skalica, Senica, Trnava, Sereď, Galanta.

Potrebné kroky: Komplexná rekognoskácia navrhovanej trasy, jej trasovanie a spracovanie zjednodušenej dokumentácie, následne povolenia, vyznačenie chýbajúcich úsekov. Modernizácia existujúcej siete cykloturistických trás. Budovanie cyklodopravnej infraštruktúry v dotknutých mestách a ich mestských častiach..

4.3.7.4 Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK – oblasť Podunajskej nížiny

V oblasti Podunajskej nížiny sú momentálne oficiálne vyznačené iba 2 trasy, a to medzinárodná trasa EuroVelo 6 a Okočský okruh (5219). Ostatné trasy sú vyznačené mimo STN 01 8028 a nemajú ani pridelené evidenčné čísla v národnom registri cykloturistických trás. Čiastočne týmto územím prechádza okruh Po stopách vodných mlynov. V budúcnosti by región mohla zatriť aj plánovaná cyklotrasa Malý Dunaj. V danom území sú vyznačené trasy v rámci projektu Kukkonja, ktoré však nerešpektujú normu a značenie je nedostatočné. Napriek tomu je vedenie niektorých z nich dobré a vhodné pre cykloturistiky. V celej oblasti je potrebné vykonať podrobnú rekognoskáciu územia, prejsť vyznačené trasy a vypracovať návrh ich preznačenia v zmysle STN. Celé územie je poskytuje priestor pre nenáročnú cykloturistiku s napojením na trasu EuroVelo 6 a prepojenie miestnych zaujímavostí a pamiatok. Výhodou je aj pomerne dobre vybudovaná cyklodopravná infraštruktúra, ktorá sa dá využiť aj pre značenie cykloturistických trás. Naopak, nevýhodou poľných ciest je takmer nemožný pohyb po nich pri zlom počasi a ich prioritné využívanie poľnohospodárskou technikou. Bolo by potrebné riešiť ich úpravu. Navyše sú často prekladané alebo úplne zrušené v závislosti od poľnohospodárskej činnosti. Z týchto dôvodov je preto v niektorých úsekoch nereálne ucelené prepojenie niektorých bodov.

Napriek tomu sa v oblasti nachádza viacero možností na dobré cykloturistické prepojenia, a to najmä vytvorenie koridoru medzi trasou EuroVelo 6 a Vážskou cyklomagistrálou. Takisto vytvorenie prepojenia EuroVelo 6, Malého Dunaja, Dunajskej Stredy a viacerých pamiatok či zaujímavostí v území, kde je špecialitou aj gastro poznávanie.

Vízia: Diaľkové prepojenia Váhu a Dunaja, využitie územia pri plánovanej cyklotrase Malý Dunaj, prepojenie väčších či menších sídel, využitie poľných ciest.

Potrebné kroky: Potrebná nová koncepcia siete cykloturistických trás v tomto území, rozsiahla rekognoskácia, zjednodušené dokumentácie, následné povoľovacie konania a preznačenie vybraných trás. Nová farebná koncepcia v zmysle STN 01 8028. Obnova, údržba a modernizácia existujúcej siete cykloturistických trás, doznačenie okruhu Po stopách vodných mlynov, osadenie drobnej infraštruktúry (mapy, odpočívadlá).

4.3.7.5 Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK – oblasť oblasť Malé Karpaty

Masív Malých Karpát ponúka množstvo cieľov pre turistiku, cykloturistiku, rekreáciu, napr. vyhliadky, hrady či zrúcaniny, rekreačné oblasti. Oblasť Smolenice a Jaskyňa Driny, stopy historických udalostí (napr. pozostatky opevnení), stopy ľudskej činnosti – banskej, vinohradníckej a pod., množstvo vodných plôch na Záhorí a rieka Morava sú resp. majú

potenciál stať sa významnými cieľmi cestovného ruchu dostupnými hierarchicky pospájanou sieťou cyklistických trás v okolí pohoria Malé Karpaty.

Vzhľadom na chýbajúce prepojenia medzi mestom Trnava, Piešťany až do pohoria Malých Karpát začala organizácia KOČR Trnavský kraj na jeseň 2021 prevádzkovať produkt cestovného ruchu „Cyklobusom do Karpát“.

Nadšenci cykloturistiky mohli historicky po prvýkrát organizovane spoznávať okolie Malých Karpát zo sedla vlastného bicykla. Autobus s cykloprívesom bol vypravený každý víkend od 28.8.2021 (počas soboty aj nedele) z Trnavy (AS), cez Horné Orešany na Dobrú Vodu. Autobus pokračoval smerom do Piešťan, kde trasoval „novú trasu“ najmä pre piešťanských cyklistov, a to od Piešťan (AS) cez Vrbové (zastávka pri synagóge) do Brezovej nad Bradlom (železničná stanica). išlo o projekt jesenného cyklobusu s kapacitou 24 miest a pripojeným prívesom pre bicykle (kapacita pre 16 bicyklov). Cieľovou skupinou boli jednotlivci, páry a skupiny cyklistov. Produkt **„Cyklobusom do Karpát“** bol určený pre cyklistov, tak aj peších turistov, ktorí sa pohodlne dostavia na úpätie Karpát a ešte stále plní si chcú zabicyklovať v pohorí Malých Karpát.

Zámerom projektu bolo komfortne, pohodlne a bezpečne zabezpečiť dovoz cyklistov z Trnavy a Piešťan na úpätie Malých Karpát, odtiaľ sa cyklisti s vlastným bicyklom už bezpečne vydali po tu vyznačených cyklotrasách. Zámerom projektu bolo umožniť cyklistom objaviť cyklotrasy, turistické trasy, spoznať kultúrne a historické pamiatky v tomto záujmovom území.

Produkt **„Cyklovlak do Smoleníc“** bol určený pre cyklistov a turistov, ktorí sa dovezli do Smoleníc prevádzkovanými historickými vlakovými mašinkami z Bratislavy a Trnavy. Zámerom tohto projektu bolo spojiť viacero typov dopravy - železničnú zážitkovú dopravu a cyklistiku a priblížiť sa ku Karpatom bezpečne a pohodlne, bez nutnosti dostať sa do východiskového miesta pre turistiku či cykloturistiku vlastným motorovým vozidlom a odľahčiť. tak dopravu na východiskové miesto pešej turistiky alebo cykloturistiky. . . Návštevník mal možnosť spraviť si celodenný rodinný výlet po Smoleniciach a využiť možnosť nenáročnej turistiky. Jednalo sa o historické vozne vlaku; k vlaku bol pripojený cyklovozeň s kapacitou 25 bicyklov (bicykle boli umiestnené cyklovozni na úchytoch). Cieľovou skupinou boli páry, skupiny cyklistov a rodiny s deťmi. Kapacita vozňov historického vlaku bola 116 miest, dĺžka jazdy vlaku bola 01:34 h s odchodom z Bratislavy (8:30 h) a príchodom do Smoleníc (9:54 h) cez Trnavu. Každý cyklista si priniesol vlastný bicykel, bicykle nebolo možné v cieľovej stanici vlaku požičať. Cyklisti a turisti mohli navštíviť jaskyňu Driny, rodinné medovinárstvo Včelco, múzeum Molpír alebo sa vydať na ľahkú turistiku Smolenickým krasom.

Vínobus – cyklobusom za vínom. V rámci podpory vínneho turizmu plánuje organizácia KOČR TK v roku 2022 zrealizovať projekt Vínobusu – vinársky turistický autobus, vďaka ktorému sa návštevníci tohto produktu komfortne odvezú autobusom priamo k lokálnym vinárom vo vinohradníckej oblasti Malých Karpát. Organizácia KOČR TK chce týmto projektom podporiť lokálnych producentov vína, sprístupniť vínne pivnice komfortným spôsobom a napomôcť odbremeniť dopravu v obciach na úpäti Karpát. Pre návštevníkov je Vínobus spôsob ako netreba riešiť dopravu na dané miesto a späť, zároveň ako sa vyhnúť problémom s nulovou toleranciou alkoholu za volantom. Vďaka Vínobusu turisti zavítajú do lokálnych pivníc vinohradníckych obcí či gastronomických zariadení, projekt Vínobusu tak priamo podporí lokálnych aktérov cestovného ruchu. Návštevníci sa pohodlne odvezú za skvelým zážitkom priamo k regionálnym vinárom danej vinohradníckej oblasti, zažijú riadenú degustáciu viacerých druhov vín, spoznajú chod vinárstva a prehliadku pivníc s

odborným výkladom, či môžu objaviť scenérie vinohradov. Cieľovou skupinou projektu sú páry a skupiny.

Vízia do budúcnosti: Dobudovať produkt cyklobusov v Malých Karpatoch zväčšením kapacity a frekvencie prepravy a Dobudovať vo vhodných lokalitách Malých Karpát singletrailové areály a podporiť horskú cyklistiku.

Potrebné kroky: Spracovať samostatnú štúdiu, vypracovať rekognoskáciu trás v území, v prepojení na identifikáciu pozemkov tak, aby bolo možné dobudovať singletrailové areály. Zároveň vytypovať miesta pre osadenie doplnkovej infraštruktúry s popisom zaujímavých turistických cieľov, obnoviť značenie pre horských cyklistov.

4.3.7.6 Strategická vízia cykloturistických trás v TTSK – oblasť OOCR, MAS a mikroregiónov

Umelo vytvorené organizácie na podporu cestovného ruchu sa nachádzajú v celom kraji. Ich zoznam je uvedený v Príloha č. 27 tejto stratégie. V posledných rokoch boli pre problémy združení so štatútom MAS a financovaním takmer nefunkčné, mnohé mikroregióny prestali fungovať alebo ich nahradili práve MAS-ky či OOCR. Najmä OOCR aktuálne pokrývajú veľkú časť územia kraja a majú zabezpečenú časť financovania z ministerstva dopravy. Takmer všetky sa venujú aj problematike cykloturistiky a cykloturizmu, tu je však problém najmä s kvalitou a nedostatkom informácií z danej oblasti. Navyše ich činnosť je značne nekoordinovaná a obmedzená iba na katastrofe ich členov. V tomto smere je myslenie mnohých OOCR neporovnateľné s obdobnými inštitúciami v zahraničí. Najmä komunikácia s odborníkmi a inými stakeholdrami v území chýba. Väčšinu cykloturistických trás na územiach OOCR vybudovalo SCK a jeho kluby ešte pred vznikom OOCR a až na pár výnimiek sa OOCR aktívne na údržbe či rozvoji siete žiadnym spôsobom nepodieľajú. Priestor na zmenu je najmä vo vzniku KOOR a novému prístupu a koordinácii. V týchto územiach sa preto rozvoj cykloturistiky rozvíja veľmi pomaly. Nakoľko OOCR pokrývajú rôzne územia, tak i rozvoj cykloturizmu sa nedá aplikovať plošne a je treba tu postupovať individuálne. V týchto územiach by tomu mali predchádzať najmä diskusie, plánovanie a dáta. Nemá totiž zmysel vyznačiť na každej ceste cykloturistickú trasu. Problémom je aj neodbornosť v tejto problematike a tak nájdeme na územiach niektorých OOCR trasy vyznačené mimo STN. Príliš hustá sieť totiž vyžaduje údržbu, ktorá je následne aj finančne náročnejšia. Riešením by malo byť spracovanie lokálnych koncepcií a vízií v tejto oblasti. Následne sieťovanie a napojenie na už existujúce cykloturistické trasy, medzinárodné trasy a cyklomagistrály. Aj vzhľadom na plánované nové operačné programy by bolo dobré potrebné dané koncepcie realizovať čo najrýchlejšie. OOCR by sa mali najmä sústrediť na zlepšovanie kvality cykloturistickej infraštruktúry a zlepšovania služieb pre cykloturistov v regiónoch.

Potrebné kroky: Potrebné spracovanie nových koncepcií rozvoja siete cykloturistických trás v týchto územiach, doplnenie o chýbajúce prepojenie, nové možnosti, zapojenie horskej cyklistiky. Rekognoskácia územia, zjednodušené dokumentácie, následné povoľovanie konania a preznačenie vybraných trás. Nie je dôležitá kvantita, ale zameranie sa na kvalitu a citlivé doplnenie siete.

Nová farebná koncepcia v zmysle STN 01 8028, nadviazanie na existujúce trasy, vytvorenie priorít a hlavných koridorov. Nastavenie rozpočtov, ktoré zohľadnia rozvoj a skvalitňovanie podmienok pre cykloturistov. Obnova, údržba a modernizácia existujúcej siete cykloturistických trás, preznačenie trás, ktoré sú vyznačené mimo STN 01 8028.

Osadenie drobnej infraštruktúry (mapy, odpočívadlá), využitie vybudovanej cyklodopravnej infraštruktúry. OOCR sú takisto dôležitým článkom pri propagácii a marketingu spojených s cykloturizmom. Prioritne by sa mali venovať najmä tvorbe cykloproduktov, podpore správcom cykloturistických trás a propagácii. Tá by však mala byť komunikovaná s odborníkmi, dlhodobo a kvalitne.

5 Očakávané prínosy rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v TTSK (strategický cieľ)

Strategický cieľom rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky v TTSK v súlade s Národnou stratégiou rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky je dosiahnutie uznania cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy v TTSK a jej integráciu s ostatnými druhmi dopravy. Národná stratégia si stanovila vysoký cieľ, a to do roku 2020 dosiahnuť 10 % podiel cyklistickej dopravy na celkovej del'be dopravnej práce. To sa však celoslovensky nepodarilo, približujú sa tomu niektoré mestá (v TTSK sú na tom najlepšie Mesto Piešťany). V súčasnosti sa národná Cyklostratégia aktualizuje.

Ak sa aplikujú tieto ciele na podmienky TTSK k strategickým cieľom do roka 2020 a do roku 2023, dali by sa nasledujúce ciele:

- dosiahnutie uznania cyklodopravy za rovnocenný druh dopravy na území kraja
- dosiahnutie preukázateľného nárastu podielu cyklistickej dopravy na celkovej del'be dopravnej práce
- dosiahnutie podielu cyklistickej dopravy na celkovej del'be dopravnej práce v krajskom meste Trnava na úroveň 8 – 10 %
- dosiahnutie podielu cyklistickej dopravy na celkovej del'be dopravnej práce v mestách kraja na úroveň 3 – 5 %
- vytvorenie kostrovej siete dopravných trás v kraji a ich napojenie na okolité štáty a kraje
- vytvorenie cykloturistiky ako jedného z nosných produktov cestovného ruchu na úrovni kraja
- dosiahnutie dĺžky značených cykloturistických trás na úrovni kraja na dĺžku min. 1 600 km
- dosiahnuť systém pravidelnej údržby cykloturistických trás na úrovni kraja, nahradiť nenormové značenia cyklotrás normovými (???)
- vytvorenie informačných portálov pre cyklodopravu a cykloturistiku na úrovni kraja
- dobudovanie trasy EuroVelo 6 na úroveň cyklodopravnej a cykloturistickej trasy
- dobudovanie trasy Moravská cyklistická cesta na úroveň cyklodopravnej a cykloturistickej trasy
- dobudovanie trasy Vážskej cyklotrasy
- začať projektovú prípravu úsekov Cyklotrasy Malý Dunaj
- vybudovanie cyklodopravnej trasy Piešťany – Vrbové
- vybudovanie úsekov Malokarpatskej vínnej cyklotrasy, trasy SacraVelo
- vybudovanie siete mestských cyklotrás v mestách TTSK

5.1 Zlepšenie mobility v TTSK

Nové trendy vo svetovom a európskom myslení, záväzky Slovenska v rámci Európy, boj proti klimatickej zmene, napĺňanie Parížskej dohody, Agendy 2030 a Zelenej dohody bude určovať v najbližších rokoch smerovanie Slovenska. Znižovanie emisií, rozvoj elektromobility, vrátane elektrocyklomobility, tendencia znižovania počtu ciest na automobiloch, ako aj moderný a zdravý životný štýl – to sú všetko aspekty pre zlepšenie mobility a nemotorovej dopravy. Platí to nielen na Slovensku, ale aj v TTSK. Takisto rast cien energií, pohonných hmôt a s tým súvisiaci rast cien cestovného, stále častejšie dopravné zápchy a z toho prameniaca čoraz viac sa zahusťujúca cestná motorová doprava je takisto faktorom pre zlepšenie mobility. Príspevkom je aj potreba podporovať rozvoj a konkurencieschopnosť vidieckych oblastí, ako aj malého a stredného podnikania. Ďalej nebývalý záujem krajov, miest a obcí na Slovensku a osobite aj v TTSK na budovanie bezpečných cyklotrás umiestnených mimo zóny automobilovej dopravy priam nabádajú k vytváraniu lepších podmienok pre cyklistiku, ktorá môže byť v prípade dopravy riešením.

Príručka Európskej komisie pre cyklistiku pritom hovorí: V mestách je možné prepraviť na pruhu širokom 3,5 metra (bežný jazdný pruh) za 1 hodinu 22 000 osôb koľajovým vozidlom, 19 000 ľudí pešo a 14 000 osôb na bicykli, ale len 9 000 ľudí autobusom a 2 000 ľudí automobilom. 30 % všetkých jazd automobilom je pritom kratších ako 3 km a bicykel pritom môže byť do vzdialenosti 5 km v meste rýchlejší ako automobil.

Bicykel je vhodným a dostupným dopravným prostriedkom pre všetky sociálne vrstvy. Nárast možností rapídne zvyšuje aj zavedenie a rozširovanie elektrobicyklov. Bicykel zároveň vedie k samostatnosti a podporuje nezávislosť detí a mladých ľudí. V súčasnosti pri návšteve mesta s klímou priateľskou voči cyklistom, a teda mesta s väčším počtom cyklistov v uliciach, je možné si všimnúť ako tento fenomén pozitívne vplýva na spoločenstvo a na kvalitu života. Bicyklovanie totiž dáva priestor k väčšej socializácii a bližším kontaktom medzi ľuďmi. Môžeme to pozorovať najmä v tejto Covidovej dobe. Osobitý význam pri zlepšení mobility má aj integrácia pohybu na bicykli s ostatnou verejnou dopravou, najmä vlakovou a autobusovou, v TTSK aj lodnou (Dunaj).

Pre všetky tieto fakty je potrebné v komunite mať dostatočne vybudovanú bezpečnú sieť cyklotrás všetkých kategórií. Implementáciou tejto stratégie sa prispeje takisto k výraznému zlepšeniu nemotorovej mobility v TTSK, prostredníctvom vybudovania viacerých úsekov mestských cyklotrás, cyklodopravných trás medzi sídlami, ako aj k rozšíreniu a modernizácii siete cykloturistických trás. Očakáva sa nárast mestských cyklotrás v rádo desiatkach kilometrov, cyklodopravných trás presahujúcich dĺžku 100 km a cykloturistických trás v celkovej dĺžke 1 500 – 1 600 km.

5.2 Zlepšenie zdravia populácie

V Európe 30 – 80 % dospelých populácie trpí nadváhou (BMI viac ako 25). Detská obezita predstavuje akútnu zdravotnú krízu. Asi 20 % detí trpí nadváhou a asi tretina z nich je obezna. Pritom práve bicyklovanie je odporúčané ako výborný preventívny prostriedok, ktorý vedie k 50 % zníženiu rizika srdcovo-cievnych ochorení, k 50 % zníženiu rizika ochorenia na diabetes mellitus II. typu (cukrovku), k 50 % zníženiu rizika vzniku obezity a k 30 % zníženiu rizika vysokého krvného tlaku. Stačí len 30 minút rýchlejšej chôdze alebo jazdy na bicykli po väčšinu dní v týždni.

Preto realizácia opatrení v rámci stratégie prispeje k prevencii a zlepšeniu zdravia populácie, najmä v znížení srdcovo-cievnych ochorení, zníženiu ochorení na cukrovku a zníženiu obezity.

5.3 Ochrana životného prostredia

Na ochranu životného prostredia sa pozerá v posledných rokoch aj cez okuliare zmeny klímy. Podpísanie viacerých dohôd a záväzkov Slovenska súvisiacich s touto témou mení aj pohľad na cyklodopravu, ako súčasť nemotorovej dopravy. Bicykel je dopravným prostriedkom, ktorý neprodukuje žiadne škodlivé emisie do ovzdušia a jeho prevádzka nepriamo znižuje hluk a vibrácie v prostredí. Používanie bicykla si nevyžaduje spotrebu žiadnej energie (s výnimkou tej ľudskej) a prispieva tak hneď k dvom cieľom EK: znižovať závislosť na fosílnych palivách a znižovať emisie skleníkových plynov. Tieto zásady sa uplatnia i v TTSK. Zvýšenie používania bicykla na jednej strane, môže na strane druhej, prispieť k zníženiu počtu ciest pri používaní áut, čím sa prispeje k zníženiu emisnej záťaže, a tým i k ochrane ŽP.

5.4 Rozvoj cestovného ruchu

Cykloturistika vo viacerých krajinách Európy predstavuje významný podiel v letnom cestovnom ruchu a je aj prínosom pre ekonomiku štátu. Výborným príkladom sú v tejto oblasti susedné Česko a Rakúsko, alebo neďaleké Nemecko. Na Slovensku zasa v ŽSK oblasť Liptova. Cykloturistika zároveň ponúka alternatívu v podobe udržateľného rozvoja cestovného ruchu a zabezpečuje pracovné miesta v rôznych oblastiach služieb súvisiacich s bicyklovaním. Stáva sa súčasťou viacerých produktov, ako významné odvetvie aktívneho cestovného ruchu. Prispieva k spoznávaniu kraja, jeho stavebných, kultúrnych i prírodných zaujímavostí. Aj v TTSK patrí cykloturistike v cestovnom ruchu popredné miesto. Implementáciou stratégie sa zlepší ponuka cestných a horských cykloturistických trás, vytvoria sa MTB bikeparky a viaceré zaujímavé príťažlivé cykloprodukty. Dôležitý je však aj marketing, informatika, prezentačné aktivity a podujatia, využívanie sociálnych sietí v práci KOČR a 5 OČR pôsobiacich na území TTSK. Ako aj ich spolupráca so SACR.

6 Priority a opatrenia

Na základe uskutočnenej analýzy a následných konkrétnych návrhov v oblasti cyklodopravy i cykloturistiky sa zadefinovalo v TTSK 5 prioritných osí, v rámci nich niekoľko cieľov a viacero konkrétnych opatrení.

Nižšie je uvedený súhrnný prehľad navrhnutých prioritných osí, ich špecifických cieľov opatrení pre jednotlivé osi a ciele.

Implementačná časť:

Na základe analytickej a návrhovej časti cyklostratégie nám vyplynuli nasledujúce priority a opatrenia. Môžeme ich rozdeliť do nasledujúcich osí:

- **Prioritná os č. 1: Riadenie a legislatívna podpora**
- **Prioritná os č. 2: Realizácia cyklodopravnej infraštruktúry na území TTSK**
- **Prioritná os č. 3: Cykloturistické trasy – údržba a značenie**
- **Prioritná os č. 4: Produkty cestovného ruchu, prezentácia a propagácia**
- **Prioritná os č. 5: Zabezpečenie financií pre rozvoj cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry**

Tab. č. 9: Prioritná os č. 1: Riadenie a legislatívna podpora

Špecifický cieľ	Opatrenia
1.1 Riadenie na úrovni kraja, krajského mesta Trnava, ostatných miest na území TTSK, združení na území TTSK	1.1.1 Schválenie aktualizovanej cyklostratégie TTSK 1.1.2 Zapracovanie schválenej cyklostratégie TTSK do iných relevantných dokumentov 1.1.3 Vyčlenenie finančného rozpočtu na krytie implementácie stratégie a kofinancovanie strategických projektov na úrovni TTSK, miest a obcí 1.1.4 Projektová príprava, vysporiadanie pozemkov 1.1.5 Intervencie v oblasti dopravy a cykloturistiky v európskych operačných programoch na úrovni TTSK, miest, obcí a združení v TTSK 1.1.6 Získanie súkromných podnikov pre podporu cyklodopravy a cykloturistiky v TTSK alebo jeho regiónov

Zdroj: interný zdroj SCK

Tab. č. 10: Prioritná os č. 2: Realizácia cyklodopravnej infraštruktúry na území TTSK

Špecifický cieľ	Opatrenia
2.1 Predprojektová a projektová prí-	2.1.1 Vysporiadanie pozemkov pod budúcimi cyklotrasami, úprava vzťahov k pozemkom

prava, stavebné a povolo­vacie ko­nanie	2.1.2 Spracovanie predprojektových štúdií cyklodopravných trás 2.1.3 Spracovanie projektových dokumentácií k mestským cyklotrasám v UMR Trnava a ostatných mestách TTSK, stavebné konania 2.1.4 Spracovanie projektových dokumentácií k cyklodopravným trasám v TTSK, resp. k úsekom cyklodopravných trás v TTSK spájajúcich sídla, stavebné konania 2.1.5 Opatrenia pre zlepšenie trás EuroVelo v TTSK 2.1.6 PD a stavebné konanie cyklotrasy na telese železničnej trate Piešťany – Vrbové
2.2 Predprojektová a projektová príprava, stavebné a povolo­vacie ko­nanie pre doplnkovú infraštruktúru	2.2.1 Projektová príprava, PD a stavebné konanie na väčšiu cykloinfraštruktúru – mosty a lávky (Kopčany – Mikulčice, Hlohovec, Madunice – Koplotovce, a iné) 2.2.2 Príprava projektov k integrácii cyklodopravy s verejnou dopravou, cyklobusy 2.2.3 Príprava projektov s návrhmi riešení doplnkovej infraštruktúry väčšieho rozsahu, povolo­vacie a stavebné ko­nanie – Bike and Ride, parkovacie domy pre bicykle, dobíjacie stanice pre elektrobicykle, požičovne bicyklov, servisy bicyklov 2.2.4 Príprava projektov s návrhmi riešení inej doplnkovej infraštruktúry
2.3 Realizácia cyklo­dopravnej infra­štruktúry	2.3.1 Realizácia mestských cyklotrás v krajskom meste Trnava a UMR Trnava 2.3.2 Realizácia mestských cyklotrás v ostatných mestách a obciach TTSK 2.3.3 Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekoch – Trasa EuroVelo 6 2.3.4 Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekoch – Trasa EuroVelo 13 2.3.5 Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekoch – Vážska cyklotrasa 2.3.6 Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekoch – Moravská cyklotrasa 2.3.7 Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekoch – Cyklotrasa Malý Dunaj 2.3.8 Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekoch – Cyklotrasa Piešťany – Vrbové 2.3.9 Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami,

	resp. ich úsekov – Cyklotrasa Holeška (Třebatice – Velké Kostolany) 2.3.10 Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekov – Vinohradnícka cyklotrasa 2.3.11 Realizácia ostatných cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekov
2.4 Realizácia doplnkovej cyklistickej infraštruktúry	2.4.1 Realizácia cyklolávky Madunice – Koplotovce 2.4.2 Realizácia cyklolávky Hlohovec 2.4.3 Realizácia mosta pre peších a cyklistov Dobrohošť – Dunakiliti 2.4.4 Realizácia ostatných zámerov doplnkovej cykloinfraštruktúry v krajskom meste Trnava a mestách TTSK podľa zámerov RIUS 2.4.5 Realizácia integrácie cyklodopravy – verejná doprava v mestách TTSK 2.4.6 Realizácia systémov Bike and Ride, požičovne bicyklov, parkovanie bicyklov, dobíjacie stanice pre elektrobicykle v TTSK 2.4.7 Aleje pozdĺž cyklotrás a zeleň na verejných priestranstvách

Zdroj: interný zdroj SCK

Tab. č. 11: Prioritná os č. 3: Cykloturistické trasy – údržba a značenie

Špecifický cieľ	Opatrenia
3.1 Navrhovanie, legalizácia, značenie a údržba cykloturistickej infraštruktúry	3.1.1 Pravidelná údržba siete cykloturistických trás na území TTSK 3.1.2 Preloženia úsekov Záhorskej cyklomagistrály 3.1.3 Značenie nových cykloturistických trás 3.1.4 Rekognoskácia a povoľovacie konanie chýbajúcich úsekov pútnickej Náučnej Cyrilo-metodskej cyklotrasy 3.1.5 Vyznačenie pútnickej Náučnej Cyrilo-metodskej cyklotrasy na území TTSK 3.1.6 Rekognoskácie, spracovanie zjednodušených dokumentácií k novým cykloturistickým trasám 3.1.7 Spracovanie štúdie rozvoja singletrackov 3.1.8 Budovanie singletrackov 3.1.9 Osadenie drobnej infraštruktúry na existujúcich a nových cykloturistických trasách

Tab. č. 12: Prioritná os č. 4: Produkty cestovného ruchu, prezentácia a propagácia

Špecifický cieľ	Opatrenia
4.1 Produkty CR, zabezpečenie propagácie a prezentácie v rámci cestovného ruchu v TTSK a smerom von (Slovensko a zahraničie)	4.1.1 Krajský cykloportál, jeho naplnenie a aktualizácie 4.1.2 Konferencie a odborné podujatia pre cyklokomunitu 4.1.3 Publicita a práca s verejnosťou 4.1.4 Aktívna spolupráca s Krajskou organizáciou cestovného ruchu a oblasťnými organizáciami cestovného ruchu 4.1.5 Marketingové kampane zamerané na cykloturistiku 4.1.6 Spolupráca so susediacimi štátmi (Česká republika, Rakúsko, Maďarsko) a susediacimi samosprávnymi krajmi (TSK, NSK a BSK) 4.1.7 Donorské tabuľky na značených cykloturistických trasách 4.1.8 Podpora a aktívna tvorba cykloakcií a cyklopodujatí 4.1.9 Cykloprodukty a cykloturistické programy 4.1.10 Aktívne vyhľadávanie a budovanie distribučných ciest pre cykloturistické produkty 4.1.11 Iné riešenia

Zdroj: interný zdroj SCK

Tab. č. 13: Prioritná os č. 5: Zabezpečenie financií pre rozvoj cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry

Špecifický cieľ	Opatrenia
5.1 Finančné a nefinančné zdroje	5.1.1 Finančné zdroje – zdroje EÚ v OP IROP, EŠIF 5.1.2 Finančné zdroje – zdroje EÚ v OP cezhraničná spolupráca SK/CZ, SK/HU, SK/AT 5.1.3 Finančné zdroje – zdroje EÚ v OP v priamej podpore v PRV 5.1.4 Finančné zdroje – zdroje EÚ v podpore MAS v rámci PRV a IROP 5.1.5 Finančné zdroje EÚ - POO 5.1.6 Finančné zdroje – Domáce zdroje zo štátnych výziev v rámci platných zákonov 5.1.7 Finančné zdroje – Domáce zdroje z rozpočtu TTSK 5.1.8 Finančné zdroje – Domáce zdroje z rozpočtov miest

	a obcí
	5.1.9 Finančné zdroje – Zdroje EÚ z ďalších programov EÚ
	5.1.10 Finančné zdroje – Grantové zahraničné zdroje
	5.1.11 Finančné zdroje – Grantové domáce zdroje
	5.1.12 Finančné zdroje – Domáce zdroje – asignácia 2 % dane
	5.1.13 Finančné zdroje – Domáce súkromné zdroje
	5.1.14 Nefinančné a iné nepriame zdroje – Asfaltová drť z rekonštruovaných ciest I., II., III. triedy
	5.1.15 Nefinančné a iné nepriame zdroje – Materiál pre stavbu drobnej infraštruktúry
	5.1.16 Nefinančné a iné nepriame zdroje – Iné nefinančné zdroje

Zdroj: interný zdroj SCK

6.1 Prioritná os č. 1: Riadenie a legislatívna podpora

Cieľ 1.1: Riadenie na úrovni kraja, krajského mesta Trnava, ostatných miest na území TTSK, združení na území TTSK

1.1.1 Opatrenie: Schválenie aktualizovanej cyklostratégie TTSK

Stručný opis: Potrebné schválenie zastupiteľstva TTSK.

Relevantné aktivity: Schválenie dokumentu zastupiteľstvom.

Zodpovední: úrad TTSK, zastupiteľstvo TTSK

Termín: V priebehu 2022, podľa harmonogramu zasadnutí zastupiteľstva TSK.

1.1.2 Opatrenie: Zpracovanie schválenej cyklostratégie TTSK do iných relevantných dokumentov

Stručný opis: Schválenú stratégiu je potrebné zapracovať do ďalších súvisiacich strategických dokumentov TTSK, územných plánov a nižších úrovní. Potreba aktualizovať platné územné plány minimálne zmenami a doplnkami.

Relevantné aktivity: Zaslanie stratégie národnému cyklokoordinátorovi na MDVRR SR, susediacim krajom – NSK, BSK a TSK, mestám, mikroregiónom a združeniam cestovného ruchu. Zpracovanie kľúčových aktivít na úrovni územných plánov TTSK, miest a obcí kraja.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK

Termín: Do konca 2023.

1.1.3 Opatrenie: Vyčlenenie finančného rozpočtu na krytie implementácie stratégie a kofinancovanie strategických projektov na úrovni TTSK, miest a obcí

Stručný opis: K postupnej implementácii cyklostratégie je potrebné vyčleniť finančný rozpočet na všetkých úrovniach kraja.

Relevantné aktivity: Priame financovanie cykloaktivít, kofinancovanie cykloaktivít v rámci európskych zdrojov na úrovni TTSK, miest a obcí, združení (občianske združenia, SCK, KOČR, OOCR, MAS, mikroregióny a iné).

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, mestá a obce v kraji, KOČR, SCK, združenia, súkromný sektor

Termín: Rok 2022 a následne trvale.

1.1.4 Opatrenie: Projektová príprava, vysporiadanie pozemkov

Stručný opis: K realizácii cykloopatrení je potrebné pripraviť projektové dokumentácie a s tým súvisiace aktivity pre vydanie stavebných povolení.

Relevantné aktivity: Projektové dokumentácie pre vydanie územných a stavebných povolení, zjednodušené dokumentácie pre vyznačenie cykloturistických trás, oznamy drobných stavieb k malej infraštruktúre, vysporiadanie pozemkov – vlastníctvo, nájomné vzťahy, vecné bremená, zmluvy a spolupráci a pod.

Zodpovední: úrad TTSK, mestá a obce v kraji, realizátori projektov

Termín: Rok 2022 a následne trvale.

1.1.5 Opatrenie: Intervencie v oblasti dopravy a cykloturistiky v európskych operačných programoch na úrovni TTSK, miest, obcí a združení v TTSK

Stručný opis: K realizácii cyklodopravných a cykloturistických opatrení je potrebné reagovať na konkrétne výzvy a opatrenia na všetkých úrovniach v kraji.

Relevantné aktivity: Intervencie v Integrovanom regionálnom operačnom programe (IROP), v EŠIF, programe cezhraničnej spolupráce Interreg V-A SK-CZ, Interreg V-A SK-HU, Interreg V-A SK-AT, Pláne obnovy a odolnosti POO, Programe rozvoja vidieka.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, mestá a obce v kraji

Termín: Rok 2022 a následne trvale.

1.1.6 Opatrenie: Získanie súkromných podnikov pre podporu cyklodopravy a cykloturistiky v TTSK alebo jeho regiónov

Stručný opis: K realizácii cyklodopravných opatrení (menšieho rozsahu) a cykloturistických opatrení je potrebné získať v kraji generálneho donora (napr. PSA Slovakia v Trnave) v rámci väčších podnikov (napr. vzor v ŽSK KIA Motors Slovakia), ako aj súbor menších podnikov pre jednotlivé regióny. Prípadne silné miestne a regionálne firmy.

Relevantné aktivity: Podpora menších cyklodopravných projektov, stredných a veľkých cykloturistických projektov súkromným sektorom, spolufinancovanie, podieľanie sa rozvoji v danom území.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK

Termín: Rok 2022 a následne trvale.

6.2 Prioritná os č. 2: Realizácia cyklodopravnej infraštruktúry na území TTSK

Cieľ 2.1: Predprojektová príprava, stavebné a povolenie konanie

2.1.1 Opatrenie: Vysporiadanie pozemkov pod budúcimi cyklotrasami, úprava vzťahov k pozemkom

Stručný opis: Keďže predkladatelia investičných cykloprojektov musia mať spracovanú PD a vydané SP, je zrejmé (a je to aj podmienka v OP) mať vyriešený vzťah investora k pozemkom, po ktorých bude cyklotrasa viesť (vlastníctvo, nájom, iný zmluvný vzťah, zmluva o výpožičke, zmluva o spolupráci, vyvlastnenie a pod.).

Zodpovední: TTSK, mestá a obce v TTSK, združenia v TTSK, podporené MAS v TTSK a iné subjekty, ktoré plánujú budovať cyklodopravnú sieť na území TTSK

Termín: Rok 2022 a následne trvale.

2.1.2 Opatrenie: Spracovanie predprojektových štúdií cyklodopravných trás

Stručný popis: Keďže predkladatelia investičných cykloprojektov musia mať spracovanú PD a vydané SP, niekedy prvým krokom (pokiaľ nie je priamo včlenené v PD) pre spracovanie PD je vypracovanie predprojektovej štúdie, resp. štúdie realizovateľnosti. Jej obsah si stanovuje objednávateľ, mala by obsahovať vedenie trasy, technické parametre trasy, v problematických úsekoch aj variantné riešenia, a keď to objednávateľ zadá, aj identifikáciu problémov, pozemkov a vlastníckych vzťahov. Jej súčasťou by mal byť aj odhadovaný rozpočet.

Zodpovední: TTSK, mestá a obce v TTSK, združenia v TTSK, podporené MAS v TTSK a iné subjekty, ktoré plánujú budovať cyklodopravnú sieť na území TTSK

Termín: Rok 2022 a následne trvale

2.1.3 Opatrenie: Spracovanie projektových dokumentácií k mestským cyklotrasám v UMR Trnava a ostatných mestách TTSK, stavebné konania

Stručný popis: V dobiehajúcom programovom období môžu byť použité PD zhotovené po 1. 12. 2014. Takisto v novom budú oprávnené na refundáciu, programy ešte neboli stanovené, takže termín ešte nie je známy. V UMR Trnava sa predpokladajú použiť PD zhotovené a aj pripravené dokumentácie v čase spracovania stratégie, ako aj po nej nové PD. To isté platí aj pre ostatné mestá TTSK. Patria sem aj s tým súvisiace stavebné konania.

Zodpovední: krajské mesto Trnava a obce UMR, ostatné mestá TTSK

Termín: Roky 2022 – 2023 a následne trvale.

2.1.4 Opatrenie: Spracovanie projektových dokumentácií k cyklodopravným trasám v TTSK, resp. k úsekom cyklodopravných trás v TTSK spájajúcich sídla, stavebné konania

Stručný popis: Ide buď o spracovanie PD celých cyklodopravných trás (s rozdelením na stavebné úseky a etapy) alebo chýbajúcich úsekov cyklotrás ale-

bo vybraných možných vhodných úsekov cyklotrás a s tým súvisiace stavebné konania (trasy EuroVelo, Vážska cyklotrasa, Moravská cyklotrasa, Cyklotrasa Malý Dunaj, Vinohradnícka cesta, Sacravelo, Cyklotrasa Holeška a iné).

Zodpovední: TTSK, mestá a obce v TTSK, združenia v rámci TTSK, podporené MAS v TTSK, iné subjekty v rámci TTSK

Termín: Roky 2022 – 2023 a následne trvale pre všetky trasy.

2.1.5 Opatrenie: Opatrenia pre zlepšenie trás EuroVelo v TTSK

Stručný popis: Opatrenia na modernizáciu a zlepšenie povrchov na EV-13, projektová a stavebná príprava na realizáciu preložky 15,2 km úseku na trase EuroVelo 6 – Kompa Kyselica – obchvat VD Gabčíkovo.

Zodpovední: TTSK, dotknuté mestá a obce v TTSK, združenia v TTSK, SVP, š. p., VV š. p.

Termín: Roky 2022 – 2023 a následne trvale.

2.1.6 Opatrenie: PD a stavebné konanie cyklotrasy na telese železničnej trate Piešťany – Vrbové

Stručný popis: PD bola spracovaná a koncom roka 2021 začalo stavebné konanie, stavebným úradom je MDV SR. Opatrenie už bolo zrealizované v závere roka 2021, predpokladá sa vydanie SP v roku 2022.

Zodpovední: TTSK, Združenie Zelená cesta, dotknuté mestá a obce.

Termín: vydanie SP 2022, realizácia 2023 - 2024

Cieľ 2.2: Predprojektová a projektová príprava, stavebné a povoľovacie konanie pre doplnkovú infraštruktúru

2.2.1 Opatrenie: Projektová príprava, PD a stavebné konanie na väčšiu cykloinfraštruktúru – mosty a lávky (Hlohovec, Rohatec – Skalica, a iné)

Stručný popis: Spracovanie PD a riešenie stavebného povolenia pre ich stavbu – mosty a lávky (Hlohovec, Rohatec – Skalica, a iné).

Zodpovední: TTSK, dotknuté mestá a obce, resp. nimi založené združenie

Termín: Rok 2022 a následne.

2.2.2 Opatrenie: Príprava projektov k integrácii cyklodopravy s verejnou osobnou dopravou, cyklobusy

Stručný popis: Predpokladajú sa mestské projekty so súborom opatrení, ktoré prispejú k integrácii cyklodopravy s verejnou dopravou. Dotýka sa to miest s autobusovými stanicami, železničnými stanicami a lodnými prístavmi osobnej dopravy. U obcí sa jedná o projekty menšieho rozsahu v miestach železničných staníc. Predpokladá sa tiež podpora a rozširovanie cyklobusov. Vzorové projekty sú napríklad Trnava, Piešťany, Dunajská Streda.

Zodpovední: mestá v TTSK a obce, ktoré majú strediská prepojenia verejnej dopravy s cyklodopravou

Termín: Roky 2022 – 2023 a následne.

2.2.3 Opatrenie: Príprava projektov s návrhmi riešení doplnkovej infraštruktúry väčšieho rozsahu, povoloacie a stavebné konanie – Bike and Ride, parkovacie domy pre bicykle, dobíjacie stanice pre elektrobicykle, požičovne bicyklov

Stručný popis: V aktivitách Bike and Ride, parkovacie domy pre bicykle sa predpokladajú mestské projekty v lokalitách železničných, autobusových staníc a lodných osobných prístavov, požičovne bicyklov vo väčších mestách a strediskách cestovného ruchu, opravovne bicyklov v mestách, obciach. Dobíjacie stanice pre elektrobicykle mestách, obciach, strediskách cestovného ruchu, servisoch a podobne. Vzorové projekty parkovacích domov sú mesto Trnava a Piešťany.

Zodpovední: krajské mesto Trnava, ostatné mestá v TTSK, TTSK, obce v TTSK, združenia v TTSK, podporené MAS v TTSK, iné subjekty

Termín: Roky 2022 – 2023 a ďalej trvale.

2.2.4 Opatrenie: Príprava projektov s návrhmi riešení doplnkovej infraštruktúry inej doplnkovej infraštruktúry

Stručný popis: Predpokladá sa príprava projektov na doplnkovú infraštruktúru mimo body 2.2.1 – 2.2.3.

Zodpovední: krajské mesto Trnava, ostatné mestá v TTSK, TTSK, obce v TTSK, združenia v TTSK, podporené MAS v TTSK, iné subjekty, KOČR, OČR

Termín: Roky 2022 – 2023 a ďalej trvale.

Cieľ 2.3: Realizácia cyklodopravnej infraštruktúry

2.3.1 Opatrenie: Realizácia mestských cyklotrás v krajskom meste Trnava a UMR Trnava

Stručný popis: V nadväznosti na opatrenia 2.1.2 a 2.1.3 sa predpokladá realizácia nových cyklotrás mestského typu. Zámery pre ich stavbu sú popísané vo vízii v kap. 4.1, konkrétne v odseku Výsledok podpory v stratégii UMR Trnava. Na základe RIUS pre UMR Trnava, pripravených PD a vydaných stavebných povolení, dostupných, získaných (a vlastných) finančných prostriedkov z OP (predovšetkým z IROP) POO a aj EŠIF sa predpokladá sa príprava projektov pre realizáciu cyklotrás, ktoré súvisia so skvalitnením mestskej siete cyklotrás s prioritou dochádzky do práce, integráciou na verejnú dopravu a vybudovaním doplnkovej infraštruktúry. Osobitú pozornosť treba venovať dochádzke na bicykli do závodu PSA Peugeot Citroën Slovakia Trnava.

Podrobnejšie zámery mesta Trnava a UMR Trnava v oblasti cyklodopravy sú uvedené v prílohe č. 34 a v prílohe B - vyplnený dotazníkový prieskum mesta Trnava.

Zodpovední: krajské mesto Trnava a obce v UMR Trnava

Termín: Roky 2022 – 2023 a ďalej trvale.

Odhadované finančné náklady: Podľa spracovanej PD a konkrétnej cyklotrasy – jej dĺžky, náročnosti a technickej vybavenosti. Predpoklad cca. 100 000 – 150 000 €/1 km + doplnková infraštruktúra. V POO sa uvažuje s nákladmi až do sumy 500 000 €/1 km. Ideálne je financovanie časti trás z programu IROP a najmä POO, menšie úseky z vlastného rozpočtu. Ideálnym by bolo zriadenie podporného fondu na cyklo dopravu v Trnave a okolí pre mesto Trnava (bolo by vyhlasovateľom výziev) z podniku PSA Peugeot Citroën Slovakia Trnava (obdobne ako KIA v ŽSK).

2.3.2 Opatrenie: Realizácia mestských cyklotrás v ostatných mestách TTSK

Stručný popis: V nadväznosti na opatrenia 2.1.2 a 2.1.3 sa predpokladá realizácia nových cyklotrás mestského typu v ostatných mestách TTSK. Zámery pre ich stavbu sú popísané vo vízii v kap. 4.1, konkrétne v podkapitole venovanej mestám TTSK mimo Trnavu. Zosumarizovali sa podkladové dáta z prieskumu stavu cyklotrás v mestách TTSK pri spracovaní RIUS TTSK v roku 2013, ako aj aktuálne dáta získané z vyplnených cyklotazníkov k cyklo dopravu v rokoch 2017 a 2021 (platí pre mestá, ktoré ho zaslali – prílohy B – L).

Na základe RIUS pre TTSK, pripravených PD a vydaných stavebných povolení v rámci miest TTSK, získaných (a vlastných) finančných prostriedkov z OP (predovšetkým z IROP a cezhraničnej spolupráce) predpokladá sa príprava projektov pre realizáciu, ktoré súvisia so skvalitnením mestskej siete cyklotrás s prioritou dochádzky do práce a integráciou na verejnú dopravu. Osobitú pozornosť treba venovať cyklotrasám vedúcim do priemyselných zón v mestách a pri mestách TTSK, ku kľúčovým podnikom a zamestnávateľom v TTSK, ako aj k verejným zariadeniam (napr. školy, zdravotnícke, sociálne a kultúrne zariadenia a pod.).

Zodpovední: ostatné mestá TTSK

Termín: Roky 2022 – 2023 a ďalej trvale.

Odhadované finančné náklady: Podľa jednotlivých projektov konkrétnej cyklotrasy. Možné zdroje financovania sú najčastejšie IROP, ale aj širokospektrálne z iných európskych zdrojov, cez zdroje TTSK, vlastné zdroje, iné grantové zdroje, prípadne súkromné zdroje. Mestá nad 20 000 obyvateľov budú oprávnené žiadať od roku 2022 finančné prostriedky z OP POO, ostatné z dobiehajúcho IROP a ďalej z EŠIF.

2.3.3 Opatrenie: Realizácia cyklo dopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekov – Trasa EuroVelo 6

Stručný popis: V nadväznosti na opatrenie 2.1.4 a hlavne 2.1.5 sa predpokladá realizácia nového úseku cyklo dopravnej trasy EuroVelo 6. Podrobné zámery pre jej stavbu sú popísané vo vízii v kap. 4.2.1. Podľa návrhu SVP, š. p., vybudovanie nového úseku cyklotrasy medzi Kompou Kyselica a začiatkom novovybudovaného obchvatu VD Gabčíkovo v dĺžke 15,2 km, by malo za účel posilniť bezpečnosť cyklotrasy jej preložením z veternej a nebezpečnej hrádze. Umiestnila by sa do päty LOHD.

Zodpovední: TTSK, SVP š. p., VV š. p., dotknuté mestá a obce, prípadne združenie dotknutých miest a obcí

Termín: Roky 2022 - 2023 a následné roky.

Odhadované finančné náklady: Podľa spracovanej PD a určenia prierezu cyklotrasy (konkrétne sa cena upraví podľa výsledkov VO) sú predpokladané finančné náklady v intervale 3 – 6 mil. €. Výrazné zlacnenie by mohlo nastať, ak by sa trasa budovala ako vodohospodársky objekt (resp. objekt chrániaci vodohospodársky objekt). Ideálnym zdrojom financovania IROP, EŠIF alebo program cezhraničnej spolupráce SK/HU, prípadne zo štátneho rozpočtu.

2.3.4 Opatrenie: Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekov – Trasa EuroVelo 13

Stručný popis: V nadväznosti na opatrenie 2.1.4 a hlavne 2.1.5 sa predpokladá realizácia úpravy úseku cyklodopravnej trasy EuroVelo 13. Podrobné zámery pre jej stavbu sú popísané vo vízii v kap. 4.2.2. Ideálnym riešením by bola výmena asfaltového zvršku v úseku cyklotrasy hranica BSK/Petrova lúka v celkovej dĺžke 5,8 km.

Zodpovední: TTSK, SVP š. p., VV š. p., dotknuté mestá a obce, prípadne združenie dotknutých miest a obcí

Termín: Roky 2022 – 2023 a ďalej trvale.

Odhadované finančné náklady: Ak by tento zámer realizoval, ideálnym zdrojom pre financovanie tejto cyklotrasy je program cezhraničnej spolupráce SK/AT. Odhadované finančné náklady v intervale 100 000 – 200 000 €.

2.3.5 Opatrenie: Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekov – Vážska cyklotrasa

Stručný popis: V nadväznosti na opatrenie 2.1.4 sa predpokladá realizácia úsekov cyklodopravnej Vážskej cyklotrasy. Podrobné zámery pre jej stavbu sú popísané vo vízii v kap. 4.2.3. Jej celková dĺžka by mala byť v navrhovanej hlavnej trase 58,5 km, alternatívny vedľajší úsek má dĺžku 6,2 km.

Opatrenie nezahŕňa potencionálnu stavbu jednej z cyklolávk v Hlohovci (je osobitne popísaná v opatrení 2.4.3).

Pri hlavnej trase sa jedná hlavne o vybudovanie v súčasnosti neexistujúceho úseku Sereď (Horný Čepeň) – Siladice – Hlohovec (Šulekovo). Trasa je navrhnutá zväčša po dnes trávinatej POHV – úsek dlhý 6,7 km medzi Sereďou – Horný Čepeň a Siladicami a úsek dlhý 7,5 km medzi Siladicami a Hlohovcom Šulekovom. Celý potrebný nový úsek má dĺžku 14,8 km.

Ostatné úseky si vyžadujú možné skvalitnenie povrchov existujúcich úsekov cyklotrasy.

Pri vedľajšom variante sa v roku 2022 už stavia cca. 2 km dlhý úsek v Hlohovci zo Šulekova k železničnému mostu v koridore POHV, ako aj z opačnej strany od cyklomosta v Maduniciach. Potom zostáva ešte nasleduje od železničného mosta úsek dlhý cca 2 km smerom k mostu cez Kanál v katastri Maduníc dns po poľnej ceste. Celý potrebný nový úsek má dĺžku už iba cca. 2 km.

Zodpovední: dotknuté mestá a obce, prípadne združenie dotknutých miest a obcí, TTSK, SVP š. p.

Termín: Roky 2022 – 2023 a ďalej trvale do ukončenia prepojenia.

Odhadované finančné náklady: Pri hlavnej trase zahŕňa vybudovanie nových úsekov niekoľko náročných investičných akcií. Prvou je vybudovanie 14,8 km dlhého nového úseku, medzi Seredňou (Horný Čepč) a Hlohovcom (Šulekovo). Stavbu je možné realizovať aj na etapy. Odhadované náklady pre celý úsek sú v rozmedzí 1 – 2 mil. €. Náklady by bolo možné výrazne znížiť podľa druhu použitého povrchu, ako aj s využitím vyťaženej cestnej drte. Ideálnym finančným zdrojom pre stavbu trasy je program IROP, v novom období EŠIF, inak potom treba budovať trasu etapovite z rôznych iných zdrojov (štátny rozpočet, TTSK, mestá a obce).

Náklady na stavbu niektorej z cyklotávok v Hlohovci sú zahrnuté v opatreniach 2.4.2 a 2.4.3.

Pri zvyšný úsek vedľajšieho variantu cyklotrasy v dĺžke cca. 2 km sú odhadované náklady v rozmedzí 120 000 – 300 000 €. Náklady by bolo možné výrazne znížiť podľa druhu použitého povrchu, ako aj s využitím vyťaženej cestnej drte. Ideálnym finančným zdrojom pre stavbu trasy je budúci program EŠIF, alebo bude treba budovať trasu etapovite z rôznych iných zdrojov (štátny rozpočet, TTSK, mestá a obce).

U všetkých variantov sa konkrétne čísla stanovujú podľa spracovanej PD, ďalej podľa voľby, dĺžky, technických parametrov a náročnosti zvoleného úseku. Samozrejme konečné ceny vstúdu z výsledkov VO.

2.3.6 Opatrenie: Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekov – Moravská cyklotrasa

Stručný popis: V nadväznosti na opatrenie 2.1.4 sa predpokladá realizácia úsekov cyklodopravnej Moravskej cyklocesty. Podrobné zámery pre jej stavbu sú popísané vo vízii v kap. 4.2.4. Jej celková dĺžka je 48,34 km.

Celá trasa je dnes prejazdná, a preto sa pri nej jedná o investičné akcie súvisiace predovšetkým so skvalitnením povrchov súčasných komunikácií (zväčša hrádzí rieky Moravy). Ide teda o niekoľko úsekov s navrhnutým spevnením a úpravami povrchov. Prvý úsek začína na križovatke s medzinárodnou trasou EuroVelo 13 na ochrannej hrádzi Moravy (ľavý breh) v k. ú. Moravský Svätý Ján, pokračuje cez Čierne pole až ku kovovej lávke ponad rieku Myjavu po štrkovo-asfaltovej hrádzi. Úsek má dĺžku 4,6 km, jeho súčasný dopravný stav je nevyhovujúci, povrch vyžaduje opravu a preasfaltovanie. Rekonštrukcia daného úseku je plánovaná ako súčasť projektu cezhraničnej spolupráce v rámci Programu spolupráce Intrreg V-A SK-AT. Na konci úseku je lávka (40 m) cez rieku Myjava, tá vyžaduje rekonštrukciu. Nasleduje druhý úsek, trasa ďalej pokračuje od lávky ponad rieku Moravu po cestný most v Brodskom po štrkovej hrádzi (miestami asfaltové úseky) v dĺžke 6,2 km. Nevyhovujúci stav tohto úseku je takisto predmetom pripravovanej rekonštrukcie v rámci investičného opatrenia na strane TTSK v projekte cezhraničnej spolupráce Intrreg V-A SK-AT. Tretí dlhý úsek nasleduje od cestného mostu v Brodskom a pokračuje v dĺžke 21,7 km po asfaltovo štrkovej hrádzi po cestný most I/51 Holíč – Hodonín. Na tomto úseku je aj nová cyklotávka v k. ú. Kopčany. Tento úsek by mal dostať nové povrchy. Posledný úsek trasy vedie od cestného mosta cesty I/51 (Holíč – Hodonín), trasa pokračuje v dĺžke 1 km po kvalitnej asfaltovej

hrádzi, pred vodným dielom schádza z hrádze na spevnenú poľnú cestu a opäť vychádza na hrádzu. Ideálnym riešením by bolo tento krátky úsek dobudovať a vyasfaltovať. Ďalej trasa vedie po spomínanej hrádzi až do Prístavu k Baťovmu kanálu. Povrch hrádze je asfaltový so štrkovými úsekmi. V mnohých častiach prerastá do asfaltu trávnatý porast, bolo by potrebné vyčistiť a obnoviť asfaltový zvršok v celej dĺžke od vodného diela po Prístav v dĺžke 6 km.

Zodpovední: dotknuté mestá a obce, prípadne združenie dotknutých miest a obcí, TTSK, SVP š. p.

Termín: Roky 2022 – 2023 a ďalej trvale.

Odhadované finančné náklady: Pri celej trase existujú komunikácie (hlavne hrádzu). Preto úprava trasy spočíva výlučne zo skvalitnenia a spevnenia povrchov cyklotrasy na niekoľkých úsekoch (na nich sa dajú stanoviť drobné podúseky). Cenové náklady by sa pohybovali od cca. 5 000 – 20 000 €/km. Náklady by bolo možné výrazne znížiť podľa druhu použitého povrchu, ako aj s využitím vyťaženej cestnej drte. Výrazne by pomohlo, keby sa povrchy hrádzí spevnili v rámci protipovodňových opatrení prostredníctvom podniku SVP, š. p.. Možným finančným zdrojom pre stavbu trasy je hlavne program cezhraničnej spolupráce SK/CZ, ako aj IROP, EŠIF, inak potom treba budovať trasu etapovite z rôznych iných zdrojov (štátny rozpočet, TTSK, mestá, obce, súkromní investori).

2.3.7 Opatrenie: Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekov – Cyklotrasa Malý Dunaj

Stručný popis: V nadväznosti na opatrenie 2.1.4 sa predpokladá realizácia úsekov cyklodopravnej trasy Malý Dunaj. Pre trasu bola zatiaľ spracovaná iba detailná štúdia uskutočniteľnosti. Podrobné zámery pre jej stavbu sú popísané vo vízii v kap. 4.2.5. Jej celková dĺžka je 56,6 km. Trasa by pozostávala z rekonštruovaných úsekov existujúcich komunikácií, opráv úsekov komunikácií a súboru 9 novostavieb. K hlavnej trase by prislúchalo ešte ďalších 16 km vetiev cyklotrás. Líniová stavba tak pozostáva z 25 stavebných objektov. Realizácia by bola na etapy, podľa stupňov dokončených PD a vydaných stavebných povolení.

Zodpovední: dotknuté mestá a obce, prípadne združenie dotknutých miest a obcí, TTSK, SVP š. p.

Termín: Roky 2022 – a ďalej trvale.

Odhadované finančné náklady: Pri celej trase sa odhaduje náklad na výstavbu na 15 mil. Eur. Možným finančnými zdrojmi pre stavbu tejto cyklotrasy je hlavne program cezhraničnej spolupráce SK/HU, ako aj EŠIF. Trasu treba budovať etapovite aj z rôznych iných zdrojov (Visegrádsky fond, Dunajská iniciatíva, štátny rozpočet, TTSK, mestá, obce, súkromní investori).

2.3.8 Opatrenie: Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekov – Cyklotrasa Piešťany – Vrbové

Stručný popis: V nadväznosti na opatrenia 2.1.6 a 2.1.7 nasleduje realizácia cyklodopravnej trasy na telese železničnej trati Piešťany – Vrbové. Podrobné zámery pre jej stavbu sú popísané vo vízii v kapitole 4.2.6. Podľa spracovanej PD sa jedná o cyklotrasu v dĺžke 7,6 km a jej súčasťou bude jedno odpočívadlo a šesť premos-

tení. Najväčší most povedie ponad diaľnicu D1. Na križovatke s cestou medzi Piešťanmi a Kocuricami počítajú projektanti so zábranami, ktoré donútia cyklistov zastaviť. Predpokladajú sa finančné náklady medzi 2,5 – 3 mil. €. Ideálnym zdrojom pre financovanie projektu je program POO, kedy by sa jednalo o vzorový projekt z pohľadu cyklodopravnej trasy určenej pre dochádzku do práce nielen v rámci TTSK ale aj celého Slovenska.

Zodpovední: Združenie Zelená cesta, TTSK, dotknuté mestá a obce.

Termín: Roky 2022 – 2024.

Odhadované finančné náklady: Podľa spracovanej PD je odhad 2 – 3 mil. €, finálnu sumu určí VO.

2.3.9 Opatrenie: Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekov – Cyklotrasa Holeška (Trebatice – Veľké Kostolany)

Stručný popis: V nadväznosti na opatrenie 2.1.4 sa predpokladá realizácia úsekov cyklodopravnej trasy Holeška – Trebatice – Veľké Kostolany. Táto cyklotrasa by sa napájala na cyklotrasu Piešťany – Vrbové. Malý Dunaj. Pre trasu bola zatiaľ spracovaná DUR a inžiniering. Trasa by prepájala obce Trebatice, Borovce – Vesele – Dubovany a Veľké Kostolany. Jej celková dĺžka je 11 km.

Zodpovední: Združenie obcí pod Holeškou, dotknuté obce, TTSK.

Termín: Roky 2022 – a ďalej trvale.

Odhadované finančné náklady: Pre trasu ešte nebol odhadnutý rozpočet, odhad je medzi 1,5 – 2 mil. €. Možným finančnými zdrojmi pre stavbu tejto cyklotrasy je EŠIF. Trasu treba budovať možno aj etapovite aj z rôznych iných zdrojov.

2.3.10 Opatrenie: Realizácia cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekov – Vinohradnícka cyklotrasa

Stručný popis: V nadväznosti na opatrenie 2.1.4 sa predpokladá realizácia úsekov cyklodopravnej Vinohradníckej cesty. Podrobné zámery pre jej stavbu sú popísané vo vízii v kap. 0. Jej celková dĺžka by mala byť 44,4 km. Konkrétne potrebné financie by sa delili podľa voľby, dĺžky a náročnosti zvoleného úseku.

Zodpovední: Dom Centrope, TTSK, dotknuté mestá a obce, resp. nimi založené združenie.

Termín: Roky 2022 – 2023 a následne trvale.

Odhadované finančné náklady: Podľa spracovanej PD (konkrétne sa upraví podľa výsledkov VO) sú predpokladané finančné náklady nasledujúce: odhad pre celú stavbu 6 141 212 € v členení podľa katastrov mesta Trnava a jednotlivých obcí. Pre mesto Trnava sa odhaduje na 987 181 €, pre obec Biely Kostol sa odhaduje na 3 718 €, pre obec Ružindol sa odhaduje na 27 176 €, pre obec Zvončín sa odhaduje na 193 428 €, pre obec Suchá nad Parnou sa odhaduje na 951 007 €, pre obec Košolná sa odhaduje na 370 709 €, pre obec Dolné Orešany sa odhaduje na 533 070 €, pre obec Boleráz sa odhaduje na 500 587 €, pre obec Horné Orešany sa odhaduje na 1 146 785 €, pre obec Lošonec sa odhaduje na 129 469 €, pre obec Smolenická Nová Ves sa odhaduje na 231 201 €, pre obec Smolenice sa odhaduje na 778 633 € a pre obec Trstín sa odhaduje na 288 242 €. Keďže ceny boli kalkulované v roku

2018, je potrebné rátať s ich navýšením o 20 – 30%. Stavba je možná na etapy z multifinancovania – európske zdroje, zdroje TTSK, vlastné zdroje, súkromné zdroje.

2.3.11 Opatrenie: Realizácia ostatných cyklodopravných trás medzi sídlami, resp. ich úsekov

Stručný popis: V nadväznosti na opatrenie 2.1.4 sem patria všetky ostatné projekty a zámery zväčša kratších úsekov cyklodopravných trás, ktoré nie sú definované v opatreniach tohto cieľa 2.3.1 – 2.3.9. Investorm je obvyčajne jeden subjekt alebo viacero subjektov pre jednotlivé úseky, objekty. Často krát sa vytvorí aj združenie, resp. konzorcium viacerých subjektov.

Zodpovední: TTSK, všetky relevantné subjekty na území TTSK (mestá a obce, združenia, podnikatelia, iniciatívni jedinci) v TTSK

Termín: Roky 2022 – 2023 a následne trvale.

Odhadované finančné náklady: Podľa jednotlivých projektov konkrétnej cyklotrasy. Možné zdroje financovania sú širokospektrálne, od európskych zdrojov, cez zdroje TTSK, vlastné zdroje, iné grantové zdroje, prípadne súkromné zdroje.

Cieľ 2.4: Realizácia doplnkovej cykloinfraštruktúry

2.4.1 Opatrenie: Realizácia cyklolávky Madunice – Koplotovce

Stručný popis: Výstavba cyklolávky dlhej 306 m a súvisiacich cyklistických komunikácií podľa PD spájajúcej lokality Koplotovce – Madunice a mestá Hlohovec, Leopoldov, Červeník a Drahovce. Stavba začína na jar 2022, je hradená z prostriedkov IROP.

Zodpovední: Obec Madunice, Koplotovce a dotknuté mestá a obce, Združenie dotknutých miest a obcí, TTSK

Termín: Roky 2022 – 2023.

Odhadované finančné náklady: Podľa výsledkov VO, presne bude známe po realizácii.

2.4.2 Opatrenie: Realizácia cyklolávky Hlohovec

Stručný popis: Výstavba jednej (alebo viacerých) z 3 možných cyklolávok dlhých cca. 130 m a súvisiacich cyklistických komunikácií podľa PD spájajúcej ľavý a pravý breh Váhu v Hlohovci. Stavba po spracovaní PD a vydaní stavebného povolenia, možná je podpora IROP alebo z POO. Pri variante spoločného rozšíreného chodníka pre cylistov a peších na cestnom moste aj TTSK.

Zodpovední: mesto Hlohovec, TTSK

Termín: Roky 2022 – 2023 a aj nasledujúce.

Odhadované finančné náklady: Podľa výsledkov VO, každá varianta iný odhad. Presne bude známe po realizácii.

2.4.3 Opatrenie: Realizácia mosta pre peších a cyklistov Dobrohošť – Dunakiliti

Stručný popis: Výstavba mosta ponad Dunaj pre peších a cyklistov dlhého 497,65 m a širokého 4,9 m, výstavba cyklomostíka pre peších a cyklistov pri malej vodnej elektrárni Dobrohošť v dĺžke 57 m, celková dĺžka cyklistických komunikácií 2 436 m; z toho v HU 762 m a v SK 1674 m. Je spracovaná PD a od roku 2015 vydané stavebné povolenie, ktoré bolo predĺžené do konca roka 2023. Dĺžka stavby sa predpokladá na 22 mesiacov a postavenie mosta do 4 rokov. Stavba bude financovaná z programu Interreg V-A, SK/HU. Ideálne by bolo aj doznačenie trasy od VD Gabčíkovo až do Maďarska ako novej spojenej trasy EuroVelo 6.

Zodpovední: Vodohospodárska výstavba š. p., NIF, zrt. (Maďarsko)

Termín: Roky 2022 - 2024.

Odhadované finančné náklady: Podľa výsledkov VO a projektového rozpočtu, odhad je cca. 10,5 mil. € (spolu pre oba štáty).

2.4.4 Opatrenie: Realizácia ostatných zámerov doplnkovej cykloinfraštruktúry v krajskom meste Trnava a mestách TTSK podľa zámerov RIUS (kraj + UMR)

Stručný popis: Podľa konkrétnych projektov a predkladateľov, indikatívny zoznam projektov podľa RIUS (kraj + UMR) je aj v prílohe č. 18 a prílohe č. 19 tejto stratégie, predpokladá sa hlavne čerpanie finančných prostriedkov v rámci IROP, POO, EŠIF a štátnych výziev.

Zodpovední: mesto Trnava, mestá a obce TTSK, združenia na území TTSK, TTSK a ostatní oprávnení prijímatelia v programoch EÚ, najmä IROP, POO, EŠIF a štátnych výziev.

Termín: Roky 2022 – 2023 a ďalej trvale.

Odhadované finančné náklady: Podľa konkrétnych projektov a podľa výsledkov VO.

2.4.5 Opatrenie: Realizácia integrácie cyklodopravy – verejná doprava v mestách TTSK

Stručný popis: Realizácia mestských projektov so súborom opatrení, ktoré prispejú k integrácii cyklodopravy s verejnou dopravou. Dotýka sa to miest s autobusovými stanicami, železničnými stanicami, prípadne lodnými prístavmi osobnej dopravy. Pilotné projekty sa už realizovali v mestách Trnava, Piešťany, Dunajská Streda a ďalších podľa stupňa projektovej prípravy. Predpokladá sa financovanie zo zdrojov EÚ, hlavne IROP, POO, EŠIF a štátnych výziev ako aj z vlastných zdrojov.

Zodpovední: mestá v TTSK a obce, ktoré majú strediská prepojenia verejnej dopravy s cyklodopravou, spracované PD s príslušným stupňom ukončeného požadovaného stavebného konania

Termín: Roky 2022 – 2023 a ďalej trvale.

Odhadované finančné náklady: Podľa konkrétnych projektov a podľa výsledkov VO.

2.4.6 Opatrenie: Realizácia systémov Bike and Ride, požičovne bicyklov, parkovanie bicyklov, dobíjacie stanice pre elektrobicykle

Stručný popis: Realizácia mestských projektov so súborom opatrení, ktoré prispievajú k posilneniu integrácie cyklo dopravy s verejnou dopravou. Ideálne pre tieto opatrenia sú autobusové stanice, železničné stanice, prípadne lodné osobné prístavy. Pilotné projekty sa realizovali ako doplnok projektov podľa bodu 2.4.6 v mestách Trnava, Piešťany a Dunajská Streda resp. v ďalších mestách a obciach TTSK podľa stupňa prípravy. Môže sa jednať o niektoré (alebo viaceré) opatrenia: Bike and Ride, parkoviská pre bicykle, požičovne pre bicykle. Dobíjacie stanice pre elektrobicykle sú pilotne realizované v krajskom meste Trnava a ľahších miestach, kde je predpoklad intenzívnej cyklo dopravy, resp. využívania cyklotrás. Dobíjacie stanice môžu byť realizované aj v rámci objektov patriacim združeniam, resp. podnikateľom.

Zodpovední: mestá a obce v TTSK, ktoré majú spracované PD s príslušným stupňom požadovaného ukončeného stavebného konania

Termín: Roky 2022 – 2023 a ďalej trvale.

Odhadované finančné náklady: Podľa konkrétnych projektov a podľa výsledkov VO.

2.4.7 Opatrenie: Aleje pozdĺž cyklotrás a zeleň na verejných priestranstvách

Stručný popis: V rámci viacerých projektov, najmä pri cyklochodníkoch a cyklotrázách v otvorenom teréne, je ideálne plánovať výsadbu alejí pozdĺž cyklotrás, ako aj na verejných priestranstvách v miestach, kde sa dotýkajú cyklotrás. Pokiaľ to umožňujú finančné náklady, ideálna je bezúdržbová zeleň.

Zodpovední: mesto Trnava, iné mestá, obce, združenia, MAS na území TTSK, projektanti

Termín: Roky 2022 – 2023 a ďalej trvale.

Odhadované finančné náklady: Podľa konkrétnych projektov a podľa výsledkov VO.

6.3 Prioritná os č. 3: Cykloturisticke trasy – údržba a značenie

Pre existujúcu sieť cykloturistických trás je nevyhnutné vytvoriť v rámci TTSK trvalý finančný mechanizmus na ich systematickú údržbu, obnovu a modernizáciu. Ten sa však týka aj tvorby novej siete cykloturistických trás. To zahŕňa rekognoskácie, spracovanie zjednodušených dokumentácií, povoľovacie konanie a následné vyznačenie nových cykloturistických trás. Osobitú pozornosť si tu vyžadujú chránené územia, hlavne oblasti Natura 2000 (príloha č. 23).

Cieľ 3.1: Navrhovanie, značenie a údržba cykloturistickej infraštruktúry

3.1.1 Opatrenie: Pravidelná údržba siete cykloturistických trás na území TTSK

Stručný opis: Údržba siete cykloturistických trás.

Relevantné aktivity: Pravidelná každoročná údržba a obnova siete značenia cykloturistických trás. Prekládky úsekov, výmena poškodeného značenia, obnova maľovaného značenia v dĺžke minimálne 200 km.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK a SCK

Termín: Roky 2022 a 2023.

Odhadované ročné finančné náklady: 50 000 €

3.1.2 Opatrenie: Preloženie úseku Záhorskej cyklomagistrály

Stručný opis: Preloženie úseku na Záhorskej cyklomagistrále s vyššou intenzitou dopravy medzi Šaštínom-Stráže a Petrovou Vsou na nový rekognoskovaný úsek. Využitie cyklochodníka popri rieke Myjava a vedenie po lesných cestách.

Relevantné aktivity: Povoľovacie konanie a následne vyznačenie cyklomagistrály v teréne.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK a SCK

Termín: Rok 2022.

Odhadované finančné náklady: 5 000 €

3.1.3 Opatrenie: Značenie nových cykloturistických trás

Stručný opis: Povoľovacie konania na zmapovaných cykloturistických trasách naprieč TTSK. Následné vyznačenie nových cykloturistických trás.

Relevantné aktivity: Nové povoľovacie konanie a vyznačenie.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK

Termín: Roky 2022 – 2023 a priebežne ďalšie roky

Odhadované finančné náklady: v závislosti od množstva, 400 €/km

3.1.4 Opatrenie: Rekognoskácia a povoľovacie konanie chýbajúcich úsekov pútnickej Náučnej Cyrilo-metodskej cyklotrasy

Stručný opis: Chýbajúce úseky sú medzi mestom Trnava a prepojením na Vážsku cyklomagistrálu. Potrebne je aj vybranie trasovania v rámci mesta Trnava. Potrebná rekognoskácia, spracovanie dokumentácie a povoľovacie konanie. Celková dĺžka je cca. 30 km.

Relevantné aktivity: Rekognoskácia trasy, GPS meranie nových úsekov, spracovanie zjednodušenej dokumentácie, povoľovacie konanie na nových úsekoch.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, vybraný dodávateľ

Termín: Roky 2022

Odhadované finančné náklady: 5 000 €

3.1.5 Opatrenie: Vyznačenie pútnickej Náučnej Cyrilo-metodskej cyklotrasy na území TTSK

Stručný opis: Kompletne vyznačenie všetkých úsekov v rámci TTSK, prepojenia na NSK a TSK. Celková dĺžka úsekov je takmer 200 km. Chýbajúce úseky sa doznačili až po rekognoskáciach a vybavení príslušných povolení.

Relevantné aktivity: Značenie trasy, obrázkové smerovky, súvisiace režijné a dopravné náklady.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, vybraný dodávateľ

Termín: Roky 2022 – 2024.

Odhadované finančné náklady: 120 000 €

3.1.6 Opatrenie: Rekognoskácie, spracovanie zjednodušených dokumentácii k novým cykloturistickým trasám

Stručný opis: GPS mapovanie a rekognoskácie nových cykloturistických trás a trás vyznačených mimo STN. Potrebné zmapovanie cca. 600 km navrhnutých cykloturistických trás. Spracovanie GPS dát, bodov a zjednodušených dokumentácii.

Relevantné aktivity: Revízie a GPS monitoring vyznačených trás mimo STN. Rekognoskácia nových navrhnutých cykloturistických trás, navrhnutie prepojení. Využitie nových cyklodopravných trás v regiónoch na preloženie úsekov cykloturistických trás. Spracovanie zjednodušených dokumentácii, navrhnutie trasovania, farebnosti a sieťovania.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, vybraný dodávateľ, SCK

Termín: Roky 2022 – 2024.

Odhadované finančné náklady: 50 000 €

3.1.7 Opatrenie: Spracovanie štúdie rozvoja singletrackov

Stručný opis: Spracovanie komplexnej štúdie zameranej na rozvoj singletrackov, vytypovanie vhodných lokalít pre rozvoj singletrackových lokalít.

Relevantné aktivity: Navrhnutie konkrétnych tratí, spracovanie vhodných lokalít, napojenie na sieť cykloturistických trás. Spracovanie technickej časti s návrhom parametrov, sklonov a technický riešení. Návrh doplnkovej infraštruktúry ako pumptrack či skillpark. Návrh rozpočtu a financovania singletrackov.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, SCK, vybraný dodávateľ

Termín: Rok 2022 - 2023

Odhadované finančné ročné náklady: 40 000 €

3.1.8 Opatrenie: Budovanie singletrackov

Stručný opis: Výstavba prvých singletrackov na základe štúdie a vybavení príslušných povolení.

Relevantné aktivity: Povoľovacie konania na vybrané singletracky na základe spracovanej štúdie. Realizácia vybraných tratí, budovanie prvých singletrackov, riešenia v rámci bikeparkov.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, KOČR, stavebné úrady

Termín: Rok 2023 a pravidelne ďalšie roky.

Odhadované finančné ročné náklady: presnejšie finančné náklady stanoví spracovaná štúdia. Jeden kilometer budovania nového singletracku stojí cca. 20000 €, záleží však na viacerých faktoroch a náročnosti. Prebudovanie existujúceho chodníka môže byť rádovo lacnejší. Presnú sumu vždy určí projektová dokumentácia.

3.1.9 Opatrenie: Osadenie drobnej infraštruktúry na existujúcich a nových cykloturistických trasách

Stručný opis: Projektová príprava, povoľovacie konanie (zväčša drobné stavby), výroba a osadenie drobnej infraštruktúry.

Relevantné aktivity: odpočívadlá, veľkoplošné panely s mapami a náučné panely, lavičky, stojany na bicykle, servisné stojan, elektronabíjačky a iné. Potrebné spracovanie jednoduchej štúdie, ktorá by riešila koncepciu budovania doplnkovej infraštruktúry. Jej rozvoj a údržbu.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, KOČR, vybraný dodávateľ

Termín: Rok 2022 a pravidelne každý rok.

Odhadované finančné ročné náklady: Spracovanie štúdie – 10 000 €. Rádovo ročne 20 000 – 30 000 € na budovanie a údržbu, z vlastných rozpočtov, alebo ako súčasť rôznych projektov.

6.4 Prioritná os č. 4: Produkty cestovného ruchu, prezentácia a propagácia

V tejto prioritnej osi sa jedná o aktivity a opatrenia súvisiace s tvorbou cykloturistických produktov cestovného ruchu, ich prezentáciou a predajom, či už charakteru všeobecného alebo konkrétneho.

Cieľ 4.1: Produkty CR, zabezpečenie propagácie a prezentácie v rámci cestovného ruchu v TTSK smerom von (Slovensko a zahraničie)

4.1.1 Opatrenie: Krajský cykloportál, jeho naplnenie a aktualizácie

Stručný opis: Systematická aktualizácia cykloportálu v rámci TTSK, spustenie mobilnej aplikácie. Zlúčenie portálov a informácií, nevytváranie ďalších stránok.

Relevantné aktivity: Dohoda s SCK o prevzatí alebo riešení existujúceho cykloturistického portálu. Každým rokom správa a administrácia spojená s aktualizáciou: odstránenie zrušených trás, zadanie zmien na trasách, nové trasy, pripomienky, opravy a podobne. Začlenenie ďalších turistických informácií.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, SCK, subjekt z VO, správcovia cykloturistických trás, mestá a obce, združenia

Termín: Realizácia v rokoch 2022 – 2023, aktualizácia a administrácia priebežne.

Odhadované finančné ročné náklady: 3 500 – 5 000 €

4.1.2 Opatrenie: Konferencie a odborné podujatia pre cyklokomunitu

Stručný opis: Prezentácie výsledkov v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky odbornej verejnosti.

Relevantné aktivity: Prezentácia výsledkov v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky, stanovenie nových cieľov a postupov, získavanie skúseností od iných subjektov. Získavanie podnetov od subjektov z regiónov, komunikácia a spätná väzba.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK

Termín: Rok 2022 - 1 krát za dva roky.

4.1.3 Opatrenie: Publicita a práca s verejnosťou

Stručný opis: Prezentácia dosiahnutých výsledkov v rámci implementácie cyklostratégie.

Relevantné aktivity: Pravidelné informovanie laickej aj odbornej verejnosti v Trnavskom kraji o výsledkoch konkrétnych cykloprojektov, implementácii cyklostratégie, plánovaných cykloaktivitách, cykloproduktov a podobne. Organizácia akcií pre novinárov a odbornú verejnosť.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK

Termín: Rok 2022 – a následné roky

4.1.4 Opatrenie: Aktívna spolupráca s Krajskou organizáciou cestovného ruchu a oblastnými organizáciami cestovného ruchu

Stručný opis: Aktívna spolupráca medzi krajom a KOČR Trnavský kraj a jej členmi - oblastnými organizáciami cestovného ruchu, spoločné projekty a koordinácia projektov či prezentácií.

Relevantné aktivity: Pravidelné stretnutia a odkomunikovanie spoločných postupov a prezentácií.. Spolupráca pri prezentáciách, spoločných výstavách a podujatiach. Zapojenie subjektov, ktoré dlhodobo v problematike pôsobia, klásť dôraz na odbornosť.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, a KOČR Trnavský kraj, OČR

Termín: Rok 2022 – a následné roky

4.1.5 Opatrenie: Marketingové kampane zamerané na cykloturistiku

Stručný opis: Inovatívna a tradičné komunikačné nástroje na pravidelné odprezentovanie novinek a produktov z oblasti cyklodopravy a cykloturistiky.

Relevantné aktivity: Využívanie foriem digitálneho marketingu, distribúcia tlačovín, práca s médiami, prezentačná účasť na cyklistických podujatiach, regionálnych a miestnych podujatiach a podobne. Pribežne zorganizovanie infociest pre novinárov z printovej tlače, médií a internetových portálov, venujúcich sa cyklistike a cykloturizmu.

Zodpovední: úrad TTSK, , KOČR Trnavský kraj

Termín: Rok 2022 – a následné roky

4.1.6 Opatrenie: Spolupráca so susediacimi štátmi (Česká republika, Rakúsko, Maďarsko) a susediacimi samosprávnymi krajmi (TSK, NSK a BSK)

Stručný opis: Spolupráca v pohraničí so susediacimi krajmi – TSK, NSK a BSK na projektoch cykloturistických trás a cykloturizmu. Cezhraničné projekty a spoločné postupy.

Relevantné aktivity: Podľa hierarchie zodpovedných subjektov spolupráca, výmena a získavanie informácií v oblasti marketingu a propagácie cestovného ruchu s dôrazom na cyklodopravu a cykloturistiku. Aktívna komunikácia s krajmi, nadväzovanie cyklotrás a cykloturistických trás, logickosť projektov a vzájomná spolupráca.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, KOČR Trnavský kraj, mestá a obce,

Termín: Rok 2022 – a následné roky

4.1.7 Opatrenie: Donorské tabuľky na značených cykloturistických trasách

Stručný opis: Prezentácia úradu TTSK ako donora cykloturistického značenia priamo na donorských cyklotabuľkách ako súčasť cykloznačenia.

Relevantné aktivity: Novelizovaná STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“ umožňuje prezentáciu subjektov podporujúcich tvorbu cyklotrás, ich modernizáciu a obnovu na donorských cyklotabuľkách. Vyjadruje sa graficky (logá) i textovou formuláciou, ktorá sa umiestňuje do týchto cyklotabuliek. Systém emblémových cyklotabuliek umožňuje graficky prezentovať konkrétne trasy, tematické trasy, náučné trasy, ako aj konkrétne cykloprodukty.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, SCK, správcovia cykloturistických trás

Termín: Rok 2022 – a následné roky

4.1.8 Opatrenie: Podpora a aktívna tvorba cykloakcií a cyklopodujatí

Stručný opis: Zapojenie občanov, celková publicita a popularizácia cyklodopravy a cykloturistiky.

Relevantné aktivity: Vytvorenie a usporiadanie vlastných cyklopodujatí na úrovni kraja, regiónu, prípadne participácia a podpora iných podujatí cez ich spoluorganizovanie. Zapojenie sa do celoštátnych cyklopodujatí, podujatí okolitých VÚC, miest a obcí, združení pre viditeľnú prezentáciu cyklodopravy a cykloturistiky v TTSK. Na úrovni štátu sú najznámejšími podujatiami v cyklodoprave „Týždeň mobility“, súťaže v „Do práce na bicykli“ a „Do školy na bicykli“. Na štátnej úrovni sú to ďalej cykloturistické akcie a zrazy. K tomu pristupujú rôzne súťaže pre neregistrovaných cyklistov, ako cyklomaratóny, cyklopreteky, detské maratóny, rôzne regionálne cyklozrazy, cyklovýlety a iné podujatia. Klásť dôraz na povolené a zákonné aktivity. Na území Trnavského kraja je veľký priestor na vytvorenie nových cyklistických a cykloturistických akcií.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, KOČR Trnavský kraj, OOČR, mestá a obce, združenia, MAS, podnikateľské a iné subjekty na území kraja

Termín: Rok 2022 – a následné roky

4.1.9 Opatrenie: Cykloprodukty a cykloturistické programy

Stručný opis: Ucelené nástroje na podporu a prezentáciu kraja s využitím atraktivít a produktov v cestovnom ruchu.

Relevantné aktivity: Vytvorenie, propagácia a prezentácia hlavných cykloturistických produktov v kraji vrátane vlastných produktov KOČR Trnavský kraj, MTB BikePark Považský Inovec, sieť horských cykloturistických trás v Malých Karpatoch, medzinárodné trasy EuroVelo 6 a EuroVelo 13. Vybudovanie tematických cykloturistických trás s medzinárodným a krajským presahom napr. Cyrilo-metodská a iné tematické cyklotrasy, diaľkové cyklomagistrály: Vážska cyklomagistrála, Štefánikova cyklomagistrála či Záhorská cyklomagistrála. Propagácia existujúcich dlhodobou fungujúcich produktov, spolupráca so správcami cykloturistických trás.

Zodpovední: úrad TTSK, cyklokoordinátor TTSK, KOČR Trnavský kraj, OOCR, SCK

Termín: Rok 2022 – a následné roky

4.1.10 Opatrenie: Aktívne vyhľadávanie a budovanie distribučných ciest pre cykloturistické produkty

Stručný opis: Opatrenia, ktoré nie sú súčasťou iných opatrení.

Relevantné aktivity: Vzájomný kontakt a spolupráca subjektov v rámci TTSK s domácimi a zahraničnými cestovnými kancelárkami a agentúrami, zameranými na aktívne dovolenky, pobyty a cykloturistiku.

Zodpovední: úrad TTSK, KOČR Trnavský kraj, OOCR

Termín: Rok 2022 – a následné roky

4.1.11 Opatrenie: Iné riešenia

Stručný opis: Opatrenia, ktoré nie sú súčasťou iných opatrení.

Relevantné aktivity: Vzájomný kontakt a spolupráca subjektov v rámci TTSK s domácimi a zahraničnými cestovnými kancelárkami a agentúrami, zameranými na aktívne dovolenky, pobyty a cykloturistiku.

Zodpovední: úrad TTSK, KOČR, OOCR

Termín: Rok 2022 – a následné roky

6.5 Prioritná os č. 5: Zabezpečenie financií pre rozvoj cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry

Pre implementáciu stratégie a realizáciu cyklodopravných i cykloturistických trás sú nevyhnutné finančné a nefinančné zdroje. Finančné sú z európskych operačných programov, zdrojov TTSK, miest, obcí alebo iných domácich a súkromných zdrojov (podľa jednotlivých aktivít).

Cieľ 5.1: Finančné a nefinančné zdroje

5.1.1 Opatrenie: Finančné zdroje – zdroje EÚ v OP IROP, EŠIF

Stručný opis: Finančný nástroj pre realizáciu cyklodopravných projektov s prioritou dochádzky do práce. Pre nové programové obdobie 2022 – 2027 EŠIF sa materiály a podmienky ešte spracovávajú.

Relevantné aktivity: Oprávnené subjekty so spracovanými projektovými dokumentáciami a vydanými stavebnými povoleniami môžu žiadať o finančný príspevok na projekt, musí byť v súlade s RIUS TTSK a UMR Trnava, IÚS, v rámci TTSK integrácia cyklodopravných a cykloturistických úsekov trás: výstavba lávok ponad rieky Váh a Morava, v meste Trnava k závodu Citroën.

Zodpovední: TTSK, UMR Trnava, subjekty v ťažisku osídlenia prvej a druhej úrovne

Termín: V novom programovom období EŠIF 2022 – 2029.

5.1.2 Opatrenie: Finančné zdroje – zdroje EÚ v OP cezhraničná spolupráca SK/CZ, SK/HU, SK/AT

Stručný opis: Finančný nástroj pre realizáciu stredných a malých cyklodopravných projektov, cykloturistických projektov. Výstavba drobnej infraštruktúry, obnova značenia, značenia nových trás, náučných a tematických cyklotrás. Pre nové programové obdobie 2022 – 2027 sa materiály a podmienky ešte spracovávajú.

Relevantné aktivity: Oprávnené subjekty spolu s českým, maďarským alebo rakúskym partnerom so spracovanými projektovými dokumentáciami a vydanými stavebnými povoleniami môžu žiadať o finančný príspevok na projekt. Ten musí byť v súlade s operačnými cieľmi, podmienkami a oprávnenými aktivitami. V rámci fondu Mikroprojektov je možná aj výstavba drobnej cykloinfraštruktúry a cykloturistické trasy.

Zodpovední: TTSK, mestá a obce, združenia ležiace v rámci TTSK v spolupráci s partnerom z Českej republiky, Maďarska alebo Rakúska

Termín: V novom programovom období 2022 – 2029.

5.1.3 Opatrenie: Finančné zdroje – zdroje EÚ v OP v priamej podpore v PRV

Stručný opis: Finančný nástroj pre realizáciu cykloturistických projektov: obnovy značenia, značenia nových trás, náučných a tematických trás, malej doplnkovej infraštruktúry. Pre nové programové obdobie 2022 – 2027 sa materiály a podmienky ešte spracovávajú.

Relevantné aktivity: Oprávnené subjekty sú obce do 1 000 obyvateľov (vrátane) a združenia obcí s právnou subjektivitou s priemerom 1 000 obyvateľov (vrátane) v rámci opatrenia 7.5, aktivity zamerané na nové cykloturistické trasy, drobnú infraštruktúru cyklotrás, potrebná spracovaná projektová dokumentácia a vydané stavebné povolenie, oznamy o drobnej stavbe, zjednodušená dokumentácia, súhlasy majiteľov zariadení pri značení cykloturistických trás.

Zodpovední: obce TTSK do 1 000 obyvateľov

Termín: V novom programovom období 2022 – 2029.

5.1.4 Opatrenie: Finančné zdroje – zdroje EÚ v podpore MAS v rámci PRV a IROP

Stručný opis: Finančný nástroj pre realizáciu malých cyklodopravných projektov a cykloturistických projektov: obnovy značenia, značenia nových trás, náučných a tematických trás, malej doplnkovej infraštruktúry. Pre nové programové obdobie 2022 – 2027 sa materiály a podmienky ešte spracovávajú.

Relevantné aktivity: Oprávnené subjekty sú podporené MAS so schválenou stratégiou CLLD – obce a združenia obcí s právnou subjektivitou bez obmedzenia počtu obyvateľov, ak si MAS zdefinuje v stratégii, inak obce do 1 000 obyvateľov (vrátane) a združenia obcí s právnou subjektivitou s priemerom 1 000 obyvateľov (vrátane) v rámci opatrenia 7.5, aktivity zamerané na nové cykloturistické trasy, drobnú infraštruktúru cyklotrás, je potrebná spracovaná projektová dokumentácia a vydané stavebné povolenie, oznamy o drobnej stavbe, zjednodušená dokumentácia, súhlasy majiteľov zariadení pri značení cykloturistických trás.

Zodpovední: podporené MAS v rámci TTSK

Termín: V novom programovom období 2022 – 2029.

5.1.5 Opatrenie: Finančné zdroje – zdroje EÚ – POO

Stručný opis: Finančný nástroj pre realizáciu cyklodopravných projektov s prioritou dochádzky do práce. Je určený pre mestá nad 20 000 obyvateľov a dojazd z nich do vzdialenosti 5 km.

Relevantné aktivity: Oprávnené subjekty (samosprávne krajem mestá nad 20 000 obyvateľov) výstavba cykloinfraštruktúry, doplnkovej cykloinfraštruktúry, platné stavebné povolenie. Projekty musia byť ukončené k 30. 06. 2026.

Zodpovední: TTSK, meto Trnava, Piešťany, Hlohovec a Dunajská Streda (prípadne združenia s týmito mestami – napr. Zelená cesta v prípade cyklotrasy Piešťany – Vrbové).

Termín: Roky 2022 – 30. 06. 2026.

5.1.6 Opatrenie: Finančné zdroje – Domáce zdroje zo štátnych výziev v rámci platných zákonov

Stručný opis: Domáci finančný nástroj MDV SR, MŠVVaŠ SR, MIRRI (alebo iných ministerstiev) pre prípravu a realizáciu cyklodopravných projektov a cykloturistických projektov.

Relevantné aktivity: V rámci Zákona o podpore regionálneho rozvoja sú oprávnenými prijímateľmi subjekty k stanoveným aktivitám v rámci platnej výzvy (projektové dokumentácie a štúdie na cyklotrasy). V rámci Zákona o podpore cestovného ruchu sú oprávnenými prijímateľmi KOČR a OČR. Ak majú v činnosti aj cykloturistiku, môžu žiadať na všetky aktivity, ktoré s ňou súvisia. V rámci Zákona o poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky (151/2019 Z.z.) sú oprávnenými prijímateľmi subjekty a podporovanými aktivitami tie, ktoré sú uvedené v príslušnej výzve. Tú vyhlasuje MDV SR. MŠVVaŠ SR podporuje v menšej miere údržbu a značenie cykloturistických trás (výzva 1 krát ročne).

Zodpovední: TTSK, mestá obce, KOCR, OOCR, občianske združenia a iné oprávnené subjekty podľa aktuálnych výziev

Termín: Roky 2022 - 2023 a ďalej trvale (podľa výziev).

5.1.7 Opatrenie: Finančné zdroje – Domáce zdroje z rozpočtu TTSK

Stručný opis: Finančný nástroj kraja na realizáciu projektových dokumentácií, stavebných konaní, výkupu pozemkov, cyklodopravných projektov a cykloturistických projektov, kofinancovanie projektov.

Relevantné aktivity: Zdroje z rozpočtu TTSK umožňujú podporiť spracovanie projektových dokumentácií cyklodopravných trás, realizáciu krátkych úsekov cyklodopravných trás, infraštruktúru cyklotrás menšieho rozsahu, rekognoskácie, spracovanie zjednodušených dokumentácií, povoľovacie konanie, značenie nových, údržbu existujúcich cykloturistických trás, drobnú infraštruktúru cyklotrás, iné opatrenia v súvislosti so značenými cyklotrasami, iné cykloopatrenia menšieho rozsahu.

Zodpovední: TTSK, mestá obce, združenia, resp. subjekty na základe stanovených podmienok.

Termín: Rok 2023 a následné roky.

5.1.8 Opatrenie: Finančné zdroje – Domáce zdroje z rozpočtov miest a obcí

Stručný opis: Finančný nástroj miest a obcí na cyklodopravu a cykloturistiku, projektové dokumentácie, výkupy pozemkov, stavebné kofinancovanie ako aj kofinancovanie projektov.

Relevantné aktivity: Zdroje z rozpočtov miest a obcí TTSK na priamu podporu cyklodopravy, cykloturistiky, doplnkovej infraštruktúry, ako aj finančné zdroje na kofinancovanie projektov, podľa požiadaviek z európskych alebo iných zdrojov.

Zodpovední: mestá a obce TTSK

Termín: Rok 2023 a následné roky.

5.1.9 Opatrenie: Finančné zdroje – Zdroje EÚ z ďalších programov EÚ

Stručný opis: Finančný nástroj miest pre podporu cyklodopravy alebo cykloturistiky a iných OP a programov EÚ: priamo alebo ako doplnok inej aktivity.

Relevantné aktivity: Zdroje z iných programov EÚ (mimo IROP, Interreg V-A, POO, EŠIF, PRV), priame žiadosti, alebo partnerské projekty.

Zodpovední: TTSK, mestá a obce TTSK, združenia v TTSK, MAS v TTSK

Termín: Rok 2023 a následné roky.

5.1.10 Opatrenie: Finančné zdroje – Grantové zahraničné zdroje

Stručný opis: Finančný nástroj podľa špecifických podmienok zahraničných donorov.

Relevantné aktivity: Podľa špecifikácie oprávnených žiadateľov a oprávnených podporovaných aktivít.

Zodpovední: obyčajne nadácie, občianske združenia, podľa požiadaviek konkrétneho programu

Termín: Rok 2023 a následné roky.

5.1.11 Opatrenie: Finančné zdroje – Grantové domáce zdroje

Stručný opis: Finančný nástroj podľa špecifických podmienok domácich donorov.

Relevantné aktivity: Podľa špecifikácie oprávnených žiadateľov a oprávnených podporovaných aktivít, väčšinou menšieho rozsahu.

Zodpovední: obyčajne nadácie, združenia, občianske združenia, ale aj mestá a obce, podľa požiadaviek konkrétneho programu

Termín: Rok 2023 a následné roky.

5.1.12 Opatrenie: Finančné zdroje – Domáce zdroje - asignácia 2% dane

Stručný opis: Domáci finančný nástroj podľa špecifických podmienok a zákona.

Relevantné aktivity: Podľa zákona možnosť podpory zákonom subjektov pre zákonom stanovené aktivity.

Zodpovední: obyčajne nadácie, združenia, občianske združenia, podľa požiadaviek konkrétneho programu

Termín: Rok 2023 a následné roky (podľa platnosti alebo zmien zákona).

5.1.13 Opatrenie: Finančné zdroje – Domáce súkromné zdroje

Stručný opis: Domáci finančný nástroj podľa špecifických podmienok a paragrafov rôznych zákonov.

Relevantné aktivity: Podľa špecifikácie oprávnených žiadateľov, nevyhnutné partnerstvo žiadateľ – donor, dohoda oprávnených podporovaných aktivít, spôsob prezentácie donora, spolupráce žiadateľ – donor.

Zodpovední: TTSK, mestá a obce, združenia, firmy a podnikatelia, aktívni jedinci na území TTSK

Termín: Rok 2023 a následné roky.

5.1.14 Opatrenie: Ne finančné a iné nepriame zdroje – Asfaltová drť zo rekonštruovaných ciest I., II. a III. triedy

Stručný opis: Účinný domáci ne finančný nástroj pre úpravu cyklo dopravných a cykloturistických trás a ich povrchov.

Relevantné aktivity: Podľa master plánu rekonštrukcie ciest I., II., III. triedy, kde sa vyberá asfalt – asfaltová drť: použitie na spevnené povrchy pripravených úsekov cyklo dopravných trás, vzájomná promptná komunikácia a spolupráca.

Zodpovední: TTSK, mestá a obce, združenia, NDS, SSC, firmy realizujúce opravy ciest

Termín: Rok 2023 a následné roky (priebežne).

5.1.15 Opatrenie: Nefinančné a iné nepriame zdroje – Materiál pre stavbu drobnej infraštruktúry

Stručný opis: Možný domáci nefinančný nástroj jednak pre cyklodopravné a tiež cykloturistické trasy.

Relevantné aktivity: Na základe regionálnej – komunitnej spolupráce vzájomná dohoda o poskytnutí nefinančnej podpory: obyčajne materiálu a služieb (sponzorská podpora, dar a pod.), zvyčajne na stavbu drobnej infraštruktúry.

Zodpovední: TTSK, mestá a obce, združenia, aktívni jedinci, súkromné firmy, majitelia lesov a podobne

Termín: Rok 2023 a následné roky (priebežne).

5.1.16 Opatrenie: Nefinančné a iné nepriame zdroje – iné nefinančné zdroje

Stručný opis: Možný domáci nefinančný nástroj jednak pre cyklodopravné a tiež cykloturistické trasy.

Relevantné aktivity: Na základe regionálnej – komunitnej spolupráce vzájomná dohoda o poskytnutí nefinančnej podpory inej kategórie, ako je uvedené vo vyšších bodoch. Môže k nim byť zaradená ako príklad dohoda o spolupráci medzi subjektom (napr. TTSK, mesto, obec, združenie) vzájomne alebo medzi tými istými subjektmi a SPF o využívaní pozemkov v správe štátu pre cyklotrasy a podobné prípady.

Zodpovední: TTSK, mestá a obce, združenia, aktívni jedinci, súkromné firmy, štátne podniky

Termín: Rok 2023 a následné roky (priebežne).

Zoznam literatúry

Tlačené zdroje

- Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru
- Dotazník k mestám na území TTSK k téme cyklodoprava a cykloturistika. Mesto: Galanta, dotazník vyplnil Slavomír Javor, november 2021
- Dotazník k mestám na území TTSK k téme cyklodoprava a cykloturistika. Mesto: Hlohovec, dotazník vyplnil Miloslav Drgoň, november 2021
- Dotazník k mestám na území TTSK k téme cyklodoprava a cykloturistika. Mesto: Holíč, dotazník vyplnil Mgr. Tomáš Valúch, november 2021
- Dotazník k mestám na území TTSK k téme cyklodoprava a cykloturistika. Mesto: Piešťany, dotazník vyplnil Ing. Miroslav Kadlíček, november 2021
- Dotazník k mestám na území TTSK k téme cyklodoprava a cykloturistika. Mesto: Senica, dotazník vyplnila Ľubica Kadlec Melišová, november 2021
- Dotazník k mestám na území TTSK k téme cyklodoprava a cykloturistika. Mesto: Sereď, dotazník vyplnil Branislav Bíro, november 2021
- Dotazník k mestám na území TTSK k téme cyklodoprava a cykloturistika. Mesto: Skalica, dotazník vyplnil Ing. Michal Čunderlík, november 2021
- Dotazník k mestám na území TTSK k téme cyklodoprava a cykloturistika. Mesto: Šamorín, dotazník vyplnil Ing. László Tóth, november 2021
- Dotazník k mestám na území TTSK k téme cyklodoprava a cykloturistika. Mesto: Šaštín - Stráže, dotazník vyplnila Ing. Gabriela Baďurová, november 2021
- Dotazník k mestám na území TTSK k téme cyklodoprava a cykloturistika. Mesto: Trnava, dotazník vyplnila Ing. Peter Trnka, november 2021
- Dotazník k mestám na území TTSK k téme cyklodoprava a cykloturistika. Mesto: Vrbové, dotazník vyplnila JUDr. Štefan Kubík, november 2021
- DÚR Vinohradnícka cesta v TTSK „Projektové práce na úseku Trnava – Trstín“, Dom Centreope, 2014
- Generel cyklistickej dopravy mesta Senica, 2016
- Interné materiály TTSK súvisiace s problematikou
- Interné zdroje SCK
- Interreg V-A – cezhraničná spolupráca SK/AT - schválené dokumenty, podmienky, manuály a výzvy k operačnému programu EÚ, dotýkajúce sa cyklodopravy a cykloturistiky
- Interreg V-A – cezhraničná spolupráca SK/CZ - schválené dokumenty, podmienky, manuály a výzvy k operačnému programu EÚ, dotýkajúce sa cyklodopravy a cykloturistiky
- Interreg V-A – cezhraničná spolupráca SK/HU - schválené dokumenty, podmienky, manuály a výzvy k operačnému programu EÚ, dotýkajúce sa cyklodopravy a cykloturistiky
- IROP – schválené dokumenty a podmienky, manuály a výzvy k operačnému programu EÚ, dotýkajúce sa Š.C. 1.2.2 Nemotorová doprava
- Jednotná koncepcia cyklotrás na území Trnavského samosprávneho kraja, strategická štúdia, 2011
- Koncepcia rozvoja cyklotrás v meste Trnava, 20. 12. 2016
- Luxemburská deklarácia
- Manuál pre postup pri výstavbe cyklistickej infraštruktúry, MDVRR SR
- Manuály a metodické materiály pre značenie trás EuroVelo, ECF Brusel

- Marketingová stratégia SACR na roky 2014 – 2020
- Memorandum o spolupráci a spoločnom postupe pri rozvoji cyklo dopravy v regióne. Účastníkmi Memoranda sú mestá Hlohovec a Leopoldov, obce Červeník, Koplotovce a Madunice
- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR do roku 2020, MDVRR SR, 2013
- PD Cyklistické komunikácie v meste Hlohovec a mestskej časti Šulekovo, Hlohovec, november 2016
- PD cyklocesty v k.ú. Koplotovce – k.ú. Madunice a súvisiace cyklotrasy v k.ú. Leopoldov, Červeník, Madunice, Drahovce a Koplotovce
- PD Rozvoj cyklistiky v regióne CENTROPE. Projektové práce na úseku Trnava – Trstín. 9/2016
- Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja (2019)
- Podmienky a kritériá projektu Vitajte cyklisti, Nadácia Ekopolis
- Projektová dokumentácia na realizáciu stavby s názvom „Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice – Kopčany, 2012 - Koordinační situace M 1:1000
- PRV – opatrenie 7: Rozvoj vidieckeho cestovného ruchu, podopatrenie 7.5 – Podpora na investície do rekreačnej infraštruktúry, turistických informácií a do turistickej infraštruktúry malých rozmerov na verejné využitie, podmienky a priame výzvy
- PRV – opatrenie 8: Podpora na investície do zlepšenia odolnosti a environmentálnej hodnoty lesných ekosystémov je podopatrenie 8.5 – Podpora na investície do zlepšenia odolnosti a environmentálnej hodnoty lesných ekosystémov, podmienky a priame výzvy
- PRV – podmienky k činnosti MAS pri implementácii ich stratégií CLLD
- Regionálna integrovaná územná stratégia TTSK na roky 2014 – 2020 (RIÚS TTSK)
- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií
- STN 01 8028 Cykloturistické značenie
- STN 73 6108 Lesná dopravná sieť
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu na Slovensku do roku 2020
- Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR pre roky 2011 – 2020 (národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020), 2011
- Studie Lávky přes Moravu v archeologickém parku Mikulčice – Kopčany, Stráský, Hustý a partneři s. r. o., Bohunická 502, Brno, 2009
- Štúdia cyklo rozvoja v Brezovej pod Bradlom, apríl 2021
- Štúdia realizovateľnosti „Cyklistická cestička Vrbové – Piešťany“, 2014
- Torontská charta pohybovej aktivity (globálna výzva) z roku 2010
- Trnavský samosprávny kraj. Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja 2016 – 2020. december 2015. s. 229
- TP 012 (pôvodne TP 4/2005) – Technické podmienky pre použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách
- TP 085 (pôvodne TP 07/2014) – Technické podmienky pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry s účinnosťou od 01. 11. 2014
- Udržateľná doprava a mestská mobilita
- Usmernenie Európskej únie o fyzickej aktivite (október 2008)
- Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27.septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020 (2010/2235(INI))
- Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030

Územný plán regiónu TTSK, 2014, do platnosti vstúpil 2015

Územné plány miest a obcí TTSK – časti dotýkajúce sa cyklodopravy

Vancouverská charta – Deti majú právo jazdiť na bicykli

Veřejná zakázka na Zhotovitel stavby – Lávka přes řeku Moravu včetně přístupové komunikace v archeologickém parku Mikulčice – Kopčany, PD z technické specifikace lávky a přístupových cyklokomunikací, 2017

VZN č. 466 o Územnom pláne mesta Trnava a o regulatívoch a limitoch využitia územia a zásad pre ďalší rozvoj mesta Trnava (str. 89 – 91 a str.118 – 120)

Zápisnica z 10. riadneho zasadnutia zastupiteľstva v Koplotovciach, ktoré sa uskutočnilo dňa 25. 05. 2016

Zápisnice z jednaní k projektu prípravy Cyrilometodskej trasy, ktoré sa konali v Zlíne za účasti Zlínskeho kraja, Juhomoravského kraja, Moravsko-sliezskeho kraja, TTSK, TSK, NSK a ŽSK

Zelená kniha – Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009)

Elektronické zdroje

1. BIKE europe: Shimano study shows city e-bikes are the most popular option for Europeans. [online]. [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: https://www.bike-eu.com/market/nieuws/2021/10/shimano-study-shows-city-e-bikes-are-the-most-popular-option-for-europeans-10141527?utm_source=Vakmedianet_red&utm_medium=email&utm_campaign=20211023-bikeeurope-std&tid=TIDP5448315X52812B2DB0B84049986F31D37D033930YI4
2. ECF: ECF 2030 Strategy. [online]. [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://ecf.com/system/files/ECF%202030%20Strategy%20summary.pdf>
3. Európska komisia: Oznámenie komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a výboru regiónov. [online]. [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/DOC/?uri=CELEX:52019DC0640&from=EN>
4. Európska komisia: Európska zelená dohoda – Snaha stať sa prvým klimaticky neutrálnym kontinentom. [online]. [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sk
5. Cyklodoprava.sk. Bike and ride pre cyklistov na autobusovej stanici v Dunajskej Strede. [online]. [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.sk/bike-and-ride-pre-cyklistov-na-autobusovej-stanici-v-dunajskej-strede/>
6. Cyklodoprava.sk. Cyklistické komunikácie. [online]. [2018-03-20]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.sk/cyklodoprava/cyklisticke-komunikacie/>
7. Galanta.sk. Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Galanta na roky 2021 – 2027 s výhľadom do roku 2030. [online]. [cit. 2021-12-01]. Dostupné z: https://www.galanta.sk/evt_file.php?file=6922
8. Google Drive. Pasporty mestských cyklotrás vo vybraných mestách. [online]. [2018-03-20]. Dostupné z: <https://drive.google.com/drive/folders/0B8ZKlfljStQhRzBuSGR5WHhjCHM>
9. Ministerstvo dopravy a výstavby SR: Metodika posudzovania, hodnotenia a prioritizácie projektov cyklistickej infraštruktúry. [online]. [cit. 2022-01-08]. Dostupné z: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/zalezitosti-eu-a-medzinarodnych-vztahov-14/fondy-eu/plan-obnovy/udrzatelna-doprava-cyklisticka-infrastruktura/metodika-posudzovania-hodnotenia-a-priorizacie-projektov-cyklistickej-infrastruktury>
10. MIRRI: Návrh Vízie a stratégie rozvoja Slovenska do roku 2030 – dlhodobá stratégia udržateľného rozvoja SR – Slovensko 2030 – nové znenie. [online]. [cit. 2018-06-18]. Dostupné z: <https://www.mirri.gov.sk/wp-content/uploads/2021/01/SLOVENSKO-2030.pdf>
11. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky: Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj. [online]. [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://www.minzp.sk/agenda-2030/>

12. Ministerstvo životného Slovenskej republiky: Európska zelená dohoda. [online]. [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://www.minzp.sk/klima/europska-zelena-dohoda/>
13. Most pre peších a cyklistov Dobrohošť – Dunakiliti. [online]. [cit. 2018-02-17]. Dostupné z: <http://dopravoprojekt.sk/projekt/most-pre-pesich-a-cyklistov-dobrohost-dunakiliti/>
14. Národná rada SR: Programové vyhlásenie vlády SR na obdobie rokov 2021 – 2024. [online]. [cit. 2022-01-18]. Dostupné z: <https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=494677>
15. Parížska dohoda – Rámcový dohovor Organizácie Spojených národov o zmene klímy. [online]. [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/content/paris-agreement/paris-agreement.html?locale=sk>
16. Trnavský samosprávny kraj. Plán hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja TTSK 2016 – 2020. [online]. [cit. 2018-06-18]. Dostupné z: <https://www.trnava-vuc.sk/phsr-ttsk-2016-2020>
17. Program rozvoja vidieka SR na programovacie obdobie 2014 – 2020. [online]. 2014. [cit. 2018-03-20]. Dostupné z: http://www.rokovania.sk/html/m_Mater-Dokum-164748.html
18. Štatistický úrad Slovenskej republiky. Vybrané ukazovatele cestnej verejnej dopravy. [online]. [cit. 2018-06-18]. Dostupné z: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_SK_WIN/do3001rr/Vybran%C3%A9%20ukazovatele%20cestnej%20verejnej%20dopravy%20%5Bdo3001rr%5D
19. Trnava.sk. Generálny dopravný plán mesta Trnava. [online]. [cit. 2021-12-01]. Dostupné z: <http://www.trnava.sk/sk/clanok/generalny-dopravny-plan>
20. Trnavský samosprávny kraj. Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja TTSK 2016 – 2020. [online]. [cit. 2018-06-18]. Dostupné z: <https://www.trnava-vuc.sk/phsr-ttsk-2016-2020>
21. Trnavský samosprávny kraj. Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030. [online]. [cit. 2018-02-14]. Dostupné z: <https://www.trnava-vuc.sk/11760-sk/uzemny-generel-dopravy/>
22. Trnavský samosprávny kraj. Územný plán regiónu TTSK. [online]. [cit. 2018-02-14]. Dostupné z: <https://lnk.sk/iBI1>
23. Združenie miest a obcí, občianske združenie TNC. Pracovné dokumenty. [online]. [cit. 2018-03-17]. Dostupné z: <http://tnc.sk/>

Právne predpisy

Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z. z. z 20. decembra 2008, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení vyhlášky č. 130/2010 Z. z., vyhlášky č. 413/2010 Z. z., vyhlášky č. 361/2011 Z. z., vyhlášky č. 381/2012 Z. z., vyhlášky č. 128/2013 Z. z., vyhlášky č. 467/2013 Z. z.

Zákon č. 135/1961 Zb., Zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon) o zmene a doplnení niektorých zákonov

Zákon č. 274/2009 Z. z., O poľovníctve

Zákon č. 326/2005 Z. z., O lesoch (Lesný zákon)

Zákon č. 360/2007 Zb. – aktualizované úplné znenie

Zákon č. 364/2004 Z. z., O vodách (Vodný zákon) – aktualizované úplné znenie

Zákon č. 40/1964 Zb., Občiansky zákonník

Zákon č. 50/1976 Zb., O územnom plánovaní a stavebnom poriadku (Stavebný zákon)

Zákon č. 539/2008 Z. z., O podpore regionálneho rozvoja

Zákon č. 543/2002 Z. z., O ochrane prírody a krajiny

Zákon č. 8/2009 Zb., O cestnej premávke o zmene a doplnení niektorých zákonov

Zákon č. 91/2010 Z. z., O podpore cestovného ruchu

Zoznam príloh

Príloha č. 1: Zásady modernizácie, obnovy a údržby cykloturistických trás v TTSK	267
Príloha č. 2: Evidencia a evidenčné čísla cykloturistických trás v TTSK, správcovstvo cykloturistických trás v TTSK.....	268
Príloha č. 3: Príklady značenia trasy Eurovelo 6 v úseku Dunajskej cyklistickej cesty v rôznych krajinách Európy.....	269
Príloha č. 4: Označovanie trás EuroVelo 6	270
Príloha č. 5: Definícia farieb a typu písma na logu EuroVelo	271
Príloha č. 6: Rozmery značenia Eurovelo	272
Príloha č. 7: Analýza existujúcej siete cyklotrás v TTSK.....	274
Príloha č. 8: Analýza úsekov a povrchov na cyklotrase EuroVelo 6 v TTSK	275
Príloha č. 9: Analýza úsekov a povrchov na cyklotrase EuroVelo 13 v TTSK	276
Príloha č. 10: Analýza úsekov a povrchov na Vážskej cyklotrase v TTSK.....	277
Príloha č. 11: Analýza úsekov a povrchov na Moravskej cyklotrase v TTSK.....	279
Príloha č. 12: Analýza siete cykloturistických trás v TTSK podľa ich farieb.....	280
Príloha č. 13: Zoznam značených cykloturistických trás v TTSK.....	281
Príloha č. 14: Zoznam navrhovaných nových cykloturistických trás v TTSK.....	289
Príloha č. 15: Odhadované náklady na infraštruktúrne úpravy povrchov cyklotrás.....	292
Príloha č. 16: Odhadované náklady pre cykloturistické trasy	294
Príloha č. 17: Sieť navrhovaných cyklotrás v TTSK uvedených v územnom genereli dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030	295
Príloha č. 18: Indikatívny zoznam projektových zámerov Regionálnej integrovanej územnej stratégie TTSK na roky 2014 – 2020 pre cyklodopravu (ŠC 1.2.2) – mestá a obce (bez mestského funkčného územia mesta Trnava) - uplatňované v rámci IROP 2014 – 2020, resp. PRV 2014 – 2020, Cezhraničná spolupráca Interreg V-A).....	298
Príloha č. 19: Indikatívny zoznam projektových zámerov Regionálnej integrovanej územnej stratégie TTSK na roky 2014 – 2020 pre cyklodopravu (ŠC 1.2.2) – mestskej funkčnej oblasti mesta Trnava – stratégia UMR – krajské mesto Trnava a prepojenie mesta Trnava s obcami UMR) – uplatňované v rámci IROP 2014 – 2020, resp. PRV 2014 – 2020, Cezhraničná spolupráca Interreg V-A.....	302
Príloha č. 20: Zoznam podporených projektov v 1. kole výzvy IROP pre ŠC 1.2.2 pre TTSK.....	303
Príloha č. 21: Schematické znázornenie siete cyklotrás v krajskom meste Trnava	304
Príloha č. 22: Koncepcia rozvoja cyklotrás v meste Trnava – celá sieť (r. 2021).....	305

Príloha č. 23: Podrobný rozpis vedenia náučnej cykloturistickej trasy Po stopách Českej cesty.....	308
Príloha č. 24: Podrobný rozpis vedenia náučnej cykloturistickej trasy Cyrilo-metodskej cesty centrálnej vetvy Skalica – Holíč – Šaštín-Stráže po sieti existujúcich cykloturistických trás (peších turistických trás).....	310
Príloha č. 25: Podrobný rozpis vedenia náučnej cyklotrasy Cyrilo-metodskej cesty centrálnej vetvy Terchová – Trenčín – Nitra po sieti existujúcich cykloturistických trás (peších turistických trás)	312
Príloha č. 26: Kritériá a pravidlá pre zaradenie do programu Vitajte cyklisti.....	315
Príloha č. 27: Zoznam organizácií na podporu cestovného ruchu	327
Príloha č. 28: Zoznam území Natura 2000	329
Príloha č. 29: Súčinnosť odborných útvarov Úradu TTSK a organizácií v zriaďovateľskej pôsobnosti a ich kompetencie pri výstavbe cyklistickej infraštruktúry TTSK	349
Príloha č. 30: Personálne zabezpečenie aktivít zabezpečujúcich výstavbu cyklistickej infraštruktúry a rozhl'adni v rámci Úradu TTSK a organizácií v zriaďovateľskej pôsobnosti TTSK.....	352
Príloha č. 31: Doplnková cykloinfraštruktúra podporovaná z IROP a iných zdrojov v mestách TTSK.....	353
Príloha č. 32: Existujúce cyklochodníky príp. mestské cyklotrasy v mestách TTSK.....	355
Príloha č. 33: Nové cyklochodníky, prípadne mestské cyklotrasy v TTSK podporované z IROP, cezhraničná spolupráca príp. iné zdroje.....	362
Príloha č. 34: Pripravené projekty cyklochodníkov prípadne mestských cyklotrás na realizáciu v rokoch 2022 – 2027.....	365

Príloha č. 1: Zásady modernizácie, obnovy a údržby cykloturistických trás v TTSK

Zásady sú v súlade s novelizovanou STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“, prílohou C.1.

Pre obnovu cykloturistického značenia platia nasledujúce zásady:

C.1. Zásady obnovy maľovaných značiek

Pri vyznačení novej cykloturistickej trasy platí, že kompletná obnova maľovaných značiek na tejto trase sa vykoná po 1 roku. Potom je trasa považovaná za existujúcu a obnova maľovaného značenia sa vykonáva v trojročnom cykle. Myslí sa pod tým aj obnova značiek plechových a samolepkových. U plechových a samolepkových značiek môže byť vykonávaná obnova aj priebežná, pokiaľ došlo k ich zničeniu alebo odcudzeniu.

C.2. Zásady obnovy cykloturistických a malých cykloturistických smerovníkov.

Pokiaľ boli vyrobené cykloturistické a malé cykloturistické smerovníky na báze kovového stĺpika s vonkajším náterom farbou, jeho náter sa obnovuje v päťročnom cykle. Pokiaľ sa umiestnil bezúdržbový cyklosmerovník alebo bezúdržbový malý cykloturistický smerovník, náter sa neobnovuje. Všetky smerovníky sa obnovujú aj podľa potreby – ak došlo k ich poškodeniu, odcudzeniu alebo zničeniu.

C.3. Zásady obnovy prvkov cykloturistickej informačnej orientácie

Prvky cykloturistickej informačnej orientácie, pokiaľ sú vyrobené na báze kompozitných materiálov s UV farbostálou potlačou, sa obnovujú v 7 ročnom cykle. Všetky prvky cykloturistickej informačnej orientácie sa obnovujú aj podľa potreby – ak došlo k ich poškodeniu, odcudzeniu alebo zničeniu.

Prvky cykloturistickej orientácie sa používajú s univerzálnymi držiakmi, ktoré je možné umiestniť na ľubovoľný objekt o priemere väčšom ako 50 mm. Držiaky sa montujú na nosiče prvkov cykloturistickej informačnej orientácie pomocou nerezových S-pások, na mŕtve drevo pomocou drevoskrutiek alebo klincov.

Príloha č. 2: Evidencia a evidenčné čísla cykloturistických trás v TTSK, správcovstvo cykloturistických trás v TTSK

Zásady prideľovania evidenčných čísel a správcovstva cykloturistických trás v TTSK sú v súlade s novelizovanou STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“, jej prílohou C.2 a C.3.

C.2 Evidencia a evidenčné čísla cykloturistických trás v TTSK

Evidenciu cykloturistických trás a prideľovanie evidenčných čísel cykloturistických trás na Slovensku vykonáva Slovenský cykloklub (www.cykloklub.sk). Pri trasách EuroVelo na Slovensku sú evidenčné čísla EV-6 EV-11 a EV-13, v TTSK sa jedná o trasy EV-6 a EV-13. Pri cyklomagistrálach je evidenčné číslo trojmiestne (cyklomagistrály sú popísané v štúdii). Pri ostatných cykloturistických trasách je evidenčné číslo štvormiestne. Prvá číslica určuje farbu trasy, druhá krajskú príslušnosť a posledné dve poradové číslo trasy. Pri náučných cykloturistických trasách sa pred štvormiestnym evidenčným číslom uvádza písmeno „N“.

V štvormiestnom čísle prvá číslica určuje farbu náučnej cykloturistickej trasy, druhá krajskú príslušnosť a posledné dve poradové číslo náučnej trasy. V TTSK pre modré cykloturistické trasy sú vyčlenené trasy s evidenčnými číslami 2201 – 2299 a po ich vyčerpaní 3201 – 3299. Pre zelené cykloturistické trasy sú vyčlenené trasy s evidenčnými číslami 5101 – 5200 a po ich vyčerpaní 6201 – 6299. Pre žlté cykloturistické trasy sú vyčlenené trasy s evidenčnými číslami 8201 – 8299 a po ich vyčerpaní 9201 – 9299. Pre náučné cykloturistické trasy (modré, zelené, žlté) platí ten istý číselník s tým, že pred číslo sa ešte zaradí veľké písmeno „N“.

Evidenčné čísla sa povinne uvádzajú na tieto informačné prvky: veľká cyklosmerovka trasy EuroVelo, veľká cyklosmerovka, veľká cyklosmerovka náučnej cykloturistickej trasy, malá cyklosmerovka trasy EuroVelo, malá cyklosmerovka, malá cyklosmerovka náučnej cykloturistickej trasy a na všetky druhy doplnkových významových cyklotabuliek.

C.3 Správcovstvo cykloturistických trás v TTSK

Správcom cykloturistickej trasy je právny subjekt, ktorý na rôznej úrovni vykonával legalizačné konanie príslušnej cykloturistickej trasy alebo trás. Po vydaní príslušných súhlasov alebo rozhodnutí tento subjekt môže správcovstvo cykloturistickej trasy písomnou formou preniesť na iný subjekt.

Správca cykloturistickej trasy sa povinne uvádza pri týchto informačných prvkoch: veľká cyklosmerovka trasy EuroVelo, veľká cyklosmerovka, veľká cyklosmerovka náučnej cykloturistickej trasy, malá cyklosmerovka trasy EuroVelo, malá cyklosmerovka, malá cyklosmerovka náučnej cykloturistickej trasy, cyklotabulka miestneho názvu a na všetkých druhoch doplnkových významových cyklotabuliek.

Príloha č. 3: Príklady značenia trasy Eurovelo 6 v úseku Dunajskej cyklistickej cesty v rôznych krajinách Európy



Príloha č. 4: Označovanie trás EuroVelo 6

- **ZÁKLADNÁ VERZIA ZNAČENIA**



- **VERZIA S NÁZVON TRASY**

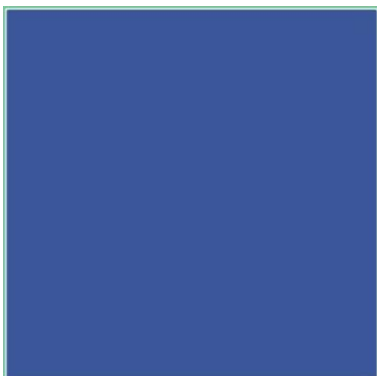


- **VERZIA S NÁZVOM TRASY A INTERNETOVOU ADRESOU**



Príloha č. 5: Definícia farieb a typu písma na logu EuroVelo

- **PANTONE: REFLEX BLUE, CMYK: 100/80/0/0, RGB: 0/51/153**



- **PANTONE: YELLOW, CMYK: 0/0/100/0, RGB: 255/204/0**



- **FRUTIGER 87 ExtraBlackCn**



Príloha č. 6: Rozmery značenia Eurovelo

- **ROZMERY ZNAČENIA EUROVELO - ZÁKLADNÁ ZNAČKA**

ROZMERY ZNAČIEK EUROVELO



Rozmery základnej značky

- ROZMERY ZNAČENIA EUROVELO - ZNAČKA S NÁZVOM TRASY A WEB ADRESOU

ROZMERY ZNAČIEK EUROVELO



Rozmery značky s názvom trasy a internetovou adresou

Príloha č. 7: Analýza existujúcej siete cyklotrás v TTSK

ANALÝZA VEDENIA CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS V TRNAVSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI		
DRUH KOMUNIKÁCIE	POČET V KM	PERCENTUÁLNY PODIEL
Cesty I. triedy	9,5 km	0,73 %
Cesty II. triedy	181,6 km	13,96 %
Cesty III. Triedy	280,9 km	21,59 %
Cyklochodník	27,5 km	2,11 %
Lesná cesta	127,7 km	9,82 %
Hrádza	219,6 km	16,88 %
Ostatné	454,2 km	34,91 %
SPOLU	1301,0 km	100,00 %

Príloha č. 8: Analýza úsekov a povrchov na cyklotrase EuroVelo 6 v TTSK

TTSK - EuroVelo 6					
Číslo úseku:	Názov úseku:	Dĺžka (km):	Povrch:	Šírkové úsporiadanie	Poznámka:
01	Hranica BSK/TTSK - Hamuliakovo - Gabčíkovo	27,0	asfaltová hrádza	min 2,5 m	-
02	Gabčíkovo (vodné dielo) - Gabčíkovo, rázcestie	0,7	asfalt	min 2,5 m	cesta III/1421
03	Gabčíkovo, rázcestie - Čičov, hranica TTSK/NSK	0,4	asfalt	min 2,5 m	účelová komunikácia
04	Čičov, hranica TTSK/NSK	19,0	asfaltová hrádza	min 2,5 m	-
		47,1			

Príloha č. 9: Analýza úsekov a povrchov na cyklotrase EuroVelo 13 v TTSK

TTSK - EuroVelo 13					
Číslo úseku:	Názov úseku:	Dĺžka (km):	Povrch:	Šírkové úsporiadanie	Poznámka:
01	Hohenau (AT) - Moravský Svätý Ján, Petrova lúka	3,1	asfalt	min 2,5 m	cesta III/1144
02	Petrova lúka - hranica TTSK/BSK	5,8	asfalt	min 2,5 m	účelová komunikácia
		8,9			

Príloha č. 10: Analýza úsekov a povrchov na Vážskej cyklotrase v TTSK• **VÁŽSKA CYKLOMAGISTRÁLA - HLAVNÁ TRASA**

TTSK - Vážska cyklotrasa – hlavná trasa					
Číslo úseku:	Názov úseku:	Dĺžka (km):	Povrch:	Šírkové úsporiada-nie	Poznámka:
01	hranica NSK/TTSK – Váhovce - Dolná Streda - Sered'	13,0	asfaltová hrádza	min 2,5 m	-
02	Sered' – Sered', Horný Čepeň	3,2	cyklochodník	min 2,5 m	asfaltová hrádza
03	Sered', Horný Čepeň - Siladice	6,7	asfaltová hrádza	min 2,5 m	miestami štrkové pásy
04	Siladice - Siladice, hrádza	0,6	štrková cesta	min 2,5 m	účelová komunikácia
05	Siladice, hrádza – Hlohovec, Šulekovo, plánovaná cykloľávka	7,5	štrková hrádza	min 2,5 m	-
06	Hlohovec, Šulekovo, plánovaná cykloľávka	0,3	asfalt	min 3,5 m	cykloľávka
07	Hlohovec, Šulekovo, plánovaná cykloľávka – Hlohovec, Nábřežie – štrkovisko Koplotovce	5,8	asfaltová hrádza	min 2,5 m	-
08	štrkovisko Koplotovce – Koplotovce, hrádza	0,4	štrková hrádza	min 2,5 m	-
09	Koplotovce, hrádza – plánovaná cykloľávka Koplotovce – Madunice	0,1	štrková cesta	min 2,5 m	účelová komunikácia
10	plánovaná cykloľávka Koplotovce – Madunice	0,1	asfalt	min 3,5 m	cykloľávka
11	plánovaná cykloľávka Koplotovce – Madunice – most cez kanál, Madunice	0,4	štrková cesta	min 2,5 m	účelová komunikácia
12	most cez kanál, Madunice – VN Sĺňava	9,1	Asfalt, miestami rozbitý	min 3,5 m	účelová komunikácia
13	VN Sĺňava - Autocamp	3,0	cyklochodník	min 2,5 m	-
14	Autocamp - hrádza Sĺňavy	0,8	asfalt	-	účelová komunikácia
15	hrádza Sĺňavy - Piešťany, Floreát	1,2	asfaltová hrádza	min 2,5 m	-
16	Piešťany, Floreát - Kolonádový most	0,7	asfalt	-	účelová komunikácia
17	Kolonádový most – Bodona, most	2,0	asfaltová hrádza	min 2,5 m	-
18	Bodona, most - Horná Streda, štrkovisko, hranica TTSK/TSK	3,6	asfalt	-	účelová komunikácia
		58,5			

• **VÁŽSKA CYKLOMAGISTRÁLA – VEDLAJŠÍ VARIANT**

TTSK - Vážska cyklotrasa – vedľajší variant					
Číslo úseku:	Názov úseku:	Dĺžka (km):	Povrch:	Šírkové úsporiadanie	Poznámka:
01	hranica NSK/TTSK – Váhovce - Dolná Streda - Sereď	13,0	asfaltová hrádza	min 2,5 m	-
02	Sereď – Sereď, Horný Čepeň	3,2	cyklochodník	min 2,5 m	asfaltová hrádza
03	Sereď, Horný Čepeň - Siladice	6,7	asfaltová hrádza	min 2,5 m	miestami štrkové pásy
04	Siladice - Siladice, hrádza	0,6	štrková cesta	min 2,5 m	účelová komunikácia
05	Siladice, hrádza – Hlohovec, Šulekovo, plánovaná cyklotrasa	7,5	štrková hrádza	min 2,5 m	-
06	Hlohovec, Šulekovo - Hlohovec, cestný most	1,0	asfaltová hrádza	min 2,5 m	-
07	Hlohovec, cestný most - Hlohovec, železničný most	0,9	štrková hrádza	min 2,5 m	-
08	Hlohovec, železničný most – Leopoldov,važiny	0,9	poľná cesta	-	-
09	Leopoldov,važiny – most cez kanál Madunice	3,4	asfaltovo – štrková cesta	min 2,5 m	účelová komunikácia
10	most cez kanál, Madunice – VN Sĺňava	9,1	Asfalt, miestami rozbitý	min 3,5 m	účelová komunikácia
11	VN Sĺňava - Autocamp	3,0	cyklochodník	min 2,5 m	-
12	Autocamp - hrádza Sĺňavy	0,8	asfalt	-	účelová komunikácia
13	hrádza Sĺňavy - Piešťany, Floreát	1,2	asfaltová hrádza	min 2,5 m	-
14	Piešťany, Floreát - Kolonádový most	0,7	asfalt	-	účelová komunikácia
15	Kolonádový most – Bodona, most	2,0	asfaltová hrádza	min 2,5 m	-
16	Bodona, most - Horná Streda, štrkovisko, hranica TTSK/TSK	3,6	asfalt	-	účelová komunikácia
		57,6			

Príloha č. 11: Analýza úsekov a povrchov na Moravskej cyklotrase v TTSK

TTSK - koridor rieky Morava - Moravská cyklistická cesta + EuroVelo 13					
Číslo úseku:	Názov úseku:	Dĺžka (km):	Povrch:	Šírkové úsporiadanie	Poznámka:
01	hranica BSK/TTSK - Moravský Svätý Ján, Petrova lúka	5,8	asfaltová cesta	min 2,5 m	účelová komunikácia
02	Moravský Svätý Ján, Petrova lúka - hrádza Moravy	2,0	asfalt	min 2,5 m	cesta III/1144
03	hrádza Moravy - Čierne pole - lávka ponad rieku Myjavu	4,6	štrková hrádza	min 2,5 m	krátke ucelené asfaltové úseky
04	lávka ponad rieku Myjavu	0,1	kovová lávka	-	-
05	lávka ponad rieku Myjavu - Brodské, cestný most	6,2	štrková hrádza	min 2,5 m	-
06	Brodské, cestný most – plánovaná cyklolávka Kopčany - Mikulčice	15,9	asfaltová hrádza	min 2,5 m	krátke štrkové úseky
07	plánovaná cyklolávka Kopčany - Mikulčice	0,54	lávka pre cyklistov a peších	min 3,0 m	asfaltový povrch
08	plánovaná cyklolávka Kopčany – Mikulčice - Holíč/Hodonín - cestný most	5,8	asfaltová hrádza	min 2,5 m	menej kvalitný asfalt
09	Holíč/Hodonín - cestný most – prístav Baťov kanál – prechod do ČR	7,4	asfaltová hrádza	min 2,5 m	menej kvalitný asfalt
		48,34			

Príloha č. 13: Zoznam značených cykloturistických trás v TTSK

• ZOZNAM ČERVENO ZNAČENÝCH CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS V TTSK

TTSK - Cyklomagistrály								
Ev. číslo:	Farba:	Názov trasy:	Dĺžka (km):	Charakter:	Obtiažnosť:	Povrchy:	Správca	Poznámka:
001a		Dunajská cyklistická cesta (Čuňovo - Vodné dielo Gabčíkovo) /modrá/)	35,5	Cestná	REKREA	asfalt	SCK, AŠK Inter	Úsek trasy v rámci kraja
002		Vážska cyklomagistrála (Hlohovec - Horná Streda)	27,0	MTB	REKREA	asfalt, štrk, prírodný povrch	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
002		Vážska cyklomagistrála (Horný Čepč - Sereď - Kaskády)	16,2	MTB	REKREA	asfalt, štrk	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
003		Malokarpatská cyklomagistrála (Očkov - Plavecký Peter)	45,4	Cestná	REKREA	asfalt	SCK Bicyglo Trnava, SCK	Úsek trasy v rámci kraja
004		Moravská cyklistická cesta	40,2	MTB	REKREA	asfalt, štrk, prírodný povrch	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
022		Kopaničiarska cyklomagistrála (Prietrž, Horný Deberník - Senica)	10,1	Cestná	REKREA	asfalt	SCK Stará Turá	Úsek trasy v rámci kraja
024		Záhorská cyklomagistrála	75,2	Cestná	REKREA	asfalt	SCK Malacky	Úsek trasy v rámci kraja
024a		Spojka na Baťov kanál	4,4	Cestná	REKREA	asfalt	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
043		Hrebeňom Považského Inovca (Sedlo pod Kostolným vrchom - Havran rázc.)	30,1	MTB	EXPERT	asfalt, spevnená lesná cesta, turistický chodník	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
044		Cyklomagistrála Okolo Inovca	16,8	MTB	SPORT	asfalt, štrk, prírodný povrch	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
047		Štefánikova cyklomagistrála	27,9	MTB	SPORT	asfalt, spevnená lesná cesta, turistický chodník	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
EV-13		EuroVelo 13	8,9	Cestná	REKREA	asfalt	SCK Piešťany, AŠK Inter	Úsek trasy v rámci kraja
EV-6		EuroVelo 6	47,1	Cestná	REKREA	asfalt, spevnená štrková cesta	SCK Piešťany, AŠK Inter	Úsek trasy v rámci kraja
			384,8					

• **ZOZNAM MODROU ZNAČENÝCH CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS V TTSK**

TTSK - Regionálne cykloturistické trasy - modré								
Ev. číslo:	Farba:	Názov trasy:	Dĺžka (km):	Charakter:	Obtiažnosť:	Povrchy:	Správca	Poznámka:
2003		Senica - Studienka - Malacky	28,0	Cestná	SPORT	asfalt	SCK Malacky	Úsek trasy v rámci kraja
2015		Senec - Jelka	2,5	MTB	REKREA	asfalt, štrk	OOCR Senec	Úsek trasy v rámci kraja
2201		Plavecký Mikuláš - Smolenice - Trstín	11,6	MTB	REKREA	asfalt, štrková cesta, lesná cesta	Bicyglo Trnava	Úsek trasy v rámci kraja
2202		Baťov kanál - Skalica - Tlstá hora - Nad Chvojnicou	20,3	MTB	REKREA	asfalt	4 cykloregio	Úsek trasy v rámci kraja
2203		Trnava - Dobrá Voda - Trnava	73,0	MTB	REKREA	asfalt, prírodný povrch	Bicyglo Trnava	Celá trasa v rámci kraja
2204		Trnava - Doľany - Majdán	24,7	MTB	REKREA	asfalt, spevnená lesná cesta	Bicyglo Trnava	Úsek trasy v rámci kraja
2204a		Zabité - Sklená Huta - Rybáreň	2,1	MTB	REKREA	asfalt, spevnená lesná cesta	Bicyglo Trnava	Úsek trasy v rámci kraja
2205		Rieka Morava - Vytržina - Holíč	4,2	Cestná	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
2206		Okruh vinohradmi	6,2	MTB	REKREA	asfalt, štrk	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
2207		Okolo VN Kráľová	28,4	MTB	REKREA	všetky povrchy	ŠK Cyklo Tour Sered	Úsek trasy v rámci kraja
2208		Moravany nad Váhom - Výtoky - Gonove Lazy - Nová Lehota	9,2	MTB	SPORT	asfalt, spevnená lesná cesta, štrk	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
2210		Po stopách vodných mlynov	64,2	MTB	REKREA	asfalt, poľná cesta, prírodný povrch	OZ Galanta	Celá trasa v rámci kraja
2211		Šintava - Hlohovec	21,2	MTB	REKREA	asfalt, poľná cesta, prírodný povrch	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
2212		Senec - Veľký Grob - Voderady	9,6	MTB	REKREA	asfalt, poľná cesta	Región Senec	Úsek trasy v rámci kraja
2301		Hlohovec - Piešťany - Beckov - Nemšová (Hlohovec - Ducové)	28,7	Cestná	REKREA	asfalt, štrk	SCK Piešťany, SCK Stará Turá	Úsek trasy v rámci kraja

Prílohy

2302		Hrachovište - Brezová - Jablonica - Plavecký Peter	22,6	Cestná	SPORT	asfalt	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
			356,5					

• **ZOZNAM MODROU ZNAČENÝCH CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS V TTSK**

TTSK - Miestne cykloturistické trasy - zelené								
Ev. číslo:	Farba:	Názov trasy:	Dĺžka (km):	Charakter:	Obtiažnosť:	Povrchy:	Správca	Poznámka:
5201		Lakšárska Nová Ves - Šaštín-Stráže	15,0	Cestná	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
5202		Skalica - Kátov	8,4	MTB	REKREA	asfalt, štrk	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
5203		Bresty - Unín - kataster Radošovce	12,9	MTB	REKREA	asfalt, prírodný povrch	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
5204		Moravský Svätý Ján – Kúty - Brodské	16,9	MTB	REKREA	asfalt, štrk	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
5205		Trstín - Modra	18,1	Cestná	REKREA	asfalt	Bicyglo Trnava	Úsek trasy v rámci kraja
5206		Šúrovce - Trnava - Častá	24,9	Cestná	REKREA	asfalt	Bicyglo Trnava	Úsek trasy v rámci kraja
5207		Hať Drahovce	1,1	Cestná	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
5208		Veľký skalický okruh	28,2	MTB	SPORT	asfalt, štrk	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
5209		Baťov kanál - Prístav - Skalické rybníky	5,3	MTB	REKREA	asfalt, prírodný povrch	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
5210		Okruh Horné Otrokovce	5,8	MTB	REKREA	asfalt, prírodný povrch	ZŠ Horné Otrokovce	Celá trasa v rámci kraja
5211		Okruh okolo Sereď	19,2	Cestná	REKREA	asfalt	Mesto Sereď	Celá trasa v rámci kraja
5212		Sereď - Hlohovec	20,8	Cestná	REKREA	asfalt	ŠK Cyklo Tour Sereď	Celá trasa v rámci kraja
5213		Hubina - Gonove Lazy - Horáreň Modrová	6,8	MTB	REKREA	asfalt, lesná cesta	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
5215		Katarínka	7,7	MTB	REKREA	štrk, poľná a lesná cesta	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
5216		Jablonica - Pod Chripcom	8,9	MTB	REKREA	asfalt, štrk, lesná cesta	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci

Prílohy

								kraja
5217		Smolenice - Pod Veterlínom	6,8	MTB	REKREA	asfalt, štrk, lesná cesta	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
5219		Okočský Okruh	29,4	MTB	REKREA	všetky povrchy	Obec Okoč	Celá trasa v rámci kraja
5221		Stará Čierna Voda - Tomášikovo - Jahodná	12,3	MTB	REKREA	nespevnená cesta, asfalt	MAS Galanta	Celá trasa v rámci kraja
5302		Brezová pod Bradlom - Myjava - Vrbovce - Senica	13,7	Cestná	SPORT	asfalt	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
5320		Belanskovci - Podbranč	2,6	Cestná	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
			264,8					
TTSK - Miestne cykloturistické trasy – zelené náučné trasy								
N5201		Skalická vinárska cesta	37,8	MTB	REKREA	asfalt, poľná cesta, lesná cesta	Domovina	Celá trasa v rámci kraja
			37,8					

- **ZOZNAM MODROU ZNAČENÝCH CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS V TTSK**

TTSK - Miestne cykloturistické trasy, spojky - žlté								
Ev. číslo:	Farba:	Názov trasy:	Dĺžka (km):	Charakter:	Obtiažnosť:	Povrchy:	Správca	Poznámka:
8114		Nitrianska Blatnica - Sedlo Gajda - Výtoky	4,5	MTB	REKREA	asfalt, lesná cesta, štrk	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
8201		Ducové-Hradisko	1,2	MTB	REKREA	asfalt, štrk	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8203		CLO - Brodské - Gbely - Petrova Ves - Štefanov - Unín	25,8	MTB	REKREA	asfalt, štrk	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8204		Šaštín Stráže - Tomky - Hrabovec	12,2	Cestná	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8205		rieka Morava - Kopčany	2,3	Cestná	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8206		Hodonín (CLO) - Holíčsky háj	2	Cestná	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8207		Kalaštov- Šajd. Humence - Smrdáky kat.	14,7	MTB	REKREA	asfalt, prírodný povrch	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8208		Skalica - clo Sudoměřice	2,7	Cestná	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8210		Lančár - Malá Klenová	5,8	MTB	REKREA	asfalt, lesná cesta	Bicyglo Trnava	Celá trasa v rámci kraja
8210a		Lančársky kostolík	0,4	MTB	REKREA	spevnená lesná cesta	Bicyglo Trnava	Celá trasa v rámci kraja
8211		Kátlovce - Brezová pod Bradlom	18,6	MTB	SPORT	asfalt, štrk	Bicyglo Trnava	Úsek trasy v rámci kraja
8212		Buková - Cerová	7,7	MTB	SPORT	asfalt, poľná cesta, lesná cesta	Bicyglo Trnava	Celá trasa v rámci kraja
8214		Košolná - Dolné Orešany - Boleráz	9,3	MTB	REKREA	asfalt	Bicyglo Trnava	Celá trasa v rámci kraja
8215		Ružindol - Matildin Dvor	8,9	Cestná	REKREA	asfalt	Bicyglo Trnava	Celá trasa v rámci kraja
8218		Trnava - Š.Moyzesa - Železničná stanica	2,2	Cestná	REKREA	asfalt	Bicyglo Trnava	Celá trasa v rámci kraja
8219		Majdán - Horné Orešany - Dolné Orešany	6	Cestná	REKREA	asfalt	Bicyglo Trnava	Celá trasa v rámci kraja
8220		Jablonica - horáreň Suchánka	6,9	MTB	REKREA	asfalt	Bicyglo Trnava	Celá trasa v rámci kraja
8221		Skalica - námestie - Perúnska lúka	7,5	MTB	REKREA	asfalt, štrk, prírodný povrch	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja

Prílohy

8222		Zlatnícka dolina - Vodná nádrž Mlynky	2,7	Cestná	REKREA	asfalt	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
8223		Zelená trasa - Mokrý Háj	1,6	MTB	REKREA	štrk	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
8224		Mokrý Háj - modrá trasa s vinohradmi	0,6	MTB	REKREA	asfalt	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
8225		Vrádište - vinohrady	1,7	MTB	SPORT	prírodný povrch	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
8226		Vinohrady - Záhorská cyklomagistrála	1,7	MTB	REKREA	prírodný povrch	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
8227		Nad Zlatníckou dolinou - Zlatnícka dolina CHO - zelený okruh	2,6	MTB	SPORT	asfalt, štrk	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
8228		Okruh nad Sudoměřickým potokom	3,9	MTB	SPORT	asfalt, prírodný povrch	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
8229		Spojka na Troch kopcoch	1,2	MTB	REKREA	prírodný povrch	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
8230		Zelený okruh - osada Mlynky	0,6	MTB	SPORT	prírodný povrch	Mesto Skalica	Celá trasa v rámci kraja
8231		Radošovce - Chropov - nad Chvojnícou	10,2	MTB	REKREA	asfalt, štrk	SCK	Celá trasa v rámci kraja
8232		Okolo Váhu Sered' - Stredný Čepeň	4,6	MTB	REKREA	asfalt, prírodný povrch	Mesto Sered'	Celá trasa v rámci kraja
8233		Okolo Váhu v Dolnej Strede	1,4	MTB	REKREA	prírodný povrch	Mesto Sered'	Celá trasa v rámci kraja
8234		Šoporňa hrádza - Dvorníky - Borody	16,1	MTB	REKREA	asfalt, prírodný povrch, poľná cesta	ŠK Cyklo Tour Sered'	Celá trasa v rámci kraja
8235		Veľký Meder - Klúčovec - EuroVelo 6	7,9	C	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8236		Spojka Piešťany - Havran	6	MTB	REKREA	asfalt, lesná cesta, štrk	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8237		Vodná nádrž Striebornica - Striebornica	2,2	MTB	SPORT	asfalt, lesná cesta	SCK	Celá trasa v rámci kraja
8238		Kúpeľný ostrov - Banka - Ahoj - Havran	5,9	MTB	REKREA	asfalt, lesná cesta	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8240		Hubina – Radošina	4,8	MTB	REKREA	asfalt, lesná cesta	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
8241		Bojková - Rozbehy	3,9	MTB	REKREA	asfalt, lesná cesta	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8243		Spojka Kunov	1,9	Cestné	REKREA	Asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8244		Trojmedzie	1,6	MTB	REKREA	Asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8247		Starý Háj - Tomášikovo	3,9	MTB	REKREA	asfalt, poľná cesta	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja

Prílohy

8248		Galanta - VN Kráľová	5,6	Cestné	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8249		Odbočka Néhmetov mlyn	0,2	Cestné	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8252		Blatná na Ostrove - Horný Bar, Šuľany - EuroVelo 6	7,1	Cestné	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8253		Šamorín - Čilistov - EuroVelo 6	2,4	Cestné	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8254		Spojka Madunice	0,8	Cestné	REKREA	asfalt	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8309		Brezová pod Bradlom - Prietrž - Branč	15,4	MTB	REKREA	asfalt, štrk, prírodný povrch	SCK St.Turá	Úsek trasy v rámci kraja
			257,2					

Príloha č. 14: Zoznam navrhovaných nových cykloturistických trás v TTSK

• ZOZNAM NAVRHOVANÝCH NOVÝCH CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS V TTSK – S PRIDELENÝM EV. ČÍSLOM

VÚC Trnava - Plánované cykloturistické trasy								
Ev. číslo:	Farba:	Názov trasy:	Dĺžka (km):	Charakter:	Obtiažnosť:	Povrchy:	Správca	Poznámka:
024		Záhorská cyklomag. - zmena vedenia - úsek Šaštín-Stráže - Petrova Ves	18,6	MTB	REKREA	asfalt, spe. lesná cesta, poľ. cesta	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
		Spolu červené	18,3					
2209		Juhoslovenská cyklotrasa (celková dĺžka trasy 85,6 km)	74,8	MTB	REKREA	asfalt, hrádza, poľná cesta	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
		Spolu modré	74,8					
5218		Eurovelo - Veľký Meder	24,4	MTB	REKREA	asfalt, štrk, poľná cesta	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
5218		Obchádzka štrkoviska	5,5	MTB	REKREA	asfalt, štrk, poľná cesta	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
5220		Košariská - Malá Klenová - Brezová Pod Bradlom	20,9	MTB	SPORT	asfalt, štrk, lesná cesta	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
		Spolu zelené	50,8					
8245		Gbely - Adamov	5,3	MTB	REKREA	asfalt, štrk, lesná cesta	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
8246		Jalšové - Červená Hlina	4,3	MTB	REKREA	asfalt, lesná cesta	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
		Spolu žlté	9,6					
		Spolu celkovo	153,5					

• **ZOZNAM NAVRHOVANÝCH NOVÝCH CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS V TTSK – BEZ PRIDELENÉHO EV. ČÍSLA A FARBY**

VÚC Trnava - Plánované cykloturistické trasy				
	Názov trasy:	Dĺžka (km):	Správca	Poznámka:
	Bojničky - Horné Zelenice	1,6	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Dechtice - Výtok	11,8	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Dolany Horne Oresany	6,3	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Dolne Oresany Slepý vrch	6,2	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Dvorníky - Sasinkovo - Kľačany	12	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Hlohovec - Horné Trhovište	17,2	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Holíč - lávka Mikulčice	4,5	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	I. Vámoszabadi (HU) - Medveľov (SK) - Baloň (celá trasa 23,5 km)	18,7	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
	I.1 Baloň - Sap	4,5	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	II. Medveľov - Okoč	24,6	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	II.1 Veľký Meder - Čiližská Radvaň	6,7	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	II.2 Ižop - Veľký Meder	1,9	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	II.3a,b Okoč - Veľký okruh	25,9	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	III. Veľký Meder - Pataš - Warkun	10,8	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	III.3b Okoč - Malý okruh	5,6	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	IV. Pataš - Vrakúň - Kráľovičove Kračany	16,3	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	IV.1 Vrakúň - Veľký vrakúnsky okruh	6,6	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	IV.2 Vrakúň - Malý vrakúnsky okruh	1,6	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	IV.3 Vrakúň - Mad	4,6	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	IV.4 Vrakúň - Povoda	4,7	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	IX. Kútники - Dunajský Klátov - Horné Mýto - Ohrady Ostrov	13,8	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	IX.4 Trhová Hradská - Horné Mýto	2,2	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	IX.6 Horné Mýto - Malý Dunaj - Jahodná	6,6	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja

Prílohy

	N03 - Čierne Blato - Dvoly - Pustá Ves - Horné Košariská (celá trasa 14,4 km)	9,1	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
	N05 - Pustá Ves - Vrbové	8,8	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Odbočka Siladice - TT	1,4	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Odbočka Svrstice (celá trasa 2,5 km)	0,7	SCK Piešťany	Úsek trasy v rámci kraja
	Olsovský mlyn - Sedlo Uhliska	9,3	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Pri Dube - Olsovský mlyn - Losonec - Jahodník	16	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Siladice - Dolné Lovčice - Trnava	11,9	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Spojka Brestovany - Dolné Zelenice	5,9	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Suchánka - Katarínka	5,5	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	V. Padáň - Kútники - cez Mad - Povoda	11,3	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	V.2 Kútники - kanál S7	5	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	VI. Baka - Kostolné Kračany	12	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	VII.2 Malé Dvorníky - Dunajský Klátov	6,2	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	VII.3 Jahodná - Čófta - Jahodná, Vodný mlyn	6,2	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	VIII. Malé Dvorníky - Topoľníky - Ohrady - Trhová Hradská	15,8	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	VIII.1 Topoľníky - Aszódsky kanál	12,2	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	VIII.4 Ohrady - Ohrady ostrov	3,3	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	VIII.a Malé Dvorníky - ulica Pomoce	0,5	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	X. Lúč na Ostrove - Potônske Lúky - Michal na Ostrove - Horná Potôň	25	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	XI. Dobrohošť - Rohovce - Lehnice	31,2	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	XI.1 Macov - Lehnice	4,1	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	XII. Holice - Oľdza - Trnávka - Veľká Paka	21,6	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	XII.1 Veľká Paka - Oľdza	7,6	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Za Rybarnou nad Solirov	0,5	SCK Piešťany	Celá trasa v rámci kraja
	Spolu celkovo	445,8		

Príloha č. 15: Odhadované náklady na infraštruktúrne úpravy povrchov cyklotrás

Definícia štyroch základných modelových typov kalkulácií cyklodopravných trás:

Model 1:

V teréne už existuje na trase spevnený povrch – asfalt, makadam a je predpoklad, že pre kvalitnú cyklotrasu sa na tento podklad naniesie nový pevný povrch.

Model 2:

V teréne už existuje na trase menej kvalitný spevnený povrch – dostatočne hrubý štrkový povrch a je predpoklad, že pre kvalitnú cyklotrasu sa spevní tento podklad a naň sa naniesie nový pevný asfaltový povrch.

Model 3:

V teréne napr. na poľnej ceste s dostatočne únosným povrchom je predpoklad, že pre dosiahnutie kvalitnej cyklotrasy sa spevní trasa štrkovým podkladom a naň sa naniesie nový pevný asfaltový povrch.

Model 4:

V teréne sa buduje úplne nový cyklochodník mimo jestvujúcich ciest a na nedostatočne únosnom podlaží, treba urobiť výkop, štrkový podklad, hustý podklad a na to sa naniesie nový pevný asfaltový povrch.

Pre ďalšie odhady finančných nákladov sa použije rozpočtový program CENKROS. Všetky nižšie uvedené ceny sú vrátane DPH. Z nich je možné kalkulovať niektoré položky pre konkrétnu cyklotrasu.

Je vybraných niekoľko relevantných stavebných úkonov. Väčšina týchto údajov je vzťahovaná na m², preto pri cyklotrasách v šírke 2,5 – 3 metre je potrebné náklady na bežný meter dĺžky cyklotrasy vynásobiť 2,5 – 3 krát.

- Frézovanie vozovky: 13,20 €/m²
- Výkop: 11 €/m³
- Nakladanie, odvozy vybúranej zeminy na skládky, urovanie na skládke a samotné skládkovné závisí od vzdialenosti, kde sa skládka nachádza a aké sú aktuálne ceny za uskladnenie zeminy: odhad 22 €/tona
- Ostatné práce (presun hmôt na stavbe, úprava pláne, VDZ, ZDZ, spojovací postrek, infiltračný postrek): hrubý odhad cca 3,30 €/m²
- Oprava výtlkov (uvažované nejaké percento z celkovej plochy pokládky AB – 5 % napr. v závislosti od technického stavu jestvujúcej obrusnej vrstvy vozovky)
- Záhonový obrubník vrátane betónového lôžka: 11 €/m
- Zahumusovanie hrúbky 100 mm + hydroosev: 1,98 €/m²
- Odhumusovanie: 1,54 €/m²

Odhad nacenenia jednotlivých modelov:

Model 1

Obnova jestvujúcej asfaltovej cesty + lokálne opravy + pokládka AB 5 cm, vrátane občasných úprav nespevnených krajníc: odhad 22 €/m² s DPH

Model 2

Nový cyklochodník na dostatočne hrubom štrkovom podklade: 33 €/m² s DPH

Model 3

Nový cyklochodník na poľnej ceste na dostatočne únosnom podklade: 44 – 49,5 €/m² s DPH

Model 4

Nový cyklochodník mimo jestvujúcich ciest na nedostatočne únosnom podloží: cca 66,50 €/m²

Ak nový cyklochodník zahŕňa aj mosty, vedenie po mostoch, stavby na múroch alebo stavby nových múrov, dajú sa naceniť len na základe presných údajov o dĺžkach mostov, múrov, ich počte a požadovaných konštrukciách. Náklady na vybudovanie 1 m² cyklochodníka takto neúmerne stúpajú.

Príloha č. 16: Odhadované náklady pre cykloturistické trasy

Orientačný rozpočet na značenie cykloturistických trás podľa STN 01 8028	
Položka	Odhadovaná cena za 1 km
Obnova a údržba značenia cykloturistických trás	300 €
Značenie a riešenie nových cykloturistických trás	400 €

Príloha č. 17: Sieť navrhovaných cyklotrás v TTSK uvedených v územnom genereli dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030

Názov	Trasa	Km	Poznámka	Povrch cyklotrasy	Dôležitosť cyklotrasy	Návrh umiestnenia cyklochodníku/cesty
001 – Dunajská cyklotrasa	001 hranica BSK - Šamorín 2299a - Horný Bar 5295a - Gabčíkovo 5296a - Sap 8285a - Medvedov 097a - hranica NRSK	47,7	červená – medzinárodná EuroVelo 6	asfalt 100%	1	ch 100%
001a – Dunajská cyklotrasa	001a hranica BSK - Vojka nad Dunajom hr. Pr HU - Bodíky - Gabčíkovo 001	34,8	červená – medzinárodná EuroVelo 6	asfalt 100%	1	ch 100%
004 – EV 13 cyklotrasa	Moravský Svätý Ján, hranica BSK, hr.pr AT - Brodské - Holíč, hr.pr CZ - Skalica, hr.pr CZ	50,3	červená – medzinárodná EuroVelo 13	asfalt 75% terén 25%	1	ch 100%
004a	004 - EV 13 - Sekule - cyklomost hr. Pr CZ	0,85	červená – medzinárodná	asfalt 75% terén 25%	2	ch 100%
024 – Záhorská cyklotrasa	Závod, hranica BSK - Šaštín Stráže 2299a- Petrova Ves 8299a - Holíč 004, hr, pr, CZ	36,9	červená, národná cyklotrasa	asfalt 100%	1	c 20% ch 80%
003 Malokarpatská cyklotrasa	hranica BSK 003 - Plavecký Peter - Buková - 098a Hrebenovka Štefínikova cyklomagistrála - Trstín 099a- 2295a Dechtice 5298a, 2295a - Chtelnica 2295a - Kočín 8296a - Vrbové 8294a - 8296a Prašník - Košariská hranica TRSK	51,9	červená, národná cyklotrasa	asfalt 100%	1	c 20% ch 80%
099a Malokarpatská Vínna cesta	hranica BSK 099a Dolné Orešany - Smolenice 2299a - Trstín 003	19,1	červená, národná cyklotrasa	asfalt 100%	2	c 20% ch 80%
098a	hranica BSK 2299a - Buková 003 - Dobrá Voda 2295a - hranica TRSK - 2298a Brezová pod Bradlom	33,7	Červená, regionálna	asfalt 75% terén 25%	2	c 20% ch 80%
097a Vážská cyklomagistrála	hr. Pr HU Medvedov 001 - Veľký Meder - Kráľov Brod - Galanta - Váhovce - Vinohrady nad Váhom - Hlohovec 5298a - Koplotovce 2295a - Piestany 8294a - hranica TRSK	123,3	červená, národná cyklotrasa	asfalt 100%	1	c 20% ch 80%
2203	hranica BSK 2003 - Borský Mikuláš - Senica 5299a - Sobotište - Podbranč hranica TRSK	43	Modrá, regionálna	asfalt 100%	3	c 20% ch 80%
2204	Lošonec 099a - hranica BSK, hranica BSK - Košolná - Zvončín 5206	28,5	Modrá, regionálna	asfalt 100%	3	c 20% ch 80%

Prílohy

	- Trnava 2299a					
2299a Sakravello	Moravský Svätý Ján, 004, hr.pr AT - Šaštín Stráže - Bílkove Humence - Mikulášov, hranica BSK, Vojenský priestor, Palavecký Mikuláš TTSK - Smolenice - Trnava 2204 - Voderady 8291a - Pusté Úľany 2297a - Sládkovičovo 5296a - Veľké Úľany 5295a - Jelka 2099a, 8006a smer BSK - Štvrtek na Ostrove - Mierovo 8288a - Šamorín EV 001	140,5	Modrá, regionálna	asfalt 100%	2	c 20% ch 80%
2298a	Plavecký Peter 003 - Jablonica - Hradište pod Vrátnom 5299a a 098a	24,1	Modrá, miestna	asfalt 100%	4	c 20% ch 80%
2297a	hranica BSK 2097a - Veľký Grob - Pusté Úľany 2299a	7,1	Modrá, miestna	asfalt 100%	3	c 20% ch 80%
2296a	Hlohovec 5298a - Šalgočka - Pata 8292a - hranica NRSK	22,5	Modrá, miestna	asfalt 100%	3	c 20% ch 80%
2295a	Trnava 5206 - Horná Krupá 003 - Dobrá Voda 098a, 5298a - Chtelnica 003 - Veľké Kostolany 5206 - 097a	64,4	Modrá, miestna	asfalt 75% terén 25%	3	c 20% ch 80%
5206	hranica BSK 5006 - Biely Kostol 2204 - Trnava 2299a, 2295a - Malženice 5298a - Veľké Kostolany 2295a - Krakovany 8294a - hranica TSK	46,2	Zelená, regionálna	asfalt 100%	2	c 10% ch 00%
5299a	Skalica 004 - Radošovce - Rybky - Senica 2203 - Prietrž - 2298a	37,7	Zelená, miestna	asfalt 100%	3	c 70% ch 30%
5298a	2295a Dobrá Voda - 003 Dechtice - 5206 Malženice - Trakovice 8293a - Hlohovec 097a - Merašice hranica TSK	46,7	Zelená, regionálna	asfalt 100%	2	c 10% ch 00%
5297a	hranica TSK Ducové - Banka 8294a - Havran hranica NSK	20,2	Zelená, miestna	asfalt 100%	3	c 70% ch 30%
5296a	Vinohrady nad Váhom 097a - 8293a Zavar - Trnava 2295a - Zelenec 8291a - Majcichov 8293a - Sládkovičovo - Čierny Brod - 8290a Tomášikovo 8290a - Jahodná 8287a - Dunajská Streda 5294a - Kostolné Kračany - Gabčíkovo 8285a - EV 001	83,4	Zelená, regionálna	asfalt 100%	2	c 10% ch 90%
5295a	2299a Veľké Úľany - 8289a - Orechová Potôň - Michal na Ostrove 8288a - Horný Bar EV 001	35,6	Zelená, miestna	asfalt 100%	3	c 70% ch 30%
5294a	5296a Dunajská Streda - Boheľov 8286a - Pataš - Čiližská Radvaň 097a	22,1	Zelená, miestna	asfalt 100%	4	c 10% ch 90%
8299a	004 - EV 13 - Brodské - Petrova Ves 024	14	Žltá, miestna	asfalt 100%	3	c 50% ch 50%
8298a	2203 - Dojč - Smrdáky - 5299a	14,7	Žltá, miestna	asfalt 100%	4	c 20% ch 80%
8297a	2203 Lakšárska Nová Ves - Mikulášov 2299a	2,2	Žltá, miestna	asfalt 100%	4	c 20% ch 80%
8296a	003 Kočín - 003 Prašník	11,8	Žltá, miestna	asfalt 100%	4	ch 100%
8295a	099a Dolné Orešany - Košolná 2204	2,9	Žltá, miestna	asfalt 100%	5	ch 100%

Prílohy

8294a	Vrbové 003 - Piešťany 097a - Banka 5297a	10,3	Žltá, miestna	asfalt 100%	4	ch 100%
8293a	Trakovice 5298a - Zavar 5296a - Majcichov 5296a	18,8	Žltá, miestna	asfalt 100%	3	c 30% ch 70%
8292a	Sereď 097a - Šoporňa - Pata 2295a	9,4	Žltá, miestna	asfalt 100%	5	c 10% ch 90%
8291a	5296a Zeleneč - Voderady 2299a	4,6	Žltá, miestna	asfalt 100%	5	ch 100%
8290a	5296a Tomášikovo - 097a Horné Saliby	7,2	Žltá, miestna	asfalt 100%	5	ch 100%
8289a	5296a Tomášikovo - 5295a - Vydrany - Dunajská Streda 5296a	22,6	Žltá, miestna	asfalt 75% terén 25%	4	c 30% ch 70%
8288a	2299a Mierovo - Lehnice - Horná Potôň - Michal na Ostrove 5295a	15,8	Žltá, miestna	asfalt 75% terén 25%	5	c 30% ch 70%
8287a	5296a Jahodná - Trhová Hradská - Topolníky 097a	11,2	Žltá, miestna	asfalt 100%	5	c 10% ch 90%
8286a	5294a Boheľov - Dolný Štál - Topolníky 097a	9,3	Žltá, miestna	asfalt 100%	5	c 30% ch 70%
8285a	5296a Gabčíkovo - Sap EV 001 - Baloň 097a	13,6	Žltá, miestna	asfalt 75% terén 25%	4	c 30% ch 70%
8284a	024 Borský Svätý Jur, Tomky - 2299a Borský svätý Jur - 004 EV13 Brodské	15,5	Žltá, miestna	asfalt 75% terén 25%	4	c 30% ch 70%
39 cyklotrás	Cyklotrasy v TTSK celkom :	1204,5				
CBH	Cyklotrasy bez hraníc	200,2				

Príloha č. 18: Indikatívny zoznam projektových zámerov Regionálnej integrovanej územnej stratégie TTSK na roky 2014 – 2020 pre cyklodopravu (ŠC 1.2.2) – mestá a obce (bez mestského funkčného územia mesta Trnava) - uplatňované v rámci IROP 2014 – 2020, resp. PRV 2014 – 2020, Cezhraničná spolupráca Interreg V-A)

37	ŠC 1.2.2	Stavba cyklocesty spájajúca sídla Trnava – Dolné Orešany) – Smolenice – Trstín MALOKARPATSKÁ CESTA (Začiatok Mesto Trnava – Biely Kostol – pripojenie Ružindol – Zvončín – Suchá nad parnou - Šelpice) – 14,7 km FMÚ Trnava + v kraji úsek Suchá nad Parnou – Košolná - Dolné Orešany 6 km, Dolné Orešany – Boleráz 5,1km + Dolné Orešany – Horné Orešany – Smolenice – Trstín 18km = spolu kraj 29,1 km (napojenie na BSK)	1. Projektová dokumentácia (2015) 2. Stavba nového úseku cyklocesty a značenie (2017)	Združenie obcí	kraj	Úsek - kraj 6,500 Zvyšok trasy FMU TT 3,000
38	ŠC 1.2.2	Stavba cyklocesty spájajúca sídla Trnava – Zavar – Šúrovce - Sereď (Horná Čepňa), (katastre: Sereď, hranica katastra Zavar - Zavar – pokračovanie Trnava mesto) Celá trasa má 8,6 km, 2 km sú hotové, kalkulácia na pomerný úsek v dĺžke 2,0 km (zvyšok 4,5 km + most cez železniciu do TT - FMU Trnava)	1. Stavba nového úseku cyklocesty a značenie v dĺžke 2,0 km (2015-2016)	Mesto Trnava	kraj Mesto Trnava	Úsek 0,585 Zvyšok trasy FMU TT 1,315 + most 1,26 0
39	ŠC 1.2.2	Stavba chýbajúcich úsekov cyklocesty spájajúcej sídla Hlohovec - Piešťany (katastre: Šulekovo, Hlohovec, Koplotovce, Madunice, Leopoldov, Červeník), stavba lávky Koplotovce- Madunice v dĺžke 280m, stavba lávky cez rieku Váh (Šulekovo-Hlohovec) v dĺžke 300m (napojenie na existujúcu cyklotrasu)	1. Projektová dokumentácia (2015) 2. Stavba chýbajúceho úseku cyklocesty a značenie v dĺžke 6,5 km (2016-2017) 3. Stavba cyklolávky Koplotovce - Madunice (dĺžka 280 m) (2016-2017) 4. Stavba cyklolávky cez Váh (dĺžka 300 m) (2016-2017)	Združenie obcí	kraj	Trasa 1,5 Lávka 0,850 Lávka 0,900
40	ŠC 1.2.2	Stavba cyklocesty spájajúca sídla Šamorín-Čilistov, Šamorín, Kvetoslavov (možnosť napojenia na existujúcu cyklotrasu)	1. Projektová dokumentácia (2015-2016) 2. Stavby nových cyklotrás (3,57km), značenie (7,1 km), cyklokoridor (3,53 km), drobná infraštruktúra v celkovej dĺžke 7,1 km (2016-2017)	Združenie obcí	kraj	1,1
41	ŠC 1.2.2	Stavba cyklocesty spájajúca sídla Popudinské Močidlany - Trnovec - Prietržka - Vrádište - Skalica	1. Projektová dokumentácia (2015-2017) 2. Stavby nových cyklotrás a značenie (2017-2019) 11 km	Združenie obcí	kraj	0,700

Prílohy

42	§C 1.2.2	Stavba cyklocesty spájajúca sídla Cífer – Cífer-Pác - Slovenská Nová Ves – Voderady (One Fashion Outlet, Priemyselný park Voderady) – Zeleneč + prepojenie Slovenská Nová Ves – Hrnčiarovce nad Parnou v dĺžke 17,5 km Značenie v dĺžke 17,5 km (napojenie na FMÚ)	1. Projektová dokumentácia (2015-2016) 2. Stavba nového úseku cyklocesty v dĺžke spolu 17,5 km (2017-2020) 3. Lávka Cífer-miestna časť Cífer Pác	Združenie obcí	kraj	Trasa 3,5 Lávka 0,900
43	§C 1.2.2	Rekonštrukcia povrchov existujúcej Cyklocesty EuroVelo – 13 v Trnavskom samosprávnom kraji	1. Projektová dokumentácia (2015) 2. Rekonštrukcia povrchu, značenie v dĺžke 8,9 km (2015 – 2016)	Trnavský samosprávny kraj	kraj	0,300
44	§C 1.2.2	Stavba mestských cyklotrás v meste Holíč (kataster Holíč)	1. Projektová dokumentácia (2015-2017) 2. Stavby nových cyklotrás a značenie (2018-2020) 5 km	Mesto Holíč	Mesto Holíč	0,500
45	§C 1.2.2	Stavba mestských cyklotrás v meste Skalica (kataster Skalica)	1. Projektová dokumentácia (2015-2017) 2. Stavby nových cyklotrás a značenie (2017-2019) 8 km	Mesto Skalica	Mesto Skalica	0,800
46	§C 1.2.2	Stavba mestskej cyklocesty Galanta – Galanta (Kolónia) kataster Galanta	1. Projektová dokumentácia (2015) 2. Stavba novej cyklocesty a značenie v dĺžke 1,7 km (2016) 3. Značenie nových cyklotrás, cyklokoridor, drobná infraštruktúra, budovanie prvkov upokojuvania dopravy (pešie zóny, shared space), (2016-2017) v celkovej dĺžke 12km	Mesto Galanta	Mesto Galanta	0,5
47	§C 1.2.2	Stavba mestských cyklotrás v meste Piešťany (kataster Piešťany)	1. Projektová dokumentácia (2015-2016) 2. Stavby nových cyklotrás a značenie (2016-2017) Spolu 5 km	Mesto Piešťany	Mesto Piešťany	0,500
48	§C 1.2.2	Stavba cyklocesty spájajúcej sídla Piešťany - Vrbové (kataster Piešťany, Kocurice, Trebatice, Stráže, Krakovany, Vrbové)	1. Projektová dokumentácia (2015-2016) 2. Stavby nových cyklotrás a značenie (2016-2017) V dĺžke cca 6,6 km	Združenie obcí	kraj	1,650
49	§C 1.2.2	Stavba cyklocesty spájajúca sídla Veľké Kostoľany-Trebatice Veľké Kostoľany, Dubovany (katastre: Horné Dubovany, Dolné Dubovany), Veselé (katastre: Veselé, Ťapkové), Rakovice, Borovce, Trebatice) – (napojenie na zámer Piešťany-Vrbové)	1. Projektová dokumentácia (2015-2016) 2. Stavba nových cyklotrás + značenie (2016-2017) v dĺžke 10,5 km	Združenie obcí	kraj	2,1
50	§C 1.2.2	Rekonštrukcia povrchov existujúcej cyklocesty spájajúcej sídla Piešťany – Sokolovce (Hlohovec), nové úseky trasy MESTSKÁ CYKLOTRASA KOLOKRUIH (katastre Piešťany, Ratnovce, Sokolovce)	1. Projektová dokumentácia (2015) 2. Rekonštrukcia povrchu, značenie v dĺžke 0,7 + 4,8 km (2016) 3. Nový povrch - stavba nového úseku v dĺžke 1,7 km (2017)	Mesto Piešťany	kraj	0,300

Prílohy

51	ŠC 1.2.2	Rekonštrukcia povrchov existujúcej cyklocesty v Piešťanoch (Kolo-nádový most východ – most Teplé rameno – hranica TT/TN kraj)	1. Projektová dokumentácia (2015) 2. Rekonštrukcia povrchu, značenie v dĺžke 1,5 km (2017) 3. Nová cyklotrasa, značenie v dĺžke 3,9 km	Mesto Piešťany	kraj Mesto Piešťany	0,500
52	ŠC 1.2.2	Rekonštrukcia povrchov existujúcej cyklocesty v Piešťanoch (Kolo-nádový most západ – most Piešťany Bodona).	1. Projektová dokumentácia (2015) 2. Rekonštrukcia povrchu, značenie v dĺžke 2,0 km (2016)	Mesto Piešťany	kraj Mesto Piešťany	0,050
53	ŠC 1.2.2	Cyklodoprava v meste Senica – budovanie kompaktnej siete cyklot-rás v meste s doplnkovou cyklistickou infraštruktúrou A) Sotina – centrum - priemyselná zóna – Čáčov 3,35 km B) Centrum/autobusová stanica - Čáčov - železničná stanica 3,81 km	1. Cyklodopravná štúdia (2015) 2. Projektová dokumentácia – realizačný projekt (2016) 3. Realizácia (2017 – 2018)	Mesto Senica	TT kraj Mesto Senica	1, 8
54	C 1. 2	Stavba cyklocesty spájajúca sídla Letničie – Petrova Ves – Gbely Žel. stanica	1. Projektová dokumentácia 2016-2018 2. Realizácia 2018-2020	Združenie obcí	kraj	1,480
55		Stavba chýbajúcich cyklociet sprájajúcich časti obce Lehnice so železničnou stanicou Lehnice Kolónia: 1. Sása smer od Bratislavy - Veľký Lég 2,2 km 2. Sása smer od Oľdze - Veľký Lég 2,3 km Časť Masníkovo - Veľký Lég 2,8 km Veľký Lég - Kolónia (železničná stanica) 2,8 km Spolu: 10,1 Vybudovanie bezpečnej úschovy bicyklov	Projektová dokumentácia (2015-2017) Realizácia 2016-20120	Obec Lehnice Mikroregión Dunajská Magis-trála Miestna akčná skupina Ag-roprameň	Obec Lehnice Mikroreg. Dunajská Mag. Miestna akčná skupi-na Agrop-ra-meň	1,1
56		Stavba cyklocesty spájajúca sídla Kopčany – Holíč - Skalica (k.ú. Skalica, Kátov, Holíč, Kopčany)	1. Projektová dokumentácia (2016) 2. Rekonštrukcia povrchu, značenie v dĺžke 10 km (2016 – 2017) 3. Stavba nových úsekov v dĺžke 5 km	Mesto Skalica, Holíč	kraj	0,700
57	ŠC 1.2.2	Výstavba cyklistických ciest (Mierovo Kvetoslavov žel. Stanica) (napojenie na zámer Šamorín – Kvetoslavov)	1. Projektová dokumentácia (2017) Vybudovanie cyklotrasy v dĺžke 3 km (2017-2022)	Obec Mierovo	Mierovo	0,5
58	ŠC 1.2.2	Stavba cyklocesty spájajúcej obce Banka- mesto Piešťany- obec Moravany nad Váhom (napojenie na zámer Piešťany-Vrbové)	1. Projektová dokumentácia (2016- 2017) 2. Stavby nových cyklotrás a značenie (2016-2018) V dĺžke cca 2,6 km	Združenie obcí	kraj	0,26
59	ŠC 1.2.2	Vybudovanie parkovacieho domu pre bicykle na ŽS Piešťany	1. Projektová dokumentácia (2015) 2. Stavba automatického parkovacieho domu pri ŽS PN (2016)	Mesto Piešťany	Mesto Piešťany	0,330
60	C 1. 2	Vytvorenie jednotného systému bezpečnej úschovy bicyklov na dopravných uzloch okresných miest	Realizácia (2016-2020)	TT kraj	kraj	1,050
61	C 1. 2	Vybudovanie doplnkovej infraštruktúry cyklotrás	1. Projektová dokumentácia (2015-2018) 2. Realizácia (2016-2020)	Viaceré mestá kraja	kraj	0,600
62	C 1. 2	Spracovanie krajského cykloportálu na úrovni kraja vrátane mobilnej aplikácie	Krajský cykloportál Mobilná aplikácia	TT kraj	kraj	0,350

Prílohy

63	§C 1.2.2	Stavba mestských cyklotrás v meste Hlohovec (kataster Hlohovec)	1. Projektová dokumentácia (2017) 2. Stavby nových cyklotrás a značenie (2018-2019) 6 km	Mesto Hlohovec	Mesto Hlohovec	0,600
64	§C 1.2.2	Stavba cyklocesty spájajúcej obce Kajal- mesto Galanta (napojenie na existujúcu cyklocestu) (napojenie na zámer mestských cyklotrás v meste Galanta)	1. Projektová dokumentácia (2016- 2017) 2. Stavby nových cyklotrás a značenie (2016-2018) V dĺžke cca 1,9 km	Obec Kajal	Obec Kajal	0,300
65	§C 1.2.2	Stavba mestských cyklotrás v meste Sered' (kataster Sered')	1. Projektová dokumentácia (2017) 2. Stavby nových cyklotrás a značenie (2018-2019) 6 km	Mesto Sered'	Mesto Sered'	0,600
66	§C 1.2.2	Stavba cyklocesty spájajúcej sídla Horné Saliby – Matúškovo – napojenie na plánovanú sieť mestských cyklotrás v meste Galanta	1. Projektová dokumentácia (2017) 2. Stavby nových cyklotrás a značenie (2018-2019) V dĺžke cca 9 km	Združenie obcí	kraj	1,8
67	1. 2. 2	Cyklistický chodník: železničná stanica – Priemyselný park Západ Sládkovičovo	Výstavba cyklistického chodníka	Mesto Sládkovičovo	Obec (LAU 2)	0,546
68	1. 2. 2	Budovanie cyklotrás	Vybudovanie cyklotrás	Moravany nad Váhom		0,6

Príloha č. 19: Indikatívny zoznam projektových zámerov Regionálnej integrovanej územnej stratégie TTSK na roky 2014 – 2020 pre cyklodopravu (ŠC 1.2.2) – mestskej funkčnej oblasti mesta Trnava – stratégia UMR – krajské mesto Trnava a prepojenie mesta Trnava s obcami UMR) – uplatňované v rámci IROP 2014 – 2020, resp. PRV 2014 – 2020, Cezhraničná spolupráca Interreg V-A

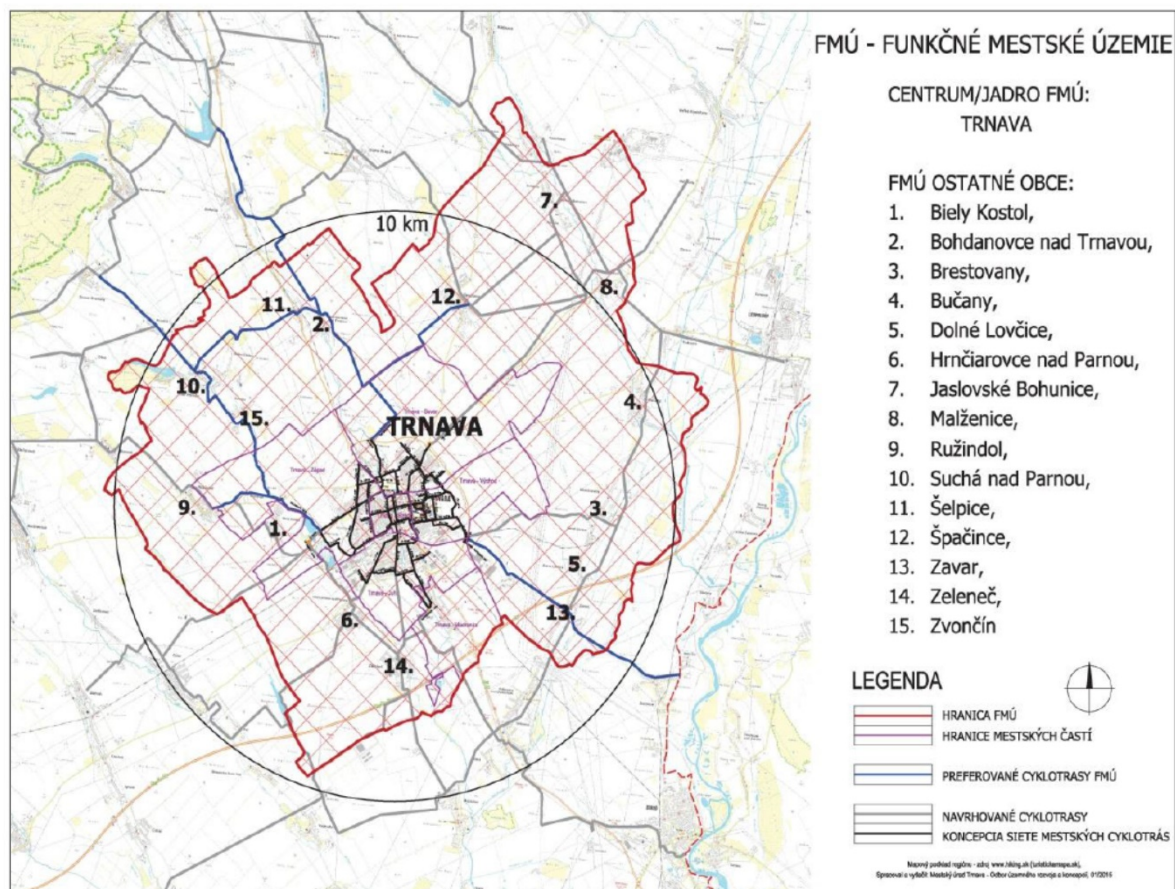
ŠC	Názov	Aktivity	Predkladateľ	Plánovaná hodnota v EUR
ŠC 1.2.2	Cyklistické prepojenie obcí MFO Trnava s cieľom podporiť dopravu do zamestnania v jadrovom meste	PD Vybudovanie segregovanej ucelenej cyklotrasy spájajúcej niekoľko obcí MFO s Trnavou	Združenie obcí mestskej oblasti Trnava	9 234 000
ŠC 1.2.2	Vybudovanie cykloprístreškov a odpočívadiel na vybudovanej cyklotrase	PD Vybudovanie cykloprístreškov a odpočívadiel (plánovaný počet 4)	Združenie obcí mestskej oblasti Trnava	100 000
ŠC 1.2.2	Stavba cyklotrasy spájajúca sídla Trnava – Zavar – Šúrovce - Sered' (úsek MFO: mesto Trnava – Zavar – hranica katastra obce Zavar)	Stavba nového úseku cyklotrasy a značenie v dĺžke 4,5 km + lávka ponad železniciu	Združenie mesta Trnava a obcí	2 615 000
ŠC 1.2.2	Nabíjacie stanice pre elektromobily a elektrobicykle	Stavba infraštruktúry	Mesto Trnava	25 000
ŠC 1.2.2	Automatický parkovací dom pre bicykle pri žel. stanici v Trnave	PD Stavba parkovacieho cyklodomu	Mesto Trnava	330 000

Príloha č. 20: Zoznam podporených projektov v 1. kole výzvy IROP pre ŠC 1.2.2 pre TTSK

V rámci operačného programu IROP bolo v 1. kole schválených 8 žiadostí z TTSK o nenávratný finančný príspevok k výzve pre ŠC 1.2.2.

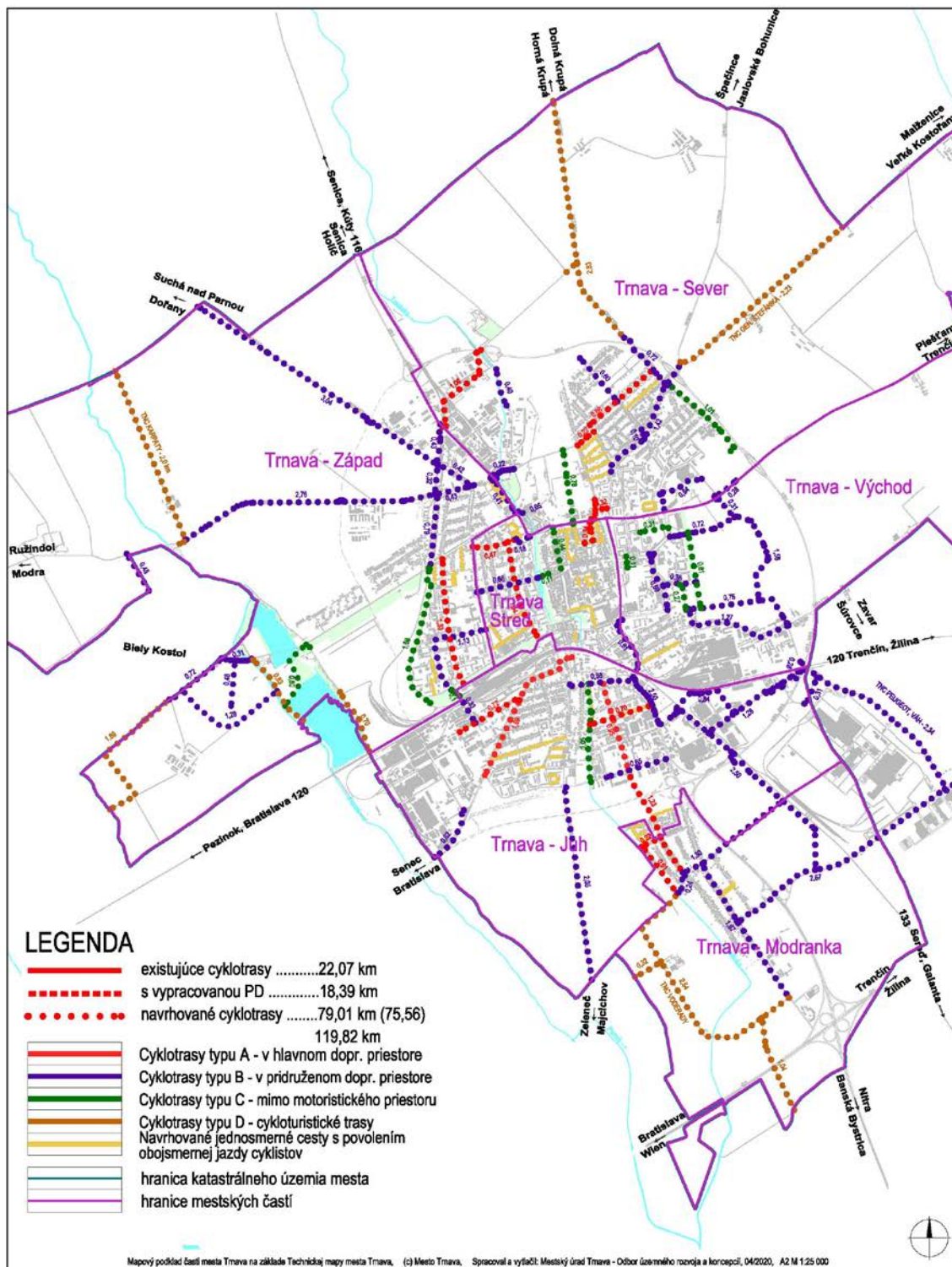
Žiadateľ	Dĺžka v km	Suma (€)
Obec Michal na Ostrove	1,6	138 760,-
Mesto Dunajská Streda	4,044	226 928,-
Mesto Piešťany	2,3	607 561,-
Obec Orechová Potôň	2,51	407 831,-
Obec Veľké Dvorníky	3,4610	515 069,-
Obec Cífer	2,04	534 976,-
Mesto Galanta	3,097	577 193,-
Mesto Trnava	Automatický parkovací dom pre bicykle pri železničnej stanici v Trnave	531 915,-

Príloha č. 21: Schematické znázornenie siete cyklotrás v krajskom meste Trnava

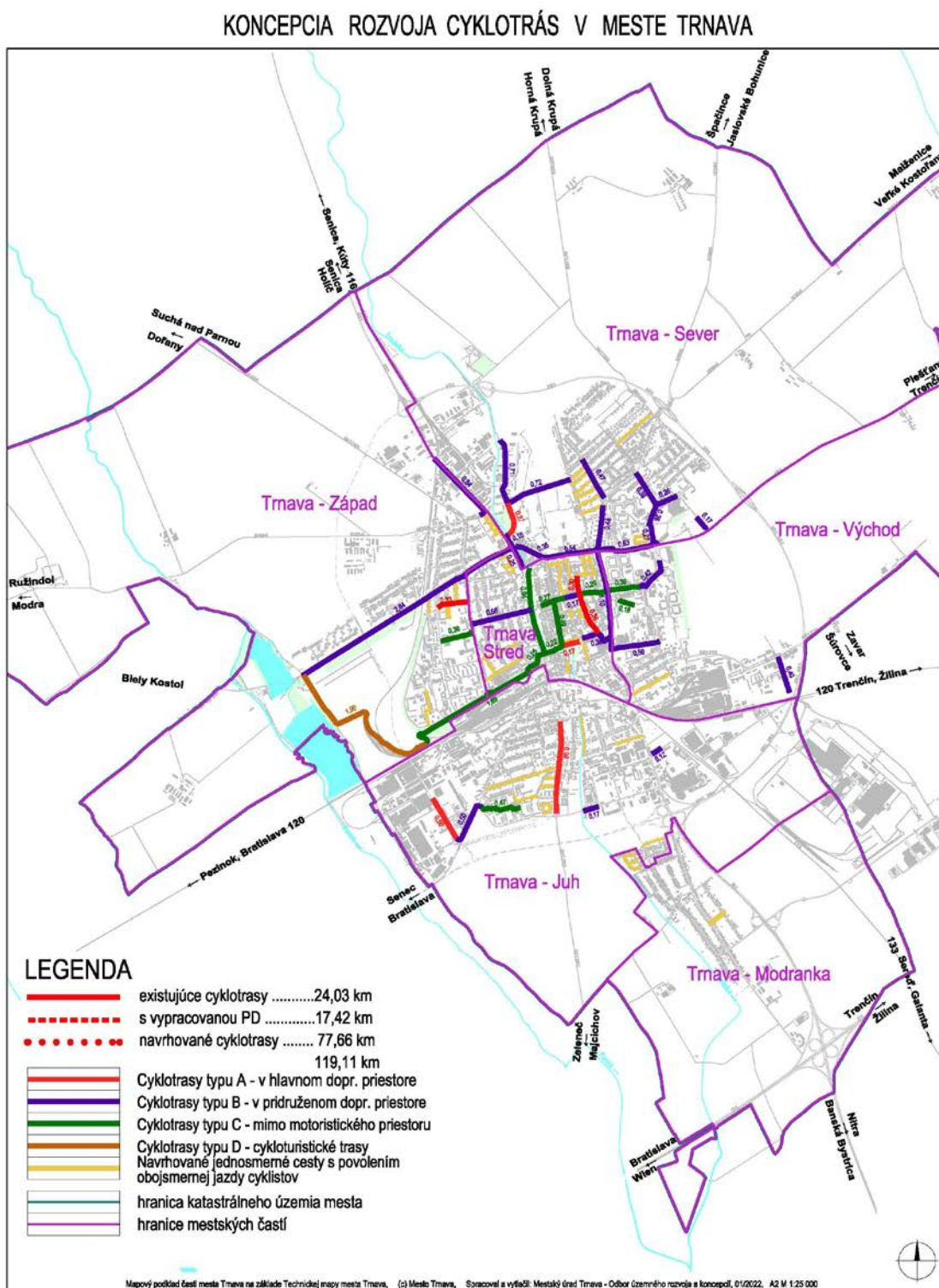


Príloha č. 22: Konceptcia rozvoja cyklotrás v meste Trnava – celá sieť (r. 2021)

KONCEPCIA ROZVOJA CYKLOTRÁS V MESTE TRNAVA

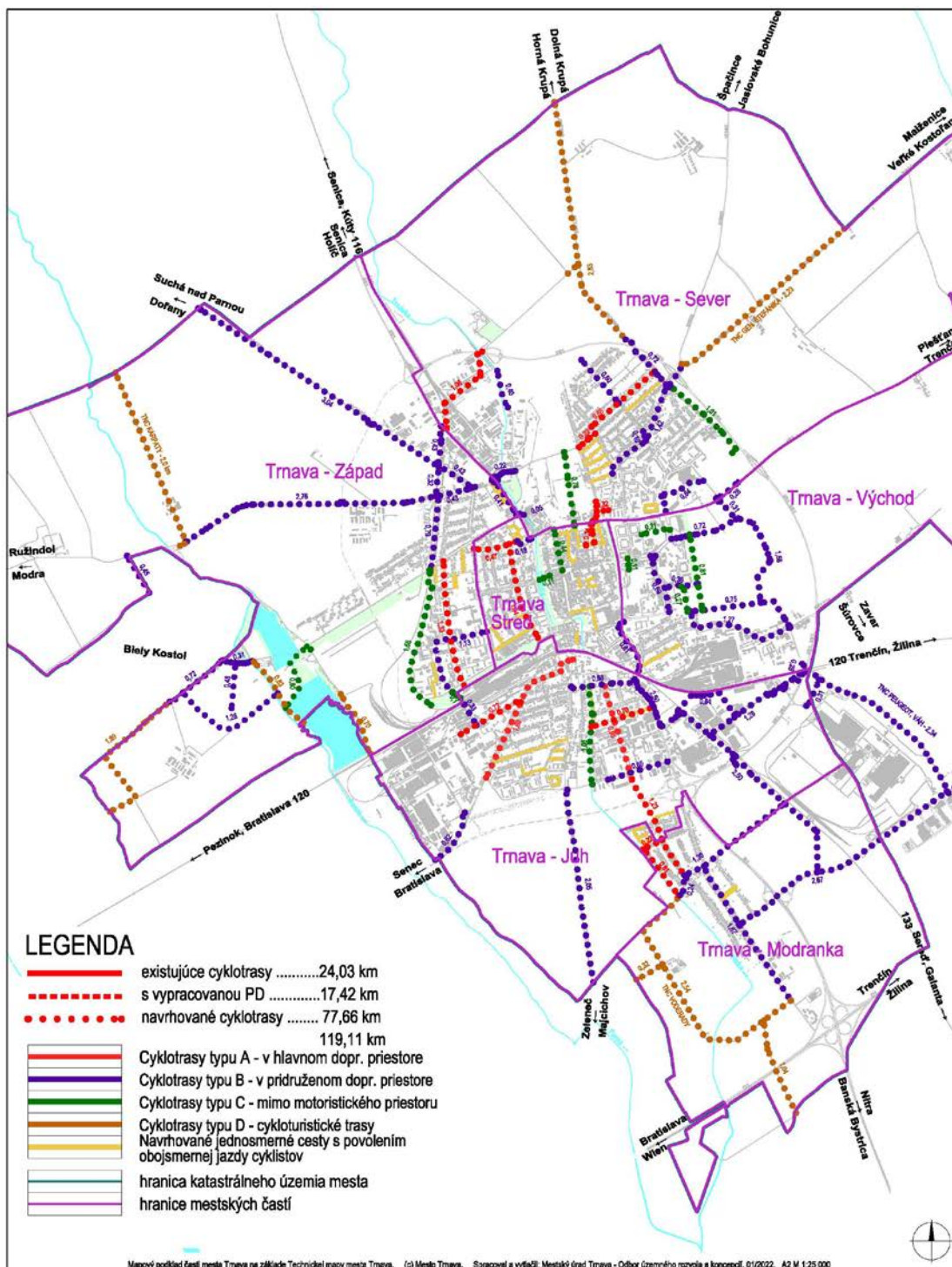


• KONCEPCIA ROZVOJA CYKLOTRÁS V MESTE TRNAVA – EXISTUJÚCE TRASY



• KONCEPCIA ROZVOJA CYKLOTRÁS V MESTE TRNAVA –
NAVRHOVANÉ TRASY

KONCEPCIA ROZVOJA CYKLOTRÁS V MESTE TRNAVA



Príloha č. 23: Podrobný rozpis vedenia náučnej cykloturistickej trasy Po stopách Českej cesty

Celková dĺžka:	približne 250 km
Náročnosť:	REKREA
Určenie:	MTB
Povrch:	asfalt, panel, šotolina

Popis:

Nová plánovaná cyklomagistrála, ktorá by prechádzala stredom TTSK zo severu na juh s názvom **"Po stopách českej cesty"** sa snaží kopírovať historické vedenie niekdajšej Českej cesty – dôležitej obchodnej spojnice Prahy a Budína. Navrhovaná nadregionálna cykloturistická trasa spája významné existujúce cykloturistické trasy – Moravskú cyklistickú cestu, Vážsku cyklomagistrálu a Dunajskú cyklistickú cestu. Ide o významné nadregionálne prepojenie severu s juhom. Cyklokoridor spájajúci Maďarsko s Českou republikou prechádzajúci na Slovensku Trnavským a Nitrianskym samosprávnym krajom. V Trnavskom samosprávnom kraji spája krajské mesto Trnava s mestami Holíč, Skalica, Senica, Sered', Galanta. V tesnom okolí miest sa počíta s využitím synergie cyklodoprava + cykloturistika. Časť cyklodopravnej infraštruktúry je už vybudovaná (Trnava intravilán, Sered' – Horný Čepení). Časť primárnej cykloinfraštruktúry v koridore plánovanej cyklomagistrály je pripravená na budovanie a plánovaná v nasledujúcich rokoch (Trnava, Holíč, Senica, Skalica).

Začiatok cyklotrasy by sa v Kopčanoch napájal na Moravskú cyklistickú cestu (cyklomost cez rieku Moravu v lokalite archeoparku Mikulčice – Kopčany (prepojenie archeologických nálezísk so súčasným vytvorením prepojenia viacerých cykloturistických trás na slovenskej aj českej strane). Pokračovala by do Holíča, Skalice (plánovaná cyklo-dopravná infraštruktúra) cez Mokry Háj do Radošoviec, ďalej cez Oreské, Rybky do Senice by viedla s vyznačenou Záhorskou cyklomagistrálou – cesty nižších tried. Zo Senice by pokračovala do Cerovej po Rozbehy. Prechod by šiel cez pohorie Malé Karpaty mimo koridor dopravy, v súčasnosti po značených cyklotrasách 8212, 8241, 5216 do Trstína a ďalej do Smoleníc po novo vybudovanom spoločnom chodníku pre cyklistov a chodcov, ďalej do Boleráza, Bohdanoviec nad Trnavou a Trnavy. Tu by bola využitá vybudovaná a plánovaná mestská cyklodopravná infraštruktúra v rámci mestskej funkčnej oblasti krajského mesta Trnava. Aktuálne je tesne pred dokončením prepojenie od oddychovej zóny Štrky do centra mesta. K plynulému prejazdu cez Trnavu zo severu na juh chýba dobudovať úsek na ulici A. Žarnova, kde sa počíta s realizáciou v priebehu roku 2022. Trasa by prechádzala miestnou časťou Modranka, Vlčkovcami, Horným Čepénom, Sered'ou, Dolnou Stredou, Galantou. Pred Šaľou by opúšťala územie TTSK, pričom by ďalej pokračovala na Nové Zámky a končila v Štúrove. Tu by sa napájala na Dunajskú cyklistickú cestu. Priestor je tu na cezhraničnú spoluprácu Slovenska s ČR a Maďarskom.

Snahou je trasovanie viesť mimo koridor dopravy s využitím súčasne vybudovanej cykloinfraštruktúry, plánovanej cykloinfraštruktúry, miestnych a účelových komunikácií s nulovou, resp. minimálnou automobilovou dopravou, v nutnom prípade ciest II. a III. triedy. Tiež s priestorom a možnosťou v budúcnosti ako samostatnej cestičky pre cyklistov.

V rámci I. etapy je možné vyznačenie cykloturistickej trasy v dĺžke - 21,5 km z celkovej dĺžky 250 km. Pričom v katastri Trnavy sa jedná o dĺžku 10,5 km. Značenie v rámci katastrálneho územia krajského mesta Trnava by tvorilo 25 stanovísk s prvkami cykloturistickej orientácie a maľovaným cykloturistickým značením v dĺžke 10,5 km. Trasovanie I. etapy cyklotrasy v Trnave by začínalo na hranici oddychovej zóny Štrky. Križovaním privádzača na severo-západný obchvat mesta by sa pokračovalo po slepej asfaltovej komunikácii popri rieke Trnávka do priemyselnej zóny na Ulici Pri Kalvárii. Tu by trasovanie pokračovalo po novo vybudovanej cestičke pre cyklistov po križovatku s Cukrovou. Ďalej by značenie cykloturistickej trasy viedlo existujúcim cyklokoridorom Pri kalvárii s plánovanou revitalizáciou územia, existujúcou cestičkou pre cyklistov popri supermarkete Lidl, na Zelenom kričku križovaním riečky Trnávka po novo vybudovanej lávke pre chodcov a cyklistov, ďalej existujúcu cestičku pre cyklistov v Bernolákovom sade s pokračovaním na Námestie SNP. Pokračovanie trasovania počíta s využitím plánovanej cykloinfraštruktúry na Ulici A. Žarnova, ďalej s napojením sa na existujúci cyklokoridor na Zelenečskej ulici a s pokračovaním na plánovaný cyklochodník na Mikovíniho. Pokračovalo by sa po existujúcom chodníku s plánovaným rozšírením popri potoku Trnávka do Modranky po križovanie ulíc Vodná a I. Krasku s pokračovaním po ulici I. Krasku smerom na Zeleneč. Pri priemyselnej zóne by značenie cykloturistickej trasy pokračovalo po betónovej komunikácii smerom na juh s opakovaným križovaním potoka Trnávka. Po cca. 500m by trasovanie betónovú komunikáciu opustilo a opäť by sa pokračovalo južným smerom po účelovej asfaltovej komunikácii ponad diaľnicu D1 smerom na Vlčkovce po hranicu katastra Trnavy pri križovatke na ČOV. Ďalej by trasovanie prechádzalo okrajovo obcou Vlčkovce popri Motoreste ESO smerom na juh. Tu by sa z miestnej asfaltovej komunikácie schádzalo na makadamovú poľnú cestu smerom na východ do Serede miestnej časti Horný Čepeň. Tu by sa cykloturistická trasa napájala na existujúci úsek vyznačenej Vážskej cyklomagistrály smerom na juh k Dunaju a plánovanú severnú vetvu Vážskej cyklomagistrály Horný Čepeň - Hlohovec.

Príloha č. 24: Podrobný rozpis vedenia náučnej cykloturistickej trasy Cyrilo-metodskej cesty centrálnej vetvy Skalica – Holíč – Šaštín-Stráže po sieti existujúcich cykloturistických trás (peších turistických trás)

Vysvetlivky:

- Označenie úsekov: C = cyklo, nasleduje farba trasy, pomenovanie trasy a číslo trasy
- „existujúca cyklotrasa č. xxx“ – v praxi znamená, že cyklotrasa bola legálne povolená a vyznačená v teréne
- „toho času neexistuje“ – cyklotrasa neexistuje, po rekognoskácii, spracovaní zjednodušenej dokumentácie a povoľovacom konaní je možné v tomto úseku vyznačiť novú cykloturistickú trasu (náklady na všetky tieto úkony)
- „neexistuje“ – nie je predpoklad povoliť v tomto úseku a to znamená ani vyznačiť cyklotrasu

TTSK

Skalica Prístav (odbočka do mesta) – odb. mŕtve rameno Lipa – Skalické rybníky

C – Okolo rieky Moravy CM 004, žltá 8221

Skalické rybníky – Kátov – Holíč

C – zelená 5202, Záhorská CM 024

Holíč – Kopčany kostolík sv. Margity

C – toho času nevyznačená

Kopčany kostolík sv. Margity – Kopčany – kataster Radimov

C – žltá 8205, nevyznačený úsek na Záhorskú CM 024

Záhorská CM (kataster Radimov) – Petrova Ves – Šaštín Stráže

C – Záhorská CM 024

Šaštín Stráže – Borský Mikuláš

C – zelená 5201

Borský Mikuláš – Senica

C – modrá 2003

Senica – Prietrž

C – Kopaničiarska CM 022

Prietrž – Brezová pod Bradlom (pred – kúsok TSK)

C – žltá 8309

Brezová pod Bradlom (pred) – Dobrá Voda – Dechtice

C – žltá 8211

Dechtice – Naháč – odb. na Horná Krupá

C – Malokarpatská CM 003

Odb. na Horná Krupá – Horná Krupá – Dolná Krupá – Trnava

C – modrá 2203

Prejazd mestom Trnava

C – osobité riešenie mesto prejazdu mesta TT + VUC

Trnava – Zavar – Šúrovce

C – zelená 5206

Šúrovce – Sered'

C – Vážska cyklomagistrála 002

Sered' – Šoporňa

C – modrá trasa Okruh Okolo VD Kráľová, 2207

Odbočka od VD Kráľová – Šoporňa - Pata

C – žltá cykloturistická trasa č. 8234

Pata – Hájske – Horná Kráľová – Močenok – Cabaj Čápor

C – toho času neexistuje

Cabaj Čápor – Nitra Dolné Krškany

C- modrá cykloturistická trasa č. 2118

Dolné Krškany – Nitra centrum

C – Ponitrianska cyklomagistrála č. 019

Príloha č. 25: Podrobný rozpis vedenia náučnej cyklotrasy Cyrilo-metodskej cesty centrálnej vetvy Terchová – Trenčín – Nitra po sieti existujúcich cykloturistických trás (peších turistick-kých trás)

Vysvetlivky:

- Označenie úsekov: C = cyklo, nasleduje farba trasy, pomenovanie trasy a číslo trasy
- „existujúca cyklotrasa č. xxx“ – v praxi znamená, že cyklotrasa bola legálne povolená a vyznačená v teréne
- „toho času neexistuje“ – cyklotrasa neexistuje, po rekognoskácii, spracovaní zjednodušenej dokumentácie a povoľovacom konaní je možné v tomto úseku vyznačiť novú cykloturistickú trasu (náklady na všetky tieto úkony)
- „neexistuje“ – nie je predpoklad povoliť v tomto úseku a to znamená ani vyznačiť cyklotrasu

ŽSK

Terchová – Dolná Tižina – Krasňany – Varín – Nezbudská Lúčka - Strečno

C – Oravsko-Terchovská CM 038

Strečno – Žilina – Žilina Budatín – Divinka – Marček – Svederník – Kotešová – Bytča – Bytča Mikšová – hranica TSK

C – Vážska cyklomagistrála 002

TSK

Hranica ŽSK – Podvažie – Považská Bystrica – Udiča – Nimnica – Púchov – Streženice – Lednické Rovné – Horovce - Pruské – Bohunice – Bolešov – Borčice – Nemšová – Skalka nad Váhom

C – Vážska cyklomagistrála 002

Prepojenie centrálnej trasy na územie s ČR – Skalka nad Váhom - Žitková

Skalka nad Váhom – Dolná Súča – Horná Súča – Horná Vlčí vrch – hranica s ČR – Žitková – variant CYKLO

C – toho času neexistuje

Skalka nad Váhom – Zamarovce – Trenčín – Opatovce – Veľké Bierovce – Trenčianske Stankovce – Krivosúd-Bodovka – Beckov – Nové Mesto nad Váhom Zelená Voda - Považany

C – Vážska cyklomagistrála 002

Považany – Čachtice

C – Kopaničiarska cyklomagistrála 022

Čachtice – Častkovce – Podolie – Očkov

C – Malokarpatská cyklomagistrála 003

Podolie – Pobedim – Horná Streda

C – toho času neexistuje

Horná Streda – Brunovce

C – Vážska cyklomagistrála 002

Brunovce – Brunovská lávka – Lúka

C – toho času neexistuje

Lúka – Modrovka – hranica TTSK

C – Okolo Považského Inovca 044, modrá trasa 2301

TTSK

Hranica TSK - Ducové

C – Okolo Považského Inovca 044, modrá trasa 2301

Ducové – Ducové Kostolec Hradisko

C – žltá cyklotrasa 8201

Ducové Kostolec Hradisko – Ducové – Piešťany

C – žltá cyklotrasa 8201, C – Okolo Považského Inovca 044, modrá trasa 2301

Piešťany Kolonádový most – Piešťany Krajinský most – sedlo Havran (hranica s NSK)

C – Okolo Považského Inovca 044, žltá cyklotrasa 8236

Sedlo Havran – Sedlo Gajda - Trhovičná Lúka – hranica NSK

C – Hrebeňovka Považského Inovca 043

NSK

Hranica TTSK – Trhovičná Lúka – Jurko bývalá horáreň

C – žltá 8114

Jurko bývalá horáreň – odbočka Nitrianska Blatnica

C – Okolo Považského Inovca 044, žltá 8114

Jurko bývalá horáreň – kostolík Jurko – sedlo pod Marhátom (hranica s TTSK) – Jelenie jamy

(hranica s TTSK)

C – Hrebeňovka Považského Inovca 043, Okolo Považského Inovca 044

Jelenie jamy – Valy – Ranč pod Babicou – Bojná

C – Okolo Považského Inovca 044, zelená 5106

Bojná – Malé Dvorany – Blesovce – Krtovce – Hajná Nová Ves – Štitáre – Ludanice – Kovarce

C – toho času neexistuje

Kovarce – Preseľany – Hrušovany – Výčapy–Opatovce
C – toho času neexistuje

Výčapy – Opatovce – Ľudovítová – Jelšovce – Čakajovce – Lužianky – Nitra
C – Ponitrianska cyklomagistrála 019

Príloha č. 26: Kritériá a pravidlá pre zaradenie do programu Vitajte cyklisti

• KRITÉRIA A PRAVIDLÁ PRE ZARADENIE DO PROGRAMU VITAJTE CYKLISTI

UBYTOVACIE SLUŽBY

Základné požiadavky – povinné:

- Možnosť ubytovania na jednu noc.
- Ponuka raňajok alebo vybavenie pre ich prípravu.
- Možnosť vyprania a usušenia oblečenia a výstroje.
- Bezpečné uskladnenie bicyklov.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Možnosť umytia bicykla a základné vybavenie pre umytie bicykla.
- Pokytnutie základných cykloturistických informácií.

STRAVOVACIE SLUŽBY

Základné požiadavky – povinné:

- Poskytnutie bezpečného parkovania bicyklov počas návštevy rýchle občerstvenie (bufet, bistro, stánok s občerstvením).
- Možnosť naplnenia fľašky pitnou vodou zdarma.
- Lekárnička.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Pokytnutie základných cykloturistických informácií.

KEMPINGY

Základné požiadavky – povinné:

- Možnosť ubytovania na jednu noc.
- Bezpečné parkovanie bicyklov blízko stanov.
- Možnosť sušenia oblečenia a výstroje.
- Ponuka raňajok alebo vybavenie pre ich prípravu a nákupu surovín, vrátane pitnej vody zdarma.
- Lekárnička.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Vyhradená zóna pre stany bez áut.
- Pokytnutie základných cykloturistických informácií.

TURISTICKÉ CIELE A INFORMAČNÉ SLUŽBY

Základné požiadavky – povinné:

- Poskytnutie bezpečného parkovania bicyklov počas návštevy
- Lekárnička
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Pokytnutie základných cykloturistických informácií

• **ZOZNAM REGISTROVANÝCH ZARIADENÍ V TTSK V SYSTÉME VITAJTE CYKLISTI**

1. Ubytovacie a stravovacie zariadenia

CHATA AMOR – SKALICA

Kategória: ubytovacie/stravovacie zariadenie

Región: Záhorie

Kapacita: 60 lôžok

Popis: Na úpätí Bielych Karpát 6 km od Skalice na Slovensku v ekologicky čistom malebnom prostredí miešaných lesov leží rekreačná oblasť Zlatnícka dolina. Rekreačné zariadenie AMOR, ktoré sa tu nachádza ponúka zákazníkom svoje služby pre školenia, sústreďovania športovcov, školy v prírode, detské tábory, ale i rodinné a firemné oslavy.

Zariadenie sa skladá z dvoch budov:

1. Turistická ubytovňa, ktorá má 36 lôžok a spoločné sociálne zariadenie. Izby sú 2, 3, 4-lôžkové. Súčasťou chaty je bar (salónik), jedáleň, kde je možné stravovanie (plná penzia i polopenzia).
2. Turistická ubytovňa**, ktorá má 5 dvojlôžkových, 2 trojlôžkové, 2 štvorlôžkové izby a apartmán, kde je sociálne zariadenie súčasťou izieb. V ubytovni sa nachádza spoločenská miestnosť s krbom a kuchynkou. Stravovanie je možné v jedálni.

Prekrásne tiché prostredie ponúka dostatok možností pre turistiku, cykloturistiku a iné športové využitie. Počas jarnej a letnej sezóny ponúka možnosť posedenia pri hudbe v altánku pri lesíku s možnosťou ochutnať typické grilované špeciality zariadenia Amor. Pre rodinné i firemné oslavy poskytujú kompletné reštauračné služby a v prípade oslavy mimo zariadenia ponúkajú i cateringové služby.

Spĺňa tieto povinné kritériá:

- Možnosť ubytovania na jednu noc.
- Ponuka energeticky výdatných raňajok s minimálnym obsahom tukov (jogurt, müsli, ovocie a pod.).
- Možnosť vyprania a usušenia oblečenia a výstroje.
- Uzamknuteľná miestnosť alebo boxy pre bezplatné odloženie bicyklov.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Možnosť umytia bicykla a základné vybavenie na umytie bicykla.
- Lekárnička.
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov.
- Vystavená zmluva o certifikácii.

Spĺňa tieto doplnkové kritériá:

- Zabezpečenie dopravy batožiny bicyklistov.
- Možnosť kúpy obedových balíčkov.
- Zoznam ubytovacích možností v regióne, vhodných pre cyklistov.

- Prístup na internet (bez potreby vlastného počítača).
- Cudzojazyčné informačné materiály.

CHATA NAD PLÁŽOU – SENICA

Kategória: ubytovacie zariadenie

Región: Záhorie

Kapacita: 72 lôžok

Popis: Novo zrekonštruovaná poschodová chata s kapacitou 72 stálych lôžok. Izby s balkónmi sú orientované priamo na pláž a vodnú plochu, izby bez balkónov s výhľadom na lesík. Izby sú 2 a 3-lôžkové bunkového typu: 1 izba 2-lôžková + 1 izba 3-lôžková so spoločnou sprchou a sociálnym zariadením. Kuchynky sú na chodbách.

Súčasťou chaty je veľká spoločenská miestnosť – jedáleň s TV (kapacita 70 miest) a malá spoločenská miestnosť s TV (kapacita 25 miest) s kuchynkou. V chate sa nachádza aj bunka s bezbariérovým prístupom a zariadením.

V areáli chaty je k dispozícii záhradné sedenie s grilom. Platené, nestrážené parkovisko sa nachádza vedľa chaty.

Poloha chatky: Nachádza sa priamo nad piesočnou plážou, 200 m od bufetu a reštaurácie, 250 m od športového areálu a lodenice.

Spĺňa tieto povinné kritériá:

- Možnosť ubytovania na jednu noc.
- Ponuka energeticky výdatných raňajok s minimálnym obsahom tukov (jogurt, mlieko, ovocie a pod.).
- Možnosť vyprania a usušenia oblečenia a výstroje
- Uzamknuteľná miestnosť alebo boxy pre bezplatné odloženie bicyklov
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla
- Možnosť umytia bicykla a základné vybavenie pre umytie bicykla
- Lekárnička
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov
- Vystavená zmluva o certifikácii

Spĺňa tieto doplnkové kritériá:

- Možnosť kúpy obedových balíčkov.
- Predaj cykloturistických a turistických máp okolia.
- Zoznam a opis odporúčaných jednodňových cyklistických výletov do okolia.
- Zoznam ubytovacích možností v regióne, vhodných pre cyklistov.
- Prístup na internet (bez potreby vlastného počítača).
- Cudzojazyčné informačné materiály.

HOTEL MÁJ – PIEŠŤANY

Kategória: ubytovacie/stravovacie zariadenie

Región: Dolné Považie

Kapacita: 115 lôžok

Popis: Sympatický plne bezbariérový Spa & Wellness Hotel Máj Piešťany pre všetky generácie, pre seniorov i rodiny s deťmi. Krytý bazén s vodou 32 °C a slnečnou terasou, liečebné i exotické masáže, vírivka či perlička, zábaly, sauna či solárium a k tomu služby pre krásu, ako kozmetika, kaderníctvo, manikúra, pedikúra. Takmer 50 relaxačných, liečebných a skrášľovacích služieb pod jednou strechou.

Splňa tieto povinné kritériá:

- Možnosť ubytovania na jednu noc.
- Ponuka energeticky výdatných raňajok s minimálnym obsahom tukov (jogurt, müsli, ovocie a pod.).
- Možnosť vyprania a usušenia oblečenia a výstroje.
- Uzamknuteľná miestnosť alebo boxy pre bezplatné odloženie bicyklov.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Možnosť umytia bicykla a základné vybavenie pre umytie bicykla.
- Lekárnička.
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov.
- Vystavená zmluva o certifikácii.

Splňa tieto doplnkové kritériá:

- Zabezpečenie dopravy batožiny bicyklistov.
- Možnosť požičania kvalitných bicyklov alebo jeho sprostredkovanie.
- Možnosť kúpy obedových balíčkov.
- Zoznam a opis odporúčaných jednodňových cyklistických výletov do okolia.
- Zoznam ubytovacích možností v regióne, vhodných pre cyklistov.
- Rezervačný servis ubytovania v ďalších zariadeniach, poskytujúcich služby pre cyklistov.
- Prístup na internet (bez potreby vlastného počítača).
- Cudzojazyčné informačné materiály.

PENZIÓN PLATAN – ŇÁRAD

Kategória: ubytovacie/stravovacie zariadenie

Región: Podunajsko

Kapacita: 18 lôžok

Popis: Penzión Platan sa nachádza v obci Ňárad v príjemnom tichom prostredí 800 m od najznámejšej a najnavštevovanejšej cyklotrasy v Európe – Dunajskej cyklistickej cesty EuroVelo 6, ktorá vedie od symbolického prameňa Dunaja v Donaueschingen v Nemecku až k ústiu Dunaja do Čierneho mora pri meste Tulcea v Rumunsku. Dunajská cyklocesta

je súčasťou cesty, ktorá vedie od Atlantiku z mesta Saint-Brévin-les-Pins vo Francúzku a na Dunajskú cyklocestu sa pripája v nemeckom meste Tuttlingen. Od mesta Tulcea pokračuje pobrežím Čierneho mora až do mesta Constanta. V penzióne je možné príjemne oddýchnuť a zrelaxovať – „vymeniť“ sedlo svojho bicykla za sedlo na konskom chrbte ako aj uvoľniť svoje telo v saune, vo vírivej vani alebo si zaplávať v bazéne.

Spĺňa tieto povinné kritériá:

- Možnosť ubytovania na jednu noc.
- Ponuka energeticky výdatných raňajok s minimálnym obsahom tukov (jogurt, müsli, ovocie a pod.).
- Možnosť vyprania a usušenia oblečenia a výstroje.
- Uzamknuteľná miestnosť alebo boxy pre bezplatné odloženie bicyklov.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Možnosť umytia bicykla a základné vybavenie pre umytie bicykla.
- Lekárnička.
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov.
- Vystavená zmluva o certifikácii.

Spĺňa tieto doplnkové kritériá:

- Možnosť kúpy obedových balíčkov.
- Predaj cykloturistických a turistických máp okolia.
- Zoznam ubytovacích možností v regióne, vhodných pre cyklistov.
- Prístup na internet (bez potreby vlastného počítača).

PENZIÓN RYBÁRSKY DVOR – PIEŠŤANY

Kategória: ubytovacie/stravovacie zariadenie

Región: Dolné Považie

Kapacita: 34 lôžok

Popis: V penzióne Rybársky Dvor v Piešťanoch je k dispozícii 14 dvojlôžkových izieb, 1 trojlôžková izba a 1 apartmán, s kapacitou 34 pevných lôžok. Izby sú vybavené všetkým potrebným komfortom: internet, mini bar, trezor a podobne. V penzióne je požičovňa bicyklov, takže vďaka blízkosti cyklotrasy je možnosť sa o necelých 15 minút prechádzať po centre mesta Piešťany. K dispozícii je kompletný wellness servis vrátane suchej a mokrej sauny, vírivky či masáže. V areáli sa nachádza tenisový kurt a kriketové ihrisko. Pre ubytovaných hostí ponúka penzión možnosť zarybáriť si aj bez rybárskeho lístka. Takto je možné mať svoj čerstvý úlovok už na večeru na tanieri.

Spĺňa tieto povinné kritériá:

- Možnosť ubytovania na jednu noc.
- Ponuka energeticky výdatných raňajok s minimálnym obsahom tukov (jogurt, müsli, ovocie a pod.).
- Možnosť vyprania a usušenia oblečenia a výstroje.
- Uzamknuteľná miestnosť alebo boxy pre bezplatné odloženie bicyklov.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.

- Možnosť umytia bicykla a základné vybavenie pre umytie bicykla.
- Lekárnička.
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov.
- Vystavená zmluva o certifikácii.

Spĺňa tieto doplnkové kritériá:

- Zabezpečenie dopravy batožiny bicyklistov.
- Možnosť požičania kvalitných bicyklov alebo jeho sprostredkovanie.
- Možnosť kúpy obedových balíčkov.
- Zoznam a opis odporúčaných jednodňových cyklistických výletov do okolia.
- Zoznam ubytovacích možností v regióne, vhodných pre cyklistov.
- Rezervačný servis ubytovania v ďalších zariadeniach, poskytujúcich služby pre cyklistov.
- Cudzojazyčné informačné materiály.

VIECHA JAŠTER - HLOHOVEC

Kategória: ubytovacie zariadenie

Región: Dolné Považie

Kapacita: 30 osôb

Popis: Viecha Jašter sa nachádza na úpätí Považského Inovca pri ceste z Hlohovca smerom na starú cestu do Piešťan cca 500m za križovatkou smerom na Topolčany. Nádherná poloha tohto kompletne zrenovovaného zariadenia dáva čaro hlavne pri letnom posedení s nádherným výhľadom nielen na Hlohovec, ale aj na Podunajskú nížinu od Bratislavského Kamzíka po Javorinu. Zariadenie priamo susedí s vinohradmi a preto je kategorizované ako Viecha. Zariadenie ponúka ubytovanie v 9-tich dvojľôžkových izbách s možnosťou prístelky a v jednom apartmáne.

Spĺňa tieto povinné kritériá:

- Možnosť ubytovania na jednu noc.
- Ponuka energeticky vydatných raňajok s minimálnym obsahom tukov (jogurt, müsli, ovocie a pod.).
- Možnosť vyprania a usušenia oblečenia a výstroje.
- Uzamknuteľná miestnosť alebo boxy pre bezplatné odloženie bicyklov.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Možnosť umytia bicykla a základné vybavenie pre umytie bicykla.
- Lekárnička.
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov.
- Vystavená zmluva o certifikácii.

Spĺňa tieto doplnkové kritériá:

- Možnosť požičania kvalitných bicyklov alebo jeho sprostredkovanie.
- Možnosť kúpy obedových balíčkov.

- Zoznam a opis odporúčaných jednodňových cyklistických výletov do okolia.

POĽOVNÍCKA REŠTAURÁCIA – GBELY

Kategória: stravovacie zariadenie

Región: Záhorie

Kapacita: 50 osôb

Popis: Reštaurácia sa nachádza v malebnom mestečku Gbely v okrese Skalica približne 70 km od Bratislavy. Ponúka bohatý jedálny lístok zameraný na jedlá z diviny a rýb, ale nechýbajú ani klasické jedlá. K dispozícii je gril na terase s možnosťou objednávky pečeného prasiatka, jahňat'a a kurčat'a. Mestečko Gbely sa nachádza na vinnej ceste Záhorie, a preto ponúka možnosti ochutnávok širokého sortimentu domácich i zahraničných odrodových vín. Stravovacia kapacita reštaurácie je 45 osôb. Terasa s grilom je pre 30 osôb. Okrem toho ponúka možnosti chytania rýb, poľovania na jeleniu, srnčiu, danieliu a diviačiu zver, bažanty, zajace, divé kačice a divé husi. Pre športových poľovníkov vie zabezpečiť streľbu na asfaltové holuby a pre milovníkov cykloturistiky a agroturistiky ponúka bohatý výber trás. Ďalej ponúka ubytovanie s raňajkami v dvoch útulne zariadených dvojlôžkových izbách, každá s vlastným sociálnym zariadením, klimatizáciou a TV.

Spĺňa tieto povinné kritériá:

- Ponuka nápojov, vyhovujúcich potrebám cyklistov, pozostávajúca najmenej z jedného nesladeného nesýteného nealkoholického nápoja, najmenej jedného ovocného čaju, najmenej jedného bylinkového čaju a najmenej jedného energetického nápoja pre športovcov. Cena týchto nápojov nemôže byť vyššia ako cena ostatných nealko nápojov a piva.
- Ponuka aspoň jedného teplého a jedného vegetariánskeho, nie vyprážaného, jedla počas celej pracovnej doby, ako aj jedla s malým obsahom tukov (napríklad jedlá z celozrnných cestovín, zeleniny, ovocia a pod.).
- Kvalitné, podľa možnosti zastrešené, miesto na odkladanie bicyklov a batožiny v dohľade host'a alebo uzamykateľná miestnosť/boxy na bezplatné odloženie bicyklov a batožiny.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Lekárnička.
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov.
- Vystavený certifikát.

Spĺňa tieto doplnkové kritériá:

- Možnosť kúpy obedových balíčkov.
- Trojjazyčné jedálne a nápojové lístky (slovenčina, angličtina + voliteľný jazyk).
- Otváracie hodiny počas celého dňa.
- Poskytnutie alebo predaj základných náhradných dielov na bicykle.
- Zoznam a opis odporúčaných jednodňových cyklistických výletov do okolia.
- Zoznam ubytovacích možností v regióne, vhodných pre cyklistov.
- Prístup na internet (bez potreby vlastného počítača).

2. Turistické ciele a služby

TURISTICKÉ INFORMAČNÉ CENTRUM – REGIÓN TIRNAVIA (TIC) – TRNAVA

Kategória: turistické ciele a služby

Región: Dolné Považie

Popis: Turistické informačné centrum – Región TIRNAVIA (TIC) sídli v historickom centre mesta Trnava, v budove národnej kultúrnej pamiatky – Mestskej veži. Pracovníci komunikujú v jazykoch: slovenský, nemecký a anglický. Táto dominanta mesta Trnavy, ktorá už niekoľko storočí slúži ako rozhľadňa pre rôzne účely mala v minulosti prispieť k bezpečnosti mesta. Mohutná renesančná stavba týčiaca sa do výšky takmer 60 metrov, ukrýva vo svojich útrobach unikátny mechanický hodinový stroj. Ochodza Mestskej veže je vo výške 29 metrov a ku jej dosiahnutiu je potrebné prekonať 143 schodov. Odmenou je však jedinečný pohľad nielen na mesto, ale i na Trnavskú rovinu, či neďaleké pohorie Malé Karpaty s viacerými značenými cyklotrasami.

Spĺňa tieto povinné kritériá:

- Kvalitné, podľa možnosti zastrešené miesto na odkladanie bicyklov a batožiny alebo uzamykateľná miestnosť/boxy na bezplatné odloženie bicyklov a batožiny.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Lekárnička.
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov.
- Vystavený certifikát.

Spĺňa tieto doplnkové kritériá:

- Zoznam a opis odporúčaných jednodňových cyklistických výletov do okolia.
- Zoznam ubytovacích možností v regióne, vhodných pre cyklistov.
- Cudzojazyčné informačné materiály.

INFORMAČNÁ KANCELÁRIA – HOLÍČ

Kategória: turistické ciele a služby

Región: Záhorie

Popis: Turistická informačná kancelária sa nachádza v nových priestoroch vedľa mestského úradu a podáva informácie o pamiatkach v meste. Najvýznamnejšou holičskou stavebnou pamiatkou je barokovo-klasicistický kaštieľ s opevnením (národná kultúrna pamiatka) a kamenný veterný mlyn, ktorý je jediný na Slovensku.

Spĺňa tieto povinné kritériá:

- Kvalitné, podľa možnosti zastrešené, miesto na odkladanie bicyklov a batožiny alebo uzamykateľná miestnosť/boxy na bezplatné odloženie bicyklov a batožiny.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Lekárnička.
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov.
- Vystavený certifikát.

Spĺňa tieto doplnkové kritériá:

- Predaj cykloturistických a turistických máp okolia.
- Zoznam a opis odporúčaných jednodňových cyklistických výletov do okolia.
- Prístup na internet (bez potreby vlastného počítača).
- Cudzojazyčné informačné materiály.

INFORMAČNÁ KANCELÁRIA – SKALICA

Kategória: turistické ciele a služby

Región: Záhorie

Popis: Turistická informačná kancelária mesta Skalica vznikla v roku 1997. Je súčasťou Mestského úradu ako súčasť Oddelenia strategického rozvoja a marketingu. Turistická informačná kancelária je členom Asociácie informačných centier Slovenska (AICES) so sídlom v Liptovskom Mikuláši. TIK zabezpečuje ďalej sprievodcovskú, faxovú a kopírovaciu službu, výlep plagátov na mestských informačných skružiach, príjem inzercie do regionálnych televízií a poskytovanie poistenia OUT & ACTIVE. Špecializuje sa na predaj publikácií a propagačných materiálov o Skalici a Slovensku, máp, pohľadníc, CD a darčkových predmetov. Skalica si do dnešných dní zachovala historický ráz centra mesta, hoci aj tu sa na niekoľkých miestach podpísala nemilosrdná urbanistická „moderna“ druhej polovice 20. storočia. Našťastie však Skalicu zasiahla iba okrajovo, a tak sa teraz môže pýšiť pomerne celistvo zachovaným historickým jadrom – mestskou pamiatkovou zónou. Centrum mesta tvorí unikátne trojuholníkové námestie lemované viacerými historickými sakrálnymi i svetskými stavbami, z ktorých niektoré sú aj v priľahlých uličkách. Širšie okolie lemuje torzo stredovekého opevnenia, ktoré je najlepšie zachované pri františkánskom komplexe. Minulými stáročiami dýcha okolie rotundy sv. Juraja, tzv. podhradie s úzkymi uličkami vydláždenými kameňom.

Spĺňa tieto povinné kritériá:

- Kvalitné, podľa možnosti zastrešené, miesto na odkladanie bicyklov a batožiny alebo uzamykateľná miestnosť/boxy na bezplatné odloženie bicyklov a batožiny.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Lekárnička.
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov.
- Vystavený certifikát.

Spĺňa tieto doplnkové kritériá:

- Predaj cykloturistických a turistických máp okolia.
- Zoznam a opis odporúčaných jednodňových cyklistických výletov do okolia.
- Zoznam ubytovacích možností v regióne, vhodných pre cyklistov.
- Informačný/rezervačný servis ubytovania v zariadeniach, poskytujúcich služby pre cyklistov.
- Cudzojazyčné informačné materiály.

INFOSEN – INFORMAČNÁ KANCELÁRIA SENICA

Kategória: turistické ciele a služby

Región: Záhorie

Popis: Turistická informačná kancelária sa nachádza v budove Domu kultúry a poskytuje: turistické informácie z regiónu Senica, ubytovacie a stravovacie zariadenia, historické a kultúrne pamiatky a iné zaujímavosti, kultúrno-spoločenské, rekreačné a športové zariadenia, úrady, podniky, firmy, nákupné strediská, podnikatelia, kultúrne, športové a spoločenské podujatia.

Služby, ktoré INFOSEN poskytuje: propagačný materiál, plošná inzercia, propagácia, reklama, kopírovanie A4, A3 – čiernobielo, faxovanie, k nahliadnutiu a zapožičaniu knihy, časopisy, informačné brožúry, videokazety o Senici, Záhorí, turistike, cestovnom ruchu, Slovensku a podobne, sprievodcovskú činnosť, úschovňu batožín, predpredaj vstupeniek na podujatia.

Predaj v INFOSEN: pohľadnice, knihy, mapy, vlajky, suveníry mesta Senica, turistické mapy, infobrožúry, cestovné lexikóny, cykloatlasy, autoatlasy, turistický sprievodcovia a podobne, CD, DVD, videokazety, suveníry, upomienkové predmety.

Spĺňa tieto povinné kritériá:

- Kvalitné, podľa možnosti zastrešené, miesto na odkladanie bicyklov a batožiny alebo uzamykateľná miestnosť/boxy na bezplatné odloženie bicyklov a batožiny.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Lekárnička.
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov.
- Vystavený certifikát.

Spĺňa tieto doplnkové kritériá:

- Predaj cykloturistických a turistických máp okolia.
- Zoznam a opis odporúčaných jednoduchých cyklistických výletov do okolia.
- Zoznam ubytovacích možností v regióne, vhodných pre cyklistov.
- Informačný/rezervačný servis ubytovania v zariadeniach, poskytujúcich služby pre cyklistov.
- Prístup na internet (bez potreby vlastného počítača).
- Cudzojazyčné informačné materiály.

PRÍSTAV SKALICA – BAŤOV KANÁL, SKALICA

Kategória: turistické ciele a služby

Región: Záhorie

Popis: Prístav Skalica je jediným prístavom na Baťovom kanáli na Slovensku. Ponúka požičovňu lodí, víkendové plavby, plavby s ochutnávkou na objednávku, Bistro Kotva, detské ihrisko, priestory na oslavy a možnosť športového oddychu na inline ceste alebo pri športových hrách. Prístav sa nachádza cca. 3,5 km od centra mesta Skalica.

Spĺňa tieto povinné kritériá:

- Kvalitné, podľa možnosti zastrešené miesto na odkladanie bicyklov a batožiny alebo uzamykateľná miestnosť/boxy na bezplatné odloženie bicyklov a batožiny.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Lekárnička.
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov.
- Vystavený certifikát.

Spĺňa tieto doplnkové kritériá:

- Možnosť umytia bicykla a základné vybavenie pre umytie bicykla.
- Predaj cykloturistických a turistických máp okolia.
- Zoznam a opis odporúčaných jednoduchých cyklistických výletov do okolia.
- Zoznam ubytovacích možností v regióne, vhodných pre cyklistov.
- Prístup na internet (bez potreby vlastného počítača).

ŽREBČÍN KOPČANY – KOPČANY

Kategória: turistické ciele a služby

Región: Záhorie

Popis: Po prvýkrát sa žrebčín v Kopčanoch spomína v rokoch 1660 – 1680, kedy bol Adamom Csoborom v Kopčanoch vybudovaný rozsiahly bohatý žrebčín (nachádzali sa tu arabské, španielske a iné kone), ale nepodarilo sa dokázať, že spomínaný žrebčín je totožný s jestvujúcim žrebčínom – Štítom, založeným Štefanom Lotrinským. O existencii žrebčína svedčí aj záznam zo 17. 7. 1712, kedy majiteľ Marek Czobor preberá majetky svojej matky, vdovy, rodenej Erdődy. V zmluve sa syn zaväzuje zaistiť matke ročne 12 000 zlatých, dať k dispozícii 12 koní a iné náležitosti). Kráľovský žrebčín

v Kopčanoch bol založený v roku 1736 Františkom Štefanom vojvodom Lotrinským (ako tretí žrebčín založený Karlom VI.). Ten už v roku 1736 premiestnil do žrebčína v Kopčanoch chovné kone dovezené zo Saarlbe. Roku 1765 Mária Terézia povýšila Kopčiansky žrebčín na dvorný – cisársky a kráľovský žrebčín. V roku 1798 boli do Kopčianskeho žrebčína presunuté kone z Těšína. Stádo tvorili väčšinou vraníci a beluše z kladrubského chovu. Plocha pozemkov užívaných žrebčínom (cca. 400 koní) mala cca. 400 ha, väčšinou to boli lúky pri rieke Morave (pasienky ako Veľká a Malá Niva, Segeti, Olšová Niva a iné od Adamova až po Hodonín). Kopčiansky žrebčín patril k žrebčínom menšieho typu (10 žrebcov, necelých 100 kobýl, a asi 200 mladých koní a kobyliet). V roku 1826 bol chov plnokrvníkov v Kopčanoch zrušený. V roku 1828 boli všetky kone zo žrebčína prevezené do Kladrúb nad Labem. V 20. storočí bol objekt žrebčína využívaný na rôzne účely. V roku 1935 tu bol založený roľnícky družstevný liehovar. V objekte sa spracovávala cukrová repa a zemiaky na (po vojne liehovar zanikol), sídlil tu holičsky semenársky štátny majetok. V roku 2013 boli slávnostne otvorené 2 expozície v žrebčine v Kopčanoch. Ako prvá a nákladnejšia bola expozícia prírodovedeckého múzea, ktorá je situovaná do priestorov bývalej kaplnky a je možné tu nájsť aj exponáty staršie ako tisíc rokov. Druhá expozícia sa nachádza v najstaršej zachovanej stajni a je zameraná hlavne na poľnohospodárstvo a chov koní. Návštevníci môžu vidieť aj expozíciu starých jazdeckých sediel, ktorá je umiestnená v zrekonštruovaných priestoroch prvého poschodia zadného traktu žrebčína. Na prehliadku žrebčína sa doporučuje včasné objednanie sa cez telefón alebo email.

Spĺňa tieto povinné kritériá:

- Kvalitné, podľa možnosti zastrešené, miesto na odkladanie bicyklov a batožiny alebo uzamykateľná miestnosť/boxy na bezplatné odloženie bicyklov a batožiny.
- Poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla.
- Lekárnička.
- Informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov.
- Vystavený certifikát.

Spĺňa tieto doplnkové kritériá:

- Možnosť umytia bicykla a základné vybavenie pre umytie bicykla.
- Poskytnutie alebo predaj základných náhradných dielov na bicykle.

Zoznam a opis odporúča odporúčaných jednodňových cyklistických výletov do okolia.

Príloha č. 27: Zoznam organizácií na podporu cestovného ruchu

Názov organizácie	Sídlo
Trnava Tourism - Oblastná organizácia cestovného ruchu	Trojčinné námestie 1, Trnava
OOCR Rezort Piešťany	Kukučínova č. 21, 921 01 Piešťany
OOCR Záhorie	Obecný úrad Smrdáky, 906 03 Smrdáky 181
OOCR Matúšová zem - Mátyusföld	Hlavná 1005/18, 924 01 Galanta
OOCR Žitný ostrov	Promenádna 3221/20, 932 01 Veľký Meder
Partnerstvo pre Horné Záhorie o.z.	Kollárova 1146, 908 48 Kopčany
MAS Záhorie, o.z.	Štefánikova 1408/56, 905 01 Senica
Malokarpatské partnerstvo o.z.	Kátlovce 1, 919 55 Kátlovce
Občianske združenie NAše Jadro	Nám sv. Michala 36/10A, 919 30 Jaslovské Bohunice
Miestna akčná skupina 11 PLUS	Nám. A. Hlinku 31, 919 43 Cífer
Miestna akčná skupina Dudváh	925 32 Veľká Mača č.137
Miestna akčná skupina Stará Čierna voda	Dolné Saliby č.355, 925 02 Dolné Saliby
Občianske združenie Poniklec - Váh	920 62 Horné Otrokovce 146
Agroprameň	Lehnice 89, 930 37 Lehnice
Občianske združenie HOLEŠKA	Rakovice č. 42, 922 08 Rakovice
MAS Podunajsko, o.z.	Mateja Korvína 676/2, Dolný Štál 930 10
Združenie obcí Šamorín a Kvetoslavov pre rozvoj alternatívnej dopravy	Hlavná 37, 93101 Šamorín
"KOMPLEX", záujmové združenie obcí	Námestie republiky 1176/10, 90606 Sereď
Budovanie, združenie obcí	Mestský úrad, Štefánikova 1408/56, 90501 Senica
Dolné Považie a Podunajská nížina - Mátyusföld	Mestský úrad, Hlavná 977/14, 92401 Galanta
Mikroregión Branč-združenie obcí	Obecný úrad Hlboké 114, 90631 Hlboké
ZDRUŽENIE OBCI PATRIA	Obecný úrad 676, 93010 Dolný Štál
Združenie miest a obcí galantsko-šalianskeho regiónu	Mierové námestie 940/1, 92418 Galanta
Združenie miest a obcí Lingua Civis	Hlavná 50/16, 92901 Dunajská Streda
Združenie miest a obcí Záhorie	Nám. slobody 10, 90901 Skalica
Združenie miest a obcí, región JE Jaslovské Bohunice	Ulica Paulínska 513/20, 91701 Trnava
Združenie obcí - Budovanie kanalizácie GHKPV	Mestský úrad, Nám. Slobody 1261, 90845 Gbely
ZDRUŽENIE OBCÍ - MIKROREGIÓN ŠAŠTÍNSKO	Mestský úrad Šaštín-Stráže, Alej 549, 90841 Šaštín-Stráže
Združenie obcí - MIKROREGIÓN SKALICKO	Nám. slobody 10, 90901 Skalica
Združenie obcí - PODHORIE	Nižná 80, 92206 Nižná
Združenie obcí Bašovce, Ostrov, Veľké Orvište	Veľké Orvište 17, 92201 Veľké Orvište
Združenie obcí CYKLO 5	Prietržka 57, 90849 Prietržka
Združenie obcí CYklocesta Holeška	Hlavná ulica 247/107, 92210 Trebatice
Združenie obcí CykloEko	Bratislavská 271/5, 90851 Holíč

Združenie obcí EKO KARPATY	Horná Krupá 186, 91965 Horná Krupá
Združenie obcí Holeška na triedenie a nakladanie s odpadmi	Borovce 168, 92209 Borovce
Združenie obcí Horné Zelenice a Dolné Zelenice	Horné Zelenice 89, 920 52 Horné Zelenice
ZDRUŽENIE OBCÍ HORNÉHO ŽITNÉHO OSTROVA pre odvádzanie a čistenie odpadových vôd	Obecný úrad 28, 93039 Hubice
Združenie obcí Horného Žitného ostrova v odpadovom hospodárstve so sídlom v Šamoríne	Gazdovský rad 37/A, 93101 Šamorín
Združenie obcí kanalizácia Jahodná - Dunajský Klátov	Námestie Sv.Trojice 294/3, 93021 Jahodná
Združenie obcí kanalizácia Orechová Potôň - Vieska - Michal na Ostrove	Obecný úrad Orechová Potôň 281, 930 02 Orechová Potôň
Združenie obcí Kanalizácia Vrbové - Krakovany	Gen. M. R. Štefánika 15/4, 92203 Vrbové
Združenie obcí kanalizácia Vydrany - Veľké Blahovo	Vydrany 71, 93016 Vydrany
Združenie obcí Kuklov, Borský Svätý Jur, Sekule a Moravský Svätý Ján - budovanie skupinového vodovodu	Obecný úrad , 90879 Borský Svätý Jur
Združenie obcí Kvetoslavov, Hviezdoslavov a Veľká Paka	Kvetoslavov 258, 93041 Kvetoslavov
Združenie obcí Malý Žitný ostrov	Bodíky 8, 93031 Bodíky
Združenie obcí Medzičilizia	Obecný úrad 285, 930 08 Čiližská Radvaň
Združenie obcí mestskej oblasti Trnava	Hlavná 1, 917 00 Trnava
Združenie obcí Mikroregión Klátovské rameno - Tökési ág Kistérség	Dunajskostredská ulica 153/1, 92901 Malé Dvorníky
Združenie obcí odpadového hospodárstva Gabčíkovského regiónu	Bažantia 1123, 93005 Gabčíkovo
Združenie obcí pod Inovcom	Dolné Otrokovce 44, 92061 Dolné Otrokovce
Združenie obcí pre hospodárenie s odpadom v Malokarpatskom partnerstve	Dlhá 1, 91901 Dlhá
ZDRUŽENIE OBCÍ PRE ROZVOJ POMORAVIA - v likvidácii	Obecný úrad Moravský Svätý Ján 0, 90871 Moravský Svätý Ján
Združenie obcí Ratkovce a Žlkovce	Ratkovce 97, 92042 Ratkovce
Združenie obcí Stredného Žitného ostrova pre separovaný zber a nakladanie s odpadmi	Kostolné Kračany 149, 930 03 Kostolné Kračany
Združenie obcí Stredného Žitného ostrova pre spracovanie biologicky rozložiteľného odpadu	Lúč na Ostrove 20, 93003 Lúč na Ostrove
Združenie obcí Trstín - Horná Krupá - Bňovce	Obecný úrad 95, 91905 Trstín
Združenie obcí Veselé ČOV	Veselé 346, 92208 Veselé
Združenie obcí VIESKY	Obecný úrad Radošovce 188, 90863 Radošovce
Združenie obcí Zelená cesta	Hlavná ulica 247/107, 92210 Trebatice
Združenie obcí Zemianske Sady, Pusté Sady a Šalgočka za účelom separácie odpadu	OcÚ Zemianske Sady č. 42 , 92554 Zemianske Sady

Príloha č. 28: Zoznam území Natura 2000

SKUEV0074

Názov: Dubník
Kód územia:..... SKUEV0074
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 171,851 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územie: Pusté Sady

SKUEV0075

Názov: Klátovské rameno
Kód územia:..... SKUEV0075
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 272,125 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územia: Malé Blahovo

SKUEV0083

Názov: Eliášovský les
Kód územia:..... SKUEV0083
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 30,640 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územia: Eliášovce

SKUEV0090

Názov: Dunajské luhy
Kód územia:..... SKUEV0090
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 4 542,025 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územia: Baka

SKUEV0093

Názov: Severný Bodický kanál
Kód územia:..... SKUEV0093
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 24,129 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územia: Baka

SKUEV0113

Názov: Dlhé lúky
Kód územia:..... SKUEV0113
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 16,992 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Moravský Svätý Ján

SKUEV0115

Názov: Bahno
Kód územia:..... SKUEV0115
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 49,650 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Borský Peter

SKUEV0120

Názov: Jasenácke
Kód územia:..... SKUEV0120
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 49,920 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Lakšárska Nová Ves

SKUEV0125

Názov: Gajarské alúvium Moravy

Kód územia:..... SKUEV0125
Kraj: Bratislavský kraj (časť TTSK)
Rozloha: 1 244,380 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia:..... Gajary

SKUEV0156

Názov: Konopiská
Kód územia:..... SKUEV0156
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 8,419 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územia:..... Amadeho Kračany

SKUEV0160

Názov: Karáb
Kód územia:..... SKUEV0160
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 76,165 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územia:..... Bohel'ov

SKUEV0162

Názov: Grgás
Kód územia:..... SKUEV0162
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 47,063 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia:..... Lakšárska Nová Ves

SKUEV0163

Názov: Rudava
Kód územia:..... SKUEV0163
Kraj: Bratislavský kraj (časť TTSK)

Rozloha: 1 958,660 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Plavecké Podhradie

SKUEV0165

Názov: Kútsky les
Kód územia: SKUEV0165
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 374,869 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Kúty

SKUEV0166

Názov: Ciglát
Kód územia: SKUEV0166
Kraj: Bratislavský kraj (časť TTSK)
Rozloha: 175,713 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Závod

SKUEV0171

Názov: Zelenka
Kód územia: SKUEV0171
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 141,680 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Lakšárska Nová Ves

SKUEV0173

Názov: Kotlina
Kód územia: SKUEV0173
Kraj: Bratislavský kraj (časť TTSK)
Rozloha: 398,720 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie

Katastrálne územia:..... Šranek

SKUEV0175

Názov: Sedliská

Kód územia:..... SKUEV0175

Kraj: Trnavský kraj

Rozloha: 44,870 ha

Správca územia: Správa CHKO Malé Karpaty

Katastrálne územia:..... Hlohovec

SKUEV0179

Názov: Červený rybník

Kód územia:..... SKUEV0179

Kraj: Trnavský kraj

Rozloha: 234,695 ha

Správca územia: Správa CHKO Záhorie

Katastrálne územia:..... Borský Svätý Jur

SKUEV0182

Názov: Čičovské luhy

Kód územia:..... SKUEV0182

Kraj: Nitriansky kraj (časť TTSK)

Rozloha: 483,700 ha

Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy

Katastrálne územia:..... Čičov

SKUEV0213

Názov: Kazarka

Kód územia:..... SKUEV0213

Kraj: Trnavský kraj

Rozloha: 106,241 ha

Správca územia: Správa CHKO Záhorie

Katastrálne územia:..... Šaštín

SKUEV0220

Názov: Šaštínsky potok
Kód územia:..... SKUEV0220
Kraj:..... Trnavský kraj
Rozloha: 2,237 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia:..... Borský Mikuláš

SKUEV0226

Názov: Vanišovec
Kód územia:..... KUEV0226
Kraj:..... Trnavský kraj
Rozloha: 196,840 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia:..... Šaštín

SKUEV0227

Názov: Čiližské močiare
Kód územia:..... SKUEV0227
Kraj:..... Trnavský kraj
Rozloha: 88,650 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územia:..... Bohel'ov

SKUEV0267

Názov: Biele hory
Kód územia:..... SKUEV0267
Kraj: Bratislavský kraj (časť TTSK)
Rozloha: 10 146,068 ha
Správca územia: Správa CHKO Malé Karpaty
Katastrálne územia:..... Kuchyňa

SKUEV0268

Názov: Buková

Kód územia:..... SKUEV0268
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 9,434 ha
Správca územia: Správa CHKO Malé Karpaty
Katastrálne územia: Buková

SKUEV0277

Názov: Nad vinicami
Kód územia:..... SKUEV0277
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 0,484 ha
Správca územia: Správa CHKO Malé Karpaty
Katastrálne územia: Horné Orešany

SKUEV0278

Názov: Brezovské Karpaty
Kód územia:..... SKUEV0278
Kraj: Trenčiansky kraj (časť TTSK)
Rozloha: 2 671,054 ha
Správca územia: Správa CHKO Malé Karpaty
Katastrálne územia: Brezová pod Bradlom

SKUEV0293

Názov: Kľúčovské rameno
Kód územia:..... SKUEV0293
Kraj: Nitriansky kraj (časť TTSK)
Rozloha: 475,220 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územia: Čičov

SKUEV0311

Názov: Kačenky
Kód územia:..... SKUEV0311
Kraj: Trnavský kraj

Rozloha: 281,409 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Kúty

SKUEV0314

Názov: Morava
Kód územia: SKUEV0314
Kraj: Bratislavský kraj (časť TTSK)
Rozloha: 389,924 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Devín

SKUEV0315

Názov: Skalické alúvium Moravy
Kód územia: SKUEV0315
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 251,449 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Holíč

SKUEV0380

Názov: Tematínske vrchy
Kód územia: SKUEV0380
Kraj: Trenčiansky kraj (časť TTSK)
Rozloha: 2 520,314 ha
Správca územia: Správa CHKO Biele Karpaty
Katastrálne územia: Hrádok

SKUEV0506

Názov: Orlie skaly
Kód územia: SKUEV0506
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 30,511 ha
Správca územia: Správa CHKO Malé Karpaty

Katastrálne územia:..... Šterusy

SKUEV0520

Názov: Horný tok Myjavy

Kód územia:..... SKUEV0520

Kraj: Trnavský kraj

Rozloha: 24,394 ha

Správca územia: Správa CHKO Záhorie

Katastrálne územia:..... Jablonica

SKUEV0523

Názov: Lakšárska duna

Kód územia:..... SKUEV0523

Kraj: Trnavský kraj

Rozloha: 5,277 ha

Správca územia: Správa CHKO Záhorie

Katastrálne územia:..... Lakšárska Nová Ves

SKUEV0526

Názov: Kalaštovský potok

Kód územia:..... SKUEV0526

Kraj: Trnavský kraj

Rozloha: 44,860 ha

Správca územia: Správa CHKO Záhorie

Katastrálne územia:..... Borský Peter

SKUEV0527

Názov: Gachovec

Kód územia:..... SKUEV0527

Kraj: Trnavský kraj

Rozloha: 30,238 ha

Správca územia: Správa CHKO Záhorie

Katastrálne územia:..... Borský Mikuláš

SKUEV0564

Názov: Dubová
Kód územia:..... SKUEV0564
Kraj:..... Trenčiansky kraj (časť TTSK)
Rozloha: 10,086 ha
Správca územia: Správa CHKO Biele Karpaty
Katastrálne územia:..... Častkovce

SKUEV0804

Názov: Javorec
Kód územia:..... SKUEV0804
Kraj:..... Trenčiansky kraj (časť TTSK)
Rozloha: 34,578 ha
Správca územia: Správa CHKO Biele Karpaty
Katastrálne územia:..... Chvojníca

SKUEV0822

Názov: Malý Dunaj
Kód územia:..... SKUEV0822
Kraj:..... Bratislavský kraj (časť TTSK)
Rozloha: 1 738,440 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územia:..... Nivy

SKUEV0852

Názov: Váh pri Hlohovci
Kód územia:..... SKUEV0852
Kraj:..... Trnavský kraj
Rozloha: 123,656 ha
Správca územia: Správa CHKO Malé Karpaty
Katastrálne územia:..... Hlohovec

SKUEV0853

Názov: Čhtelnické sysľovisko

Kód územia:..... SKUEV0853
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 73,217 ha
Správca územia: Správa CHKO Malé Karpaty
Katastrálne územia:..... Chtelnica

SKUEV0899

Názov: Borské piesky
Kód územia:..... SKUEV0899
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 16,736 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia:..... Borský Mikuláš

SKUEV0900

Názov: Uchánok
Kód územia:..... SKUEV0900
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 82,631 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia:..... Sobotište

SKUEV0901

Názov: Havran
Kód územia:..... SKUEV0901
Kraj: Trenčiansky kraj (časť TTSK)
Rozloha: 370,692 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia:..... Chvojníca

SKUEV0902

Názov: Veterník
Kód územia:..... SKUEV0902
Kraj: Trnavský kraj

Rozloha: 21,384 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Mokrý Háj

SKUEV0903

Názov: Kysel'ová a Mníchova úboč
Kód územia: SKUEV0903
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 36,335 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Hradište pod Vrátnom

SKUEV0904

Názov: Gbelský les
Kód územia: SKUEV0904
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 267,890 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Čáry

SKUEV0905

Názov: Holíčske alúvium Moravy
Kód územia: SKUEV0905
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 145,850 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Holíč

SKUEV0906

Názov: Kalaštovský bor
Kód územia: SKUEV0906
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 357,061 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie

Katastrálne územia:..... Borský Peter

SKUEV0948

Názov: Bolerázske sysľovisko

Kód územia:..... SKUEV0948

Kraj: Trnavský kraj

Rozloha: 56,637 ha

Správca územia: Správa CHKO Malé Karpaty

Katastrálne územia:..... Bohdanovce nad Trnavou

SKUEV1125

Názov: Gajarské alúvium Moravy

Kód územia:..... SKUEV1125

Kraj: Bratislavský kraj (časť TTSK)

Rozloha: 469,180 ha

Správca územia: Správa CHKO Záhorie

Katastrálne územia:..... Gajary

SKUEV1173

Názov: Kotlina

Kód územia:..... SKUEV1173

Kraj: Bratislavský kraj (časť TTSK)

Rozloha: 205,570 ha

Správca územia: Správa CHKO Záhorie

Katastrálne územia:..... Šranek

SKUEV1182

Názov: Čičovské luhy

Kód územia:..... SKUEV1182

Kraj: Nitriansky kraj (časť TTSK)

Rozloha: 194,210 ha

Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy

Katastrálne územia:..... Čičov

SKUEV1227

Názov: Čilížské močiare
Kód územia:..... SKUEV1227
Kraj:..... Nitriansky kraj (časť TTSK)
Rozloha: 338,236 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územia:..... Číčov

SKUEV1267

Názov: Biele hory
Kód územia:..... SKUEV1267
Kraj:..... Bratislavský kraj (časť TTSK)
Rozloha: 24,269 ha
Správca územia: Správa CHKO Malé Karpaty
Katastrálne územia:..... Kuchyňa

SKUEV1278

Názov: Brezovské Karpaty
Kód územia:..... SKUEV1278
Kraj:..... Trnavský kraj
Rozloha: 321,840 ha
Správca územia: Správa CHKO Malé Karpaty
Katastrálne územia:..... Chtelnica

SKUEV1293

Názov: Kľúčovské rameno
Kód územia:..... SKUEV1293
Kraj:..... Trnavský kraj
Rozloha: 197,809 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územia:..... Kľúčovec

SKUEV1311

Názov: Kačenky

Kód územia:..... SKUEV1311
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 32,195 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Moravský Svätý Ján

SKUEV2090

Názov: Dunajské luhy
Kód územia:..... SKUEV2090
Kraj: Nitriansky kraj (časť TTSK)
Rozloha: 1 225,131 ha
Správca územia: Správa CHKO Dunajské luhy
Katastrálne územia: Číčov

SKUEV2165

Názov: Kútsky les
Kód územia:..... SKUEV2165
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 11,332 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Kúty

SKUEV2315

Názov: Skalické alúvium Moravy
Kód územia:..... SKUEV2315
Kraj: Trnavský kraj
Rozloha: 106,030 ha
Správca územia: Správa CHKO Záhorie
Katastrálne územia: Kátov

SKCHVU007

Názov: Dunajské luhy
Kód územia:..... SKCHVU007

Kraj: Bratislavský kraj (z toho katastrálne územia Trnavského kraja)

Správca územia: CHKO Dunajské luhy

Katastrálne územia: Šamorín

Mliečno

Čilistov

Dobrohošť

Kyselica

Vojka nad Dunajom

Bodíky

Baka

Gabčíkovo

Sap

Medved'ov

Kľúčovec

SKCHVU010

Názov: Kráľová

Kód územia: SKCHVU010

Kraj: Nitriansky kraj

Správca územia: CHKO Dunajské luhy

Katastrálne územia: Šoporňa

Váhovce

Kajal

SKCHVU012

Názov: Lehnice

Kód územia: SKCHVU012

Kraj: Trnavský kraj

Správca územia: CHKO Dunajské luhy

Katastrálne územia: Čenkovce

Malý Lég

Maslovce

Masníkovo

Mierovo

Oľdza
Sása
Veľká Paka
Veľký Lég

SKCHVU014

Názov: Malé Karpaty
Kód územia: SKCHVU014
Kraj: Bratislavský kraj
Správca územia: CHKO Malé Karpaty
Katastrálne územia: Prašník

Dolný Lopašov
Vrbové
Chtelnica
Kočín
Lančár
Šterusy
Hradište pod Vrátnom
Prievaly
Plavecký Peter
Dobrá Voda
Trstín
Dechtice
Buková
Smolenice
Lošonec
Smolenická Nová Ves
Horné Orešany
Dolné Orešany
Dlhá

SKCHVU016

Názov: Záhorské Pomoravie
Kód územia: SKCHVU016

Kraj: Bratislavský kraj

Správca územia: CHKO Záhorie

Katastrálne územia: Borský Svätý Jur

Čáry

Kúty

Moravský Svätý Ján

Sekule

Smolinské

Brodské

Gbely

Holíč

Kátov

Kopčany

Letničie

Petrova Ves

Radimov

Skalica

Unín

SKCHVU019

Názov: Ostrovné lúky

Kód územia: SKCHVU019

Kraj: Nitriansky kraj

Správca územia: CHKO Dunajské luhy

Katastrálne územia: Opatovský Sokolec

SKCHVU023

Názov: Úľanská mokraď

Kód územia: SKCHVU023

Kraj: Bratislavský kraj

Správca územia: CHKO Dunajské luhy

Katastrálne územia: Abrahám

Hoste

Malá Mača

Pusté Úľany
Sereď
Sládkovičovo
Veľká Mača
Veľký Grob
Cífer
Hrnčiarovce
Križovany nad Dudváhom
Majcichov
Modranka
Opoj
Pác
Pavlice
Slovenská Nová Ves
Vlčkovce
Voderady
Zavar

SKCHVU026

Názov: Sĺňava
Kód územia:..... SKCHVU026
Kraj:..... Trnavský kraj
Správca územia: CHKO Malé Karpaty
Katastrálne územia:..... Banka
Drahovce
Piešťany
Ratnovce
Sokolovce

SKCHVU034

Názov: Veľkoblahovské rybníky
Kód územia:..... SKCHVU034
Kraj:..... Trnavský kraj
Správca územia: CHKO Dunajské luhy

Katastrálne územia:..... Dolná Potôň
Veľké Blahovo

SKCHVU054

Názov: Špačinsko-nižnianské polia

Kód územia:..... SKCHVU054

Kraj: Trnavský kraj

Správca územia: CHKO Malé Karpaty

Katastrálne územia:..... Bohunice
Bučany
Dolná Krupá
Dolné Dubové
Horné Lovčice
Jaslovce
Kátlovce
Malé Brestovany
Malženice
Paderovce
Radošovce
Špačince
Trnava
Veľké Brestovany
Dolné Dubovany
Dolný Lopašov
Horné Dubovany
Chtelnica
Nižná
Rakovice
Ťapkové
Veľké Kostol'any
Veselé

Príloha č. 29: Súčinnosť odborných útvarov Úradu TTSK a organizácií v zriaďovateľskej pôsobnosti a ich kompetencie pri výstavbe cyklistickej infraštruktúry TTSK

Na základe doterajších skúseností s rozsahom vykonávaných prác pri budovaní cyklistickej infraštruktúry TTSK uvedených v tejto cyklostratégii je potrebné, aby sa do ich prípravy a realizácie podľa existujúcej organizačnej štruktúry Úradu TTSK zapojila Kancelária riaditeľa úradu TTSK, krajský cyklokoordinátor, KOČR Trnavský kraj a jednotlivé odbory Úradu TTSK: Odbor financií, Oddelenie nakladania s majetkom, Odbor stratégií a projektov, Odbor dopravnej politiky, Správa a údržba ciest TTSK.

Kancelária riaditeľa Úradu TTSK:

- Realizuje procesy verejných obstarávaní na zhotoviteľov štúdií, projektových dokumentácií, geodetických prác v súlade s vnútornými predpismi TTSK.
- Realizuje procesy verejných obstarávaní na zhotoviteľa stavby cyklistickej infraštruktúry a výkon stavebného dozoru na základe žiadosti Odboru stratégií a projektov a Odboru dopravnej politiky.
- Pri projektoch spolufinancovaných zo zdrojov EÚ sa zúčastňuje prípravy a realizácie projektov podľa osobitného predpisu.

Krajský cyklokoordinátor:

- Podieľa sa na rozvoji udržateľnej mobility, cyklistickej infraštruktúry, cyklodopravy a cykloturistiky na území TTSK.
- Zabezpečenie činností týkajúcich sa procesu obnovy, budovania a modernizácie cykloturistického a cyklodopravného značenia, budovania a obnovy cyklotrás a doplnkovej infraštruktúry cyklotrás na území TTSK.
- Podieľa sa na tvorbe, aktualizácií a vypracovávaní strategických a plánovacích dokumentov, expertných podkladov, štúdií, stanovísk, či písomnej agendy v oblasti cyklodopravy na území TTSK.
- Navrhne finančné požiadavky na rozpočet v oblasti udržateľnej mobility a koordinuje združovanie investícií s ostatnými útvarmi Úradu TTSK a s inými subjektmi.
- Zabezpečuje činnosti súvisiace s propagáciou cyklodopravy a cykloturistiky na území TTSK.
- Zabezpečuje prípravu podkladov, materiálov, stanovísk a koncepcií v súvislosti s budovaním cyklistickej infraštruktúry na území TTSK.

KOČR Trnavský kraj:

- Zabezpečuje činnosti súvisiace s propagáciou cyklodopravy a cykloturistiky na území TTSK.

- Zostavuje koncepciu rozvoja cestovného ruchu v oblasti cyklistiky a cykloturistiky na území kraja.

Odbor financií :

- Zabezpečuje finančné prostriedky na prípravu a realizáciu cyklistickej infraštruktúry budovanej z vlastných zdrojov TTSK, prípadne finančné prostriedky na spolufinancovanie projektov financovaných externých zdrojov.

Oddelenie nakladania s majetkom:

- Vykonáva práce spojené so zaradením a evidenciou majetku nadobudnutého prostredníctvom budovania cyklistickej infraštruktúry, doplnkovej cykloinfraštruktúry, ako aj prvkov cykloturistického značenia osadeného pri značení nových a obnovy existujúcich cykloturistických trás.

Odbor stratégií a projektov:

- Zhromažďuje a aktualizuje informácie z jednotlivých operačných programov, dotačných schém a grantov.
- Zabezpečuje implementáciu operačných programov dotačných schém a grantov v podmienkach TTSK.
- Zabezpečuje Stratégiu rozvoja cyklotrás v TTSK, ktorá po schválení v Zastupiteľstve TTSK bude záväzná pri ďalšom postupe budovania cyklistickej infraštruktúry, značenia cykloturistických trás v TTSK.
- Zabezpečuje údržbu a starostlivosť o vybudované a označené cyklotrasy, doplnkovú cyklistickú infraštruktúru pri projektoch financovaných z fondov EÚ.
- Zabezpečuje práce súvisiace s realizáciou stavby a stavebného dozoru cez dodávateľov prác vybraných cez VO až po vydanie kolaudačného rozhodnutia na stavbu cyklistickej infraštruktúry pri projektoch financovaných z fondov EÚ.

Odbor dopravnej politiky:

- Pri budovaní cyklistickej infraštruktúry TTSK poskytuje súčinnosť v oblasti cestnej infraštruktúry a dopravnej obslužnosti.
- Poskytuje informácie z dostupných portálov a databáz, ktoré využíva v rámci svojich kompetencií.
- Zabezpečuje súčinnosť pre tvorbu rozpočtu pre cyklodopravu, vyhodnocuje a eviduje čerpanie rozpočtu na cyklodopravu.
- Vypracováva koncepčné materiály so zreteľom na cyklistickú dopravu a cykloturistiku, ako napríklad územné generely dopravy alebo iné koncepcie cyklistickej dopravy či plány udržiateľnej mobility.
- Zabezpečuje práce súvisiace s realizáciou stavby a stavebného dozoru cez dodávateľov prác vybraných cez VO až po vydanie kolaudačného rozhodnutia na stavbu cyklistickej infraštruktúry.
- Vydáva stanoviská k cyklotrasám súvisiacim k cestnej sieti vo vlastníctve TTSK.

Správa a údržba ciest TTSK:

- Zabezpečuje správu a údržbu cyklistickej infraštruktúry (potrebné technické vybavenie, plán opráv údržby prípadne rekonštrukcií cyklotrás), harmonogram údržby.
- Vydáva stanoviská k cyklotrasám súvisiacim k cestnej sieti v správe a údržbe TTSK

Príloha č. 30: Personálne zabezpečenie aktivít zabezpečujúcich výstavbu cyklistickej infraštruktúry a rozhl'adní v rámci Úradu TTSK a organizácií v zriaďovateľskej pôsobnosti TTSK

Na základe odborných činností a aktivít pri príprave a výstavbe cyklistickej infraštruktúry je potrebné, aby tím, ktorý tieto práce bude zabezpečovať v rámci Úradu TTSK tvorili nasledovní odborníci:

1. Koordinátor aktivít a pracovných činností pri budovaní cyklistickej infraštruktúry – cyklokoordinátor.
2. Odborník pre usporiadanie vlastníckych vzťahov k pozemkom – referent.
3. Odborník pre implementáciu projektu – referent.
4. Odborník na stavebné práce – stavebný inžinier.
5. Odborník na líniové stavby – dopravný inžinier.

Uvedené odbornosti by zabezpečili jednotlivé odbory Úradu TTSK nasledovne:

1. KIRA, n.o. – zabezpečí koordinátora pri budovaní cyklistickej infraštruktúry, cyklokoordinátora.
2. Oddelenie nakladania s majetkom zabezpečí odborníka - referenta na usporiadanie pozemkov a referenta vo funkcii stavebný inžinier.
3. Odbor stratégií a projektov zabezpečí odborníka – referenta na zabezpečovanie prác súvisiacich s implementáciou projektu.
4. Odbor dopravnej politiky zabezpečí dopravného inžiniera.

Príloha č. 31: Doplnková cykloinfraštruktúra podporovaná z IROP a iných zdrojov v mestách TTSK

Doplnková cykloinfraštruktúra podporovaná z IROP a iných zdrojov v mestách TTSK						
Mesto	Názov trasy príp. lokalizácia, ulica (začiatok trasy, koniec trasy) a pod.	Realizovaná doplnková cykloinfraštruktúra	Zdroj financovania (IROP, cezhraničná spolupráca, štátny roz- počet, vlastné zdroje)	Kategória (napr. most, lávka, parko- vacia veža, dom, parkova- cie prístrešky a stojany, cyklostojany, elektrodo- bívacie stanice pre bicykle a pod.)	Rok realizácie	Investor / Náklady (Eur)
Dunajská Streda						
Gabčíkovo						
Galanta	Galanta, Hlavná	cyklobox	OZ Samsung	prístrešok na bicykle	2018	
Gbely	Gbely – Adamovské jazerá – rieka Morava	cykloprístrešky, odpočin- kový set, cyklostojany	Rozpočet mesta Gbely, Cezhraničná spolupráca	cykloprístrešky, odpočin- kový set, cyklostojany	2014, 2019, 2020	Mesto Gbely
Hlohovec	Hlohovec - Nové cyk- lostojany v meste 1	40	Rozpočet mesta Hloho- vec	cyklostojany	2018	Mesto Hlohovec - 2 800 €
	Hlohovec - Nové cyk- lostojany v meste 2	94	Rozpočet mesta Hloho- vec	cyklostojany	2019	Mesto Hlohovec - 6 600 €
	Hlohovec - Nové cyk- lostojany v meste 3	25	Rozpočet mesta Hloho- vec	cyklostojany	2020	Mesto Hlohovec - 1 800 €
	Hlohovec - ZŠ A. Felcána	5+1	Grant SLSP	cyklostojany a cyklopumpa	2019	Mesto Hlohovec
	Hlohovec - Ul.ica Zábra- nie, ľavá hrádza (Svato- peterská)	2	Rozpočet mesta Hloho- vec	verejné cykloservisné stojany	2020	Mesto Hlohovec - 2 000 €
	Hlohovec - Ul. Za Poštou, Dolná Sihoť, ul. Šulekova	3	Rozpočet mesta Hloho- vec	verejné cyklopumpy	2020	Mesto Hlohovec - 700 €
Holíč	Cyklotrasa Holíč-Skalica, I.etapa, III. Etapa, 1.časť	cyklomost cez rieku Chvojníca	Cezhraničná spolupráca	most	2021 - v štádiu VO	Mesto Holíč
	Holíč – prístrešky a cyk- lostojany - ZŠ Bernolá- kova	cykloprístrešok 2, cyk- lostojany 4 / 6 miestne	Ministerstvo dopravy SR	cyklostojany a prístrešky	2021 - podaný projekt	Mesto Holíč
Leopoldov						
Piešťany	Piešťany - Cyklostojany	cyklostojany	MŽP DPNB	cyklostojany	2021	Výhra MŽP/1600€

Prílohy

	na žel. stanici					
Senica	Senica - 1D8 Mestský park	realizuje sa	IROP	cyklolávka	2022	
	Senica - 1R9 Nám. Oslobođenja ZUŠ	realizuje sa	IROP	2ks cykloprístrešky	2021	
	Senica - S4 Jána Murdru	realizuje sa	IROP	cykloprístrešok	2021	
	Cyklotrasa SE- KUNOV pri kúpalisku	realizuje sa	IROP	odpočívadlo pre cyklistov a servisný stojan	2022	
	Cyklotrasa SE- KUNOV pri bufete RO Kunovská priehrada	zrealizované	IROP	odpočívadlo pre cyklistov a servisný stojan	2021	
	Cyklotrasa SE- KUNOV	zrealizované	TTSK , mesto Senica	solárne bodové osvetlenie	2021	
	Senica - Autobusová stanica	realizuje sa	IROP	2ks cykloprístrešky uzamykateľné; 1ks servisný stojan	2022	
Sereď	2ks cyklostojanov			cyklostojany	2018 - 2019	VÚC Trnava
Skalica						
Sládkovičovo						
Šamorín	Šamorín - Kvetoslavov	3ks cykloprístreškov	Ministerstvo dopravy	cykloprístrešky	2021	200 000 €
Šaštín – Stráže						
Trnava	Automatický parkovací dom pre bicykle pri žel. stanici Trnava	Automatický parkovací systém pre bicykle – BIKETOWER, v lokalite medzi autobusovou a železničnou stanicou	IROP, vlastné zdroje	parkovacia veža/dom	2019	Mesto Trnava - 622 785,31 €
Veľký Meder						
Vrbové						
Trnavský samosprávny kraj	Okolo rieky Moravy	Most - lávka	Cezhraničná spolupráca	cyklolávka ponad rieku Moravu v k.ú. Kopčany	2020	Trnavský samosprávny kraj
	EV 13, Moravský Sv. Ján	cykloodpočívadlo s príslušenstvom	Interreg V-A SK-AT	cykloodpočívadlo, elektro-nabíjacia stanica pre bicykle so servisným stojanom, solárna lavička	2022	Trnavský samosprávny kraj

Príloha č. 32: Existujúce cyklochodníky príp. mestské cyklotrasy v mestách TTSK

Existujúce cyklochodníky príp. mestské cyklotrasy v mestách TTSK					
Mesto	Názov trasy príp. lokalizácia, ulica (začiatok trasy, koniec trasy) a pod.	Dĺžka zrealizovanej trasy (m)	Kategória (napr. samostatný cyklochodník, pruh v telese cesty, oddelený pruh v telese cesty, spoločný chodník pre cyklistov a peších a pod.)	Rok realizácie	Celkové finančné náklady na jeho stavbu (suma v EUR s DPH)
Dunajská Streda	Dunajská Streda	1272	oddelený pruh v telese cesty		
	Dunajská Streda	1093	samostatný cyklochodník		
	Dunajská Streda	756	samostatný cyklochodník - s oddelenou prevádzkou		
Gabčíkovo					
Galanta	Galanta – Kolónia	3000	samostatný cyklochodník	2020	
	Hlavná – Bratislavská	1700	oddelený pruh v telese cesty	2018	
	Esterházyovcov	450	spoločný chodník pre cyklistov a peších		
	Sídliisko West a pri cintoríne	550	samostatný cyklochodník	2021	
	Rozhľadňa Ostrý vrch	1700			
Gbely	Gbely – Adamovské jazerá – rieka Morava	8000	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2019	
Hlohovec	Hlohovec - ul. M.R.Štefánika – časť - Pešia zóna	220	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2005; 2016	
	Hlohovec - pravostranná hrádza: Cestný most – Šulekovo starý most	915	spoločný chodník pre cyklistov a peších		

Prílohy

	Hlohovec - ľavostranná hrádza: KU Koplotovce – Hlohovec štrkovisko	1980	spoločný chodník pre cyklistov a peších (šírka 3 m)	2020	
	Hlohovec - ľavostranná hrádza:– Hlohovec, Svätopeterská ul.	1220	spoločný chodník pre cyklistov a peších (šírka 3 m)	2007	
	Hlohovec - ľavostranná hrádza: Svätopeterská ul. – sídlisko Dolná Sihot'	3040	spoločný chodník pre cyklistov a peších (šírka 3 m)		
	Hlohovec - ľavostranná hrádza: sídlisko Dolná Sihot' – koniec hrádze	1470	spoločný chodník pre cyklistov a peších (šírka 3 m)	2011	
Holíč	Cyklotrasa Holíč - Kopčany	3800	samostatný cyklochodník	2021	Mesto Holíč
Leopoldov	Leopoldov (smer Štrkovka)	1123	samostatný cyklochodník - mimo zastavaného územia	2021	Mesto Leopoldov - 100 000 €
	Leopoldov (Šulekovská)	703	samostatný cyklochodník - mimo zastavaného územia	2018	Mesto Leopoldov
Piešťany	Piešťany - Cyklotrasa Kollárova	142	pruh v telese cesty		
	Piešťany - Cyklotrasa Royova	58	spoločný chodník pre cyklistov a peších		
	Piešťany - Cyklotrasa Poštová	152	pruh v telese cesty		
	Piešťany - Cyklotrasa Rastislavova	238	pruh v telese cesty		
	Piešťany - Cyklotrasa Vrbovská – TESCO	762	spoločný chodník pre cyklistov a peších		
	Piešťany - Cyklotrasa Bratislavská - Žilinská (časť. Dominika Tatarku – A. Hlinku)	671	spoločný chodník pre cyklistov a peších		
	Piešťany - Cyklotrasa Bratislavská (časť. Malá Vrbina - Brezová	472	spoločný chodník pre cyklistov a peších		
	Piešťany - Cyklotrasa A. Hlinku	842	oddelený chodník pre cyklistov a peších		
	Piešťany - Cyklotrasa Malá Vrbina	681	samostatný cyklochodník		
	Piešťany - Kolookruh Piešťany – Sĺňava (časť. Krajinský most – Lodenica)	1854	samostatný cyklochodník		
	Piešťany - kolookruh Piešťany – Sĺňava (časť. Lodenica – priehrada Sĺňava – Drahovská hať)	2871	samostatný cyklochodník		

Prílohy

	Piešťany - Cyklotrasa popri vodnom toku Dubová (časť. Lodenica – Krajinská)	1930	samostatný cyklochodník		
	Piešťany - Cyklotrasa popri vodnom toku Dubová (časť. Krajinská – Mikrorajón – Teplická)	1010	spoločný chodník pre cyklistov a peších / oddelený chodník pre cyklistov a peších		
	Piešťany - Cyklotrasa popri vodnom toku Dubová (časť. Teplická – A. Hlinku)	315	samostatný cyklochodník		
	Piešťany - Cyklotrasa Krajinská	660	samostatný cyklochodník		
	Piešťany - Cyklotrasa Štúrova	244	pruh v telese cesty		
	Piešťany - Cyklotrasa Pod Párovami	286	pruh v telese cesty		
	Piešťany - Cyklotrasy Mestský park	1434	spoločný chodník pre cyklistov a peších		
	Piešťany - Cyklotrasy Sad A. Kmeťa	243	spoločný chodník pre cyklistov a peších		
	Piešťany - Cyklotrasa Nábřežie J.Wernhera	482	oddelený chodník pre cyklistov a peších		
	Piešťany - Cyklotrasa Nábřežie J.J.Torkosa	1030	oddelený chodník pre cyklistov a peších		
	Piešťany - Cyklotrasa Tematínska	309	oddelený chodník pre cyklistov a peších		
	Piešťany - Cyklotrasa Ružová - Vážska	287	oddelený chodník pre cyklistov a peších		
	Piešťany - Cyklotrasa Vážska - Nálepková	246	spoločný chodník pre cyklistov a peších		
	Cykloturistická trasa bez dopravného značenia – Vážska cyklomagistrála (I. Krasku – Bodona – k.ú. Horná Streda	51800	iba cykloturistické značenie		
	Piešťany - Cyklotrasa Adam Trajan - Centrum	2200			
Senica	Senica – RO Kunovská priehrada	5000	spoločný chodník pre cyklistov a peších (šírka 3 m)	2002	
	Senica - Cyklotrasa Dlhá ulica	1307	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	
	Senica - Cyklotrasa Vajanského ulica	345	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	
	Senica - Cyklotrasa Námestie oslobodenia, Hurbanova ulica, Mestský park	700	pešia zóna / spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	

Prílohy

	Senica - Cyklotrasa Mestský park	454	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	
	Senica - Cyklotrasa ulica Jána Mudrocha	563	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	
	Senica - Cyklotrasa Sotinská ulica	1338	samostatný cyklochodník - obojsmerný, súbežne s chodníkom pre peších	2021	
	Senica - Cyklotrasa Kasárenáská ulica	897	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	
Sereď	Vážska cyklomagistrála - Koruna hrádze Váhu	3800	spoločný chodník pre cyklistov a peších - vybudovaný na korune hrádze	2011	100 000 €
	Sereď – Sereď (Horný Čepeň)	5000	spoločný chodník pre cyklistov a peších		
	Sereď – Dolná Streda – Váhovce – kaskády	1450	samostatný cyklochodník		
	Sereď - Mestské cyklotrasy	11400	spoločný chodník pre cyklistov a peších		
	Nábřežie Váhu – oblasť priemyslu – Poľná cesta – nové plochy priemyslu za R1: Park - Nám.Slobody – M.R.Štefánika – Trnavská cesta	3100	samostatný cyklochodník / pruh v telese cesty		
	Nábřežie Váhu – Horný Čepeň – k. ú. - Nový Majer (priemyselný park) – Veľká Mača: Hornočepenská – poľná cesta – Veľká Mača	8100	samostatný cyklochodník		
Skalica	Skalica Kompostáreň – Mlynky – Zlatnícka dolina	7000	samostatný cyklochodník	2013	800 000
	Sieť značených cyklotrás v intraviláne a extraviláne mesta (rybníky, Baťov kanál, Zlatnícka dolina) – projekt 4Cykloregio	90000	značenie na spoločných komunikáciách pre motorové vozidlá a cyklistov bez samostatného cyklopruhu, poľné cesty	2008	300 000 €
	Cyklotrasa okolo rybníkov	1800	spoločná komunikácia pre motorové vozidlá a cyklistov bez samostatného cyklopruhu	2011 - 2012	170 000 €
Sládkovičovo	Sládkovičovo - Mestský úrad - supermarket	680	samostatný cyklochodník		
Šamorín	Šamorín - Pod reformovaným kostolom	120	samostatný cyklochodník	pred 2005	
	Šamorín	180	spoločný chodník pre cyklistov a peších (šírka 2 m - 3,5 m)		

Prílohy

	Šamorín - Senecká cesta	590	pruh v telese cesty (šírka 1 m)		
	Šamorín - Hamuliakovo - Kvetoslavov				
	Dobrohošť - Dunakility		spoločný most pre cyklistov a peších		
Šaštín – Stráže	Šaštínska cyklomagistrála	3484	spoločný chodník pre cyklistov a peších (pri rieke Myjava)	2021	294 733 €
Trnava	Trnava - Hviezdoslavova	170	pešia zóna s povoleným vjazdom pre cyklistov		
	Trnava - M. Schneidera Trnavského	290	pešia zóna s povoleným vjazdom pre cyklistov		
	Trnava - Hlavná ulica od mestskej radnice po vežu	120	pešia zóna s povoleným vjazdom pre cyklistov		
	Trnava - Strelecká	230	cyklistický koridor, cyklopikto-koridor na vozovke		
	Trnava - Pri Kalvárii	370	cyklistický koridor, cyklopikto-koridor na vozovke		
	Halenárska ulica + pokračovanie Hollého ulica	630	cyklistický koridor, cyklopikto-koridor na vozovke		
	Trnava - Bernolákov sad	940	samostatný cyklochodník (šírka 2,5 m)		
	Trnava - Rybníková	540	samostatný cyklochodník (šírka 2,5 m)		
	Trnava - Pri Kalvárii - pokračovanie	630	samostatný cyklochodník (šírka 2,5 m)		
	Trnava - Strojárska	1000	samostatný cyklistický pruh (šírka 1,5 m)		
	Trnava - Zelenečská	1960	samostatný cyklistický pruh (šírka 2,4 m)		
	Trnava - Spartakovská	1000	samostatný cyklistický pruh (šírka 2 m)		
	Trnava - Študentská	600	samostatný cyklistický pruh (šírka 2 m)		
	Trnava - Šafárikova	300	samostatný cyklistický pruh (šírka 2 m)		

Prílohy

Trnava - Kamenná cesta	1470	spoločný chodník pre cyklistov a peších (šírka 3 m)		
Trnava - Mikovíniho	170	spoločný chodník pre cyklistov a peších (šírka 3 m)		
Trnava - City Arena	390	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - Park J. Kráľa	1740	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - Cukrová	720	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - Veterná 1	250	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - V. Clementisa	810	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - Lávka pri poliklinike	390	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - Hospodárska - pri Lidli	250	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - Zavorská – Stavmat	400	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - Východná	170	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - Veterná 2	170	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - Cassale	360	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - T. Vansovej	1100	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - Linčianska	360	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Trnava - Šrobárova	300	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		

Prílohy

	Trnava - Námestie SNP - park	220	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
	Trnava - Trstínska	800	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
	Trnava - Saleziánska ulica	400	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2020	
	Trnava - Bučianska ulica	600	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2020	
	Trnava - Špačinská cesta	300	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	
	Trnava - Spartakovská ulica	550	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	
	Trnava - cyklochodník na ulici Veterná	618,8	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	
	Veterná - pokračovanie	230	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
	Trnava - Prepojovací cyklochodník Pri Kalvárii	94,6	samostatný cyklochodník	2021	
	Trnava - Hlboká	900	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
	Trnava - Zimná	240	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
	Trnava - Novomestská	250	spoločný chodník pre cyklistov a peších s oddelenou prevádzkou (šírka 2,5 m)		
Veľký Meder	Veľký Meder - Do obce Okoč		samostatný cyklochodník		
	Veľký Meder - Do mestskej časti Ižop		spoločný chodník pre cyklistov a peších		
Vrbové					
Trnavský samosprávny kraj					

Príloha č. 33: Nové cyklochodníky, prípadne mestské cyklotrasy v TTSK podporované z IROP, cezhraničná spolupráca príp. iné zdroje

Nové cyklochodníky, prípadne mestské cyklotrasy v TTSK podporované z IROP, cezhraničná spolupráca príp. iné zdroje						
Mesto	Názov trasy príp. lokalizácia, ulica (začiatok trasy, koniec trasy) a pod.	Realizovaná dĺžka cyklochodníka (m)	Zdroj financovania (IROP, cezhraničná spolupráca, štátny rozpočet, vlastné zdro- je)	Kategória (napr. samostatný cyklochodník, pruh v telese cesty, oddelený pruh v telese cesty, spoločný chodník pre cyklistov a peších a pod.)	Rok realizá- cie	Investor
Dunajská Streda						
Gabčíkovo						
Galanta	Cyklotrasa Za prácou	3000		samostatný cyklochodník	2020	Mesto Galanta
Gbely						
Hlohovec	Ľavá hrádza: Hlohovec štrkovis- ko – KU Koplotovce	1980	Ministerstvo dopravy a výstavby SR	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2020	Mesto Hlohovec
Holíč	Cyklotrasa Holíč - Kopčany	3000	INTERREG V-A SR- ČR	samostatný cyklochodník	2021	Mesto Holíč
	Cyklotrasa Holíč-Skalica, I.etapa, III. Etapa, 1.časť	5800	INTERREG V-A SR- ČR	samostatný cyklochodník - popri telese železnice	2022 - 2023	CykloEko
Leopoldov						
Piešťany	Piešťany - Cyklotrasa A. Hlinku	1613	IROP	samostatný cyklochodník	2019	Mesto Piešťany
	Piešťany - Cyklotrasa Bratislav- ská - Žilinská	1607	IROP	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2019	Mesto Piešťany
	Piešťany - Cyklotrasa Krajinská	693	IROP	oddelená komunikácia pre cyklistov a peších	2019	Mesto Piešťany

Prílohy

Senica	Senica - Cyklotrasa Dlhá ulica	1307	IROP	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	Mesto Senica
	Senica - Cyklotrasa Vajanského ulica	345	IROP	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	Mesto Senica
	Senica - Cyklotrasa Námestie oslobodenia, Hurbanova ulica, Mestský park	700	IROP	pešia zóna / spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	Mesto Senica
	Senica - Cyklotrasa Mestský park	454	IROP	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	Mesto Senica
	Senica - Cyklotrasa ulica Jána Mudrocha	563	IROP	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	Mesto Senica
	Senica - Cyklotrasa Sotinská ulica	1338	IROP	obojsmerná cyklistická cestička súbežne s chodníkom	2021	Mesto Senica
	Senica - Cyklotrasa Kasárenská ulica	897	IROP	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	Mesto Senica
Sereď						
Skalica						
Sládkovičovo						
Šamorín						
Šaštín – Stráže	Šaštínska cyklomagistrála	3484	INTERREG	spoločný chodník pre cyklistov a peších - pri rieke Myjava	2021	Mesto Šaštín - Stráže
Trnava	Vybudovanie cyklotrasy - Saleziánska ulica v meste Trnava	380,5	IROP, vlastné zdroje	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2020	Mesto Trnava
	Vybudovanie cyklotrasy - Bučianska ulica v meste Trnava	594	IROP, vlastné zdroje	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2020	Mesto Trnava
	Vybudovanie cyklotrasy - Špačinská cesta v meste Trnava	549,9	IROP, vlastné zdroje	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	Mesto Trnava
	Vybudovanie cyklotrasy - Spartakovská ulica v meste Trnava	502,7	IROP, vlastné zdroje	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	Mesto Trnava
	Chodník a cyklochodník na ulici Veterná	618,8	IROP, vlastné zdroje	spoločný chodník pre cyklistov a peších	2021	Mesto Trnava

Prílohy

	Prepojovací cyklochodník Pri Kalvárii (I. etapa)	94,6	IROP, vlastné zdroje	samostatný cyklochodník	2021	Mesto Trnava
Veľký Meder						
Vrbové						
Trnavský samo-správny kraj						

Príloha č. 34: Pripravené projekty cyklochodníkov prípadne mestských cyklotrás na realizáciu v rokoch 2022 – 2027

Pripravené projekty cyklochodníkov prípadne mestských cyklotrás na realizáciu v rokoch 2022 - 2027							
Mesto	Názov trasy príp. lokalizácia, ulica (začiatok trasy, koniec trasy) a pod.	Dĺžka pripravovanej trasy (m)	Kategória (napr. samostatný cyklochodník, pruh v telese cesty, oddelený pruh v telese cesty, spoločný chodník pre cyklistov a peších a pod.)	Súčasný stav projektu (napr. DUR, vydané územné rozhodnutie, DSP, vydané stavebné povolenie a pod.)	Potrebné finančné náklady/Predpokladaný zdroj financovania (uviesť či sú bez alebo s DPH!)	Plánovaný rok realizácie	Plánovaný investor
Dunajská Streda	Cyklochodník na Czibókovej ulici	600	samostatný cyklochodník	SP	POO, (EŠIF)		Mesto Dunajská Streda
	Cyklochodník na Povodskej ceste	1100	samostatný cyklochodník	PD - vyhotovená	POO, (EŠIF)		Mesto Dunajská Streda
	Cyklotrasa – prepojenie medzi mestom Dunajská Streda a obcou Veľké Dvorníky	810		SP	POO, (EŠIF)		Mesto Dunajská Streda
	Cykloprístrešky – umiestnenie 2ks cykloprístreškov na území mesta - doplnková		cykloprístrešok	SP	POO, (EŠIF)		Mesto Dunajská Streda
	Cyklochodník na Povodskej ceste - II. Etapa Dunajská Streda - Povoda	335	samostatný cyklochodník	zámer			Mesto Dunajská Streda
	Výstavba prepojovacej komunikácie s chodníkom a cyklistickou cestou medzi Športovou ulicou a Malodvorníckou cestou	466		UR	POO, (EŠIF)		Mesto Dunajská Streda
Gabčíkovo							
Galanta	Potreba rozvoja cyklotrás na území mesta s prepojením mestských častí	4015	cyklotrasa	DUR	EŠIF		Mesto Galanta

Prílohy

Gbely	Gbely – miestna časť Cunín	2439	spoločný chodník pre cyklistov a peších	SP - vydané	662 000 €	2022 - 2023	Mesto Gbely – Program cezhraničnej spolupráce SK - CZ
Hlohovec	Pravostranná hrádza (železničný most – Ul. Osloboditeľov)	2250	spoločný chodník pre cyklistov a peších	DSP, schválené financovanie IROP	372 449,80 € s DPH	2022	Mesto Hlohovec
	Rozšírenie kritického miesta (L hrádza – Pri bitúnku Hlohovec)	35	spoločný chodník pre cyklistov a peších	DSP	121 273,06 € s DPH	2022	Mesto Hlohovec
	Súbeh s cestou II/513 (cestný most – ul. Priemyselná)	530	spoločný chodník pre cyklistov a peších	zmena PD - konania pôjdu odznova		2023	Mesto Hlohovec
	Súbeh s cestou II/513 (ul. Priemyselná – ul. D. Jurkoviča)	460	spoločný chodník pre cyklistov a peších	zmena PD - konania pôjdu odznova		2023	Mesto Hlohovec
	Cyklistické komunikácie v meste Hlohovec a m. č. Šulekovo	1400		SP	POO (EŠIF)		Mesto Hlohovec
	Cyklocesty paralelne s cestami II/513 a II/507	990		DUR	POO (EŠIF)		Mesto Hlohovec
	Cyklocesta do Leopoldova				EŠIF		Mesto Hlohovec
	Cyklochodníky v meste (doplnkové)				POO (EŠIF)		Mesto Hlohovec
	Parkovací dom pre bicykle na žel. stanici (Park&Drive) - doplnková				POO (EŠIF)		Mesto Hlohovec
Holíč	Cyklotrasa Holíč – Skalica II. etapa a III. etapa (II. časť)	3000	oddelený pruh v telese ŽSR	UR	1,5 mil. € s DPH	2024 - 2025	CykloEko -Združenie obcí
	Cyklotrasa v intraviláne mesta Holíč v nadväznosti na cyklotrasu Holíč – Kopčany a Holíč - Skalica - prepojenie	1200	spoločný chodník pre cyklistov a peších	zámer	700 tis. € s DPH	2025	Mesto Holíč
	Cyklochodník – Holíč - Veterný mlyn -Rozhládňa na Hrebenci - Trnovec	2000	spoločný chodník pre cyklistov a peších	zámer	1,2 mil. € s DPH	2025 - 2027	Mesto Holíč
	Cyklotrasa Holíč – Hodoním popri rieke Chvojníca s napojením na cyklotrasu Holíč - Skalica	3000	spoločný chodník pre cyklistov a peších - na temene hrádze rieky	zámer	1,5 mil. € s DPH	2025 - 2027	CykloEko -Združenie obcí , TTSK

Prílohy

	ca		Chvojnica				
Leopoldov	Cyklotrasa Leopoldov + cykloprístrešky	3000	cyklotrasa, cykloprístrešok	DSP	EŠIF		Mesto Leopoldov
	Cyklokoridor – rekonštrukcia betónovej komunikácie	647	oddelený pruh v telese cesty	DSP		2022 - 2023	
	Cyklokoridor – prepojovacia asfaltová komunikácia	840	oddelený pruh v telese cesty	DSP		2022 - 2023	
	Cyklokoridor – ul. Hlohovecká	87	oddelený pruh v telese cesty	DSP		2022 - 2023	
	Cyklokoridor – ul. Štúrova	595	oddelený pruh v telese cesty	DSP		2022 - 2023	
	Cyklokoridor k železničnej stanici a cykloparkovisko	120	oddelený pruh v telese cesty, cykloparkovisko	DSP		2022 - 2023	
	Samostatná cyklistická cestička – Piešťanská ulica	434	oddelený pruh v telese cesty	DSP		2022 - 2023	
Piešťany	Cyklotrasa popri vodnom toku Dubová (časť. A. Hlinku – Vodárenská)	440	samostatný cyklochodník	DSP	276 712 € s DPH	2022	Mesto Piešťany
	Cyklotrasa Dopravná po sídlisko A. Trajan	900	oddelený pruh v telese cesty	DSP	V rámci rekonštrukcie MK Dopravná	2022	Mesto Piešťany
	Cyklotrasa Zelená cesta (Piešťany – Trebatice – Krakovany – Vrbové)	7603	samostatný cyklochodník	DSP	2 710 560 € s DPH, POO (EŠIF)	2022 - 2023	OZ Zelená cesta
	Cyklotrasa Pod Párovcami (prepojenie Integrovaného parkoviska pri letisku s CMZ Piešťany)	1500	samostatný cyklochodník	VO na DÚR	760 000 € s DPH POO (EŠIF)	2023	Mesto Piešťany
	Cyklotrasa Piešťany – Veľké Orvište	1700	spoločný chodník pre cyklistov a peších	GZ	510 000 € s DPH POO (EŠIF)	2023	Mesto Piešťany (EŠIF)
	Kolookruh Piešťany - Sĺňava (Cyklotrasa Piešťany - Ratnovce – Drahovce)	2500	samostatný cyklochodník / spoločný chodník pre cyklistov a peších	DSP	400 000 € s DPH (2017), POO, (EŠIF)		Mesto Piešťany

Prílohy

	Cyklotrasa Krajinská cesta (úsek Dlhá – A. Dubčeka)	530	samostatný cyklochodník	DSP	200 000 € s DPH (2015), POO, (EŠIF)		Mesto Piešťany
	Cyklotrasa Piešťany - Horná Streda (v spolupráci TTSK)	3500		DSP	IROP	2022	TSK
	Cyklotrasa Piešťany - Moravany nad Váhom (okolo Kúpeľného ostrova, prepojenie obce Moravany nad Váhom a obce Banka s CMZ Piešťany)	2000		zámer			Mesto Piešťany
	Dopravné značenie cyklotrás okolo pešej zóny - doplnková	1500		DSP			Mesto Piešťany
	Revitalizácia vodného toku Dubová (Vodárenská - Orviská cesta)	1400		zámer	EŠIF		Mesto Piešťany
Senica	Cyklistická trasa Železničná ulica - Sotina	1556	spoločný chodník pre cyklistov a peších	SP - vydané	681 288,00 € s DPH	2022	Mesto Senica
	Cyklistická trasa Tehelná	541	spoločný chodník pre cyklistov a peších	DUR	POO (EŠIF)	2023	Mesto Senica
	Cyklistická trasa Popri Teplici I	1026	spoločný chodník pre cyklistov a peších	DUR	POO (EŠIF)	2023	Mesto Senica
	Cyklistická trasa Popri Teplici II	713	obojsmerná cyklistická cestička (šírka 2,5 m)	DUR	POO (EŠIF)	2023	Mesto Senica
	Cyklistická trasa Kolónia	950	samostatný cyklochodník / spoločný chodník pre cyklistov a peších	DUR	POO (EŠIF)	2023	Mesto Senica
	Cyklistická trasa Sládkovičova, V. P. Tótha, Štúrova	534	spoločný chodník pre cyklistov a peších	DUR	POO (EŠIF)	2023	Mesto Senica
	Upokojená zóna IBV Záhrady	522	zóny s dopravným obmedzením pre motorové vozidlá	DUR	POO (EŠIF)	2023	Mesto Senica
	Cyklodopravné trasy v meste Senica – II. etapa	7000		DUR			Mesto Senica
	Cykloturistická trasa Meruôsmych rokov	30000		DUR	EŠIF		Mesto Senica
	Cyklotrasa spájajúca významné turistické ciele Senica - Kopanice	6400		zámer			Mesto Senica

Prílohy

	Výstavba krytej, uzamykateľnej Bike@ride stanice pri železničnej stanici pre 100 bicyklov vrátane úpravy okolia - doplnková			DUR	POO (EŠIF)		Mesto Senica
	Projekt Bikesharing v meste Senica - zrealizovanie systému zdieľaných bicyklov na území mesta a príľahlých mestských častí (cca 150 dokovacích miest pre 150 bicyklov) - doplnková			DUR	POO (EŠIF)		Mesto Senica
	Kryté cykloprístrešky na bezpečné uloženie bicyklov pri základných školách v meste Senica - predpokladané náklady (štúdia) - doplnková			zámer			Mesto Senica
	SO 01.1 cyklotrasa železničná ulica-Výstavba posledného úseku (projekt cyklodopravné trasy Senica – 1. etapa)	1600		DSP	POO (EŠIF)		Mesto Senica
	Cyklodopravné trasy 2. etapa (tento rok by sme chceli dotiahnuť do konca územné rozhodnutie na 2. etapu, pokračovať s prípravou PD na realizáciu stavby a následne výstavbu úsekov	9000		DUR			Mesto Senica
	Cyklodopravné trasy 3 etapa			DUR			Mesto Senica
	Rozšírenie športovej infraštruktúry o streetové športy bmx bike - doplnková			zámer			Mesto Senica
Sereď	Cyklotrasa Šintavská – M. R. Štefánika – Dionýza Štúra, Sereď	1100	samostatný cyklochodník - v kombinácii s chodníkom pre peších	DUR - v príprave	790 500,00 € s DPH (odhad)	2023 - 2024	určí VO
	Cyklotrasa v areáli parku Sereďského kaštieľa	400	samostatný cyklochodník - v kombinácii s chodníkom pre peších	DUR - v príprave	300 000,00 € s DPH (odhad)	2023 - 2024	určí VO
	Rekonštrukcia povrchu: Vážska cyklomagistrála - Koruna hrádze Váhu	3000	samostatný cyklochodník	PD - v príprave	800 000,00 € s DPH (odhad)	2024 - 2025	určí VO

Prílohy

	Cyklotrasa v areáli parku Sereďského kaštieľa	400	samostatný cyklochodník - v kombinácii s chodníkom pre peších	DUR - v príprave	300 000,00 € s DPH (odhad)	2023 - 2024	určí VO
Skalica	Cyklotrasa na ul. Pplk. Pljušta a D. Jurkoviča	1240	pruh v telese cesty	vydané ohlásenie	172 222 €	2022	Mesto Skalica (spolufinancovanie z EÚ v prípade schválenia žiadosti o dotáciu)
	Sídliisko SNP – Koreszkova	1200	značenie ; spoločný chodník pre cyklistov a peších	SP - v procese vybavovania	ešte nie je stanovený rozpočet	2023	Mesto Skalica (spolufinancovanie z EÚ v prípade schválenia žiadosti o dotáciu)
	Cyklotrasa v skalických vinohradoch	3500	cyklotrasa vedená po spoločnej ceste pre cyklistov a motorové vozidlá	SP - v procese vybavovania	ešte nie je stanovený rozpočet	2022	Mesto Skalica (spolufinancovanie z EÚ v prípade schválenia žiadosti o dotáciu)
	Parkovisko Schaeffler – železničné priecestie na skalických rybníkoch	700	samostatný cyklochodník	SP - vydané, pridelená dotácia z EÚ, prebieha VO	160 000 € s DPH, schválená dotácia z IROP	2022	Združenie obcí CykloEko
	Rekonštrukcia cyklotrasy Skalica – Zlatnícka dolina			zámer	EŠIF		Mesto Skalica
	Dobudovanie cyklotrasy Holíč – Kátov – Vrádište – Skalica (II. Etapa, a 2. časť tretej etapy)	3800		DUR	EŠIF		Mesto Skalica, Mesto Holíč
	Vybudovanie cyklotrasy Skalica - Vrádište	2000		zámer	EŠIF		Mesto Skalica
	Vybudovanie cyklochodníkov a cyklopruhov v intraviláne mesta	1000		zámer	EŠIF		Mesto Skalica
	Vybudovanie cyklotrasy Skalica – Mokrá Háj	5000		zámer	EŠIF		Mesto Skalica
	Vybudovanie cyklotrasy Skalica – Sudoměřice (ČR)	2000		zámer	EŠIF		Mesto Skalica
	Vybudovanie sprievodnej cykloinfraštruktúry - 5 ks			zámer	EŠIF		Mesto Skalica
	Vybudovanie mosta pre peších a cyklistov cez rieku Moravu (prihraničná oblasť SR - ČR)	1000		zámer	EŠIF		Mesto Skalica
	Vybudovanie rozhľadne na Veterníku - na cykloturistickej trase - doplnková			zámer	EŠIF		Mesto Skalica

Prílohy

	Vybudovanie rozhľadne v Zlatníckej doline - cykloturistická trasa - doplnková			DSP	EŠIF		Mesto Skalica
Sládkovičovo	Cyklistický chodník - mesto	2000			EŠIF		Mesto Sládkovičovo
	Cyklistický chodník - na termálne kúpalisko	1600			EŠIF		Mesto Sládkovičovo
	Cyklistický chodník - do priemyselného parku	2000			EŠIF		Mesto Sládkovičovo
	Prístrešky pre bicykle v ZŠ - doplnková						Mesto Sládkovičovo
Šamorín	Šamorín - Kvetoslavov	1750	samostatný cyklochodník	pred kolaudáciou	700 000 €	2021	Mesto Šamorín
Šaštín - Stráže							
Trnava	Dobudovanie siete cyklistického prepojenia v meste Trnava				POO		Mesto Trnava
	IoT sčítače dopravy s možnosťou rozpoznávania typu vozidla/rýchlosti/smeru pohybu (bicykle, motorky, osobné autá, nákladné autá, atď.)				POO		Mesto Trnava
	Pumptrack - doplnková				POO		Mesto Trnava
	Vybudovanie vínnej cesty v UMR Trnava s napojením na susediace regióny				POO		Mesto Trnava a dotknuté obce
Veľký Meder	Vybudovanie cyklotrasy - cyklochodník Veľký Meder - Ižop	3500		DUR	EŠIF		Mesto Veľký Meder
	Most pre cyklistov Veľký Meder - Okoč			DUR	EŠIF		Mesto Veľký Meder
Vrbové	Od železničnej stanice na Piešťanskej ceste po kataster Prašníka pri Čerenci	3505,6	rôzne	zámer	EŠIF		Mesto Vrbové
	Mestské cyklotrasy Vrbové	3544		zámer	EŠIF		Mesto Vrbové

Príloha č. 35: Návrh doplnenia existujúcej siete legálne značených cykloturistických trás v pohorí Malé Karpaty – oblasť Majdán

