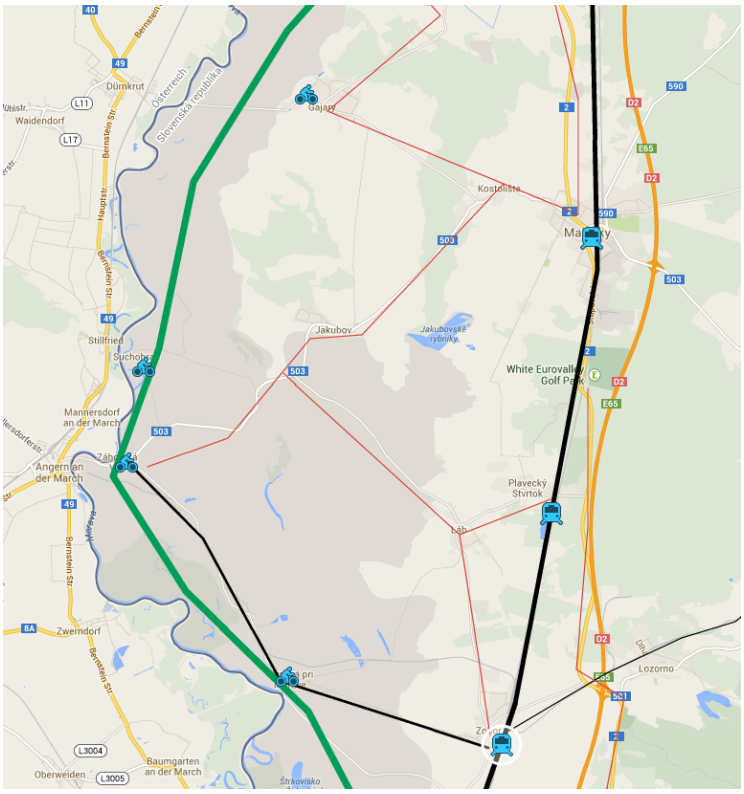


Štúdia uskutočniteľnosti Zlepšenia kombinovanej dopravy na ICT v rámci projektu Trvalo udržateľná mobilita pozdĺž najnovšej trasy EuroVelo 13 Cesta Železnej opony

Vypracovala Žilinská univerzita v Žiline, Katedra cestnej a mestskej dopravy 2014

Autori:

doc. Ing. Marián Gogola, PhD., Ing. Bibiána Poliaková, PhD.

Štúdia bola vypracovaná v rámci projektu Projekt Trvalo udržateľná mobilita na najnovšej trase EuroVelo - Ceste Železnej opony (SEE/D/0081/3.1/X), ktorý je podporený z programu Juhovýchodná Európa.

Obsah

ÚVOD **4**

1 CIELE A METODIKA. **5**

1.1 Verejná osobná doprava a cyklistická doprava. 7

2 ANALÝZA LEGISLATÍVNEHO RÁMCA VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY A INTEGRÁCIE S CYKLISTICKOU DOPRAVOU **17**

2.1 Legislatívny rámec v oblasti Doprava. 18

2.2 Cestovný ruch. 22

2.3 Regulačný rámec samosprávy. 25

3 ANALÝZA RIEŠENÉHO ÚZEMIA. **35**

3.1 Územné väzby. 37

3.2 Dopravné väzby. 43

3.3 Nadväznosť na medzinárodné dopravné prepojenie. 52

3.4 Väzby na turistické ciele. 55

4 SÚČASNÝ STAV CYKLISTICKEJ A VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY V RIEŠENOM ÚZEMÍ **64**

4.1 Analýza cyklistickej dopravy 64

4.2 Analýza verejnej osobnej dopravy 83

Autobusová doprava. 83

MHD v Bratislave. 84

Železničná doprava. 92

Integrovaný systém VOD dopravy 99

5 PRÍKLADY DOBREJ PRAXE ZO ZAHRANIČIA 105

5.1 Rakúsko. 105

5.2 Švajčiarsko. 111

5.3 Nemecko. 118

5.4 Holandsko. 127

5.5 Česká republika. 129

5.6 USA 133

5.7 Ostatné príklady situovania cyklostojanov na staniciach VOD. 134

6 NÁVRH OPATRENÍ VEDÚCICH K PREPOJENIU A INTEGRÁCIÍ CYKLISTICKEJ DOPRAVY A VOD 138

7 NÁVRHY PRE ZLEPŠENIE INFORMOVANOSTI O PREPOJENÍ CYKLISTICKEJ DOPRAVY DO VOD 146

8 NÁVRHY PRE VYBAVENOSŤ ZARIADENÍ VOD PRE PREPOJENIE S CYKLISTICKOU DOPRAVOU 158

8.1 Návrh pre modelové riešenie prepojenia VOD a cyklistickej dopravy na riešenom území. 170

ZÁVER 183

ZOZNAM POUŽITÝCH ZDROJOV 184

ZOZNAM PRÍLOH 188

Úvod

Každoročný pokles cestujúcich vo verejnej osobnej doprave núti dopravcov skúmať prečo je tento trend klesajúci, kým napr. v západnej Európe počet cestujúcich prepravených vo VOD stúpa. Potreba prilákať nových cestujúcich do existujúceho systému VOD je jedným zo základných cieľov nielen dopravnej politiky SR ale aj stratégie napĺňania cieľov Európskej únie. Nové formy mobility a najmä obľúbenosť individuálnej dopravy volajú po skĺbení a využití existujúcich dopravných systémov s tým, aby sa efektívne zabezpečila dopravná obsluha v území. Turizmus ako nová stúpajúca forma, ktorá má dopad na ekonomiku si vyžaduje, aby sa pri dopyte po turistických destináciách vytvorila aj adekvátna dopravná ponuka. Tá zatiaľ na Slovensku chýba. Z tohto dôvodu táto štúdia realizovateľnosti sa zaoberá prvým príkladom možnosti kombinácie alebo integrácie verejnej osobnej dopravy a cykloturistiky. Je to najmä z dôvodu narastajúceho záujmu o takúto formu relaxácie a turizmu. Predkladaná štúdia teda analyzuje jednak súčasný stav danej problematiky doma a vo svete a na základe zistených skutočností navrhuje postup a zásady úspešnej integrácie cyklistov a verejnej osobnej dopravy. Najmä skúsenosti zo sveta potvrdzujú fakt, že efektívne spôsoby integrácie už skutočne fungujú a nie je potreba vymýšľať nové veci. Preto je vhodné, aby sa zúročili tieto zahraničné skúsenosti a aplikovali na podmienky Slovenska.

1 Ciele a metodika.

Cieľom tejto štúdie je analyzovať súčasné možnosti využívania kombinácie verejnej osobnej dopravy (VOD) a cykloturistiky a navrhnúť možnosti ich integrácie za účelom potenciálneho prilákania cykloturistov do oblasti, kadiaľ cez Slovenskú republiku vedie trasa Eurovela 13 (EV 13). Trasa EV 13 (10400 km) je najdlhšia trasa z celkovej siete trás Eurovelo (70 000 km). Z hľadiska druhov dopravz je preto lepšie hovoriť o verejnej osobnej doprave a cyklistickej doprave, kde cykloturistika patrí k jedným z jej účelov. Každý druh dopravy má svoje špecifiká, verejná osobná doprava patrí k druhu dopravy, ktorý je využiteľný pre širokú verejnosť, cyklistická doprava má zase charakter individuálnej dopravy. Prepojenie týchto dvoch druhov dopravy je preto možné realizovať prostredníctvom kombinovania, resp. integrovaním do jedného dopravného systému. Aké by mali byť výstupy tejto štúdie?

Medzi konkrétne výstupy patrí:

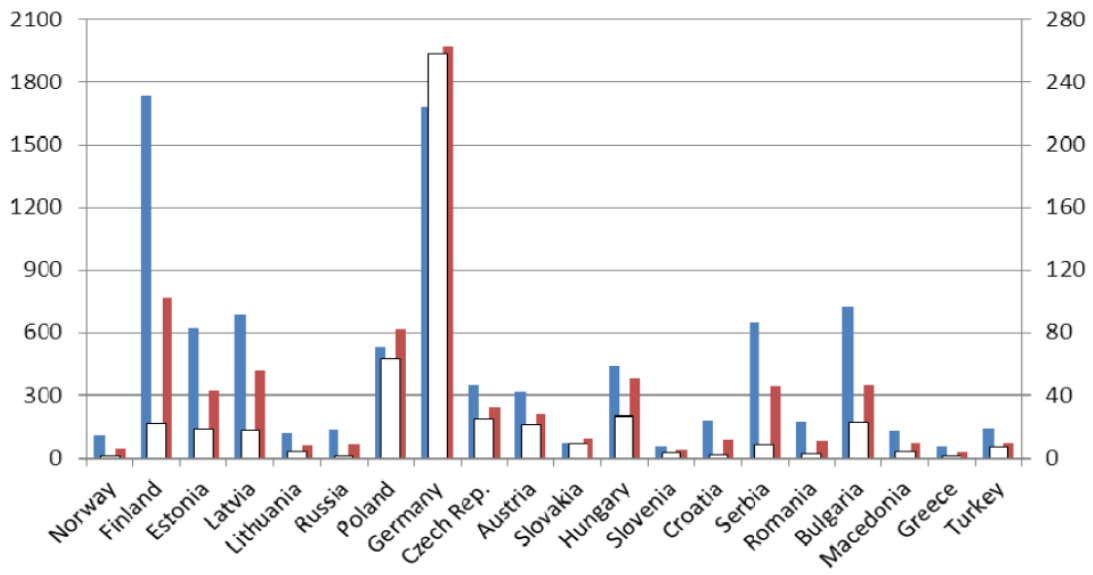
- Zistiť potenciál dopravnej infraštruktúry
- Navrhnúť zásady integrácie cyklistickej dopravy a VOD
- Navrhnúť zásady dopravnej obsluhy riešeného územia pre cyklistov prostredníctvom VOD

Ak by sme sa pozreli na riešené územia trasy EV 13 na Slovensku, zistíme, že prechádza zaujímavým územím dvoch samosprávnych krajov a to Trnavského samosprávneho kraja (TTSK) a Bratislavského samosprávneho kraja (BSK), ktoré sú napojené na medzinárodné väzby s Rakúskom, Maďarskom ako aj Českou republikou. Jedným z hlavných dôvodov, prečo sa zaoberáme trasou EV 13 a využívania VOD v kombinácií s cyklistickou dopravou je fakt, že trasy Eurovela vo všeobecnosti predstavujú jedny zo základných dopravných trás pre cyklistov v Európe, prostredníctvom ktorých je možné sa dostať na bicykli z jednej časti Európy na druhú a existujú snahy o ich zaradenie medzi hlavné európske TEN koridory. Pre dané územie tak trasa Eurovelo nepredstavuje iba dopravnú trasu, ale zároveň predstavuje aj zaujímavý turistický produkt, prostredníctvom ktorého je možné prilákať turistov z celého sveta. To má zase ekonomický rozmer, kedy je ekonomicky možné kvantifikovať benefity pre dané

územie (ubytovacie a stravovacie služby, zamestnanosť a pod.). Samotná Európska únia (EÚ) si uvedomuje dôležitý prínos a význam trás Eurovelo, keď z hľadiska prínosov trás a ich potenciálov boli spracované dve štúdie, prvá v 2009 a druhá v 2012. Podľa odhadov sa v Európe realizuje približne 3 000 miliárd cyklociest, ktoré vygenerujú benefity vo výške 54 miliárd Euro. Ide o čiastkové odhady, ktoré sa realizovali na základe dostupnej štatistiky pre dané územie. Napríklad z hľadiska prínosu ekonomiky pre regióny má cyklistická doprava v Rakúsku (Radverkehr in Zahlen,2013) cca. 882,5 mil. Euro, pritom z hľadiska jednotlivých spolkových krajín, ktoré susedia so Slovenskom, je tento podiel vyčíslený nasledovne: pre Dolné Rakúsko (98,6 mil. Euro) a pre Burgenland 27,9 mil. Euro. Z hľadiska tvorby pracovných miest ide o 18323 pre celé Rakúsko a 579 pre Burgenland a 2047 pre Dolné Rakúsko.

Podľa ďalších štúdii sa odlišujú aj priemerné hodnoty, ktoré utratí cykloturista v danom území pričom sa odlišuje či využije ubytovacie zariadenia alebo nie. V prípade ubytovania sa vo Švajčiarsku utratí priemerne 53 EURO, v prípade denného cyklovýletu bez nocľahu utratia 16 EURO za deň, holandskí cykloturisti v priemere utratia niečo cez 31 Euro / deň. V USA (www.railstotrails.org) je to pre cyklistu, ktorý sa chce najesť, suma $18 v štáte Ohio, $23 (Colorado) a $34 (California).

V prípade samotnej siete Eurovelo (70 tis. km) sa odhaduje, že vygeneruje ročne 42 miliónov ciest s ekonomickým benefitom 5 miliárd Euro. V prípade kompletnej dobudovanej siete Eurovelo sú odhady ešte optimistickejšie (Piket,2012) a síce sa počíta priamym prínosom na úrovni 7 mld €., 14.5 mil. cykloturistov a generovaním 45 mil. denných ciest. Pre Eurovelo13 sa odhaduje (EC,2012) ročne 1 mil. ciest za rok na bicykli a 5,3 milióna ciest denne s priamymi príjmami cykloturistov 521 miliónov €. Samotný podiel pre kompletnú a kvalitnú sieť EV 13 z celkovej siete Eurovelo (70 000 km) by predstavovalo 6,68 mil. cyklociest a 2,15 mil. turistov. Pri hodnotení prínosu musíme byť opatrní, pretože napr. dve štúdie z Francúzska (Bourgogne Tourisme 2010 and Mercat 2009) uviedli, že cykloturisti neutratili v priemere za deň skoro nič (do hodnoty 1 Euro).



Obr. 1.1 Odhadovaná vzdialenosť, cyklocesty a príjmy pre krajiny EV 13 (Eurovelo study,2012).

Podľa štúdie (Eurovelo 2012) sa za hlavné prestupové body na trase EV 13 považujú mestá:

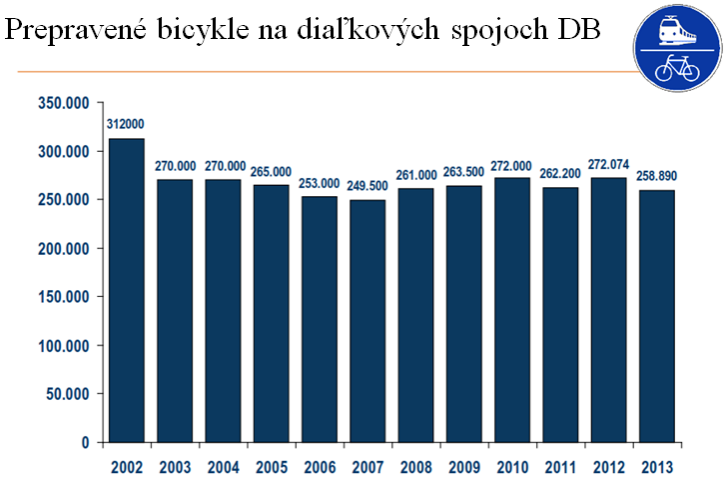
- Hamburg,
- Gdynia,
- Klaipeda,
- Riga,
- Tallinn,
- Helsinki.

No práve z hľadiska vhodnej polohy trasy EV 13 na Slovensku si myslíme, že by tam určite mala patriť aj Bratislava.

1.1 Verejná osobná doprava a cyklistická doprava.

Kým v zahraničí je integrácia cyklistov v rámci VOD dopravy bežná, u nás sú podmienky odlišné jednak v prípade jednotlivých druhov dopravy ako aj jej hierarchie. Je to tomu tak, že slovenskí dopravcovia si zrejme úplne neuvedomujú, že aj cyklisti predstavujú pre nich špeciálnu skupinu zákazníkov, ktorá im môže priniesť zvýšenie počtu cestujúcich. Zahraničné skúsenosti však ukazujú dobré príklady a benefity aj pre samostatných dopravcov. V rámci EÚ sú

najlepšie podmienky pre cyklistov vo VOD vo Švajčiarsku, Nemecku, Rakúsku a Holandsku, kde je preprava bicyklov umožnená takmer vo všetkých druhov vlakov. Napríklad v Nemecku istý čas nebolo možné prepravovať bicykel v ICE vlakoch, ale v súčasnosti je to na vybraných spojoch ICE vlakoch možné, len za minulý rok sa ich prepravilo cca. 258 tisíc, pozri obr.1.2.



Obr.1.2 Vývoj prepravených cestujúcich s bicyklom na diaľkových linkách DB v Nemecku *(adfc.de)*

Podobne je tomu napr. vo Francúzsku [sncf], v lokálnych alebo regionálnych vlakoch alebo turistických vlakoch TER, kde je preprava bicyklov zdarma na miestach na to vyhradených, podobne aj v regionálnych vlakoch TRANSLINIEN (obr.1.3), kde je ale preprava obmedzená počas špičky, vo vlakoch typu Intercity (rezervácia odporúčaná) a v rýchlovlakoch TGV (rezervácia povinná) je preprava možná za poplatok 10 Euro.

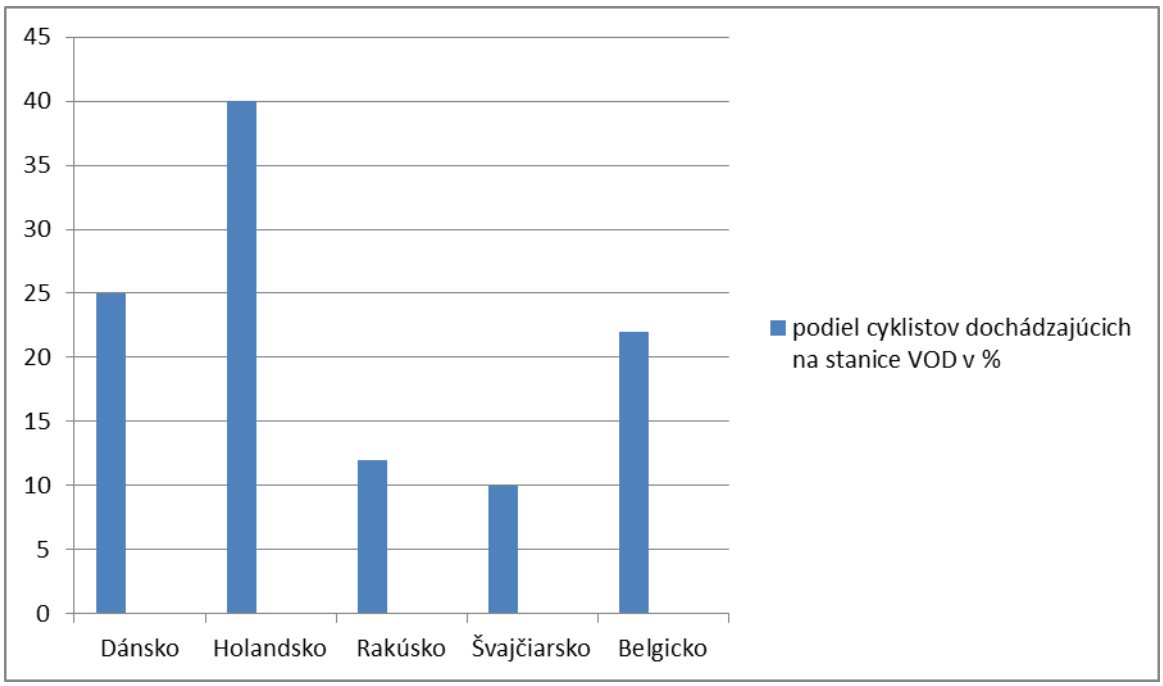
Obr.1.3 Umiestnenie bicyklov v regionálnych vlakoch Translinien vo Francúzsku (SNCF)

Pre Rakúsko, Nemecko a Švajčiarsko je príznačné, že veľa diaľkových cykloturistov využíva vlaky. Skúsenosti napr. z Francúzska ukazujú, že práve nemecky hovoriaci cykloturisti využívajú hlavne vlaky. Potvrdzuje to aj další fakt, že z cykloturistov, ktorí prenocovali na Labskej cyklotrase, tak vyše 58 % podiel predstavovali tí, ktorí pricestovali do územia vlakom oproti 25%, ktorí pricestovali automobilom. Podpora integrácie cyklistickej dopravy a VOD je zaujímavá aj v krajinách, kde historicky nemali s cyklistickou dopravou významné skúsenosti, ale po integrácii sa počet cestujúcich s prepravou bicykla zvýšil. Napríklad v USA sa v štáte Minnesota priemerné výdavky cykloturistu za deň pohybujú v intervale 25 až 39 USD. (Prette,2000)

Integrácia cyklistov v rámci VOD.

Cyklistická doprava a MHD predstavujú v rámci mesta rozdielne druhy dopravy, avšak skúsenosti ukazujú, že ich integrácia je prospešná aj pre MHD. Čo sa týka dochádzkovej vzdialenosti na zastávku MHD, tak v prípade dochádzania na bicykli sa podľa ECF (Factsheetu ECF Marrying Cycling and Public Transport) hovorí o akceptovateľnosti 10 minút na dochádzku v meste na stanicu VOD pre cyklistov 3,3 km pri 20km/h, iné zdroje počítajú s 3,5 km. Z hľadiska cykloturistiky sa táto vzdialenosť môže predĺžiť až na vzdialenosť 20 km.

O tom, že cyklisti sú aj dôležitá časť cestujúcich svedčia aj dáta z rôznych krajín. Tak napríklad v Belgicku - Flámsku je 22% podiel ciest realizovaných bicyklom na stanice VOD. Dánsko a Holandsko majú vyše 25% ciest na železničné stanice, ktoré sú realizované bicyklom. (Rietveld 2000; Martens 2004, 2007; Pucher and Buehler 2008). Krajiny podobné Slovensku ako Švajčiarsko a Rakúsko majú podiely cestujúcich VOD, ktorí prichádzajú na bicykli na zastávku VOD na úrovni 12, resp. 10%.



Obr. 1.4 Porovnanie podiel cyklistov dochádzajúcich na stanice VOD v %

Prepravné podmienky sa líšia od mesta k mestu, napr. v mestách Kodaň a Berlín prepravujú zadarmo bicykle v mestských vlakoch. V Drážďanoch električky a autobusy prepravia za pracovný deň 6000 cestujúcich s bicyklom, ktorí predstavujú z celkového počtu cestujúcich 1,5%. Podobne aj v Brne (ČR) je možné prepravovať bicykel v MHD bezplatne, ak to priestor vo vozidle umožňuje.

Skúsenosti z integrácie vo VOD možno zhrnúť na nasledujúce nevyhnutné požiadavky:

- vytvorenie vhodných tarifných podmienok,
- vytvorenie podmienok na prepravu bicyklov vo prostriedkoch VOD (mimo alebo vo vnútri vozidla),
- vytvorenie podmienok na parkovanie bicyklov na staniciach alebo zastávkach VOD.

Dôležité sú samozrejme aj financie, ktoré sú potrebné na realizovanie takýchto zmien v integrácií. Štúdia (Ensor – Slason, 2010) uvádza, že zaujímavé zmeny v prípade zvýšenia využívania bicyklov v koordinácii s VOD napr. v USA

odštartovalo vytvorenie nového fondu na dotovanie takejto integrácie. Išlo predovšetkým o budovanie nových parkovísk ako aj zafinancovania vybavenosti vozidiel VOD (nosiče na bicykle), takým spôsobom, aby mohli vozidlá bicykle prepraviť. Bolo to spôsobené novým finančným mechanizmom z 90tych rokov minulého storočia, kedy špeciálna daň z pohonných hmôt bola využitá na podporu tohto účelu. Úspech tohto financovania podčiarkuje fakt, že za desaťročie sa počet vozidiel VOD vybavených nosičmi na bicykle zvýšil z 24 % na 71% (PUCHER - BUEHLER, 2009). Následne je možné vidieť aj pozitívne výsledky, ktoré sa zhodujú na tom, (Cervero, et. al.,2013) že ak sa vybudujú zariadenia na staniciach VOD typu Bike and Ride, pritiahnu nových cestujúcich. Len na ilustráciu uvádzame príklad zo San Franciska, ktoré vybudovalo stanice Bike and Ride na všetkých 41 staniciach s 4500 parkovacími miestami. Výsledok je ten, že podiel všetkých ciest vykonaných VOD spolu bicyklom sa od roku 1990 strojnásobil. V MHD sa pritom rozlišujú 5 základných typov staníc a to:

- mestské.
- mestské s parkovaním.
- intermodálne (železnica autobus).
- intermodálne (železnica autobus s parkovaním automobilov).
- stanice závisle na parkovaní automobilov (Park and Ride).

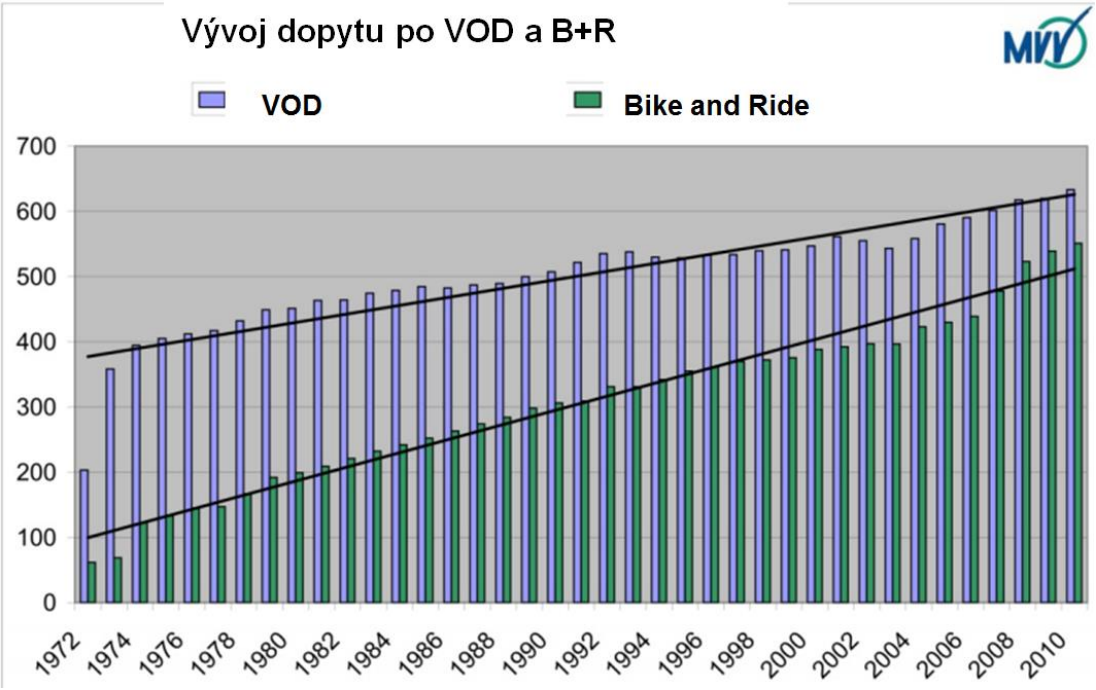
Podobne aj austrálske železnice Queensland Rail vytvorili pre cestujúcich na svojich železničných staniciach bezpečné boxy pre bicykle s počtom 1400 kusov, ktorých obsaditeľnosť sa pohybuje na úrovni 90 – 100%, pričom veľa občanov čaká na čakacom liste, aby mohli uzamykateľné prístrešky využiť. (www.transport.qld.gov.au/cycling)

Vybudovanie zariadení pre bicykle na staniciach / zastávkach VOD má tieto výhody:

- pre cestujúceho možnosť flexibilnej prepravy,
- pre dopravcu získanie nových skupín cestujúcich,
- zlepšenie environmentálneho imidžu,
- zníženie dopytu po parkovaní automobilov,
- zníženie kongescií.

Samozrejme, že to má aj dopad na cestujúcich a ich využívanie VOD. Štúdia (HAGELIN, 2005) uvádza, že až 25 % nových cestujúcich začalo využívať VOD, pretože ponúkli prepravu bicyklov vo vozidlách VOD. Podobne aj štúdia vo Vancouveri v Kanade uviedla, že až 30 % z existujúcich užívateľov bezpečných parkovacích miest pre bicykle predstavovalo práve nových cestujúcich, ktorí začali využívať VOD, pretože sa vytvorili nové bezpečné parkovacie miesta na železničných staniciach VOD. (ROBINSON, 2003) uvádza príklad z Denveru, kde na základe prieskumu z 2300 cestujúcich využívajúcich denne cyklonosiče na vozidlách VOD práve 50 % z nich predstavovalo nových cestujúcich a 27 % z nich povedalo, že by využívali automobil, ak by im nebolo umožnené cestovať s bicyklom a VOD.

V Mníchove je dokonca viditeľný progres, kde ruka v ruke ide dopyt po zariadeniach Park and Ride s dopytom po MHD. Oproti referenčnému roku 1972 ide o vyše 5 násobné zvýšenie, pozri obr.1.5



Obr. 1.5 Porovanie dopytu po VOD a Park and Ride. (http://www.mvv-muenchen.de)

O tom aký významný podiel majú investície svedčí príklad z USA. Navýšenie podielu cyklistov na využívaní VOD v USA totiž spôsobili investície, jednak

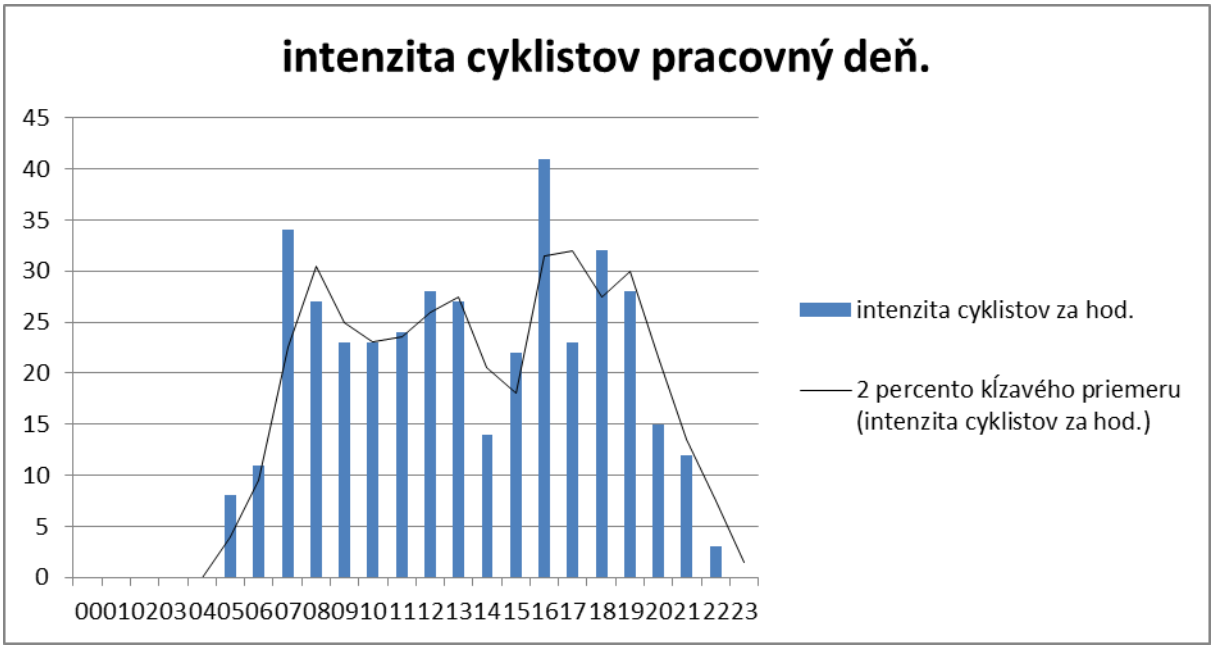
v cyklistickej infraštruktúre ako aj vo vybavenosti (stojan, bezpečné prístrešky a pod.) V niektorých prípadoch išlo o dvojnásobne zvýšenie podielu cyklistov. Zaujímavý je aj podiel vzdialenosti, kým v roku 1998 sa priemerne dochádzalo bicyklom zo vzdialenosti 1 km v roku 2008 už to bolo 1,7 km, čo je zvýšenie o 79 %.

Pri integrácii cyklistov do VOD je však nutné vziať do úvahy aj rozdielnosť jednotlivých druhov VOD. Teda je odlišné, či cyklisti využívajú prímestskú dopravu alebo MHD, autobus alebo metro. V prípade MHD je podiel cyklistov v MHD menší, čo je logické vzhľadom na využívanie bicykla na krátke vzdialenosti v porovnaní s regionálnou VOD. Potvrdila to aj štúdia, (Nägele,1992), podľa ktorej je podiel ciest z mestských staníc o trochu menší 22% ako prímestských regionálnych 43%. Takéto odlišnosti viď tab. 1.1 sú spôsobené aj konkrétnymi podmienkami vo vozidlách VOD. Kým v autobusoch tieto podmienky z hľadiska priestorov na prepravu bicykla nie sú úplne ideálne, vo vlaku sú podmienky zas oveľa vodnejšie. Taktiež ide o to, aký druh vozidla obsluhuje akú oblasť, kým autobus MHD obsluhuje oblasť v rámci mesta, kde cyklisti môžu alternatívne využívať aj bicykel, je logické, že využívanie takéhoto druhu dopravného prostriedku bude nižšie v porovnaní s regionálnym vlakom obsluhujúcim väčšie území.

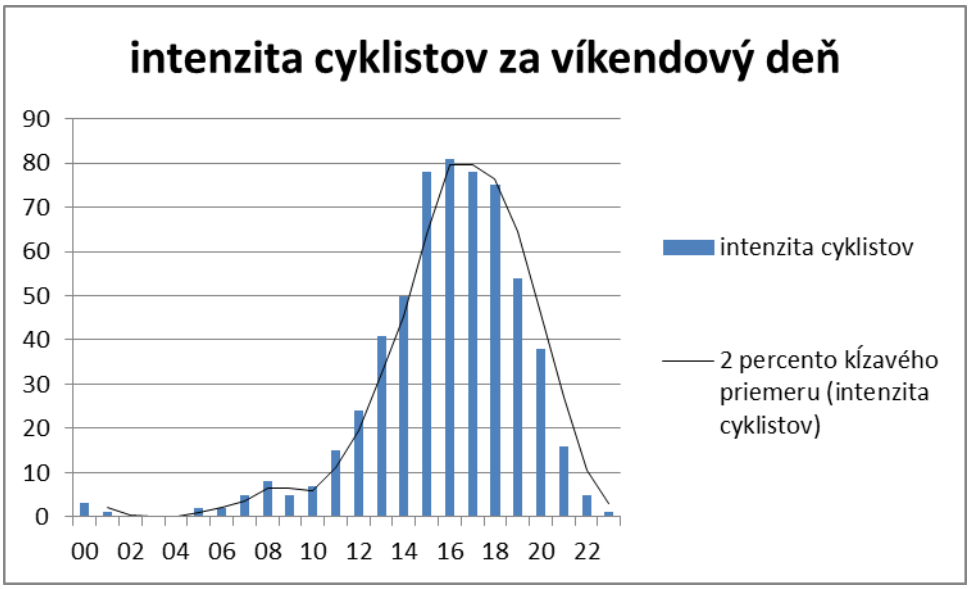
Tab.1.1 Podiel cyklistov prepravených v VOD Mníchov a Kodaň
(Mobinet 1999,Ege 2001)

Podiel cyklistov v %	Mníchov	Kodaň
Podiel cyklistov na všetkých cestách	13	26
Regionálny vlak	16	25
Prímestský vlak	10	22
Diaľkový autobus		12
MHD autobus	4	4

V prípade dopytu cyklistov po doprave je nutné vziať do úvahy aj intenzity počas dňa. Teda iný dopyt je v prípade pracovného dňa (obr.1.6), kedy kopíruje dopravný priebeh a iný je v prípade víkendov alebo sviatkov, kedy neexistujú klasické dve dopravné špičky, pozri obr.1.7.



Obr. 1.6 Intenzita cyklistov počas pracovného dňa



Obr. 1.7 Intenzita cyklistov počas víkendového dňa

(Cheng a Liu, 2012) sa zaoberali modelom hodnotenia cestujúceho, ktorý vníma možnosť integrácie medzi VOD a bicyklom. Jedným z výsledkov výskumu je konštatovanie, že čím viac skúseností s možnosťou integrácie cestujúci má, či už v pozitívnom alebo negatívnom zmysle, tak sa aj rozhoduje.

To znamená, že pokiaľ je integrácia realizovaná logicky pritiahne nových cestujúcich ale zase opačne v prípade zlej integrácie je možné, že sa nedostaví výsledok, aký sa očakával z tejto integrácie. Taktiež rozdelili cestujúcich cyklistov do viacerých skupín od skúsených až po neskúsených, pričom hlavne pre neskúsených je veľmi dôležité poznať úroveň poskytovaných dopravných služieb pred samotnou cestou.

Medzi dopravou a turizmom môžeme vždy nájsť spoločné prieniky (Page, 1999; Page, 2004). Z pohľadu turistiky je doprava vnímaná ako jeden zo základných elementov, prostredníctvom ktorého sa dosahujú turistické ciele (Hall, 1999, Thompson, Schofield,2007). Čo je dôležité z hľadiska turizmu je fakt, že turisti sú veľmi hákliví na poskytované služby (Fallon and Schofield, 2004; Evans and Shaw, 2002). Existujú viaceré metódy ako napríklad merať poskytované služby alebo úroveň kvality v turizme (Fick and Ritchie, 1991; Freytag, 2002) alebo VOD (Yuksel and Rimmington, 1998, Prioni and Hensher, 2000). Samotné destinácie si tak vytvárajú obraz o sebe, ktorý poskytuje potenciálnym turistom dôkazy alebo dôvody, prečo do danej destinácie ísť alebo neísť (Kozak, 2001; Kozak, 2002). Dôležitý je aj samotný marketing VOD (Hovell et al., 1975), teda ako sa samotná služby prezentuje, ak nemá čo ponúknuť, tak ho zákazníci ani nevyužijú a zostane na využívanie iba tým, ktorí sú naň odkázaní. Tí, čo majú k dispozícií iný druh dopravy ho samozrejme ani nevyužijú.

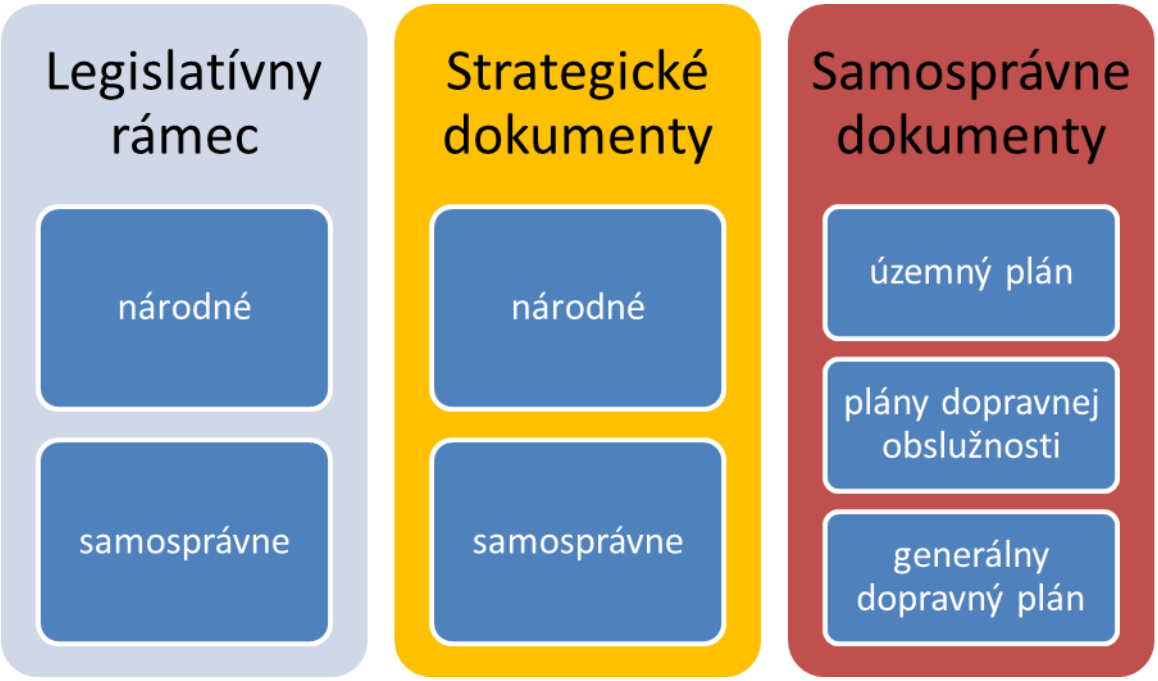
V prípade VOD je kvalita rovnako dôležitá ako v ktorejkoľvek inej oblasti služieb. Možno ešte citlivejší sú turisti v prípade dopravy, ak napríklad nedochádza k naplneniu požiadaviek, ktorú na ňu mali (Friman et al., 1998, Friman et al., 2001). Niektoré štúdie sa venujú aj správaniu sa cestujúcich na zastávkach alebo staniciach (Ceder,2013), pričom podľa výsledkov možno odhadnúť, či sa zvýši alebo nezvýši počet cestujúcich v závislosti od poskytovaných kvalitných služieb (Kalaanidhi, - Gunasekaran, 2013; Nunes,et. al;2014). Tieto vedecké a odborné závery nám tak pomôžu pri spracovávaní cieľov tejto štúdie.

Ak by sme si zhrnuli závery z už uvedeného, môžeme konštatovať, že benefity z integrovania cyklistov a VOD sú nasledovné:

- Pritiahnutie nového typu zákazníkov (cyklisti),
- Predĺženie rádiusu dosahu VOD a teda prepravnej vzdialenosti v kombinácii VOD + cyklisti,
- Zvýšenie počtu destinácii pre cestujúceho,
- Flexibilita pre dochádzku na VOD,
- Ponúknutie environmentálne prijateľný spôsob integrácie s VOD,
- Zvýšenie dochádzkovej vzdialenosti v porovnaní s pešími o 10 až 14x,
- Redukovanie potreby využívať osobný automobil a negatíva s tým spôsobené (napr. parkovanie),
- Umožnenie cyklistov vyhnúť sa nebezpečným situáciám v premávke,
- Zvýšenie rekreačných možností pre cyklistov ako aj dovtedajších turistov, ktorí nevyužívali bicykel,
- Zlepšenie dostupnosti do VOD aj pre iné skupiny ako vozičkári a imobilní cestujúci,
- Zlepšenie fyzického stavu.

2 Analýza legislatívneho rámca verejnej osobnej dopravy a integrácie s cyklistickou dopravou.

Z dôvodu analýzy súčasného stavu a vymedzenia legislatívneho rámca, ktorý predstavuje akýsi regulatívny priestor, v rámci ktorého je možné danú problematiku riešiť, sme sa zamerali na konkrétne dokumenty, ktoré sa zaoberajú buď verejnou osobnou dopravou (VOD), cyklistickou dopravou, cestovným ruchom, resp. inými dokumentmi, ktoré ich môžu ovplyvňovať. Z hľadiska hierarchie existujú dokumenty, ktoré sa venujú doprave z hľadiska legislatívneho rámca, potom dokumenty upravujúce smerovanie a vytýčenie cieľov, tzv. strategické a potom dokumenty týkajúce samosprávy, pozri obr.2.1.



Obr. 2.1 Hierarchia legislatívneho rámca

Z dôvodu riešenia cieľa tejto štúdie sa zameriavame hlavne na dokumenty, ktoré majú dopad na potenciálne skombinovanie a integráciu VOD a cykloturistiky / cyklistickej dopravy. Z tohto dôvodu táto štúdia nerieši napr. majetkoprávne problémy a pod.

Analyzované dokumenty delíme z hľadiska oblastí a to:

- Doprava (Cestná doprava, železničná a cyklistická doprava)

- Cestovný ruch.

Z hľadiska kompetencie alebo zodpovednosti územnej správy môžeme legislatívny rámec rozdeliť na:

- medzinárodný,
- národný,
- samosprávny.

Z hľadiska strategických dokumentov rozoznávame dokumenty, ktoré majú strategický význam na dopravu, cestovných ruch alebo rozvoj daného územia, pričom sa môžu vyskytovať hierarchicky od národnej až po samosprávnu úroveň.

Medzinárodný rámec.

V oblasti dopravy ide najmä o Nariadenie (ES) č.1370/2007 o službách vo verejnom záujme v cestnej a železničnej osobnej doprave. Usmerňuje ako by mali jednotlivé inštitúcie konať pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti.

2.1 Legislatívny rámec v oblasti Doprava.

Strategické ciele v oblasti štátnej dopravnej politiky riešia dokumenty:

- Dopravná politika SR do roku 2015
- Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (Návrh)

Oba dokumenty uvádzajú ako svoje priority rozvoj podmienok pre VOD. Konkrétne napríklad tým, že by sa mali modernizovať železničné stanice v miestach spádových centier, ktoré budú tvoriť prestupné body verejnej osobnej dopravy a IAD vrátane budovania záchytných parkovísk (Park & Ride), čím sa vytvoria podmienky na to, aby líniová (radiálna) dopravná obslužnosť bola

zabezpečovaná železničnou dopravou a autobusová doprava zabezpečovala nadväznú prepravu k prestupným uzlom (tzv. tangenciálne väzby). Taktiež navrhujú, aby sa budovali záchytné parkoviská, ktoré umožnia realizovať kombinovaný spôsob prepravy prestupom z IAD na verejnú dopravu. Podobne odporúčajú zvýšiť podiel verejnej osobnej dopravy na celkovom počte prepravených osôb. Tieto dokumenty sa vyslovene nezaoberajú cyklistickou dopravou, čo je možno škoda v kontexte trvaloudržateľnej dopravy, na ktorú sa dokumenty odvolávajú.

Ďalší dôležitý dokument, ktorý sa zaoberá už konkrétnymi činnosťami je ***Harmonogram úloh Akčného plánu rozvoja verejnej osobnej dopravy pre dopravou individuálnou***.

Sú v ňom uvedené jednotlivé činnosti, z ktorých možno spomenúť modernizácia železničných tratí a staníc, a odporúčanie budovania prestupových uzlov typu Park and Ride a integrovaných uzlov medzi autobusovou a železničnou dopravou, kde však chýba integrovanie cyklistov, kedy teda máme nové stanice bez odstavných plôch pre cyklistov. Podobne aj Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 definuje konkrétne navrhované opatrenia za účelom rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR, pričom z hľadiska VOD sa za hlavný problém považuje nedostatok finančných zdrojov na udržateľnú a systematickú prevádzku, údržbu a obnovu vozidiel a infraštruktúry verejnej a nemotorovej osobnej dopravy.

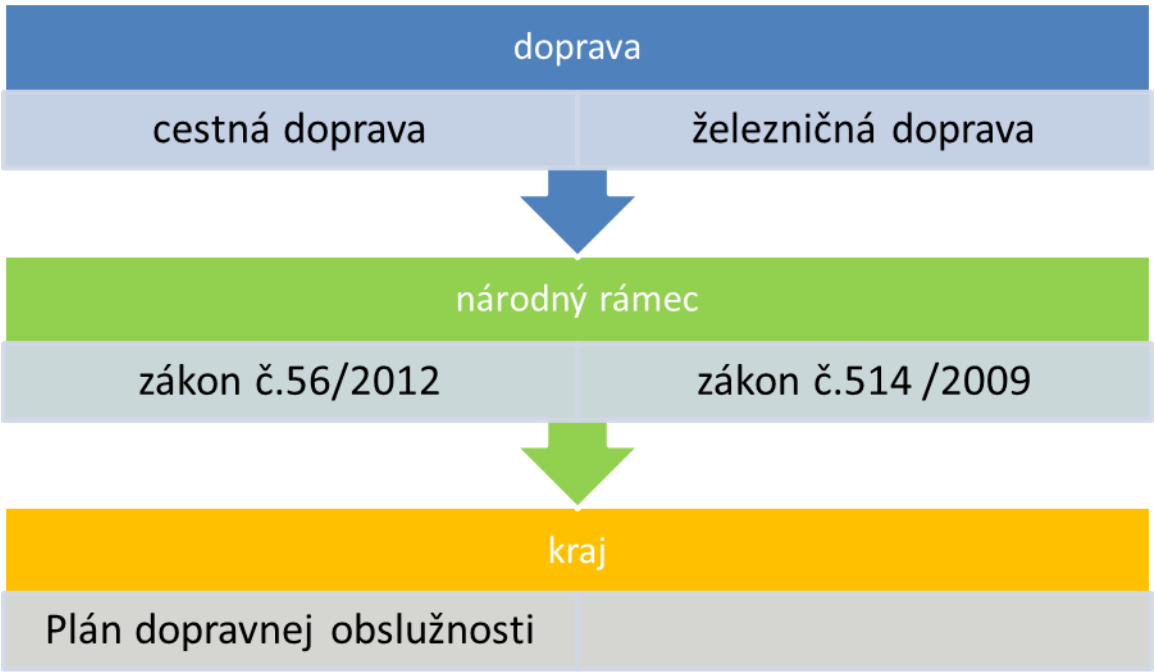
Za najväčšie potreby je ďalej považovaná nutnosť zabezpečovať preferenciu verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach a snaha o dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti a tiež potreba zvýšiť kvalitu mestskej dráhovej hromadnej dopravy.

Súčasný stav sa považuje za nevyhovujúci najmä z pohľadu rozvoja parkovísk typu Park and Ride, cyklostojanov ako inej vybavenosti na železničných staniciach. Avšak ako jedno z východísk sa uvádza požiadavka na kvalitnú, dostupnú a integrovanú dopravnú infraštruktúru, ktorá podporí sociálnu inklúziu prepojením menej rozvinutých regiónov k nadradenej infraštruktúre a zabezpečí medzinárodnú konkurencieschopnosť SR aj využitím geografického

potenciálu ako tranzitnej krajiny so zreteľom na požiadavky cestujúceho, teda zákazníka.

Národný legislatívny rámec.

Rozsah legislatívneho rámca je regulovaný podľa druhu dopravy, viď. obr. 2.2, kde existujú rozličné právne úpravy pre cestnú ako aj železničnú dopravu.



Obr. 2.2 Národný legislatívny rámce v oblasti dopravy

Z hľadiska legislatívneho rámca, ktorý sa venuje cestnej verejnej osobnej dopravy poznáme ***zákon o cestnej doprave č.56/2012 Z.z.,*** ktorý definuje okrem iného aj možnosti integrácie. Upravuje podmienky, za ktorých je možné podnikať v cestnej doprave. To znamená, kto a za akých podmienok môže požiadať o licenciu na pravidelnú alebo nepravidelnú autobusovú linku, prevádzkovanie taxi služby a pod. Tvorí národný legislatívny rámec, ktorý upravuje podmienky pre cestnú VOD na celom území SR. Konkrétne linky, pokiaľ nie sú medzinárodné, sa ustanovujú v rámci konkrétneho samosprávneho kraja.

Zákon o cestnej doprave definuje aj ***Plán dopravnej obslužnosti***, ktorý má mať vypracovaný každý samosprávny kraj alebo mesto a obec. V pláne dopravnej obslužnosti (PDO) musí mať samosprávny kraj stanovené zásady obsluhy

územia na základe dopytu a ponuky. Objednávateľom pravidelnej prepravy vo verejnom záujme sú buď samosprávne kraje, alebo obce, resp. súkromní dopravcovia môžu prevádzkovať určitú linku, ak na ňu získajú licenciu. PDO by mal odrážať oprávnené požiadavky verejnosti vzhľadom na dopyt.

Obdobným zákonom ale pre ***železničnú dopravu je zákon o dráhach č.514/2009, Z.z***. Rozdielom oproti cestnej doprave je fakt, že objednávateľom je Ministerstvo dopravy. Zákon o dráhach taktiež upravuje podmienky prevádzky železničnej dopravy s ohľadom na frekvenciu, bezpečnosť.

Najväčší problém pri zabezpečovaní VOD v danom území medzi cestnou a železničnou dopravou je to, že sú často nezastrešené z rovnakej úrovne, čo môže spôsobiť problém pri plošnej obsluhe územia VOD a integráciu s cyklistami. To znamená, že prímestská autobusová doprava je objednávaná z úrovne samosprávnych krajov, kým železničná regionálna doprava je v kompetencii Ministerstva dopravy, teda štátu.

Cyklistická doprava.

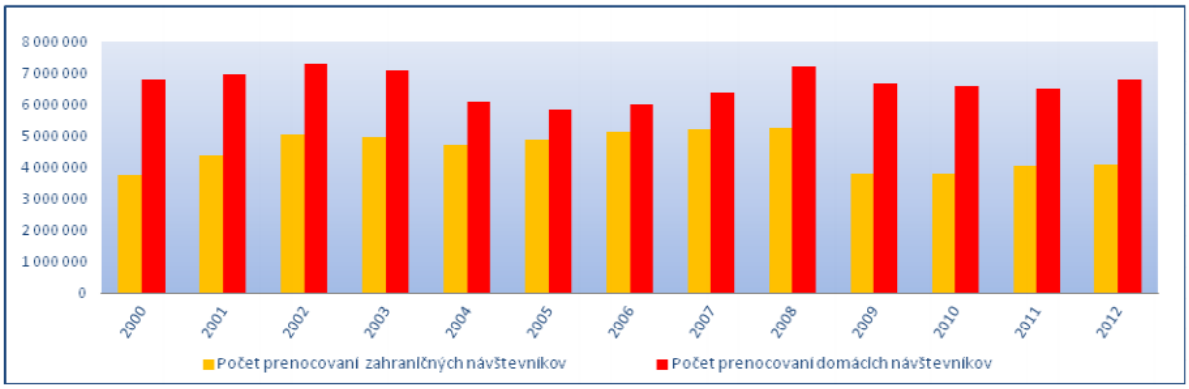
Cyklistická doprava alebo cykloturizmus nemá osobitný zákon, ktorý by definoval špeciálne zásady pre cyklistov z hľadiska prevádzky poskytovania služieb a pod. Cyklisti sú však riešení v zákone o cestnej premávke ako klasickí účastníci cestnej premávky. Z hľadiska stratégie má však SR vypracovanú Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR ***Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike*** (ďalej len Cyklostratégia) z roku 2013. Tá stanovuje priority a zásady zlepšovania podmienok pre cyklistickú dopravu a cykloturizmu. V priorite 1 Riadenie a legislatívna podpora sú u vedené podpriority venujúce sa strategickému rámcu budovania cyklistickej infraštruktúry (1.2) a Legislatívnej podpore integrácie cyklodoprava a jej bezpečnosti (1.3), kde sa odporúča vytvorenie takého legislatívneho rámca, ktorý by umožňoval prepravu bicykla aj v prostriedkoch VOD. Tu je nutné zdôrazniť, že v súčasnosti je takáto preprava možná u konkrétnych dopravcov, ktorí tieto podmienky môžu stanoviť v prepravnom poriadku. Problém je fakt, že sa táto problematika neupravuje systematicky z úrovne štátu prostredníctvom konkrétnych legislatívnych noriem. Súvisí to s podobnou problematikou a síce s podporou integrovaných systémov VOD

medzi verejnou cestnou (autobusovou) a železničnou dopravou, ktorá je síce verbálna, ale nestanovuje konkrétne zásady. Toto má dôležitý dopad aj na integráciu cyklistov vo VOD. Podobne aj priorita 2 Rozvoj cyklistickej infraštruktúry definuje v podpriorite 1.2 Doplnková cyklistická infraštruktúra, že by sa aj na zastávkach VOD mali budovať odstavné zariadenia pre cyklistov, ale opäť tomu chýba konkrétnosť, ktorá sa dá ukázať na príklade, že v súčasnosti sa modernizujú napr. železničné stanice, avšak bez vybavenosti pre cyklistov. Zodpovednosť za toto opatrenie má mať MDVRR SR, samosprávne kraje, občianske združenia a iné inštitúcie, avšak v súčasnosti (máj 2014) nie je známy nejaký pokrok. V roku 2014 navyše vláda prijala ***Trvalý finančný mechanizmus na implementáciu Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR***, ktorý má na navrhované opatrenia v cyklostratégií vyčleniť finančné prostriedky, avšak reálnosť a záväznosť tohto dokumentu z hľadiska každoročného vyčleňovania je ešte otázna a nemôžeme ju posúdiť, keďže má nadobudnúť platnosť od roku 2015.

Záverom je konštatovanie, že síce je v súčasnosti možné budovať cyklostojany na zastávkach alebo staniciach VOD, ale skôr iba na základe iniciatívy občianskych združení, alebo aktivistov ale opäť tomu chýba konkrétne zastrešenie a systematické navrhnutie zásad, že by sa takéto zariadenia mali stať normálnou súčasťou vybavenia technickej infraštruktúry VOD ako je to bežné v zahraničí.

2.2 Cestovný ruch.

Cestovný ruch, jedno z najdynamickejšie sa rozvíjajúcich odvetví nielen vo svete ale aj v podmienkach Slovenska, už dnes svojím podielom predstavuje dôležité hospodárske odvetvie. Devízové príjmy cestovného ruchu dosahovali v doteraz priaznivých rokoch objem 1,8 mld. €. (PHSR2014 – 2020).V cestovnom ruchu podniká viac ako 20 tis. podnikateľov, na Slovensku je v súčasnosti približne 2 500 ubytovacích zariadení s viac ako 122 tis. lôžkami realizujúcich viac ako 10,3 mil. prenocovaní. Ak sa pozrieme na vývoj počtu prenocovaní, tak vidíme, že nedochádza k výraznejšiemu nárastu, čo je dôvod na lepšie podmienky v CR ako aj prezentácii, obr.2.2.1.



Zdroj: Štatistický úrad SR, 2013

Obr. 2.2.1 Vývoj počtu prenocovaní v SR za roky 2000 - 2012

Zdroj: Marketingová stratégia SACR na obdobie 2014 - 2020

Oblasť cestovného ruchu je strategicky definovaná najmä v zákonoch č.302/2002 Z.z. o samospráve VÚC §4 písm. k), Zákone č. 91/2010 Z.z. o podpore cestovného ruchu ako aj ďalších s nimi vykonávacími legislatívnymi normami. Z hľadiska hlavných zásad štátnej politiky cestovného ruchu, ktoré sú aplikovateľné na všetky kraje, možno hovoriť o nasledovných:

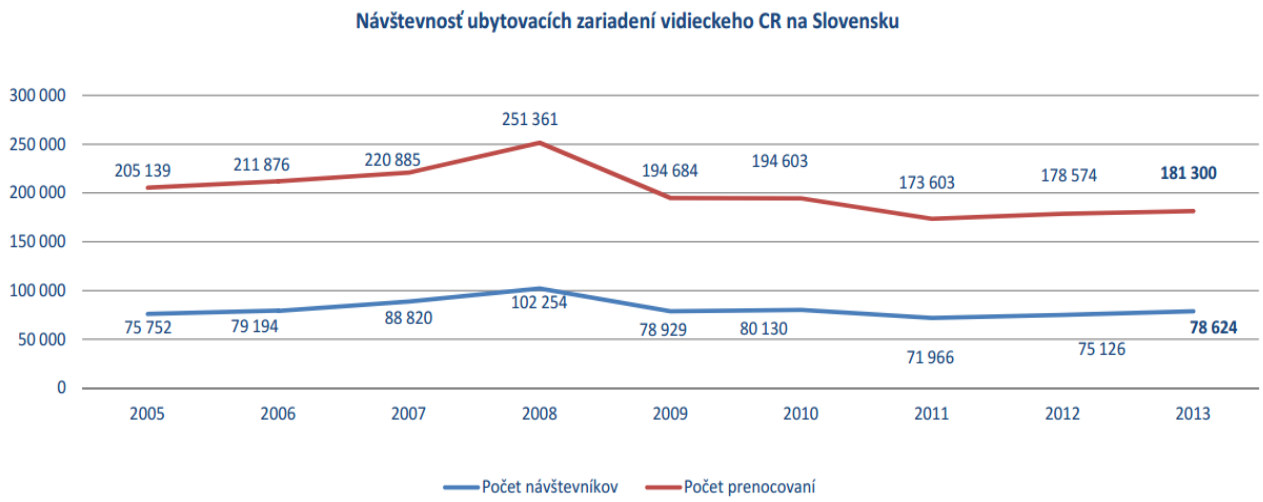
- Cestovný ruch je nástrojom podpory zvyšovania konkurencieschopnosti, štrukturálnych zmien hospodárstva a trvalo udržateľného rozvoja, so zámerom zvýšenia podielu devízových príjmov z aktívneho zahraničného cestovného ruchu a zvýšenie počtu prenocovaní.
- Cestovný ruch je nástrojom rozvoja zamestnanosti a flexibility pracovných trhov.
- Cestovný ruch je prostriedkom regionálneho rozvoja a rozvoja podnikania.
- Cestovný ruch je nástrojom prezentácie a propagácie Slovenska.

Každý samosprávny kraj má následne ešte svoje dokumenty, ktoré sa venujú rozvoju cestovného ruchu. Podobne je tomu aj v prípade miest a obcí.

Zo strategických dokumentov, ktoré podporujú rozvoj cestovného ruchu v podmienkach SR možno uviesť nasledovné:

- Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020.
- Marketingová stratégia SACR 2011 – 2013.
- Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2012 – 2016.
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2011 – Zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001.

Samotná stratégia CR do roku 2020 odporúča orientovať sa na susedné krajiny, pričom z hľadiska typov cestovného ruchu sa má realizovať okrem iného aj podpora letného cestovného ruchu a vidieckého CR a agroturistiky. Ak sa pozrieme na štatistiku (pozri obr 2.2.2.) vidieckého CR môžeme vidieť mierny nárast počtu prenocovaní, čo znamená, že o tento druh CR je záujem.



Obr.2.2.2 Vývoj návštevnosti ubytovacích zariadení vidieckeho cestovného ruchu na Slovensku 2005 -2013

zdroj: www.Sacr.sk , Štatistika vývoja vidieckého cestovného ruchu 2013

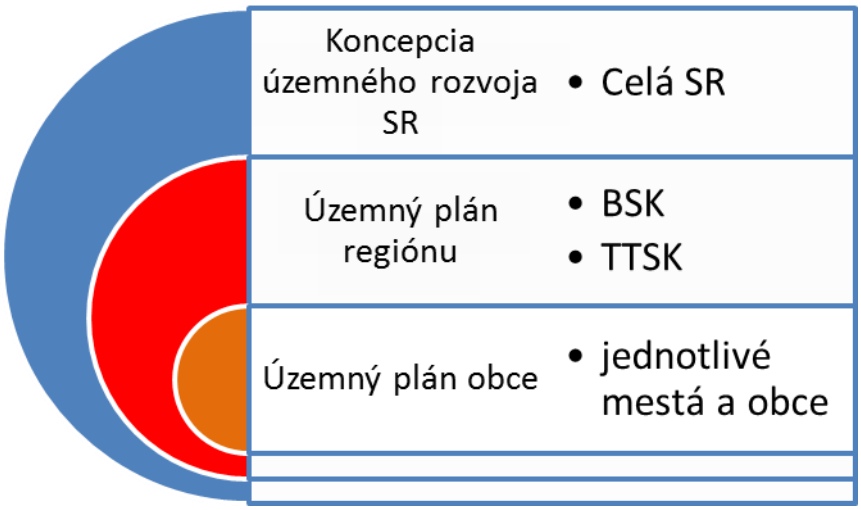
Z hľadiska *Koncepcie územného rozvoja Slovenska* sa odporúča podporovať tie druhy turizmu, ktoré sú predmetom medzinárodného záujmu, pričom sa má nadviazať na medzinárodný turizmus, a to najmä sledovaním turistických tokov a dopravných trás prechádzajúcich, resp. končiacich v Slovenskej republike ako aj dotvoriť funkčno-priestorový systém rekreácie a turizmu na celoslovenskej úrovni. V programovom vyhlásení vlády SR 2012 – 2016 je cestovný ruch zahrnutý do viacerých oblastí. Tu si vláda stanovila za cieľ dobudovať systém

jednotnej prezentácie Slovenska v zahraničí s osobitným dôrazom na maximálnu mieru synergie kultúrnych hodnôt, ekonomických záujmov a na podporu cestovného ruchu. V 3. časti zameranej na trvalo udržateľný hospodársky rozvoj sa vláda dokonca zaviazala podporovať rozvoj nemotorovej, predovšetkým cyklistickej dopravy. To z hľadiska cieľov tejto štúdie je podstatným prínosom ako aj dôvodom, prečo sa zamerať na zlepšenie podmienok pre integráciu VOD a cyklistickej dopravy. Fakt, že v oblasti CR a turizmu je stále čo zlepšovať, potvrdzuje aj to, že ciele, ktoré si stanovila Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2013 sa nepodarilo naplniť, jednak v prípade predpokladaného zvýšenia HDP z cestovného ruchu v roku 2009 na úroveň 3,3%. Svedčí to o tom, že táto oblasť má ešte rezervy, ktoré je nutné zlepšiť efektívnejším prostredím pre rozvoj cestovného ruchu v SR.

2.3 Regulačný rámec samosprávy.

Oblasť dopravy.

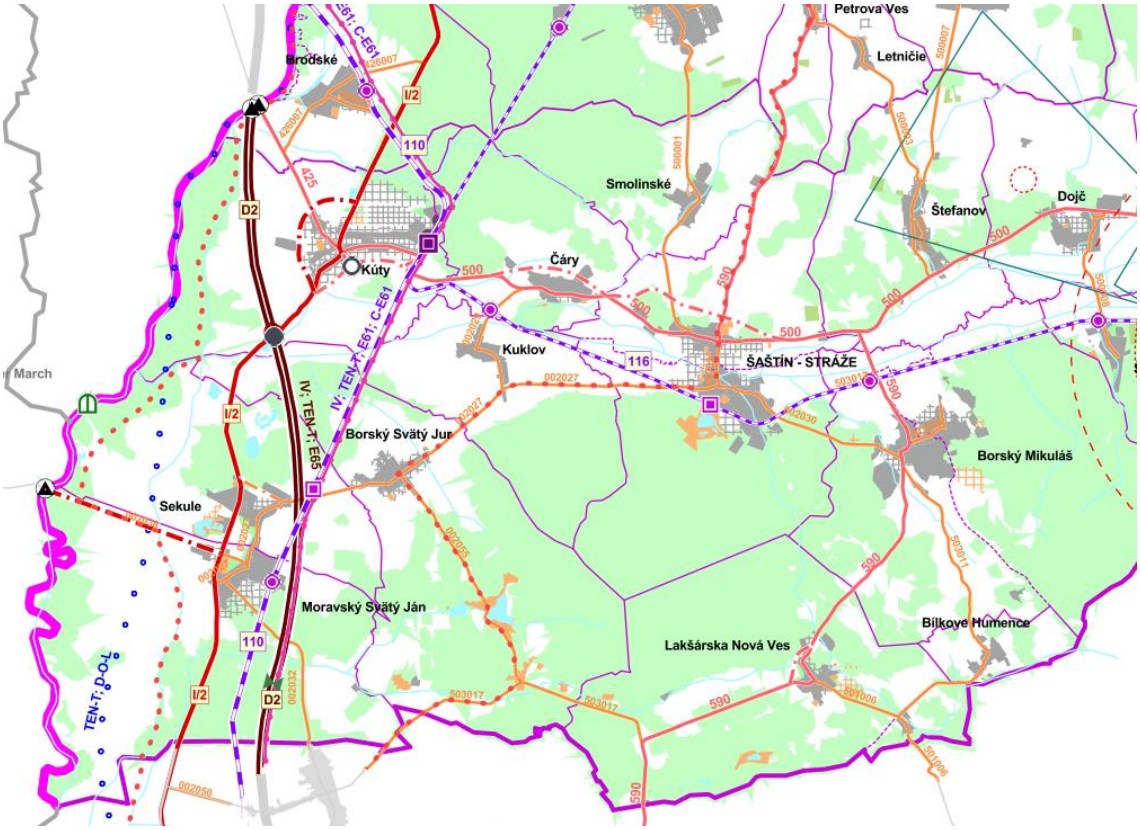
Ako sme už spomínali regulácia regionálnej dopravy sa upravuje osobitne pre verejnú cestnú (ďalej len autobusovú) a železničnú dopravu. Kým prímestská autobusová doprava patrí do kompetencií samosprávnych krajov, mestská hromadná doprava do kompetencie miest a obcí, železničná doprava spadá pod kompetencie rezortného Ministerstva dopravy, výstavy a regionálneho rozvoja. Dôležité strategické dokumenty predstavujú jednak územné plány jednotlivých samosprávnych krajov ako aj miest a obcí, pozri obr. 2.3.1.



Obr. 2.3.1 Hierarchicky rozdelená územnoplánovacia dokumentácia

Trnavský samosprávny kraj.

TTSK obsluhujú z hľadiska pravidelnej autobusovej dopravy dopravcovia, ktorí zabezpečujú výkony vo verejnom záujme. Zo strategických dokumentov sa v súčasnej dobre spracúva (stav k máju 2014) Územný plán kraja (ÚPN TSK), ktorý definuje základné priestorové usporiadanie v rámci kraja ako aj zásady záväzných a smerových častí. Pozitívom je fakt, že oblasť úseku EV 13, ktoré prechádza územím TTSK, je súčasťou tohto plánu, čo možno hodnotiť pozitívne. Avšak z hľadiska technickej vybavenosti kraja tu nie sú navrhované a riešené zariadenia ako napr. integrované zastávky a železničné stanice.



Obr. 2.3.2 Výrez riešenej oblasti s trasovaním EV 13.

Podobne aj Plán dopravnej obslužnosti TTSK iba definuje zásady, na základe ktorých je možné definovať dopyt alebo ponuku vo verejnej osobnej doprave, avšak zmienka o nadväznosti na ponuku pre cyklistov tu absentuje.

Z hľadiska cestovného ruchu má kraj vypracované viaceré stratégie a dokumenty :

- Trnavský kraj – región pre všetkých
- Analyticko-strategický dokument
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu na území TTSK 2008 - 2013
- Jednotná koncepcia cyklotrás na území TTSK
- Akčný plán rozvoja cestovného ruchu vo väzbe na územie TTSK
- Koncepcia poľnohospodárstva a rozvoja vidieka na území TTSK
- 2014 – 2020
- Stratégia rozvoja priemyslu a služieb TTSK 2014 – 2020
- Štúdia pre hodnotenie a monitorovanie strategických dokumentov TTSK
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja TTSK (PHSR) 2009-2015
- Stratégia rozvoja vidieka na území TTSK
- Stratégia rozvoja infraštruktúry kultúry, kultúrnych inštitúcií a kultúrnych aktivít na území TTSK 2009 – 2013
- Stratégia rozvoja priemyslu na území TTSK
- Stratégia rozvoja sociálnych služieb vo väzbe na územie TTSK

Zdroj: Trnavský samosprávny kraj

Uvedené dokumenty sa zaoberajú oblasťou cestovného ruchu, pričom vidia potenciál TTSK práve v rozvoji cezhraničnej spolupráce, vidieckeho turizmu ako aj cykloturizmu. V našom prípade ide o časť nášho riešeného územia, ktoré spadá do územia Záhorského regiónu Šaštín - Stráže. TTSK má taktiež vypracovanú Databázu poskytovateľov služieb v cestovnom ruchu na území Trnavského samosprávneho kraja.

Bratislavský samosprávny kraj (BSK)

Väčšinu územia, na ktorom je samotná trasa Eurovela 13, leží na území Bratislavského samosprávneho kraja. Ten podpísal Memorandum samospráv Bratislavského samosprávneho kraja o spolupráci pri podpore rozvoja medzinárodnej Moravskej cyklotrasy na území kraja. Toto Memorandum podporuje vznik a rozvoj medzinárodnej trasy ako súčasti Eurovela 13.

V oblasti cestovného ruchu má Bratislavský samosprávny kraj spracovaných viacero dokumentov ako napr.:

- Štúdia súčasného stavu a investičných možností CR

- Stratégia rozvoja cestovného ruchu
- Komunikačná stratégia cestovného ruchu v BSK
- Pasportizácia súčasného stavu a návrh umiestnenia nových dopravných značiek kultúrno-turistických cieľov na území BSK
- Stratégia e-marketingu Bratislavy a Bratislavského kraja
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu BSK 2007 - 2013

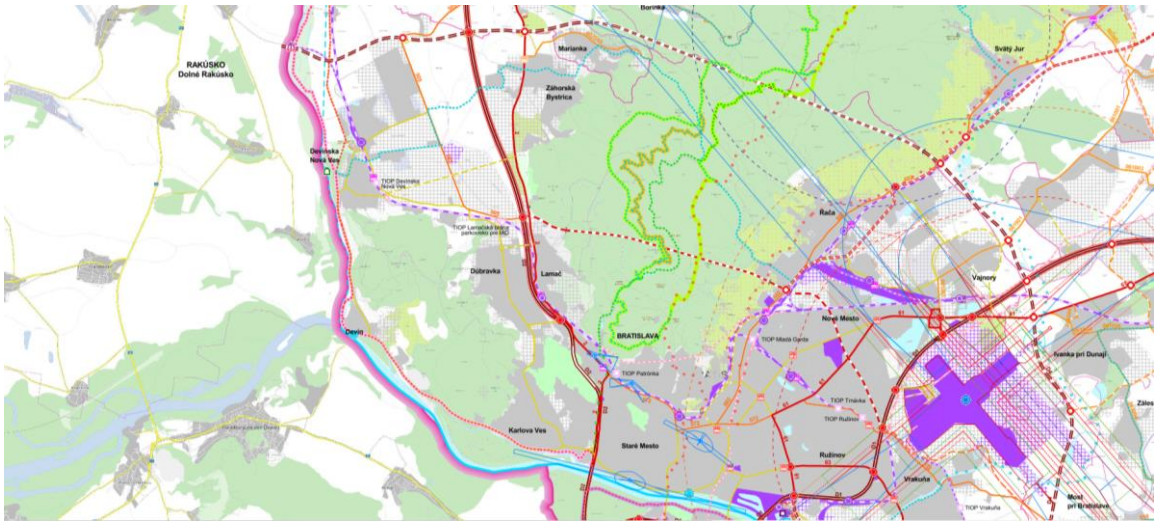
Zdroj: Bratislavský samosprávny kraj

Z hľadiska potenciálu rozvoja cestovného ruchu štúdia súčasného stavu a investičných možností determinuje chýbajúce služby ako napr. ubytovacie a stravovacie zariadenia, doplnkové služby apod. Z hľadiska hodnotenia rôznych turistických aktivít má cykloturistika spolu s niektorými ostatnými aktivitami najvyššiu hodnotu potenciálu, čím BSK počíta s cykloturistikou ako oblasťou, ktorá je z hľadiska rozvoja cestovného turizmu v kraji dôležitá.

BSK má z hľadiska rozvoja CR veľký potenciál pre turistov. Svedčí o tom aj fakt, že v roku 2013 sa ubytovalo podľa Štatistického úradu SR v Bratislavskom kraji 1 073 854 turistov. V porovnaní s predchádzajúcim rokom sa zvýšil počet turistov približne o 134-tisíc, čo znamená nárast o 14,3 percenta. Rastúca tendencia sa dá pozorovať najmä u zahraničných návštevníkov v ubytovacích zariadeniach. V roku 2012 sa ubytovalo v kraji 601 850 zahraničných návštevníkov, v roku 2013 ich bolo už 692 823. Počet ubytovaných zahraničných turistov teda vzrástol o 15,1 percenta. Napríklad v roku 2011 navštívilo BSK 879 878 turistov, z ktorých 559 264 bolo zahraničných.

<u>Územný plán Bratislavského samosprávneho kraja.</u>

Dôležitým dokumentom z hľadiska plánovania je Územný plán Bratislavského samosprávneho kraja (BSK), ktorý definuje a plánuje využívanie jeho územia a vymedzuje plochy na jeho využívanie v rámci regulatívov. Dôležitým faktom je to, že územný plán BSK vymedzuje aj dopravnú infraštruktúru pre cyklistov a konkrétnejšie aj samotnú trasu Eurovela 13, pričom je vyznačená aj v pláne.



Samotný územný plán odporúča budovať aj prestupové uzly medzi individuálnou a VOD (typu Park&Ride, Bike&Ride), ktoré je možné považovať za neodlučiteľnú súčasť tvorby integrovaného dopravného systému. Zariadenia Park&Ride, Bike&Ride v potrebnej miere, skladbe a rozsahu je nutné umiestňovať prakticky na všetkých relevantných zastávkach VOD, v regióne, resp. na okraji mesta Bratislava, a to najmä v lokalitách Vajnory, Lamačská brána, Veľké Leváre, Plavecký Štvrtok, Záhorská Ves, Ivanka p.D., Bernolákovo, Veľký Biel, Báhoň, Šenkvice a Grinova, vo výhľade aj Modra. Okrem toho aj v iných lokalitách podľa vznikajúcich potrieb a zásady preferovania hromadnej dopravy pred IAD.

Z hľadiska potenciálu obyvateľstva sa počíta s miernym nárastom obdobia pre roky 2015- 2025, tab.2.3.1. Z tohto hľadiska by sme mohli počítať aj nárastom dopytu po turistických službách a aktivitách.

Tab.2.3.1 Počet obyvateľov v okresoch Bratislavského kraja podľa prognózy k r. 2015- 2025 (ÚPN BSK).

sídelná štruktúra	**počet obyvateľov v roku**		
	r. 2015	**r. 2020**	**r. 2025**
Bratislava, hl.m. SR	430 513	429 930	426 139
Bratislava I	*37 378*	*35 695*	*34 438*
Bratislava II	*114 648*	*115 197*	*114 435*
Bratislava III	*63 640*	*63 675*	*63 125*
Bratislava IV	*96 632*	*97 115*	*96 819*
Bratislava V	*118 215*	*118 248*	*117 322*
okres Malacky	70 889	72 375	73 094
okres Pezinok	60 130	61 344	61 842
okres Senec	70 965	76 516	80 058
Bratislavský kraj	**632 498**	**640 166**	**641 134**

Plán dopravnej obslužnosti BSK.

Ako bolo už spomínané vyššie v stati o národnom regulačnom rámci pre cestnú verejnú osobnú dopravu je dôležitý zákon o cestnej doprave. Ten definuje aj povinnosť vypracovať Plán dopravnej obslužnosti s cieľom identifikovať na základe dopytu po doprave aj ponuku, ktorá by mala zodpovedať jednak územným väzbám v rámci kraja ako aj socio-ekonomickým charakteristikám obyvateľstva. Plán dopravnej obslužnosti Bratislavského samosprávneho kraja (2007) tak definuje územné väzby a dopyt po verejnej osobnej doprave. Ako hlavné druhy dopravy obsluhy BSK volí verejnú cestnú a železničnú VOD. Je škoda, že sa tento plán nevenuje aj spôsobu integrácie s doplnkovými druhmi dopravy, kde určite patrí aj cyklistická doprava. Navrhnutý Plán dopravnej obslužnosti BSK sa podľa zadania týka regiónu BSK vrátane územia Hlavného mesta SR Bratislavy. Prihliadajúc na rozdiely medzi jednotlivými oblasťami je územie BSK rozdelené na päť mikroregiónov:

1. Záhorie
2. Pezinok
3. Senec
4. Dunajská Lužná
5. Bratislava

Z nich sú pre naše ciele podstatné dva a to mikroregión Záhorie a Bratislava.

Mikroregión Záhorie

Mikroregión Záhorie leží na severozápade BSK a je charakterizovaný dvomi hlavnými koridormi:

- Bratislava – Malacky – Kúty
- Bratislava – Lozorno – Plavecký Mikuláš

Z hľadiska trasy EV 13 je dôležitý koridor Bratislava – Malacky – Kúty.

V regióne existuje päť železničných tratí:

- 100 Devínska Nová Ves – Marchegg
- 110 Bratislava – Malacky – Kúty
- 112 Zohor – Plavecký Mikuláš
- 113 Zohor – Záhorská Ves
- Devínske Jazero – Stupava

Samotné východiská návrhu dopravnej obslužnosti spočívajú v tom, že pre naše riešené územie existuje dostatočná kapacita železničných tratí 110 a 113. Trať 100 slúži iba na spojenie s Rakúskom a aj keď priamo nesúvisí s obsluhou Záhoria, má potenciálny význam pre cezhraničné prepojenie. Na trati 112 existujú nevhodné polohy železničných staníc, ktoré sa nachádzajú vo veľkej vzdialenosti od väčšiny obcí, čo neumožňuje zabezpečiť dostatočnú atraktivitu tejto trate pre cestujúcich pre pravidelnú VOD, preto sa s ňou v návrhu neuvažuje, avšak pre našu štúdiu aj s touto traťou budeme počítať. Na trati Devínske Jazero - Stupava je zastavená doprava, existuje však možnosť jej obnovenia aj vzhľadom na výhodnú polohu železničnej stanice v Stupave.

Ďalej plán stanovil hlavné prestupové uzly mikroregiónu:

- Bratislava, Patrónka
- Stupava
- Malacky

Vedľajšie prestupové uzly mikroregiónu:

- Zohor
- Plavecký Štvrtok
- Veľké Leváre
- Závod
- Pernek
- Rohožník

Mikroregión Bratislava

Mikroregión Bratislava leží na juhozápade BSK a je ohraničený štátnou hranicou SR s Rakúskom, štátnou hranicou SR s Maďarskom a pohorím Malé Karpaty. Jeho severozápadná časť plynulo prechádza do mikroregiónu Záhorie a východná časť do mikroregiónov Pezinok, Senec a Dunajská Lužná. Mikroregión Bratislava zahŕňa územie Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy. Tvorí centrum BSK a vychádzajú z neho dopravné koridory:

- Bratislava – Malacky – Kúty
- Bratislava – Lozorno – Plavecký Mikuláš
- Bratislava – Pezinok - Modra
- Bratislava – Senec – Trnava

- Bratislava – Šamorín – Komárno
- Bratislava – Rusovce – Rajka
- Bratislava – Jarovce – Kittsee
- Bratislava – Petržalka – Berg

Z územia Bratislavy vychádzajú železničné trate:

- 100 Bratislava – Devínska Nová Ves – Marchegg
- 101 Bratislava – Petržalka – Kittsee
- 110 Bratislava – Malacky – Kúty
- 120 Bratislava – Pezinok – Trnava – Žilina
- 130 Bratislava – Senec – Štúrovo
- 131 Bratislava – Podunajské Biskupice – Komárno
- 132 Bratislava – Rusovce - Rajka
- Devínske Jazero – Stupava

V mikroregióne existujú štyri základné radiály električkových tratí (jedna v západnej časti mesta a tri vo východnej časti mesta) s ich vzájomným prepojením v centre Bratislavy:

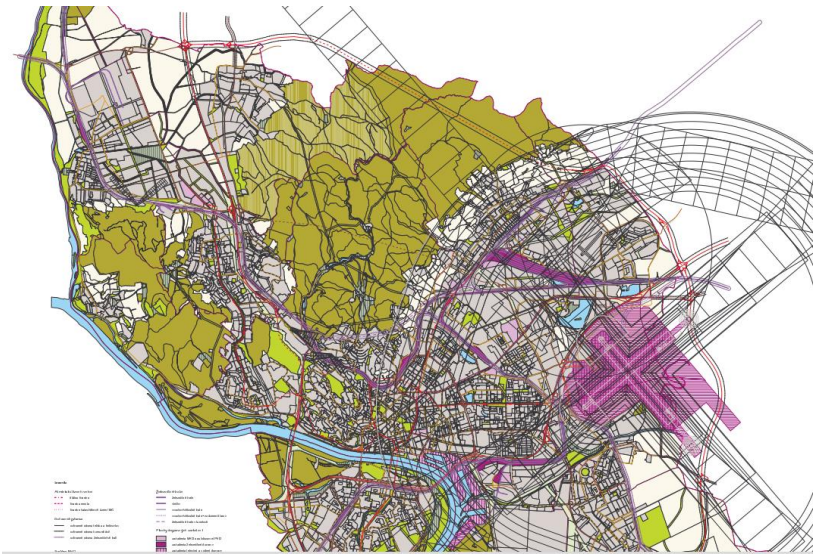
- Karloveská – Dúbravská
- Račianska
- Vajnorská
- Ružinovská

Z každej električkovej radiály je možné sa dostať na hlavnú železničnú stanicu (Bratislava, hl.st.), prestup z mestskej električkovej dráhy na regionálne vlaky je možný aj na staniciach Vinohrady/Predmestie a Nové Mesto. Západná radiála je prepojená s tromi východnými v centre mesta električkovou traťou vedúcou tunelom pod hradným vrchom, resp. traťou vedúcou nábrežím Dunaja. Východné radiály sú vzájomne prepojené v centre, resp. z vajnorskej a ružinovskej radiály je možné sa dostať do račianskej radiály aj cez električkovú trať na Vazovovej ulici.

Plán taktiež navrhuje koordináciu mestskej a regionálnej dopravy a to tak, že cestujúci budú mať možnosť využívať pri doprave nielen do regiónu, ale aj v rámci mesta výhody intervalovej dopravy regionálnych vlakov, ktoré poskytnú rýchle a kapacitné spojenie do centra mesta, ako aj diametrálne. Problémom je

však fakt, že aj v prípade koordinácie nebudú zabezpečené, resp. sa s nimi v pláne nezaoberalo, podmienky pre integráciu cyklistov v prostriedkoch VOD.

Z hľadiska jednotlivých územných plánov miest a obcí v riešenej oblasti je dôležitý *Územný plán mesta Bratislavy* z roku 2007 (bratislava.sk) v znení neskorších doplnkov. V pláne vymedzuje jednak dopravnú infraštruktúru a dopravné stavby pre VOD ako aj cyklistickú dopravu, pričom sa počíta s jej postupným rozvojom. Taktiež sú v ňom zadefinované jednotlivé územia dôležité, či už z pohľadu ochrany prírody alebo vymedzenia územia na určitý typ využitia. Dôležité je, že definuje zásady a regulatívy v oblasti rozvoja rekreácie a turistiky a to o. i. dobudovaním medzinárodnej cykloturistickej trasy pozdĺž Dunaja ako aj s trasami smerom na Záhorie a Malé Karpaty. Navrhuje aj zariadenia typu Park and Ride, škoda, že sa v takejto miere nevenuje aj vybavenosti pre cyklistov. Z pohľadu doplnkovej technickej vybavenosti je dôležitý, lebo determinuje, kde sa majú budovať napr. prístaviská, kotviská, prvky doplnkovej občianskej vybavenosti a pod.



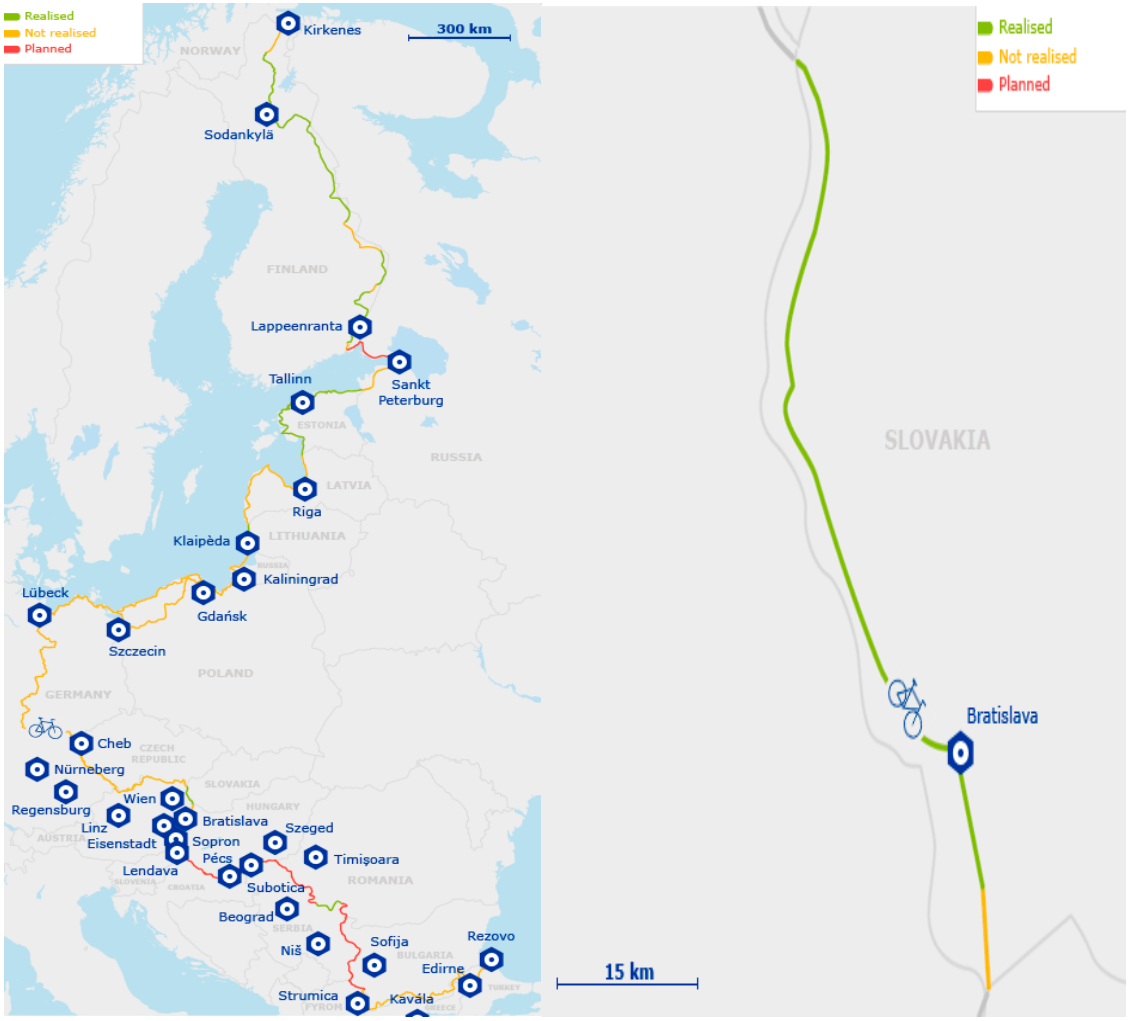
V pláne sú zobrazené len hlavné cykloturistické trasy, pričom z hľadiska ostatných typov zobrazovania dopravného vybavenia a v porovnaní s územnými plánmi iných miest, je takéto znázornenie nepostačujúce.

Ako nedostatok možno konštatovať, že mesto Bratislava nemá ani aktuálny generálny dopravný plán, ktorý by stanovil vízie mesta v oblasti riešenia dopravy, ten sa spracúva v súčasnej dobre (máj 2014).

Ako zhodnotenie legislatívneho rámca môžeme konštatovať nasledovné. Medzi pozitíva patrí, že národné ako aj samosprávne dokumenty podporujú preferenciu VOD ako aj rozvoj cyklodopravy. Systematické územnoplánovacie dokumenty taktiež počítajú s existenciou a navrhovaním cyklistickej infraštruktúry ako aj infraštruktúry pre VOD. Okrem uvedených dokumentov sa podporou turizmu ako aj rozvojom dopravy zaoberajú aj Plány hospodárskeho a sociálneho rozvoja vybraných miest a obcí (napr. PHaSR Hl.m.Bratislavy pre roky 2010 - 2020, Malacky,PHaSR obcí v povodí rieky Morava,2007), ktoré definujú výhľadové smerovanie v daných oblastiach. Z hľadiska detailnejších cieľov chýba práve zadefinovanie, akým spôsobom sa takáto integrácia bude realizovať. Z hľadiska skúmanej legislatívy existuje verbálna podpora pre integráciu VOD medzi sebou (autobusová a železničná), avšak z hľadiska integrácie cyklistov tieto opatrenia nie sú nikde riešené okrem niektorých návrhov v národnej cyklostratégii. Podobne aj dokumenty týkajúce sa rozvoja cestovného ruchu a teda aj turizmu vidia obrovskí potenciál ako aj cieľ naďalej rozvíjať podmienky pre ne, konkrétne však možno chýba jednotný koncept, ktorý by umožňoval tieto oblasti ďalej rozvíjať. Zo systematického prístupu existujú ojedinelé príklady, ktoré však z pohľadu koncepčnosti nie sú jednak dotiahnuté do uceleného produktu ako aj často sa vzťahujú iba na úzke územie bez previazanosti na susedné regióny. Čo je dôležité z hľadiska legislatívy nebráni či tomu, aby sa zrealizovala integrácia cyklistickej dopravy a VOD, či už na regionálnej alebo medzinárodnej úrovni.

3 Analýza riešeného územia.

Samotná trasa Eurovela 13 (obr. 3.1) začína v Nórsku a tiahne sa cez Fínsko, Rusko, Estónsko, Lotyšsko, Litvu, Poľsko, Nemecko, Českú republiku, Rakúsko, Slovensko, Maďarsko, Chorvátsko, Srbsko, Bulharsko, Turecko. Ako napovedá jej názov, ide o cyklotrasu pozdĺž Železnej opony, teda kedysi hranice medzi socialistickým tzv. Východným blokom a kapitalistickým Západom.



Obr. 3.1 Sieť Eurovelo 13 a úsek na Slovensku

(zelená – realizovaná, oranžová – nerealizovaná, červená – plánovaná)

Na Slovensku má trasa Eurovela 13 približne 90 km a vedie cez Trnavský a Bratislavský samosprávny kraj.

Vymedzenie územia.

Pre potreby tejto štúdie sme si vymedzili riešené územie. Ide o územie západne od Malých Karpát siahajúce od Moravského Sv. Jána až po Bratislavu a východne od rieky Moravy, pozri obr. 3.2. Ide o riešený koridor s dopadom na od hraníc s ČR až po Bratislavu a hranice s Rakúskom.

Obr. 3.2 Vymedzenie riešeného územia

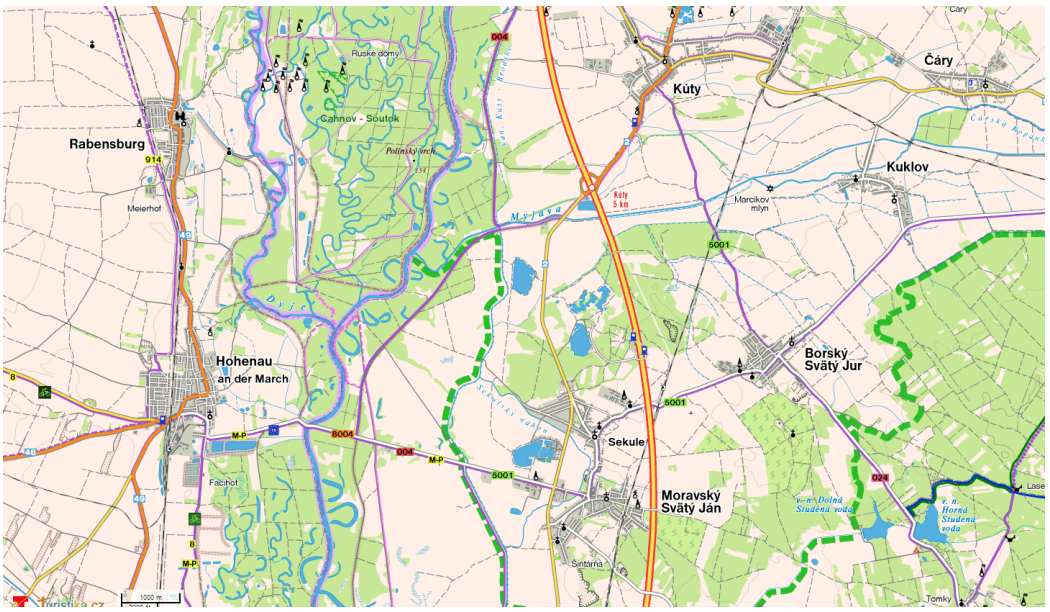
Trasa Eurovelo 13 prechádza zčasti Trnavským, Bratislavským krajom, pričom jeho najdlhšia časť vedie na území Bratislavského samosprávneho kraja.

Kopíruje rieku Moravu a Dunaj, kde ďalej pokračuje na územie Rakúska, resp. Maďarska. Samotné územie je charakterizované ako koridor so spádovými oblasťami. Teda nie úzko špecifikovanou oblasťou iba pri trase ale aj oblasťou, z ktorej je možné sa na trasu Eurovela 13 napojiť. Keďže cykloturizmus je postavený na rôznorodých cieľoch, budeme riešené územie chápať ako koridor, z ktoré a do ktorého bude možné vstúpiť z rozličných strán.

3.1 Územné väzby.

Trnavský samosprávny kraj (TTSK).

Začiatok trasy Eurovelo 13 je v obci Moravský Sv. Ján, ktorá patrí do Trnavského samosprávneho kraja. Spadá pod okres Senica do jeho juhozápadnej časti a má pohraničný charakter, keďže priamo susedí s Rakúskom a prvou obcou v Rakúsku Hohenau an der March (ďalej už len Hohenau). Samotná časť tohto územia má však dosah jednak aj na blízke obce ako Sekule, Borský Sv. Jur ako aj po obec Kúty, ktorá tvorí hraničnú obec medzi SR a ČR. Z hľadiska obce s rozvinutejšou vybavenosťou je v tomto území dôležitá obec Šaštín – Stráže.



Obr. 3.3 Oblasť trasy EV 13 v TTSK

Obce, ktoré spadajú do riešeného územia koridoru Eurovelo 13 síce teritoriálne a územnosprávne spadajú pod svoje vyššie územnosprávne členenie, ako sú okresné mestá, avšak z hľadiska blízkosti mesta Bratislavy sú ovplyvnené aj

hlavným mestom. Časť obcí má teritoriálny dosah jednak smerom k Českej republike ako aj k Rakúsku.

Bratislavský samosprávny kraj.

Bratislavský samosprávny kraj sa nachádza v západnej a juhozápadnej časti SR, zaberá územie 2053 km^2 a svojou rozlohou je najmenším krajom SR. Územnú a sídelnú štruktúru BSK tvorí 73 obcí, 6 miest (Malacky, Stupava, Svätý Jur, Pezinok, Modra, Senec) a hlavné mesto SR (Bratislava),pozri tab. 3.1

Tab. 3.1 Základné územné ukazovatele Bratislavského samosprávneho kraja

	Rozloha (km^2)	Hustota obyvateľov na km^2	Počet obcí	Počet mestských častí
Bratislava I	10	4 688		1
Bratislava II	92	1 169		3
Bratislava III	75	822		3
Bratislava IV	97	962		6
Bratislava V	94	1 290		4
Malacky	949	68	26	
Pezinok	375	144	17	
Senec	361	144	30	
BSK	**2 053**	**292**	**73**	
SR	**49 035**	**110**	**2 883**	

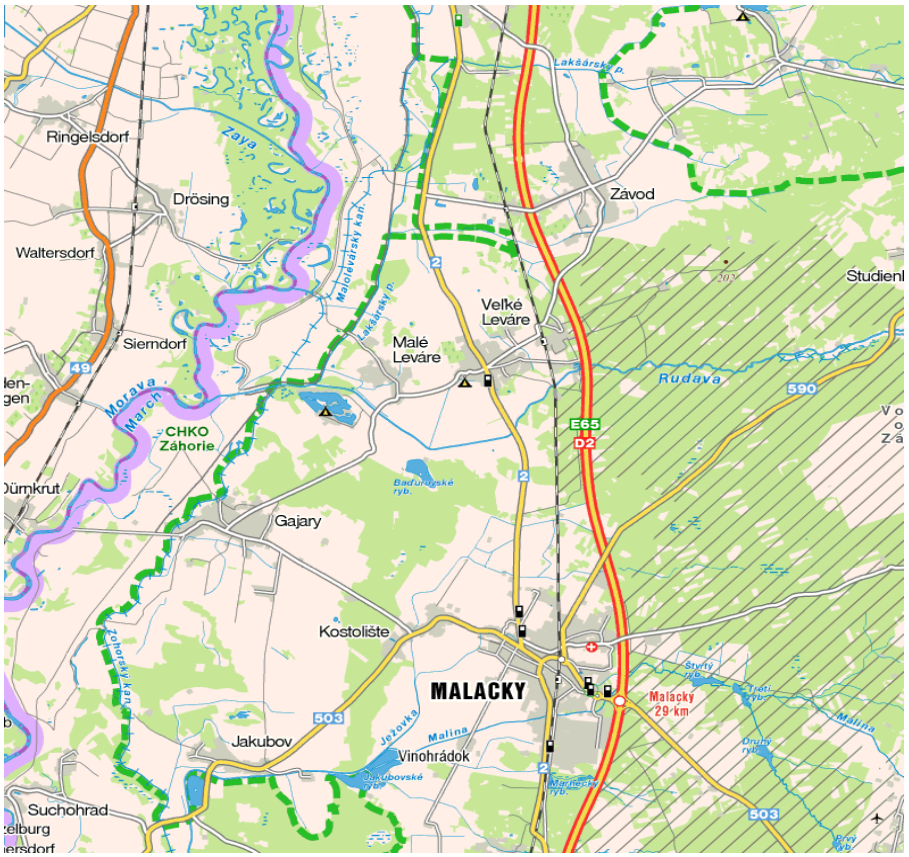
BSK má 603 699 obyvateľov. Na celkovom počte obyvateľov SR sa tak Bratislavský kraj podieľal 11,2%. Počet mestského obyvateľstva predstavuje 501 970 obyvateľov.

Hrebeň Malých Karpát rozdeľuje BSK na dve geografické oblasti:

- severná - okres Malacky (26 obcí),
- východná - okresy Pezinok (17 obcí) a Senec (30 obcí).

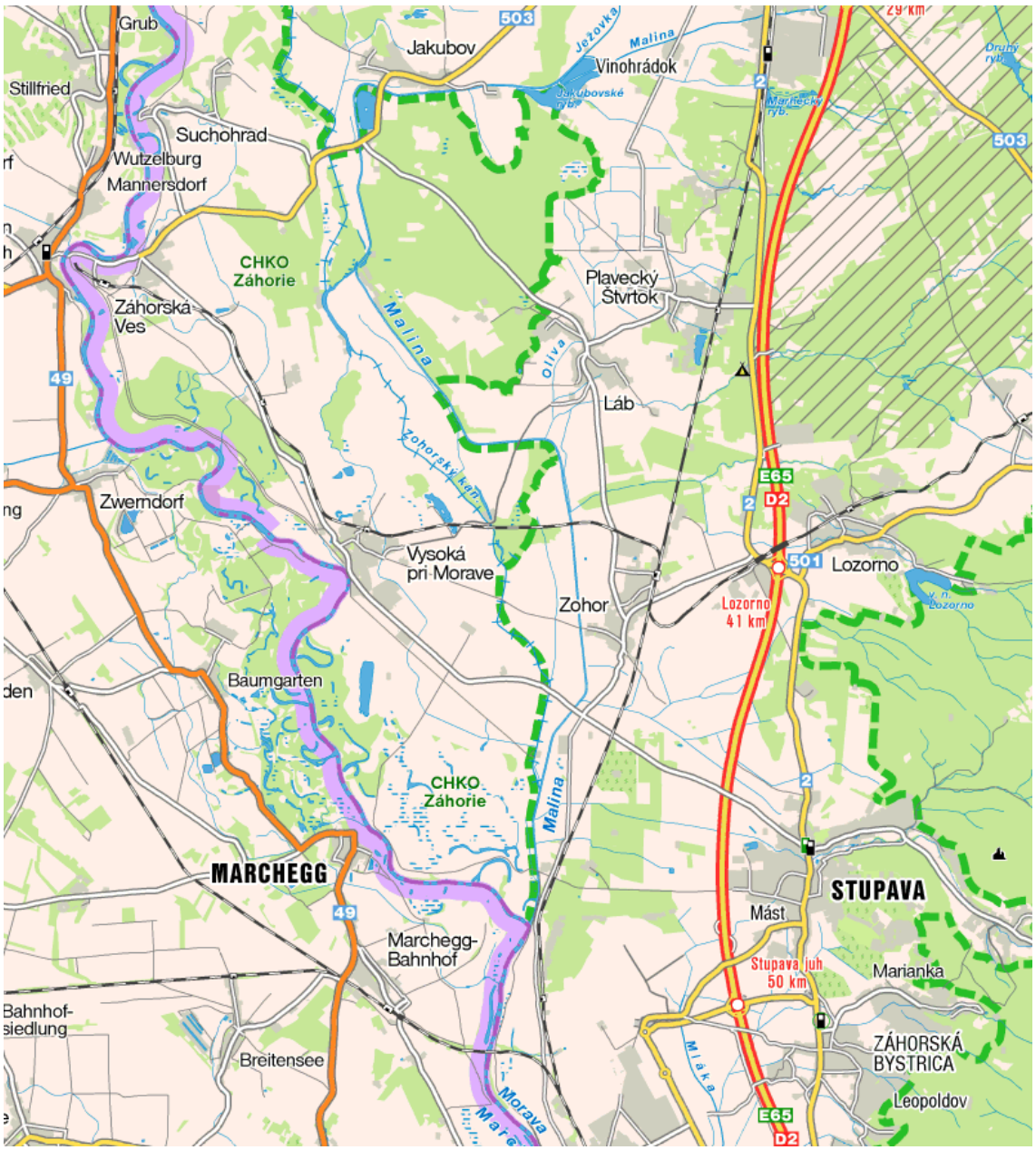
Z hľadiska našej štúdie sa budeme zaoberať hlavne jeho severnou časťou a mestom Bratislava.

Riešené územie v Bratislavskom samosprávnom kraji (BSK) začína v okrese Malacky, obcami Závod, Malé Leváre a Veľké Leváre. Centrom oblasti je mesto Malacky, ktoré plní úlohu správneho centra pre danú oblasť. Úsek EV 13 prechádza priamo od Malých Levár cez obec Gajary, Suchohrad až po Záhorskú Ves. Do spádovej časti tejto časti územia spadajú aj obce Jakubov a Kostolište, obr. 3.4. Po pravej strane tohto územia je vymedzená hranica Vojenského obvodu Záhorie.



Obr. 3.4 Oblasť riešeného územia v okolí Malaciek

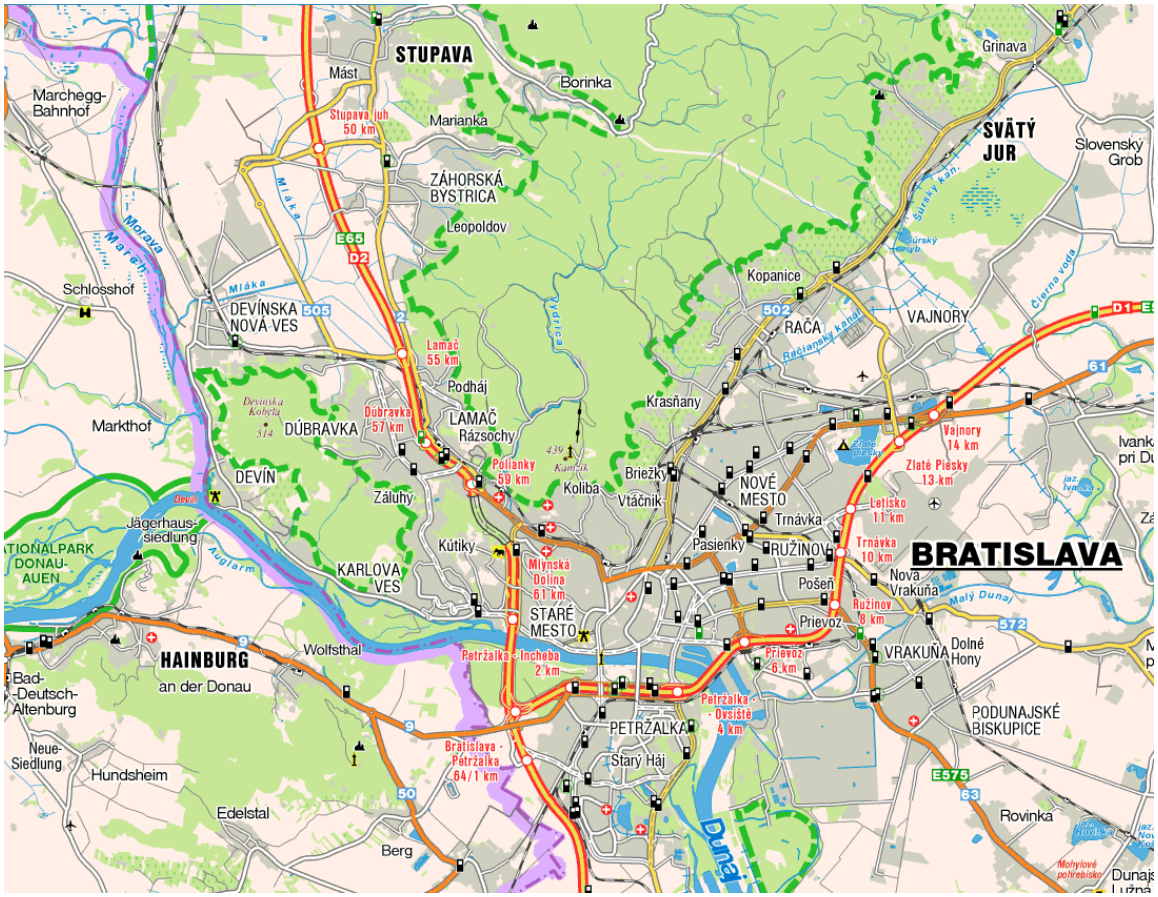
Ďalšia časť trasy EV 13 (obr. 3.5) pokračuje od Záhorskej Vsi do Bratislavy mestskej časti Devínska Nová Ves cez obec Vysoká pri Morave. Do spádového územia spadá oblasť obcí Láb, Plavecký Štvrtok, Lozorno, Zohor, Záhorská bystrica a mesto Stupava. Stupava z tohto hľadiska predstavuje obec s vyšším stupňom vybavenia.



Obr. 3.5 Tretia časť riešeného územia v okolí Malaciek

Z Devínskej Novej Vsi trasa EV 13 pokračuje do Devína pričom trasa je vymedzená po jednej strane riekou Morava a na druhej strane prírodnou

bariérou Devínska kobyla. Od Devína pokračuje od sútoku rieky Morava a Dunaja, práve popri Dunaju cez mestskú časť Karlova Ves až k Novému mostu, kde trasa prechádza na pravú stranu Dunaja do mestskej časti Petržalka, obr. 3.6 .



Obr. 3.6 Tretia časť riešeného územia Bratislava

Obr. 3.7 Vstup z územia Rakúska do Petržalky (Google maps)

Z Petržalky potom vedie po hranicu s Rakúskom, kde končí a pokračuje v Rakúsku v prvej obci Kitsee. Centrom kraja je hlavné mesto a zároveň krajské mesto Bratislava, ktoré má osobitný štatút v rámci Slovenskej republiky. Predstavuje oblasť alebo región, ktorý sa považuje za ekonomicky jedným z najvyspelejších ako aj centrom ekonomického, obchodného ako aj kultúrneho života. Podľa ÚPN BSK má mesto Bratislava ako aj celý BSK územný dopad na oblasti Dolného Rakúska, Burgenlandu a Župy Győr-Moson-Sopron. Samotný dopad spočíva jednak v ekonomickom, dopravnom ako aj turistickom hľadisku.

Z hľadiska trasy Eurovelo 13 predstavuje tak unikátny sídelný útvar, ktorý má svoje špecifiká a je atraktívny vďaka svojej polohe aj pre okolité krajiny. Vďaka svojmu situovaniu je to dopravná križovatka, ktorou vstupujú alebo vystupujú či už prúdy cestujúcich alebo tovaru z a do Slovenskej republiky z juhozápadu. Práve kvôli svojmu významu a strategickej polohe má význam jednak z hľadiska územného rozvoja, pretože kvôli prevyšujúcemu dopytu aj z hľadiska územia, či už v oblasti práce, vzdelávania ako aj iného občianskeho vybavenia, priťahuje a má vplyv na okolité územie, pričom presahuje hranice samotného územia mesta Bratislava. Ak sa pozrieme na riešené územie z hľadiska územných väzieb, tak vidíme, že najdominantnejším sídlom na území BSK je mesto Bratislava. Popri ňom kostru sídelného systému kraja dotvára okresné mesto Malacky a mesto Stupava. Ak by sme to hodnotili z hľadiska typového charakteru, ide o radiálne územné väzby s lokálnymi tangenciálnymi osami, ktorými sa prepájajú. Popri hlavnom radiálnom smere tak urbanizované územie predstavuje sídelné pásy, ktoré boli vytvorené historicky (či už popri riekach, podhorských pásoch alebo popri historických cestách) alebo v dôsledku súčasného dopytu najmä z hľadiska suburbanizácie, ktoré je spôsobené najmä faktom hlavného mesta Bratislavy predstavujúceho ekonomické centrum. Klasickým príkladom je vybudovanie závodu Volkswagenu a jeho dopadu na územie. Z pohľadu štúdie najmä menšie obce predstavujú potenciálne oblasti, kde môže práve ešte narásť dopyt po službách ako občianskej a sociálnej vybavenosti najmä z dôvodu prisťahovania alebo migrácie obyvateľstva s cieľom blízkeho dochádzania do zamestnania alebo za vzdelaním do hlavného mesta Bratislava. Tým pádom tieto obce vytvárajú okolo Bratislavy subregionálne

centrá. Z pohľadu nových hodnotení európskeho priestoru a rozvoja sídelných štruktúr v rámci Európskej únie je územie Bratislavského kraja vnímané ako jedno z rozvojových území s dobrým rozvojovým potenciálom v rámci strednej Európy a je súčasťou nových rozvojových makroregiónov Európy. Z hľadiska vzdialenosti k trase EV 13 nie sú pre dané obce charakteristické veľké vzdialenosti. Pozri tab. 3.2. Pri rádiuse 20 km majú všetky obce vhodnú spádovú vzdialenosť k cyklotrase EV 13.

Tab. 3.2 Vzdialenosti spádových obcí k EV 13 v km.

názov obce	vzdialenosť od EV13 (km)
Kúty	12
Sekule	4
Moravský Sv. Ján	3,5
Závod	6
Veľké Leváre	12
Gajary	4
Plavecký Štvrtok	13
Láb	11
Malacky	15,5
Záhorská Ves	0
Vysoká na Morave	0
Zohor	6
Stupava	4
Devínska Nová Ves	0
Devín	0
Bratislava hl. stanica	2,5

3.2 Dopravné väzby.

Charakteristika dopravných väzieb úzko súvisí s územnými väzbami, ktoré sa v tomto prípade kopírujú. Dopravné väzby vždy určujú smerovanie dopravy ako aj vplyv dopravy na dané územie.

Z hľadiska členenia existujú väzby:

- vnútorné,
- vonkajšie,
- tranzitné.

Základná kostra cestnej siete pre riešené územie je rozdelená nasledovne: Vnútorné dopravné väzby sú väzby charakteristické v danom území. Znamená to, že zdroje a ciele sú vo vnútri riešeného územia. Vonkajšie dopravné väzby predstavujú vzťahy, kedy zdroje a ciele ležia mimo riešeného územia.

Tranzitné dopravné väzby sú väzby, ktoré prichádzajú z vonkajšieho prostredia do vnútra riešeného územia. To znamená, že zdroje alebo ciele nie sú v jednom území. Buď je cieľ vo vnútri a zdroj vonku alebo naopak. Z hľadiska kombinovanej dopravy a charakteru EV 13 predstavujú práve tranzitné dopravné väzby vzťahy, ktoré je nutné riešiť a majú dôležitý význam z hľadiska cykloturizmu.

Dopravné väzby tak v území predstavujú dôležité vzťahy medzi jednotlivými sídelnými útvarmi, medzi ktorými obyvatelia cestujú za účelom rôznych aktivít. Napríklad práca, vzdelanie, zábava, úradne vybavovanie, kultúra, turizmus a pod. V prípade pravidelných aktivít ako je napríklad vzdelanie, práca je možné prepravné vzťahy a samotné väzby oveľa ľahšie popisovať alebo prognózovať. Na opačnej strane sú to tu aktivity, ktoré nie sú pravidelné a môžu sa vyskytovať pravidelne. V tomto prípade je nutné, aby sa vytvorili podmienky, za ktorých sa dajú očakávať realizovanie takýchto aktivít. Z hľadiska turizmu môžu tieto podmienky predstavovať napríklad leto, víkend a pod. V prípade dopravných väzieb je potom možné vytvoriť takú prepravnú ponuku, aby sa takéto aktivity mohli naplniť. Logicky tak väčšie sídelné útvary reprezentujú zdroje, kde sú alokované väčšie pracovné príležitosti a priťahujú aj prepravné vzťahy z menších sídelných útvarov. Z tohto hľadiska je viac príležitostí využitia VOD aj vo väčších sídelných útvaroch.

Avšak z hľadiska turistických zaujímavostí to nie vždy musí platiť. V takomto prípade tak je nutné ponúknuť vhodnú ponuku dopravy aj na menej obývané miesta. Väčšie sídelné útvary reprezentujú aj dôležité body alebo uzly na dopravnej sieti, kde sa križujú rôzne druhy komunikácií. V niektorých prípadoch takéto uzly predstavujú aj menšie obce.

Dopravná sieť v riešenom území predstavuje súhrn všetkých komunikácií, ktoré sú spôsobilé jednak pre verejnú osobnú dopravu ako aj pre cyklistickú dopravu. Z hľadiska cestnej siete sú najdôležitejšie dopravné komunikácie, ktoré reprezentujú dopravné väzby s tranzitnou dopravou ako aj dopravou, ktorá privádza dopravné vzťahy do daného územia. Z hľadiska rýchlostných komunikácií predstavujú diaľnice najrýchlejšie pozemné komunikácie avšak nie je ich možné využiť bicyklami iba v prípade, že cestujúci si bicykle prevážajú osobitne. V tomto prípade možno pozerať na diaľničnú sieť ako na rýchlostné komunikácie s možnosťou prepravy prostriedkami verejnej cestnej osobnej dopravy, kde existuje potenciál na využívanie cykloturistami. Takýto druh dopravnej infraštruktúry môžu využívať aj turisti, ktorí do daného územia prichádzajú ako turisti buď s bicyklom alebo bez neho, pričom môžu na dané územie dopraviť individuálne prostredníctvom osobného automobilu. Dôležitým parametrom pre skúmanie dopravných väzieb v riešenom území je charakteristika dopravnej siete, ktorá je charakterizovaná dopravnou infraštruktúrou. Z hľadiska jednotlivých druhov osobnej dopravy je možné dané územie rozdeliť prevažne na cestnú dopravnú infraštruktúru ako aj železničnú dopravnú infraštruktúru.

Cestná dopravná infraštruktúra.

Dopravná infraštruktúra pre cestnú dopravu je najrozsiahlejšia a najhustejšia, čo do porovnania s ostatnými druhmi dopravy. Taktiež obsahuje dopravnú infraštruktúru pre motorovú a nemotorovú dopravu, ktoré sú detailnejšie definované prostredníctvom príslušných legislatívnych predpisov.

Pre riešené územie sa uvažuje s existujúcou dopravnou sieťou, ktorá je hierarchicky prítomná na danom území. Jedna z hraníc vymedzeného územia je práve stanovená koridorom diaľnice D2 ako aj cesty I/2. Obe cesty plnia svoje funkcie, na ktoré boli vybudované, teda diaľnice D2 prevažne slúži na tranzitnú dopravu medzi Českou republikou a Rakúskom. Cesta I/2 zase prepája dôležité sídla riešeného územia.

Diaľnica D2 a cesta I. triedy tak predstavuje dôležitú dopravnú infraštruktúru, prostredníctvom ktorej môžu zahraniční turisti vstúpiť do riešeného územia alebo z neho pokračovať ďalej.

Ostatné cesty II a III. triedy predstavujú doplnkové a obslužné komunikácie, ktoré majú dôležitú funkciu najmä v tom, že obsluhujú dané územie. Z hľadiska cieľa štúdie cestná sieť predstavuje dôležitý prvok dopravnej infraštruktúry, pretože ju využívajú najmä dopravné prostriedky cestnej verejnej osobnej dopravy ako aj cyklisti. Oproti železničnej doprave má výhodu aj v tom, že je prítomná vo všetkých obciach a teda jej využitie je oveľa flexibilnejšie.

Pre úsek Kúty – Moravský Sv. Ján sú to:

- diaľnica D2,
- cesta I/2,
- cesta III/500 (Kúty – Šaštín – Stráže).

Pre úsek Moravský Sv. Ján – Malacky:

- diaľnica D2,
- cesta I/2,
- cesta III/503 (Záhorská Ves, Jakubov, Kostolište , Malacky).

Pre úsek Malacky – Bratislava:

- diaľnica D2,
- cesta I/2,
- cesta III/501 (Lozorno).
- cesta III/505 (Bratislava, Stupava).

Pre úsek Bratislava – Rakúsko:

- diaľnica D2,
- diaľnica D4 – Petržalka Viedeň
- cesta I/2,
- cesta I/61.

Z hľadiska dopravnej obsluhy sú dôležité miestne komunikácie ako aj cesty miestneho významu, ktoré obsluhujú jednotlivé riešené obce.

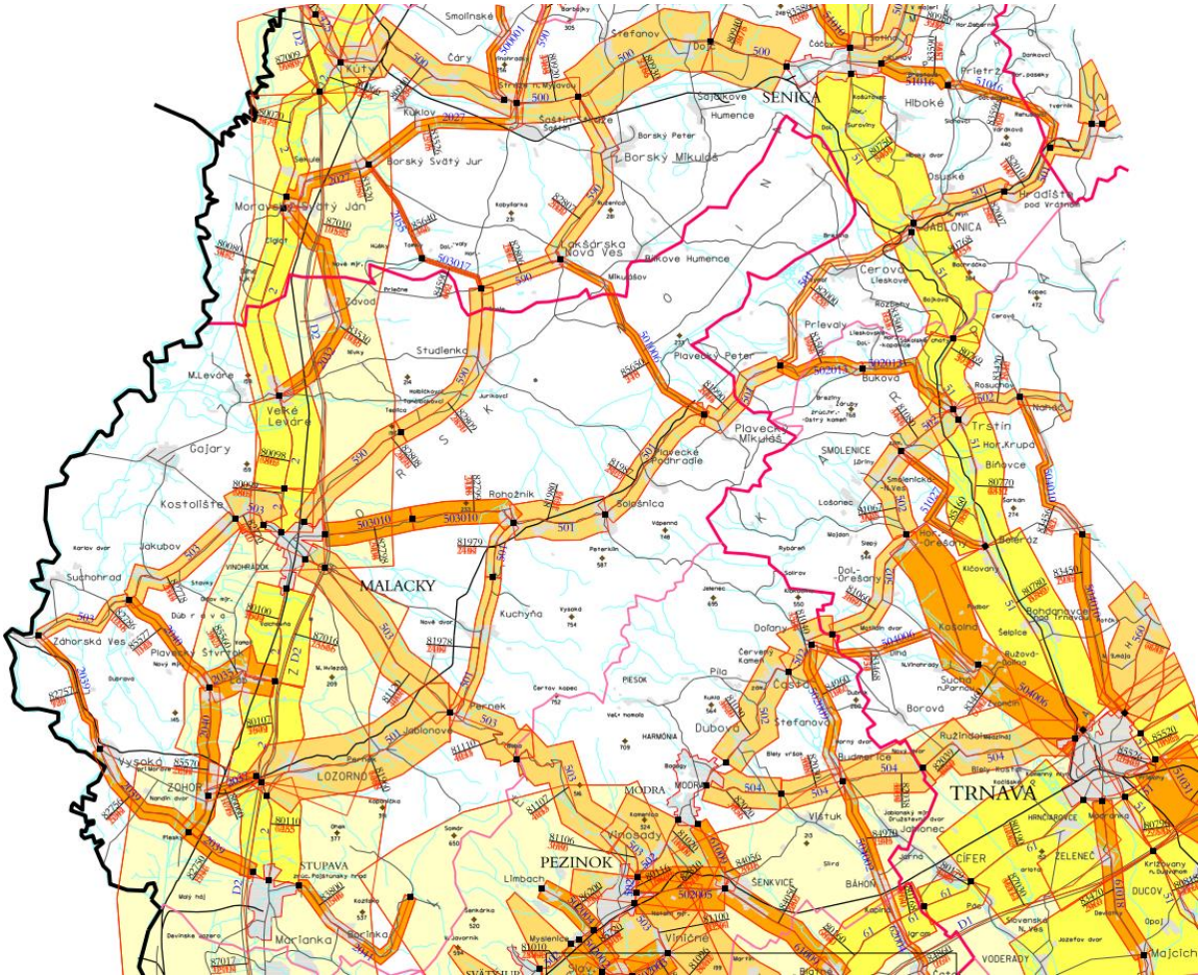
Dopravné zaťaženie na riešenom území.

Z hľadiska prístupnosti cyklistov k EV13 po existujúcich trasách pozemných komunikáciách je vhodné vziať do úvahy aj zaťaženie dopravných komunikácií. Dopravné zaťaženie ciest II. triedy na území Bratislavy je 5 až 10 násobne väčšie v porovnaní s priemerným zaťažením extravilánových úsekov tých istých ciest. Sprievodným javom tejto skutočnosti je zvýšená miera negatívnych vplyvov dopravy na okolité životné prostredie. Najzaťaženejšie komunikácie v BSK (podľa CSD 2010) sú na vstupoch do Bratislavy (hodnoty sú uvedené v ročnom priemere dennej intenzity (RPDI) vozidiel/24hod/obojsmerne):

- Diaľnica D2 - 51265
- Cesta I/2 - 56162

Cesty II/503 a II/505 nedosahujú kritické hodnoty intenzity, pozri obr.3.2.1.

Tu je však nutné povedať, že podľa zákona o cestnej premávke, nemôžu cyklisti využívať na jazdu na bicykli diaľnice.



Obr. 3.2.1 Zaťaženie opravnej siete na vybranej časti územia

Medzi dôležité úseky ciest, ktoré sú systematicky preťažované nad prípustnú intenzitu dopravy sú najmä úseky prieťahov ciest cez centrá obcí najmä na cestách:

Cesty II. triedy v okrese Malacky:

- II/501 Lozorno - Rohožník – hranica BSK, II/503 (Viničné, Pernek, Malacky...),
- II/590 Malacky - hr. okresu BSK,

Bratislavský kraj má dobrú dostupnosť k najvýznamnejším európskym centrám a ich aglomeráciám predstavovanými mestami Viedeň a Budapešť.

Z tohto dôvodu to predstavuje obrovskú výhodu v oblasti dopravnej dostupnosti, či už pre individuálnu alebo verejnú osobnú dopravu.

Okrem nich existujú v riešenom území ešte miestne komunikácie a ostatné komunikácie, ktoré nie je možné zaradiť do žiadnych hore uvedených komunikácií. Patria sem napríklad obslužné komunikácie povodí riek alebo špeciálne komunikácie, ktoré boli vybudované na vojenské účely a v súčasnosti (stav k 31.máju 2014) legálne neexistujú. Z hľadiska využívania cyklistami môžu byť využívané všetky druhy pozemných komunikácií okrem diaľnic a komunikácií, ktoré dopravnými značkami zakazujú.

Železničná infraštruktúra

Z hľadiska železničnej infraštruktúry existujú v riešenom území železničné trate, ktoré majú medzinárodný ako aj regionálny alebo lokálny význam.

Lokálny význam má trať :

- Zohor – Záhorská Ves.

Z hľadiska napojenia na mikroregión Malých Karpát je dôležitá železničná trať:

- Zohor – Lozorno – Plavecký Štvrtok.

Regionálny význam má trať:

- Bratislava –Malacky – Kúty.

V riešenom území prechádzajú územím Nadregionálne magistrálne železničné trate v smeroch:

- M110: Bratislava - Brno - Praha - Drážďany - Berlín - Hannover,
- M120: Bratislava - Žilina - Čadca - Zwardoň - Varšava – Gdaňsk
- M130: Bratislava - Štúrovo - Budapešť - Belehrad - Istanbul - Thessaloniky,

Nadregionálnu magistrálnu železničnú kostru dopĺňajú základné a doplnkové trate ŽSR aj vo väzbe na Rakúsko (ÖBB) a Maďarsko (MÁV):

Z-100: Bratislava - Marchegg - Viedeň, príprava na zdvojkoľajnenie a elektrifikáciu

Z-131: Bratislava - Dunajská Streda - Komárno, príprava na zdvojkoľajnenie a elektrifikáciu

Z-132: Bratislava - Petržalka - Rajka - Györ,

Z-101: Petržalka - Kittsee - Parndorf - Viedeň,

O-112: Zohor - Plavecký Mikuláš, trať je jednokoľajná, neelektrifikovaná. Prepojenie do Jablonice sa už nezrealizovalo.

O-113: Zohor - Záhorská Ves, železničná prevádzka minimálna, osobná doprava v rozsahu 8 párov vlakov denne.

O-xxx: Devínske Jazero – Stupava, trať je zrušená a demontovaná.

Obr.3.2.2 Schéma železničných tratí v riešenom území

Vodná doprava.

Na riešenom území sa nachádzajú aj dôležité vodné cesty, najmä na rieke Dunaj ale v regionálnom charaktere aj rieka Morava. Mesto Bratislava je dôležitým bodom a prístavom na vodnej trase Dunaj – Mohan –Rýn.

Počas roka tu existuje vo verejnej osobnej doprave turistické spojenie Bratislava -Viedeň, Bratislava -Budapešť, sezónne trajekt Devín – Hainburg a.d. Donau.

Pre rozvoj vodnej dopravy a turizmu spojeného s vodáctvom sú v BSK navrhnuté základné zariadenia pre vodácky šport na riekach Dunaj, Malý Dunaj, Mošonský Dunaj, starý tok Dunaja a Morava v celej dĺžke toku na území BSK. Predpokladá sa vznik kotvísk, tzv. “maríny“, pre podporu a servis a kotvenie malých vodných plavidiel s rekreačným charakterom. Nepočíta sa s vytvorením prístavov a kotvísk pre veľké lode.

Samotné vybavenie a podporné službe pre tieto rekreačné plavidlá by sa mali situovať v lokalitách Botanická záhrada, most Lafranconi, Slovenský veslársky klub (nová Incheba), nábr. L. Svobodu (Nový most) a Tyršovo nábr. (priestory Lida).

Návrh vytvára podmienky pre športovú rekreačnú plavbu na vyššie uvedených vodných tokoch s odstraňovaním prekážok rekreačnej plavby, prípadne s vytváraním podmienok pre plavbu (plavebné komory, splavy).

V budúcnosti sa podľa ÚPN BSK počíta s nasledovnými lokalitami pre takéto rekreačné prístavy:

- Dunaj: Vlčie hrdlo - Slovnaft,
- Morava: Vysoká pri Morave, Záhorská Ves, Suchohrad, Gajary
- Malý Dunaj: Zálesie, Tomášov, Hurbanova Ves.

Letecká doprava.

Z hľadiska turistického významu má letecká doprava svoje miesto, pretože je ňou možné dopraviť zahraničných turistov. Z hľadiska územia ako vstupné brány, ktorými je možné vstúpiť do riešeného územia, prichádza do úvahy najmä letisko M.R Štefánika v Bratislave, ktoré je najbližšie, ďalej letisko Viedeň Schwechat – Rakúsko a letisko Brno.

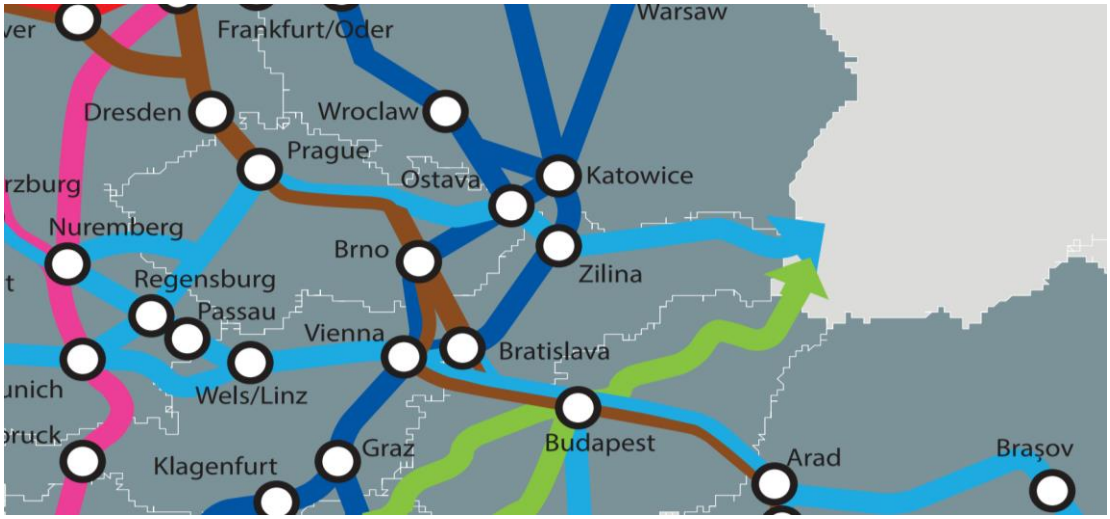
Letisko v Bratislave je síce najbližšie, ale miera destinácií, do ktorých a z ktorých by potenciálni cykloturisti mohli pricestovať je obmedzená. Z tohto dôvodu má väčší potenciál letisko Viedeň, ktoré má spojenie do celého sveta a viacerých destinácií aj medzikontinentálych. V tomto prípade je kombinovaná doprava dôležitá, avšak ešte dôležitejšie je možnosť samotného napojenia do riešeného územia.
Letisko Brno je z uvedených letísk potenciálne využiteľné, avšak jeho nevýhodou je väčšia vzdialenosť a podobne ako letisko Bratislava obmedzené destinácie.

3.3 Nadväznosť na medzinárodné dopravné prepojenie.

Cez riešené územie prechádzajú významné európske cestné koridory typu E a TEM. Samotná Bratislava sa stáva uzlovým bodom týchto trás, z ktorého sa lúčovito rozbiehajú:

- E 58 (I/2, I/61) Bratislava - Berg - hranica s Rakúskom
- E 65 (I/2) Česká republika - Břeclav - Bratislava - Rusovce - hranica s Maďarskom

Z hľadiska dopravných väzieb sa riešené územie nachádza na hranici troch štátov v strede Európy. Z tohto dôvodu predstavuje dopravne tranzitné územie v európskom kontexte, pričom je priamo napojené na európske multimodálne koridory.



Obr. 3.3.1 Multimodálne koridory v Európe (ec.euope.eu)

V Bratislave sa križujú aj základné medzinárodné multimodálne dopravné koridory prechádzajúce krajom:

- multimodálny koridor č. IV. Berlín/Norimberg – Praha– Kúty – Bratislava/Rusovce – Budapešť – Rumunsko/Turecko/Grécko lokalizovaný pre cesty siete TEN-T, Berlín/Norimberg – Praha) – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – Budapešť – Rumunsko/Turecko/Grécko lokalizovaný pre konvenčné trate železničnej a kombinovanej dopravy siete TEN-T
- multimodálny koridor č. V. vetva Va. Rakúsko – Bratislava/Jarovce – Žilina – Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – Užhorod – Ľvov lokalizovaný pre cesty, pre konvenčné trate železničnej a kombinovanej dopravy a pre vysokorýchlostnú železničnú trať Bratislava – Žilina
- multimodálny koridor č. VII. vodná cesta Dunaj s verejnými prístavmi v Bratislave, Komárne a Štúrove.

Vplyv má aj ďalší koridor, ktorý prechádza v blízkosti Bratislavy.

Multimodálny koridor.: Rijeka - Zahreb – Budapešť.

Cykloturistika zažíva už aj na Slovensku rozmer, ktorý ju predurčuje k rastúcemu trendu. Práve cykloturistika obzvlášť pre územie strednej Európy sa vyznačuje tým, že sú tu relatívne krátke vzdialenosti, pričom je možné navštíviť alebo sa pohybovať v rámci rôznych krajín. V prípade nášho riešeného územia je to obzvlášť jasné, ak si vezmeme, že blízkosť Slovenska, Českej republiky, Rakúska a Maďarska je skutočne malá. Z tohto dôvodu môžeme trasy Eurovela 13 z územia Slovenska dopravne prepojiť s nasledovnými územiami:

Česká republika

- Bratislava - Kúty– Lanžhot. Slúži pre prepojenie cestnej, železničnej dopravy ako aj nemotorovej dopravy.

Rakúsko

- Hohenau - Moravský sv. Ján. Slúži pre prepojenie cestnej dopravy ako aj nemotorovej dopravy.
- Angern and der March – Záhorská ves. Slúži pre prepojenie cestnej dopravy ako aj nemotorovej dopravy.
- Schlosshof – Devínska Nová Ves. Cyklomost slúži pre prepojenie nemotorovej dopravy.
- Wolfstahl - Bratislava Petržalka. Slúži pre prepojenie cestnej dopravy ako aj nemotorovej dopravy.
- Kitsee - Bratislava Petržalka. Slúži pre prepojenie cestnej, železničnej dopravy ako aj nemotorovej dopravy.

Veľmi dobrým príkladom nemotoristického prepojenia je most Slobody medzi Devínskou Novou Vsou a rakúskym Schlosshoffom, ktoré prepája cyklistický most, ktorý môžu využívať aj peší turisti.

Navyše ako bolo spomínané už v statiach vyššie územie Bratislavy je blízko Maďarska, čím je možné napojiť aj toto územie buď v smere Bratislava – Rusovce – Rajka, alebo v smere na Šamorín.

V samotnej Bratislave sa EV 13 križuje s ďalšou trasou EV 6 Dunajská cyklistická cesta, takže aj z tohto pohľadu je veľmi dôležité napojenie alebo kombinácia možností dopravy cyklistov.

3.4 Väzby na turistické ciele.

Ako je dôležité rozvíjať cestovný ruch a poznať akú úroveň v CR dosahujeme nám môžu dať údaje o porovnaní cestovného ruchu Slovenska a ostatných krajín V4 (Česka, Maďarska, Poľska) a Rakúska za obdobie rokov 2007 až 2010 (stratégia CR do roku 2020). Tu Slovensko dosahuje najnižšie hodnoty vo všetkých ukazovateľoch. Najvyšší počet turistov má Rakúsko, pričom zahraniční dvojnásobne prevyšujú domácich. Opačný prípad je v Poľsku, Maďarsku a na Slovensku, ktoré majú vyšší počet domácich turistov než zahraničných. V Česku je pomer medzi domácimi a zahraničnými turistami mierne v prospech zahraničných. Podiel cestovného ruchu na HDP bol najvyšší v Maďarsku (5,9 % v roku 2008), nasleduje Rakúsko (5,5 % v roku 2011), Poľsko (4,9 % v roku 2011) a Česko (2,9 % v roku 2009). V SR bol v roku 2011 podiel cestovného ruchu na HDP 2,5 %.
Svedčí to aj o tom, aké podmienky poskytuje tá či oná krajina pre turistov. Z hľadiska cykloturistiky sú veľmi dôležité ciele, kde môžu turisti nájsť zaujímavé body záujmu tzv. Points of Interests (POI). To znamená, ak chceme turistov prilákať, musíme im poskytnúť nejaké atrakcie, ktoré ich zaujmú, aby zostali v území, čo najdlhšie. Podľa štúdie údajov o nemeckých cykloturistoch Trendoscope (nationaler-radverkehrsplan.de) sa uvádza, že až tretina cykloturistov zostáva v území po dobu 2 – 4 dní, ak majú možnosť navštíviť rôzne atrakcie. Napr. v Holandsku predstavovali domáce pobyty od 2- 4 dní celkom 60 % z celkových dovolenkových ciest na bicykli. (Toerisme en recreatie in cijfers 2013) V záujmovom území sa totiž cyklisti môžu pohybovať v závislosti od bodov záujmu, ktorých môže byť v danom území aj viac.

Ak sa pozrieme na cieľ turistickej aktivity, ktorá súvisí s pobytom v zaujímavom a turisticky príťažlivom prostredí, či už hľadiska prírodných, kultúrnych, historických, športových, technických atrakcií, tak turista očakáva, že sa mu jeho požiadavky naplnia. Navyše pri dosahovaní týchto turistických cieľov taktiež očakáva doplnkové služby, ktoré mu umožnia tento cieľ dosiahnuť. Dôležité sú aj ubytovacie kapacity, ktoré sú zatiaľ na Slovensku síce dostatočné, avšak iba malý počet z nich sa orientuje na cyklistov. Pritom skúsenosti ukazujú, že cykloturisti využívajú práve takéto druhy ubytovania (ADFC.de, Eurovelo study 2012) a to najmä hotely alebo penzióny konkrétne 40-45% zo všetkých cykloturistov.

Medzi nosné druhy cestovného ruchu v riešenom území patrí:

- letná rekreácia v horách – horská turistika a celý rad voľnočasových aktivít, mestský a kultúrno-poznávací, kongresový cestovný ruch,
- poznávacia mestská turistika,
- kúpanie a zdravotný cestovný ruch – klasické formy a wellness,
- cestovný ruch pri vodných plochách – kúpanie, vodné športy,
- cykloturistika – horská i v nížinnej poľnohospodárskej krajine.

Z hľadiska členenia územia by sme ich mohli zadeliť do základných skupín:

- Prírodné zaujímavosti (P),
- Kultúrne pamiatky (K),
- Historické pamiatky (H),
- Šport/Turizmus (Š),
- Technické pamiatky (T).

Následne sú uvádzané najväčšie body záujmu pre jednotlivé úseky, ktoré je možné navštíviť z trasy EV 13. Z prírodných zaujímavostí ide určite o CHKO Malé Karpaty a CHKO Záhorie.

<u>Úsek Kúty – Moravský Sv. Ján</u>

- Šaštín – Stráže – pútnicke miesto (K),

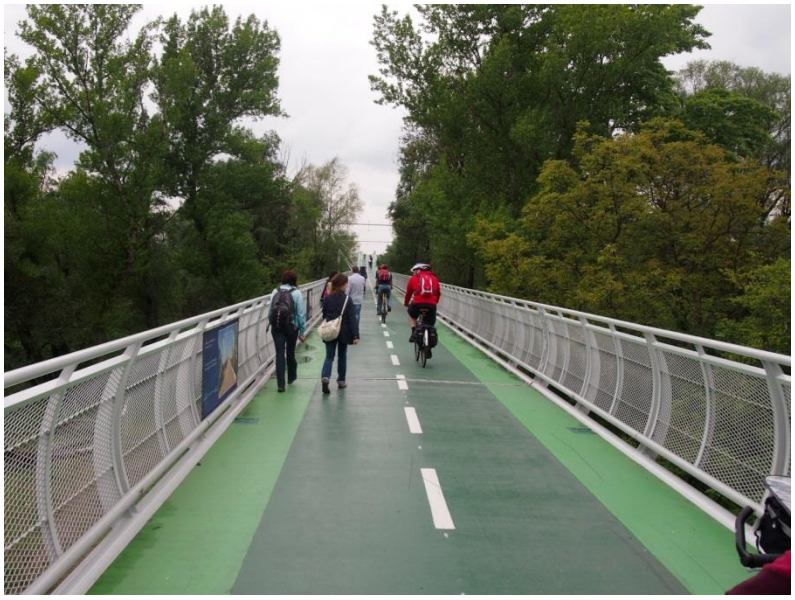
- Sútok riek Moravy a Myjavy (P),
- Sútok Moravy a Dyje (P),
- Jazerá Dolná a Horná studená voda (P),

Úsek Moravský sv. Ján – Malacky –Záhorská ves

- Gajary - Náleziská ropy a plynu (P),
- Závod - Šišolákov mlyn (P,T),
- Závod – Záhorácka magistrála (Š),
- Malé Leváre – jazero Rudava, Starý rybník, Malolevársky kanál(P),
- Suchohrad
- Malacky,
- Durnkrut –obec,
- CHKO Malé Karpaty (P),
- CHKO Záhorie (P),
- Záhorská ves – kompa.

Úsek Záhorská ves Devínska Nová Ves

- Záhorská Ves,
- Vysoká pri Morave,
- Marchauen (P),
- Plavecký Štvrtok,
- Bezedné- rašelinisko, malá prírodná rezervácia (P),
- Láb,
- Zohor ,
- Prepadlé jaskyňa (P),
- Lozorno,
- Stupava,
- Záhorská Bystrica,
- Devínske alúvioum Moravy – chránené prírodné územie(P),
- Schlosshof barokový zámok(H),
- Cyklomost (T).



Obr. 3.4.1 Cyklomost pre peších a cyklistov (Devínska Nová Ves – Schlosshof)

Úsek Devínska Nová Ves Petržalka

- Bad Deutsch Altenburg,
- Biely kríž (P,T),
- Bratislavský hrad (H),
- Bratislava,
- Bratislavský lesný park (P),
- Braunsberg – vrch (P),
- Devín obec a hrad(P,H),
- Devínska kobyla – vrch (P),
- Dračí hrádok – zrúcanina (H),
- Dunaj – rieka (P),
- Hainburg,
- Hundsheim (P),
- Kamzík vrch (P),
- Kochova záhrada (P),
- Konigswarte – vrch (P),
- Lamač (P),

- Malacky,
- Malý Javorník vrch (P),
- Marchegg,
- Marianka –pútnicke miesto (K,H),
- Medené hámre (T),
- Morava-rieka (P),
- Múzeum Železnej opony (pripravuje sa) (H),
- Národný park Donau Auen (P),
- Niderweiden (H),
- Ort an der Donau (H),
- Panský Diel (P),
- Petronel Carnutum kelstské sídlisko, rímske (H),
- Sandberg –paleontologické nálezisko,
- Most Slobody (T),
- Strmina (P),
- Stupava – mesto
- Wolfstahl obec,
- Zohor obec.

Uvedené príklady bodov zaujímavostí patria k hlavnému výberu, avšak je možné tieto body doplniť aj vzhľadom k lokálnemu významu jednotlivých obcí, ktoré v budúcnosti môžu na základe nich prilákať turistov. Okrem toho samotná myšlienka cyklotrasy EV 13 s názvom Cyklotrasa Železnej opony vystihuje samotný názov, keď napríklad v prípade slovenského úseku kopíruje štátne hranice medzi Slovenskom a Rakúskom, ktoré boli v období pred rokom 1990 prísne strážené.

Obr. 3.4.2 Pozostatky pohraničného pletiva Devínska Nová Ves

Z tohto dôvodu predstavuje historickú pamiatku, na ktorej je možné nájsť napríklad aj vojenské pevnosti, bunkre z medzivojnového obdobia, ktoré možno zaradiť aj medzi technické pamiatky. Je predpoklad, že služby a vybavenosť na tejto trase sa budú zlepšovať a ponúknu aj vyššiu kvalitu pre cykloturistov z celého sveta.

Obr. 3.4.3 Obranné bunkre a pevnosti sa nachádzajú popri trase EV

Hlavný potenciál územia spočíva v tom, že:

- územie predstavuje unikátny trojregión pre turistov (Viedeň, Eisenstadt, Neziderské jazero, Šopron, Győr, Dunajské ramená a lužné lesy na slovenskej aj maďarskej strane, Bratislava, Malé Karpaty)
- má výrazné zastúpenie kontrastných prostredí, ktoré sa striedajú vidiecke – mestské s možnosťou prihraničného, prihorského prostredia prostredia pri vodných tokoch, ako aj zmiešané prostredie s historickými, prírodnými alebo technickými pamiatkami, ktoré pre turistov predstavujú unikátnu atraktívnosť,
- má možnosti cezhraničných kontaktov:
  ako napr. vodný tok Morava – Devínska Nová Ves, Vysoká pri Morave, Záhorská Ves, (Rakúsko), vodný tok Dunaj – MČ Bratislava – Devín, hraničné priechody Hohenau, Kittsee, Rajka (Rakúsko, Maďarsko), Kúty (Česká republika)
- má prítomné všetky druhy dopravy medzinárodného významu, lokálne železničné trate,
- Bratislava a Dunaj predstavujú zaujímavé marketingové značky pre slovenský turizmus, výstavnícke a veľtržné centrum, rozsiahle lokality prímestskej rekreácie pri Bratislave,
- významné lokality s ponukou kultúry (opera, vážna hudba, balet, folklór), histórie a tradície (napr. Bratislava, Devín, Veľké Leváre, Svätý Jur, Pezinok, Červený Kameň, Bernolákovo), gastronómie (napr. Slovenský Grob, Bratislava, Malokarpatská vínna cesta,),
- rozhodujúca destinácia Slovenska pre kultúrno-poznávací, obchodný, služobný konferenčný, kongresový turizmus,
- je dôležitá lokalita pre vodnú dopravu alebo rekreáciu a šport na Dunaji, Morave, Malom Dunaji,
- má možnosti rozvoja agroturistických aktivít v kontexte na vinohradnícke a vinárske tradície v záhorskom a trnavskom regióne,
- ideálne geografické podmienky pre nenáročnú horskú pešiu turistiku, hustá sieť rekreačných trás a rekreačných a turistických lokalít na Záhorí ako aj v Malých Karpatoch,
- má vodné nádrže, štrkoviská, rybníky, početné ramená vodných tokov.

Z tohto pohľadu, môžeme konštatovať, že riešené územie má spolu s blízkym okolím ideálne geografické podmienky pre cyklistiku, cykloturistiku, pre vodácku turistiku, vodné športy. Ak by sme prostredníctvom SWOT analýzy zhodnotili dané územie, môžeme konštatovať nasledovné.

Silné stránky:

- existujú silné územné, regionálne a medzinárodné väzby,

- nachádza sa tu veľa prírodných, kultúrnych, historických a technických pamiatok ako aj oblastí na turistické vyžitie,
- územie sa nachádza blízko silného centra s občianskou vybavenosťou (Bratislava),
- križovatka 2 trás Eurovela 6 a 13.

Slabé stránky:

- v území chýba systematický a ucelený systém pre turistov,
- dopravný systém VOD nie je kompaktný,
- úroveň služieb je nízka,
- chýbajú najmä doplnkové služby pre cyklistov,
- chýbajú špeciálne dopravné služby pre cyklistov,
- body VOD nie sú priateľské k cyklistom,
- nedostatočná prezentácia územia pre cudzojazyčných návštevníkov v porovnaní s susednými krajinami.

Príležitosti:

- územie má potenciál sa stať vyhľadávaním z hľadiska polohy a bodov záujmu,
- má strategickú dopravnú polohu, ktorá umožňuje prestup z jedného druhu dopravy na iný,
- možnosť pritiahnuť cykloturistov zo susedných regiónov,
- stupeň integrácie si nevyžaduje vysoké investičné náklady,
- široká škála potenciálnych záujmov.

Hrozby:

- reálna možnosť a neochota nespolupracovať „hranie sa na svojom piesočku“,
- absencia financií,
- absencia skúsenosti s integráciou cyklistov a VOD,
- neochota vidieť cestujúceho ako stredobod záujmu v poskytovaných službách.

4 Súčasný stav cyklistickej a verejnej osobnej dopravy v riešenom území

Aby sme vedeli posúdiť súčasný stav riešeného územia z pohľadu cieľov tejto štúdie, zamerali sme sa v analytickej časti na oblasť cyklistickej dopravy ako aj verejnej osobnej dopravy z hľadiska dopravnej infraštruktúry a jej vybavenia ako aj poskytovaných dopravných služieb.

4.1 Analýza cyklistickej dopravy

Ako sme už uviedli, doprava je generovaná rôznymi aktivitami v území, medzi ktoré patrí aj turizmus. To, aký konkrétny druh dopravy si turista zvolí záleží od neho ako aj od vonkajších faktorov, ktoré ho môžu pri výbere dopravného prostriedku ovplyvniť. Medzi vonkajšie faktory patrí napr. aj dopravná infraštruktúra, resp. podmienky na pozemných komunikáciách, ktoré mu umožnia využívať bicykel.

Cyklistická doprava

Podmienky pre cyklistov môžeme za účelom našej štúdie rozdeliť do oblastí:

- Dopravná infraštruktúra.
- Doplnkové služby.

Dopravná infraštruktúra pre cyklistov pozostáva v riešenom území zo všetkých komunikácií, ktoré cyklisti môžu využívať. V našom riešenom území budú cyklotrasy pre cyklistov predstavovať dopravnú infraštruktúru aj klasické pozemné komunikácie, ktoré nemajú žiadne prvky špeciálnej komunikácie pre cyklistov (napr. vyhradený pruh, segregovaná cestička pre cyklistov, piktokoridor a pod.) ale zo zásady pozemných komunikácií ich môžu využívať, ak to nie je príslušnou dopravnou značkou zakázané. Všeobecne dopravná infraštruktúra plní vždy dopravnú funkciu, teda jej používatelia jej používajú na dopravu z bodu A do bodu B, avšak ciele alebo účel dopravy môžu byť rozličné, tak ako napríklad jazda do práce, škôl, zamestnaním, tak aj za účelom cykloturizmu.

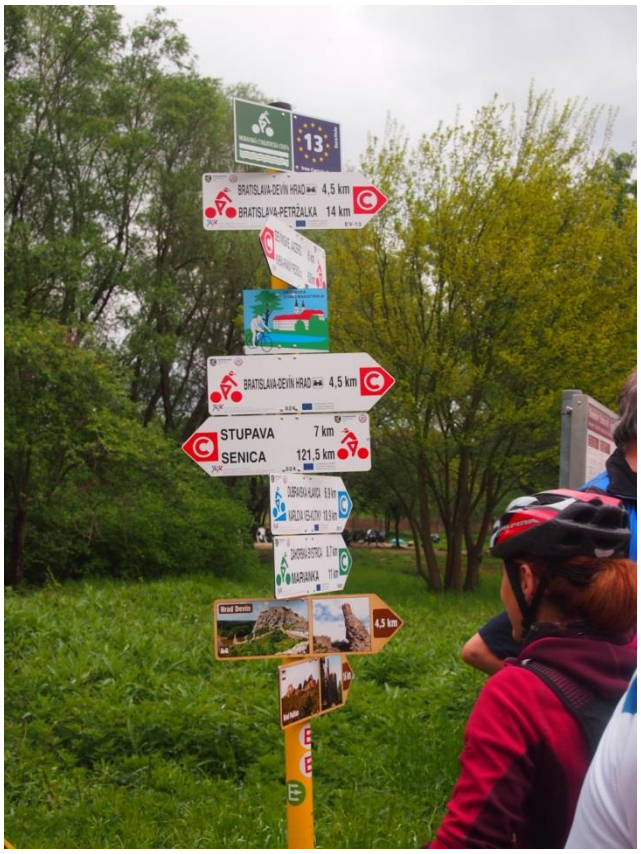
Z hľadiska typov cyklotrás môžeme rozlišovať:

- samostatné cestičky pre cyklistov fyzicky oddelené od hlavného dopravného priestoru, obr.4.1.1,
- vyhradené jazdné pruhy pre cyklistov v hlavnom dopravnom priestore, teda v jazdnom pruhu aj pre motorové vozidlá,
- poľné cestičky alebo špeciálne účelové komunikácie,
- spoločné chodníky pre cyklistov a chodcov,
- klasické pozemné komunikácie.

Obr.4.1.1 Cestička pre cyklistov mimo HDP

V súčasnosti je sieť cyklotrás na riešenom území značená prevažne systémom Slovenského cykloklubu (SCK). Na niektorých miestach však možno nájsť jednak staré ako aj nové typy cykloturistického značenia, obr. 4.1.2 a obr.4.1.3.

Obr. 4.1.2 Staršie cykloturistické značenie (zelené) a nové (červené „c“)



Obr. 4.1.3 Cykloturistické značenie na trase Ev 13

Vyslovene prvé samostatné opatrenia týkajúce sa prvkov cyklistickej infraštruktúry ako vodorovné a zvislé dopravné značenie môžeme nájsť až v katastri obce Devín.

Najväčšie výhrady k existujúcej dopravnej sieti pre cyklistov môžeme zhrnúť do nasledovného:

- nie je dostatočná z hľadiska doplnkového technického vybavenia a bezpečnosti (viaceré úseky cyklotrás vedené po frekventovaných cestách, cestných komunikáciách, lesných cestách bez náležitej úpravy, chýbajú bezpečné križovania s dopravnými koridormi s vyznačením bezpečného prevedenia pre cyklistov),
- z dopravného významu absentujú prepojenia obcí na okresné mestá a prepojenia medzi obcami, rekreačnými, turistickými cieľmi, cyklovázby rozvojových obytných území sídiel,
- v určitej miere nie je jasná štruktúra cyklotrás podľa dôležitosti (medzinárodné, národné, regionálne, miestne, spojovacie), pretože existujú aj súbehy jednotlivých cyklotrás s rôznou dôležitosťou.

Perspektívne sa v súčasnosti snažia oba kraje o rozvoj celej siete cyklotrás, či už v spolupráci so susednými krajmi alebo medzinárodným významom. V riešenom území sa postupne rozvíja sieť cyklotrás, ktoré sú nasledovných typov:

1. Samostatné cyklotrasy vyhradené pre cyklistov, fyzicky oddelené od ostatnej dopravy. Týchto ciest je minimum a rozvíjajú sa pozdĺž tokov riek na temene ochranných protipovodňových hrádzí, obr.4.1.4. Medzi tieto patria (červené):

    - Medzi ne patrí medzinárodná cyklotrasa EUROVELO 13 – Cesta železnej opony ako aj medzinárodná cyklotrasa EUROVELO 6 – Dunajská cyklotrasa, (ICT), pripravovaná Malokarpatská vínna cyklotrasa a Štefánikova magistrála.
    - Cestičky pre cyklistov v intravilánoch miest a obcí.

Obr. 4.1.4 Vedenie cyklotrasy na protipovodňovej hrádzi

2. Cyklotrasy ako súčasť ostatných verejne prístupných komunikácií, s vyznačeným cykloturistickým cykloznačením definovaným v STN 01 8028, ako sú rôzne regionálne cyklotrasy na území celého BSK a TSK. Toto značenie tvorí súbor prvkov orientačných a informačných tabuliek so značkou písmena "C" v teréne.

3. Okrem toho je možné vidieť aj cyklistické dopravné značenie, ktoré je rovnocenné dopravnému značeniu pre všetkých účastníkov cestnej premávky.

Pre značené turistické cyklotrasy platí, že sú označené farebne podľa dôležitosti v poradí: červená – modrá – zelená – žltá.

Červenou farbou s trojciffernými číslami sa označujú medzinárodné cyklotrasy EuroVelo a národné cyklomagistrály, ktoré vedú viacerými okresmi a krajmi. Najčastejšie vedú údoliami riek, horskými priechodmi s aspektom prevedenia cyklistu najzaujímavejšími miestami krajiny. Dĺžka trasy je 100 km a viac pričom sa požaduje príslušná technická vybavenosť s odporúčanou vzdialenosťou každých 30 – 50 km. **Modrou farbou** so štvorčíselnými číslami sú označované paralelné trasy k diaľkovým cyklomagistrálam, dlhšie trasy mimo magistrály a

náročnejšie trasy mimo magistrál. Na území BSK sa označujú a začínajú napr. 200X.

Zelenou farbou sa označuje trasa nižšieho významu a nenáročné trasy, okruhy, trasy pre rodiny s deťmi a okruhy zdravia. Trasy sú menej významné napr. Green Bike Tour. V zhustenej sieti cyklotrás občas nahrádzajú i trasy, ktoré by mali byť označené modrou farbou. Green bike Tour ktorá je umiestnená východných svahoch Malých Karpát a tvorí ucelený okruh v priestore od Bratislavy po Pezinok. Táto trasa je pripojená na modrú a červenú cyklotrasu.

Žltou farbou sú označené ľahké trasy a spojky medzi cyklotrasami, alebo krátke odbočky k rôznym prírodným, historickým či technickým zaujímavostiam.

Sieť cyklotrás je v BSK tvorená cca. 106 cyklotrasami s dĺžkou 1305 km a z toho je vyše 40 existujúcich trás s dĺžkou 770 km a navrhovanými 66 trasami s dĺžkou 535 km.

Cyklotrasy na území Bratislavského kraja sú podľa ÚPN BSK navrhované ako funkčný systém:

- hierarchicky usporiadaný – do základných (nosných) a doplňujúcich systémov,
- spojitý – cyklotrasy sú navzájom poprepájané, v priesečníkoch cyklotrás sú navrhované prvky cykloturistickej vybavenosti,
- zdravý – podporovať budovanie sprievodnej zelene okolo cyklotrás,
- komplexný – podporovať budovanie drobných zariadení rekreačnej vybavenosti pri cyklotrasách a drobného rekreačného mobiliáru.

Sieť cyklotrás

Sieť navrhovaných cyklotrás je podľa rozvoja cyklotrás a dopĺňa už existujúcu sieť cyklotrás a vytvára ucelenú sieť trás v BSK. Sieť medzinárodných, národných a regionálnych turistických cyklotrás týkajúcich sa nášho riešeného územia je nasledovná:

- Vysoká pri Morave – Zohor – Lozorno – Jablonové – Pernek – Kuchyňa – Rohožník – Sološnica – Plavecké Podhradie, Plavecký Mikuláš, hranica BSK (národná, 003)
- Devín – Zohor – Láb – Malacky – Gajary – Malé Leváre, Veľké Leváre – Závod, hranica BSK (národná, 024)
- Most Lafranconi – Devín – Devínska Nová Ves – Vysoká pri Morave – Záhorská Ves/Angern (/A) – Suchohrad – Gajary – Malé Leváre – Závod, hranica BSK (medzinárodná EuroVelo 13, 004)
- Malacky - Studienka (regionálna, 2003)
- Devínska Nová Ves - Marianka – Pekná cesta (regionálna, 2009)
  Cerová dráha (regionálna, 2012)
- Malý Dunaj – Ivanka pri Dunaji – Svätý Jur – Košarisko – Borinka – Stupava – Vysoká pri Morave (regionálna, 2002)

Na ne možno nadväzovať cez ostatné cyklotrasy v území:

- Prístavný most – Zimný prístav – Hamuliakovo (národná, 001a)
- Berg – Petržalka - Prístavný most – Čunovo – Rajka / vodné dielo Gabčíkovo / TTSK (medzinárodná Eurovelo EV 6, CZT 001)
- Bratislava – Svätý Jur – Pezinok – Modra – Doľany – TTSK (národná , 048)
- Nový most - Kamzík - Biely kríž – 5003 Hrebeňovka - Pezinská Baba – Čermák
  - sedlo Hubalová - 2204 Sklená huta - 2201 (s výhľadom na prepojenie s TTSK)
  - Štefániková magistrála (regionálna, 047)
- Modra-Kráľová – Zochova chata – Hubalová – Kuchyňa – Veľké Leváre (regionálna, 2004)
- Hamuliakovo – Kalinkovo – Dunajská Lužná – Most pri Bratislave – Malinovo – Ivanka pri Dunaji – Bernolákovo – Veľký Biel, Malý Biel – Senec – Blatné – Šenkvice –Vinosady- 044 (regionálna, 2006)
- Pezinok - Viničné – Veľký Biel –2006 (regionálna, 2013)

- Železná studienka, bufet Rotunda – Malý Slavín – Biely kríž – Pezinská Baba – Limbach – Biely kríž – U Slivu – Kamzík – Železná studienka, bufet Rotunda (regionálna, Green bike Tour)
- U Slivu – Spariská – Biely kríž (regionálna, 5004)
- Devínska Nová Ves – Dúbravská Hlavica – Karlova ves (modrá 2014)
- Devínska Nová Ves – Marianka (zelená 5002)
- Devín – Dúbravská hlavica – Dúbravka (zelená 5009)
- Pod devínskou Kobylou – Dúbravská hlavica (zelená 5010)
- Pod Kráľovým vrchom – Švábsky vrch (zelená 5011)
- Dúbrava – Dúbravska Hlavica – Pod Devínskou kobylou (žltá 8022)
- Technické sklo – Pod Biele Skaly (žltá 8023)
- Devín – Nad Devínom (žltá 8024)
- Dúbravka – Jezuitské lesy (žltá 8025)
- Spojka pod Švábskym vrchom (žltá 8026)

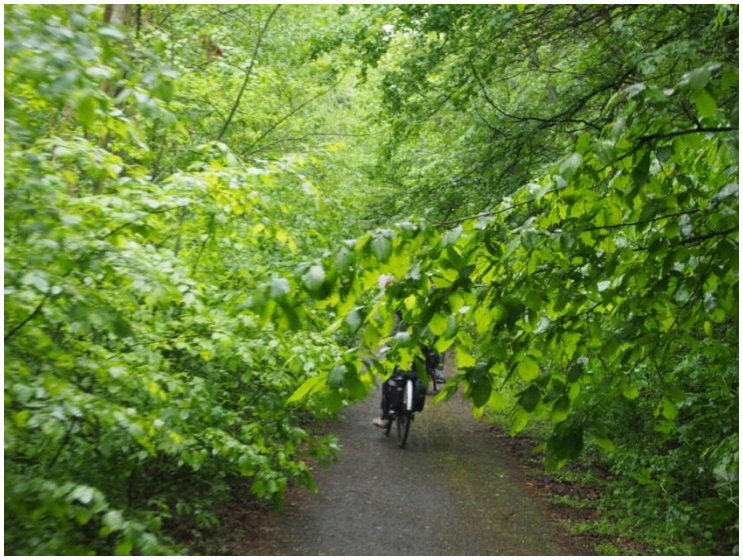
Špecifické cyklotrasy na území Bratislavského kraja na území Malých Karpát, ktoré je potenciálne využiť z cyklotrasy EV 13:

- Green Bike Tour– zelený okruh – horská cyklistická trasa (75 km)
- Singletrack Cerová dráha – technická cyklotrasa, cca 1m široká
- Rohatka – cyklistická zjazdová trať (1,9 km).

Z hľadiska samotnej trasy EV 13 je jej trasa vedená aj po v súčasnosti nevysporiadaných komunikáciách slúžiacich (obr.4.1.5) pohraničnej službe, počas štátneho zriadenia pred rokom 1990.

Obr. 4.1.5 Bývalé pohraničiarské cesty

Z hľadiska údržby trasy je potrebné, aby sa niektoré miesta upravili (upravil povrch) a taktiež aby sa okolie trasy pravidelne udržiavalo (strihanie zelene a pod.), aby nedochádzalo k potenciálne nebezpečným situáciám pre cyklistov, obr. 4.1.6.



Obr.4.1.6 Neupravená trasa môže pre cyklistov pripraviť neočakávané prekvapenia

Body vybavenosti pre cyklistickú dopravu

V súčasnosti existuje na trase minimum bodov vybavenosti pre cyklistov. Pritom práve z hľadiska medzinárodného, národného a regionálneho významu sa majú navrhovať najmä na križovatkách cyklotrás, v prihraničných bodoch, v lokalitách s prírodným, kultúrno-historickým a rekreačným potenciálom. Ich budovanie sa odporúča aj podľa ÚPN BSK. Často sa zabúda, že by mali byť súčasťou aj bodov, kde sú umiestnené zastávky alebo stanice VOD. Medzi prvky vybavenosti patria napr. stojany na bicykle, prístrešky, lavičky, stojany, oddychové plochy, ihriská – klasické aj prírodné, občerstvovacie zariadenia, servisy bicyklov (samoobslužné, poskytujúce prostredníctvom cykloservisov), studničky, orientačný a informačný mobiliár (obr.4.1.7), výtvarné prvky, turistické ubytovacie, stravovacie zariadenia a hygienické zariadenia (predovšetkým na území obcí /miest), cyklotáboriská.

Obr. 4.1.7 Orientačná turistická mapka Devínska Nová Ves

V súčasnosti je mobiliár na trase EV 13 obmedzený na staršie prístrešky (viď obr. 4.1.7, stav k aprílu 2014, ktoré by sa v budúcnosti mali nahradiť novým mobiliárom, ktorý je napríklad pri Moste Slobody v Devínskej Novej Vsi (obr.4.1.9), ako aj na ďalších lokalitách Veľké Leváre, ktoré financuje BSK.

Obr. 4.1.8 Prístrešok pre turistov Vysoká pri Morave

Obr. 4.1.9 Nový mobiliár Devínska Nová Ves

V prípade samotného mesta Bratislava sú cyklisti vedení jednak na spoločných cyklochodníkoch (Obr. 4.1.10) alebo na iných druhoch cyklistickej infraštruktúry.

Obr. 4.1.10 Spoločný chodník pre cyklistov a chodcov s vyznačením trasy EV 13

Z hľadiska synergetického efektu sa odporúča integrovať aj iné formy turistiky ako vodáctvo, jazdectvo, pešiu spolu s cykloturistikou a budovať pre ne pokiaľ to je možné spoločné možné body vybavenosti. Dôvod je ten, že tieto druhy dopravy sú spoločne prítomné v území, pričom sa prekrývajú.

Väzby medzinárodných cyklotrás na cyklotrasy v prihraničných oblastiach

Z pohľadu územia existujú väzby na nasledujúce územia:

- Väzby na Českú republiku – Skalica - Baťov kanál,
- Väzby na Maďarsko – Čunovo- Rajka,
- Väzby na Rakúsko – Kittsee, Berg, Devín (navrhovaná kompa cez Dunaj), Devínska
- Nová Ves - Schlosshof (cyklomost), Záhorská Ves - Angern (kompa)

Tranzitný turizmus

Rozvoj tranzitného turizmu predurčuje poloha BSK na hraniciach troch štátov a na križovatke významných medzinárodných dopravných koridorov.

Centrom tranzitného turizmu je Bratislava, ktorej úroveň vybavenosti, upravenosť, čistota verejných komunikačných priestorov (a nielen priestorov historického jadra), ponuka a kvalita služieb zatiaľ nepodporujú predlžovanie pobytu tranzitných návštevníkov, ani opakované návraty návštevníkov. To iste platí aj o trase EV 13, ktorá ešte v sebe skrýva potenciál rozvoja.

Perspektívy rozvoja v oblasti tranzitného turizmu

Jedným z cieľov je dosiahnuť, aby tranzitujúci prerušili cestu za účelom zastávky, krátkodobého pobytu. To vyžaduje zabezpečiť na a v blízkostí trás turistické technické, hygienické, stravovacie, ubytovacie, nákupné, informačné, zmenárenské služby, lepšie sprístupniť ciele poznávacieho a rekreačného turizmu.

Ide najmä o smery z ČR, Rakúska Hohenau, Angern, Kitsee a smer do Maďarska.

Jedným z cieľov projektov cezhraničnej spolupráce je aj budovanie a spájanie cyklotrás v pohraničnom území Bratislavského samosprávneho kraja a severnej časti provincie Burgenland (projekt Servus Pontis) a na území Bratislavského samosprávneho kraja a Maďarskej republiky (projekt Eurovelo 6).

Služby pre cyklistov.

Z hľadiska poskytovaných služieb môžeme dané služby rozdeliť na územie mimo Bratislavy a v Bratislave. Územie mimo Bratislavy je charakteristické tým, že počet služieb je priamoúmerný počtu obyvateľov, resp. občianskej vybavenosti. To platí, či už pre ubytovacie alebo stravovacie zariadenia ako aj cykloservisy. V samotnej Bratislave je týchto služieb nepomerne viac, čo je spôsobené samotnou občianskou vybavenosťou hlavného mesta. V rámci riešeného regiónu teda existujú ubytovacie a stravovacie zariadenia, avšak je tu minimum zariadení, ktoré sú certifikované na služby pre cyklistov

Z hľadiska špecifických služieb napríklad ubytovacích zariadení (obr. 4.1.11) alebo zariadení priateľských k cyklistom podľa certifikátu Vitajte cyklisti je takýchto zariadení pomenej (stav máj 2014):

- v okrese Senica sú to 2 zariadenia,
- v okrese Malacky sú to 2 zariadenia,
- v okrese Bratislava je to 14 zariadení.

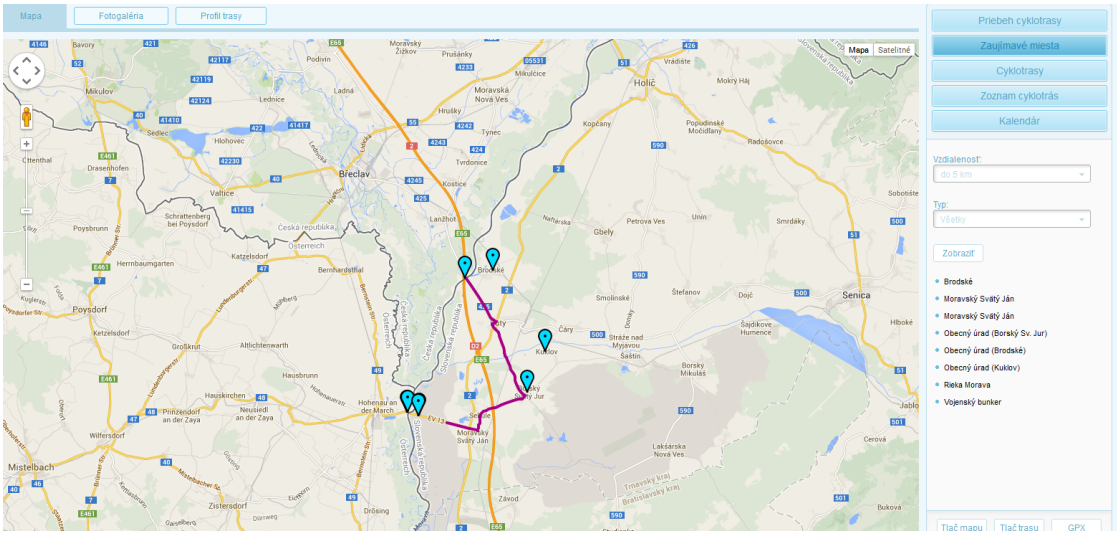
.

Obr. 4.1.11 Certifikované ubytovacie zariadenie Vitajte cyklisti v Devínskej Novej Vsi

Poskytovanie informácií pre cykloturistov.

Pre cykloturistov je dôležitá možnosť vyhľadania informácií a keďže podľa nemeckých cykloturistoch je v súčasnosti najvyužívanejším zdrojom informácií internet pri vyhľadávaní informácii o cieli, zamerali sme sa na súčasné možnosti získania informácií o danom území. Z hľadiska internetových aplikácií, ktoré sú voľné dostupné, existujú pre oblasť TTSK. Kraj má vytvorený cykloturistický portál, ktorý

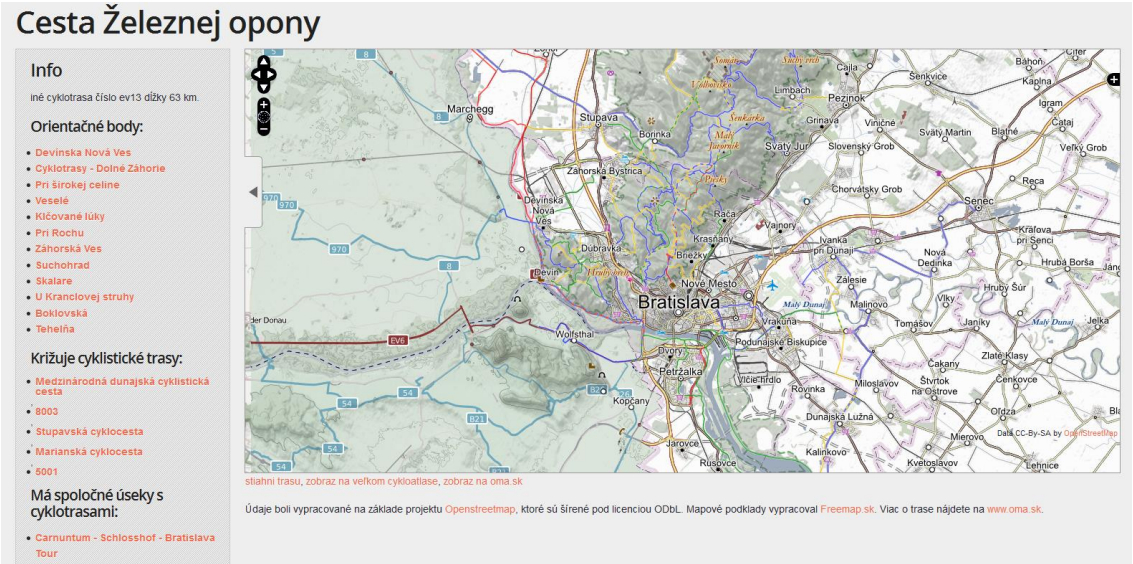
bol vytvorený ako jeden z výstupov medzinárodného projektu medzi TTSK a Juhomoravským krajom. Cykloturistický portál ponúka základné vyhľadávanie informácii o cyklotrasách v rámci TTSK a JHMK, pozri obr. 4.1.12. Negatívom je fakt, že neumožňuje prepojenie alebo vyhľadanie trás napr. v susedných krajoch. Je zameraný iba na TTSK a Juhomoravský kraj. Vyhľadanie cyklotrasy z hľadiska využitia VOD chýba.



Obr. 4.1.12 Cykloportál Trnavského samosprávneho kraja

V bratislavskom kraji funguje portál cyklotrasy.sk, kde si môžu turisti nájsť doteraz zmapované cyklotrasy. Výhodou je napojenie na ďalšie cyklotrasy ako aj zobrazovanie bodov záujmu ako aj nadväzujúce cyklotrasy, pozri obr. 4.1.13. Z hľadiska významu ide o dobrovoľnícky portál.

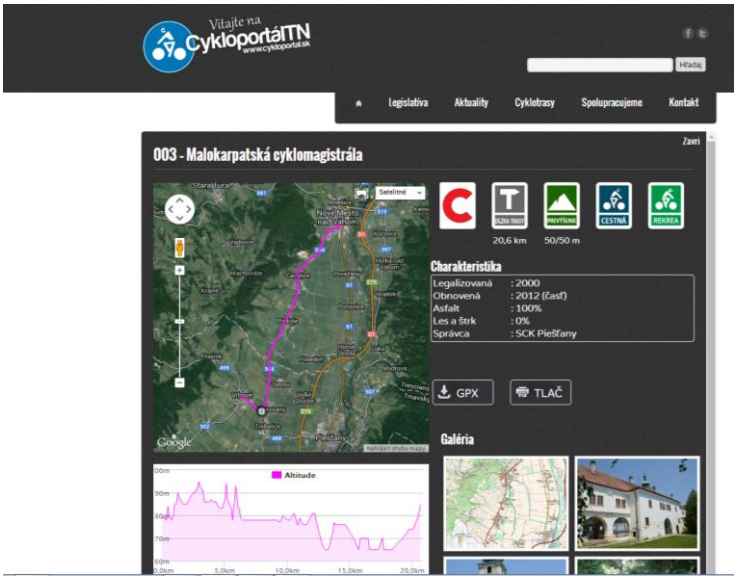
Bratislavský kraj.



Obr. 4.1.13 Pracovné prostredie cykloportálu Cyklotrasy.sk

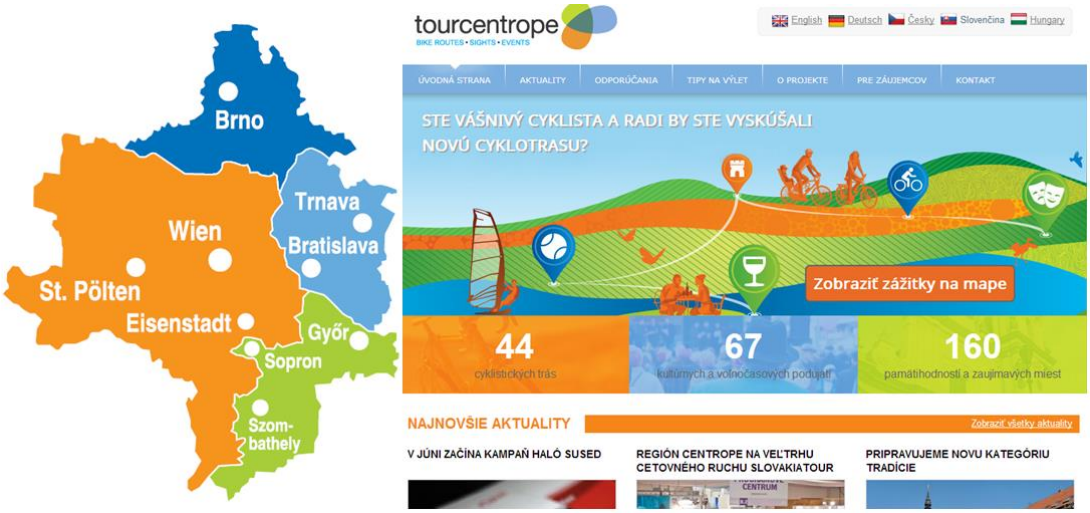
Z pohľadu nadväznosti na VOD chýbajú informácie o VOD alebo MHD, možnosti nástupu a pod.

Podobný portál (obr.4.1.14), ale so záberom na celé Slovensko pripravuje Slovenský cykloklub, ktorý je zatiaľ v pripravovanej fáze s nie všetkými cyklotrasami. Poskytuje základne informácie o cyklotrase (druh, prevýšenie, body záujmu v okolí a pod.).



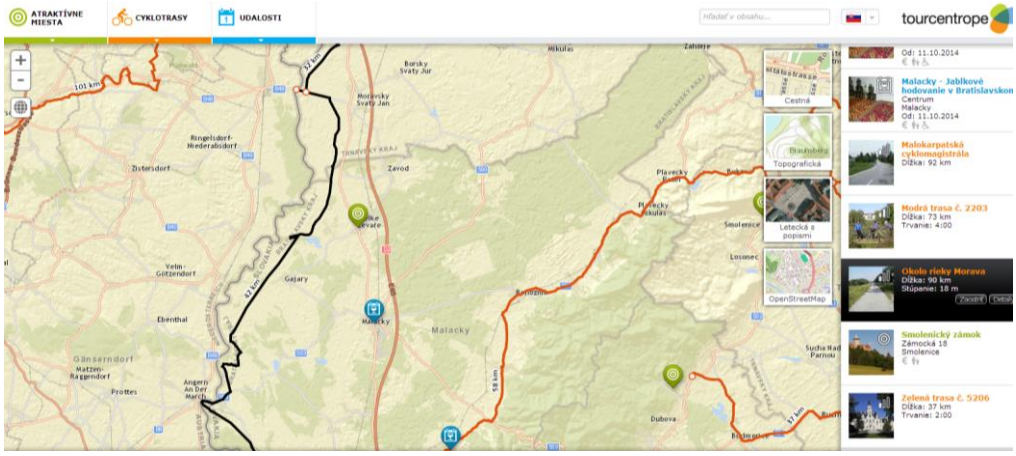
Obr.4.1.14 Prostredie Cykloportál.sk

Okrem toho existuje medzinárodný portál, kde oba riešené kraje môžu informácie pre cyklistov zadávať na portál www.Tourcentrope.eu, kde sa zhromažďujú informácie z regiónov ČR, Rakúska, Maďarska a Slovenska, obr.4.1.15.



Obr. 4.1.15 Oblasť záujmu ako aj portál tourcentrope.eu

Výsledkom je tzv. zážitková mapa, kde môžete nájsť jednak akcie alebo vybrané body záujmu. Informácie o VOD tu však nenájdete.



Obr. 4.1.16 Mapa v prostredí portálu toutcentrope.eu

Na tomto portáli môžete nájsť jednak cyklotrasy a zaujímavé akcie avšak napríklad zmienku o medzinárodnej trase Eurovelo tu nenájdete.

Z hľadiska ucelenosti je zaujímavou alternatívou pre cykloturistov zahraničný český portál cykloserver.cz, ktorý ponúka mapové podklady aj pre Slovensko aj s vyznačením jednotlivých cyklotrás a možnosťou pridávať vlastné body záujmu, navigovanie na zastávky VOD však neexistuje.

Obr. 4.1.17 Mapový podklad na www.cykloserver.cz

Tab. 4.1 Porovnanie jednotlivých vlastností vybraných portálov

webstránka	cyklotrasy	Presahy na iné kraje	Body záujmu	Napojenie na VOD
Cykloserver TTS	áno	nie	áno	nie
Cyklotrasy.sk	áno	áno	áno	nie
Cykloportal.sk	áno	áno	áno	nie
tourcentrope.eu	áno	áno	áno	nie
Cykloserver.cz	áno	áno	Áno - vlastné	nie

Z hľadiska hodnotenia internetovej prezentácie možno konštatovať, že napriek viacerým internetovým stránkam neexistuje jediná ucelená internetová stránka alebo portál o cyklotrasách v BSK alebo TTSK, prípadne na Slovensku. To znamená, že napríklad previazanosť medzi cykloturistickými trasami a možnosťami napojenia na

VOD existujú iba v prípade, ak si ich turista vyhľadá. Okrem uvedených portálov ešte existuje GIS portál BSK s cyklotrasami, ktorý však neposkytuje informácie pre turistov a v súčasnosti nefunguje v plnej prevádzke.

Spolupráca na medzinárodnej úrovni v oblasti cykloturistiky.

Z hľadiska rozvoja cykloturizmu sa v oblasti cestovného ruchu a cykloturistiky sa v BSK realizovali medzinárodné projekty ako napr.:

- **Servus Pontis**

Projekt Servus Pontis Programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika-Rakúsko 2007-2013 propagoval turistické cesty, náučné chodníky, trasy kultúrnych a historických pamiatok, vytvára a spája cyklotrasy v pohraničnom území Bratislavského kraja a severnej časti provincie Burgenland. V rámci projektu Servus Pontis pripravovali jeho partneri spojenie mestskej časti Bratislava-Rusovce a populárnej Dunajskej cyklotrasy formou cyklochodníka, ktorý sa začne pred budovou miestneho úradu a bude pokračovať po Vývojovej ulici na Balkánsku a ďalej bude viesť cez Irkutskú ulicu vedľa atraktívneho Rusovského jazera, na križovatku Dunajskej cyklotrasy. (Servuspontis.eu)

- **Cyklistika – relax na dvoch kolesách**. Projekt BSK, ktorý predstavuje zaujímavé cyklotrasy so záujmovými bodmi pre cykloturistov.

V prípade TTSK ide napríklad o medzinárodný projekt ***Rozvoj spolupráce Juhomoravského kraja a Trnavského samosprávneho kraja v oblasti cyklistiky***, kde sa TTSK snažil riešiť jednotnú koncepciu cyklotrás na jeho území. V prípade ďalších cezhraničných projektov, ktoré sa dotýkajú cykloturizmu môžeme spomenúť projekty:

- Cyklotrasy bez hraníc (Cyklotrasy bez hraníc Program cezhraničnej spolupráce SR – ČR 2007 – 2013) (www.skalica.sk)

- Projekt RegioInfoPoint ("RegioInfoPoint Slovensko - Burgenland" vstúpili do spolupráce Burgenland a jeho susediaci slovenský región, Trnavský samosprávny kraj).

4.2 Analýza verejnej osobnej dopravy .

Na riešenom území má najväčšie zastúpenie verejná cestná osobná doprava (autobusová) a železničná doprava. Železničná doprava je viazaná na špeciálnu železničnú infraštruktúru, ktorá obsluhuje v danom iba určité územie. Autobusová doprava má výhodu v tom, že môže využívať všetky spôsobilé pozemné komunikácie a obsluhuje všetky obce v danom území, čo sa o železničnej doprave nemôže povedať. Tieto dva druhy dopravy prepravujú najväčšiu časť regionálnej ako aj medzinárodnej dopravy do a z riešeného územia.

Z hľadiska územia môžeme VOD rozdeliť na :

- medzinárodnú.
- diaľkovú.
- regionálnu.
- lokálnu (miestnu) prostredníctvom MHD.

Autobusová doprava.

Využíva sieť verejných komunikácií a zabezpečujú obsluhu do každej obce. Veľkým problém však z hľadiska integrácie cykloturistov predstavuje v súčasnosti nemožnosť prepravy bicyklov v autobusoch. V súčasnosti napríklad zastávky regionálnej autobusovej dopravy nie sú vybavené zariadeniami na parkovanie cyklistov, pozri obr.4.2.1.

Obr. 4.2.1 Zastávka prímestskej autobusovej dopravy.

Preprava bicyklov v regionálnej autobusovej doprave nie je umožnená, teda logicky nie sú cestujúci informovaní ani o možnosti prepravy bicyklov v autobusoch. Potenciálna výhoda ale pre autobusovú dopravu spočíva v tom, že v súčasnosti zabezpečuje spoje jednak radiálne v smere Bratislava a riešené obce ako aj tangenciálne, naprieč územím, teda pokrýva väčšie územie ako železničná doprava.

MHD v Bratislave.

Lepšie podmienky pre prepravu bicyklov sú v samotnej MHD v Bratislave. Mestská hromadná doprava má obrovský potenciál a úlohu v oblasti prepravy cestujúcich ako aj cyklistov v rámci Bratislavy a hlavne jej okrajových častí, ktoré môžu slúžiť ako východzie body pre napojenie na EV 13. Z hľadiska liniek MHD v Bratislave majú všetky linky svoju funkciu pre dané územie, ale z hľadiska nášho riešeného územia ide prevažne o tieto nasledovné linky, ktoré sú rozdelené podľa druhu dopravy VOD a to linky, ktoré zabezpečujú:

- autobusy a trolejbusy,
- električky,
- regionálne vlaky,
- regionálne autobusy.

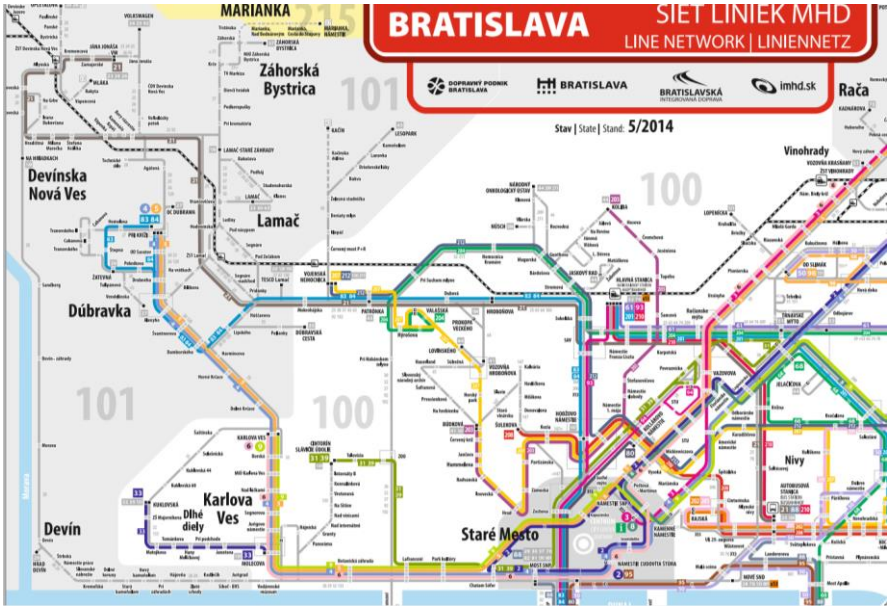
Z pohľadu vybavenosti zastávok cyklostojanmi neexistuje ani jedna zastávka typu Bike and Ride.

Technická vybavenosť väčšina autobusových zastávok je určená hlavne na vyznačenie miesta pre zastavenie vozidla ako aj nástup a výstup cestujúcich, obr. 4.2.2. V súčasnosti neobsahujú vybavenie na odloženie alebo zaparkovanie bicyklov.

Obr. 4.2.2 Zastávka MHD v Bratislave

Autobusy a trolejbusy.

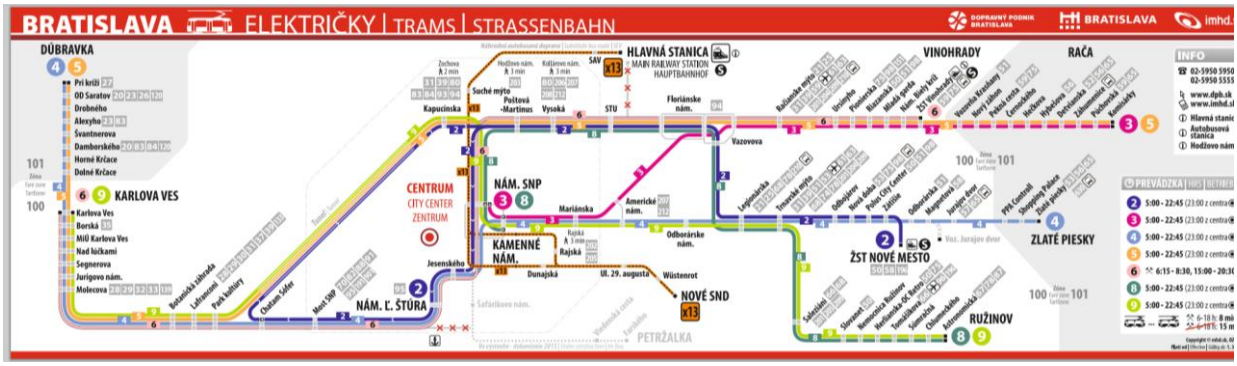
Autobusy a trolejbusy majú z hľadiska dopravných prostriedkov rovnaké možnosti prepravy bicyklov, ktoré však nie sú úplne najvhodnejšie. Z hľadiska vnútorného priestoru umožňujú prepraviť iba obmedzené množstvo bicyklov 1-2 a aj to iba za určitých podmienok. Z pohľadu riešeného územia sú dôležité linky premávajúce do Devína alebo devínskej Novej Vsi, pozri schému MHD na obr.4.2.3.



Obr.4.2.3 Sieť liniek MHD Bratislava

Električky.

Sieť električiek je buď vedená radiálne alebo diagonálne , pozri obr. Obr.4.2.4.



Obr. 4.2.4 Sieť električiek v MHD Bratislava

Električky môžu prepraviť taktiež iba obmedzené množstvo bicyklov (1-2) a to na vyhradených miestach. Pre naše riešené územie je možné potenciálne počítať s nasledovnými linkami.

- 2 ŽST NOVÉ MESTO – Tomáškova – Vajnorská – Trnavské mýto – Krížna – Vazovova – Radlinského – Obchodná – Nám. SNP – Jesenského – NÁM. Ľ. ŠTÚRA – Rázusovo nábr. – Nábr. arm. gen. L. Svobodu – tunel – Kapucínska – Obchodná – Radlinského –

	Vazovova – Krížna – Trnavské mýto – Vajnorská – Tomášikova – ŽST NOVÉ MESTO
• 4	ZLATÉ PIESKY – Cesta na Senec – Vajnorská – Trnavské mýto – Krížna – Americké nám. – Špitálska – Kamenné nám. – Jesenského – Rázusovo nábr. – Nábr. arm. gen. L. Svobodu – Botanická – Karloveská – M. Sch. Trnavského – Saratovská – DÚBRAVKA-PRI KRÍŽI
• 5	RAČA-KOMISÁRKY – Púchovská – Čachtická – Strelkova – Račianska – Račianske mýto – Radlinského – Obchodná – Kapucínska – tunel – Nábr. arm. gen. L. Svobodu – Botanická – Karloveská – M. Sch. Trnavského – Saratovská – DÚBRAVKA-PRI KRÍŽI
• 6	KARLOVA VES – Karloveská – Botanická – Nábr. arm. gen. L. Svobodu – Rázusovo nábr. – Vajanského nábr. – Jesenského – Nám. SNP – Obchodná – Radlinského – Račianske mýto – Račianska – ŽST VINOHRADY
• 9	RUŽINOV-ASTRONOMICKÁ – Ružinovská – Záhradnícka – Miletičova – Trnavské mýto – Krížna – Špitálska – Nám. SNP – tunel – Nábr. arm. gen. L. Svobodu – Botanická – Karloveská – KARLOVA VES

Prímestské vlaky

Predstavujú v súčasnosti pre cyklistov najpriateľskejší druh dopravy, kde za určitých podmienok je preprava pre bicykle možná.

linka	trasa
• S20	BRATISLAVA – Zohor – Plavecký Štvrtok – Malacky – Veľké Leváre – ZÁVOD (vlaky pokračujú ďalej v smere do Kútov)

linka	trasa
• S25	ZOHOR – Vysoká pri Morave – ZÁHORSKÁ VES

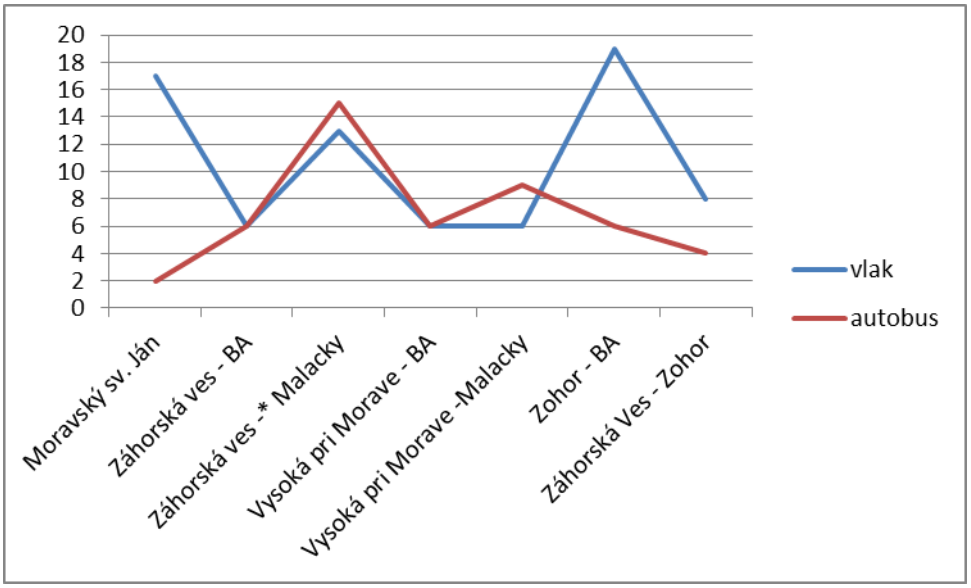
Regionálne autobusy

V súčasnosti nemôžu prepravovať bicykle. Z nášho riešeného územia sú potenciálne využiteľné nasledujúce linky.

linka	trasa
• 215	BRATISLAVA, AS – BA, Patrónka – BA, Záhorská Bystrica – MARIANKA – STUPAVA, AUT. ST. (medzi Mariankou a Stupavou premávajú len vybrané spoje)
• 219	BRATISLAVA, AS – BA,Patrónka – BA,Záhorská Bystrica – STUPAVA – BORINK (vybrané spoje premávajú len v úseku Bratislava – Stupava)
• 239	MALACKY, ŽEL. ST. – Malacky, sídl. Juh – Plavecký Štvrtok – Láb – Lozorno – JABLONOVÉ
• 245	BRATISLAVA, AS – BA, Patrónka, – BA, Záhorská Bystrica – Stupava – Plavecký Štvrtok,rázc. – Malacky, síld. Juh – MALACKY, ŽEL. ST. (vybrané autobusové spoje premávajú zachádzkou cez Lozorno)
• 249	MALACKY, ŽEL. ST. – PERNEK (spoje z Perneka pokračujú ďalej v smere do Pezinka a opačne)
• 250	BRATISLAVA, AS – BA,Patrónka – BA,Záhorská Bystrica – Stupava – Zohor – Vys

	link	trasa
		pri Morave – Záhorská Ves – Suchohrad – Jakubov – MALACKY, ŽEL. ST. (vybrané autobusové spoje obsluhujú obce Láb a Gajary)
•	255	MALACKY – centrum – nemonica – MALACKY, ŽEL. ST.
•	255	MALACKY, ŽEL. ST. – Pernek – KUCHYŇA
•	260	BRATISLAVA, AS – BA,Patrónka – Plavecký Štvrtok,rázc. – MALACKY, ŽEL. ST Kostolište – GAJARY
•	265	MALACKY, ŽEL. ST. – Veľké Leváre – MALÉ LEVÁRE
•	269	BRATISLAVA, AS – BA,Patrónka – BA,Záhorská Bystrica – Stupava – Lozorno – Jablonové – Pernek – Kuchyňa – ROHOŽNÍK
•	275	BRATISLAVA, AS – BA,Patrónka – Plavecký Štvrtok,rázc. – MALACKY, ŽEL. ST Veľké Leváre – ZÁVOD (vybrané spoje zo Závodu pokračujú ďalej v smere do Moravský Svätý Ján, Sekule, Borský Svätý Jur a opačne)
•	277	BRATISLAVA, AS – BA,Patrónka – Plavecký Štvrtok,rázc. – MALACKY, ŽEL. ST STUDIENKA (vybrané spoje zo Studienky pokračujú ďalej v smere do Lakšárskej Novej Vsi prípad Bílkových Humeniec a opačne)
•	289	MALACKY, ŽEL. ST. – Rohožník – Sološnica – Plavecké Podhradie – PLAVECKÝ MIKULÁŠ

V prípade početnosti počtu spojov medzi vybranými koncovými obcami na trase EV 13 odráža súčasný stav ponuky prepravy prostredníctvom VOD, tab.4.2.5:



Obr. 4.2.5 Početnosť spojov na vybraných reláciách

Keďže v rámci MHD v Bratislave je možné využívať rôzne hierarchické druhy VOD je potrebné stanoviť aj možné prestupné body. Medzi hlavné prestupové uzly medzi MHD a prímestskými linkami patrí najmä:

- Hlavná stanica
- ŽST Lamač
- ŽST Devínska Nová Ves
- ŽST Vinohrady
- ŽST Predmestie
- ŽST Vajnory
- ŽST Nové Mesto
- ŽST Podunajské Biskupice
- Autobusová stanica Mlynské nivy
- Patrónka
- Trávna / Čachtická / Devianska / Pri vinohradoch
- Cintorín Ružinov
- Astronomická

Analýza podmienok prepravy bicyklov v MHD Bratislava.

Prepravu bicyklov v prostriedkoch MHD upravuje Prepravný poriadok MHD v Bratislave nasledovne (dpb.sk):

- preprava bicyklov na linkách MHD je možná denne a je bezplatná,
- bicykle sa prepravujú len v prípade, ak to dovoľuje aktuálna situácia vo vozidle a so súhlasom vodiča,
- v jednom vozidle je možné prepravovať maximálne 2 bicykle, pričom prednosť majú detské kočíky a invalidné vozíky,
- jeden cestujúci môže prepravovať len jeden obyčajný jednostopový bicykel (bez motora, bez prívesu), teda nemôže sa prepravovať ani elektrobicykel ani bicykel s prívesným vozíkom.
- nástupné dvere a miesto na uloženie bicykla sú označené príslušným piktogramom so znakom bicykla (v autobusoch a trolejbusoch na mieste pre kočíky, v električkách na zadnej plošine),
- v prípade električkových súprav je možné prepravovať bicykle len v prednom vozni,
- cestujúci bez bicykla majú pri nastupovaní/vystupovaní prednosť,
- cestujúci do 10 rokov môžu bicykel prepravovať len v sprievode osoby staršej ako 18 rokov,
- preprava znečisteného bicykla je zakázaná. Cestujúci s bicyklom je povinný pri nakladaní, počas prepravy a vykladaní bicykla z vozidla MHD počínať si tak, aby nedochádzalo ku škodám.

V prípade potreby prepravy väčšej skupiny cyklistov je možné objednať si v Dopravnom podniku Bratislava autobus s prívesom na prepravu bicyklov.

Okrem prepravy vo vozidle je možné prepravovať bicykle aj v prívese:

1. Preprava bicyklov v prívese
2. a) Dopravca na vybraných autobusových linkách v stanovených obdobiach zabezpečuje popri preprave cestujúcich aj prepravu ich bicyklov.
   b) Dopravca bicykle prepravuje mimo priestoru vyhradeného pre cestujúcich, spravidla v prívese určenom na prepravu bicyklov.

Železničná doprava.

V prípade železničnej dopravy je preprava bicyklov možná, avšak po zakúpení cestovného lístka na bicykle. Cena takéhoto lístka je v súčasnosti v sume 1,5 EURO. Teda, ak niekto využije vlak na prepravu v rámci Bratislavy, môže teoreticky zaplatiť na vybrané relácie za bicykel viac ako je cena samotného lístka. Za minulý rok sa prepravilo na celom území SR cca. 65 tisíc bicyklov. (ZSSK)

V prípade dopravnej obsluhy územia, železničná doprava v riešenom smere slúži na regionálnu prepravu v smere Bratislava – Malacky – Kúty (TTSK), medzinárodnú prepravu v smere Bratislava – Česká republika, Bratislava – Rakúsko – Maďarsko. V lokálnej preprave slúži najmä v relácií Zohor – Záhorská Ves.

Z pohľadu súčasného stavu sú zaujímavé železničné trate:

Trať 100 Bratislava – Devínska Nová Ves – Marchegg

Stanice:

- Bratislava hlavná stanica
- Bratislava – Lamač
- Devínska Nová Ves

Zastávky:

Bratislava – Železná studienka

Je to dvojkoľajná elektrifikovaná trať je v úseku Bratislava hlavná stanica – Devínska Nová Ves, ďalej pokračuje trať ako neelektrifikovaná jednokoľajná s dovolenou rýchlosťou 80 km/h. Využitie trate v úseku Devínska Nová Ves – Marchegg - je využívaná cca 32 osobnými vlakmi za deň. Je to trať medzinárodného významu.

Trať 110 Bratislava – Kúty

Stanice:

- Bratislava hlavná stanica Bratislava
- Lamač
- Devínska Nová Ves
- Zohor
- Malacky
- Veľké Leváre
- Moravský Sv. Ján

Zastávky:

- Bratislava – Železná studienka
- Devínske jazero
- Plavecký štvrtok
- Závod

Dvojkoľajná koridorová trať, elektrifikovaná trať s maximálnou dovolenou rýchlosťou 140 km/h na šírej trati v úseku Devínska Nová Ves – hranica kraja. Koridor IV prechádza cez trať 110 v celej dĺžke od hraníc s Českou republikou a nadväzuje na trať 130 do Štúrova. Využitie trate v úseku Bratislava hlavná stanica – Devínska Nová Ves je 60 osobných vlakov za 24 hodín v jednom smere. Predstavuje koridorové napojenie na železničnú dopravu v riešenom území ako aj napojenie na Českú republiku.

Trať 113 Zohor – Záhorská Ves

Stanice:

- Zohor
- Záhorská Ves
-

Zastávky:

- Lábske Jazero zastávka
- Vysoká pri Morave
- Vysoká pri Morave zastávka

Zohor - Záhorská Ves je železničná trať tretej kategórie, jednokoľajná neelektrifikovaná. Najväčšia traťová rýchlosť: 60 km/h.

Je to lokálna regionálna trať, na ktorej v súčasnej dobe prevádzkuje osobnú dopravu opäť spoločnosť ZSSK Slovensko, a. s. v spolupráci s BSK. Je to jednokoľajná neelektrifikovaná trať, ktorá slúži na obsluhu priľahlých obcí. Vlaková osobná doprava je v stanici Zohor viazaná na trať 110 s možnými prestupmi v smere do a z Bratislavy. Železničná prevádzka je minimálna, osobná doprava v rozsahu 7-8 párov vlakov denne.

Trať Devínske Jazero – Stupava

Prevádzka zastavená a trať je demontovaná. Existuje požiadavka na znovuobnovenie osobnej prevádzky pre turistické a rekreačné účely. Vhodné využitie v rámci regionálnej integrovanej dopravy osôb vo vzťahu k Bratislave.

Trať 120 Bratislava – Žilina

Stanice:

- Bratislava-Rača
- Pezinok
- Šenkvice

Zastávky

- Bratislava-Vinohrady
- Svätý Jur
- Pezinok zastávka
- Báhoň

Výhybne

Svätý Jur

Dvojkoľajná elektrifikovaná koridorová trať modernizovaná na maximálnu dovolenú rýchlosť 160 km/h na úseku Svätý Jur – hranica kraja. Trať 120 patrí koridoru V., vetva Va. smer Žilina – Košice. V úseku Trnava – Bratislava – Rača premáva

denne (24 hodín) 100 osobných vlakov. Predstavuje dôležitý železničný koridor v smere do Žiliny – Košice.

Z hľadiska technickej vybavenosti železničných zastávok alebo staníc možno konštatovať, že stanice a zastávky sú väčšinou zastaralé (obr.4.2.6) okrem súčasných rekonštruovaných staníc ako napr. Devínska Nová Ves.

Obr. 4.2.6 Železničná stanica Moravský sv. Ján (Zahori.sk)

Ale ani novozrekonštruované stanice (obr. 4.2.7) alebo zastávky nemajú stojany pre bicykle.

Obr. 4.2.7 Železničná stanica Devínska Nová Ves bez cyklostojanov

Z hľadiska výhľadového prepojenia železničnej dopravy sa odporúča aj počítať s rozšírením železničných tratí, pričom BSK má viaceré varianty/trasy, ktoré je možné potenciálne rozvíjať a to:

- Trasa 1/ Viedeň – Marchegg – Devínska Nová Ves – Bratislava hl.st. – letisko
- Trasa 2/ Kittsee – Bratislava Petržalka – Bratislava – filiálka – letisko
- Trasa 3/ Kittsee - Bratislava Petržalka – Prístavný most – Letisko
- Trasa 4/ Kittsee – Bratislava Petržalka – Tunel – Bratislava hl. stanica – Letisko
- Trasa 5/ Kittsee – Bratislava Petržalka – tunel - Bratislava-filiálka – Letisko (projektovaná vo výhľade)

Z hľadiska perspektívy riešeného územia je výzvou aj obnovenie železničnej trate do Stupavy s novým prepojením zo Stupavy pozdĺž diaľnice na trať 112 a jej využitie na účely turizmu.

Uvedené návrhy tratí dávajú do budúcnosti možné využitie železničnej dopravy jednak v rámci mesta ako aj v rámci medzinárodného prepojenia.

Analýza podmienok prepravy bicyklov v železničnej doprave.

V súčasnosti je preprava bicyklov vo vlakoch možná nasledujúcim spôsobom:

- zjednodušenou prepravou bicyklov,
- preprava bicyklov v pojazdnej úschovni batožín.

Na prepravu bicyklov sa vzťahujú zvláštne prepravné a tarifné podmienky, ktoré sú nasledovné:

Zjednodušená preprava bicyklov

Zjednodušenou prepravou bicyklov a batožín (ďalej len ZP) rozumieme prepravu bicyklov**,** ktorých naloženie, preloženie a vyloženie zabezpečuje samotný cestujúci. ZP sa uskutočňuje vo všetkých vlakoch osobnej dopravy, a to vo vyhradenom priestore (predstavku) prvého alebo posledného vozňa, cez prvé dvere prvého vozňa alebo cez posledné dvere posledného vozňa s miestami na sedenie, respektíve v priestore vo vozni označenom symbolom bicykla do vyčerpania kapacity priestoru na to určeného. Ak ide o vozeň 1. triedy, cestujúci je povinný preukázať sa cestovným lístkom na 1. vozňovú triedu. Počas ZP za batožinu zodpovedá cestujúci.

Preprava bicyklov v pojazdnej úschovni batožín

Pod prepravou bicyklov a batožín v pojazdnej úschovni batožín (ZP v PÚB) rozumieme prepravu bicyklov, detských kočíkov, batožiny a batožiny väčších rozmerov (ďalej len bicykel a batožina), ktorých naloženie, preloženie a vyloženie do, respektíve z vlaku s PÚB zabezpečuje samotný cestujúci. Preprava v PÚB sa uskutočňuje vo vlakoch označených v cestovnom poriadku piktogramom kufríka, a to vo vyhradenom priestore PÚB, ale len do vyčerpania kapacity priestoru PÚB. Pred

naložením bicykla je povinný odobrať všetky ľahko odnímateľné súčasti bicykla (napr. fľaša, taštička na náradie a pod.).

Po naložení batožiny do PÚB preberá zodpovednosť za batožinu dopravca. Do PÚB je možné zakúpenie rezervácie miesta na bicykel alebo batožinu. Cestujúci si rezerváciu na bicykel alebo batožinu zakúpi spolu s cestovným lístkom na bicykel alebo batožinu alebo po ich predložení. Do ostatných vlakov s PÚB je možná rezervácia miesta na bicykel, respektíve detský kočík, ale nie je povinná.

Cena za prepravu bicyklov a batožín

Cestujúci s platným cestovným lístkom smie v rámci **ZP a ZP v PÚB** prepravovať najviac tri kusy batožiny. Cestovné za batožinu zaplatí za každý prepravovaný kus osobitne.

- jednosmerný lístok pre bicykel (do PÚB aj na ZPB): 1,50 EUR
- jednodňový lístok pre bicykel: 2,50 EUR
- jednodňový lístok pre batožinu: 2,00 EUR
- týždenný lístok pre bicykel alebo pre batožinu: 6,00 EUR
- možnosť rezervácie miesta na bicykel alebo batožinu vo vybraných R vlakoch v cene 1,00 EUR
- v povinne miestenkových vlakoch IC je cena za prepravu bicykla 2,50 EUR a za prepravu batožiny 2,00 EUR. Ceny sú vrátane rezervácie miesta na bicykel alebo batožinu. Vo vlakoch IC jednodňový a týždenný lístok na bicykel alebo batožinu neplatí.

Tarifné podmienky medzinárodnej prepravy (slovakrail.sk)

Preprava bicyklov v pojazdnej úschovni bicyklov - PÚB:

- jednosmerný lístok Košice - Viedeň alebo Viedeň - Košice s rezerváciou: 6 EUR
- v preprave ZSSK - ČD s rezerváciou: 2,50 EUR/ks;
- v preprave ZSSK - ČD bez rezervácie: 1,50 EUR/ks v zmysle PP ZSSK

- **od 10. júna 2012**: v preprave ZSSK – MÁV-START s rezerváciou: 7 EUR/ks (5 EUR lístok na bicykel, 2 EUR rezervácia miesta na bicykel)

Zjednodušená preprava bicyklov - ZPB:

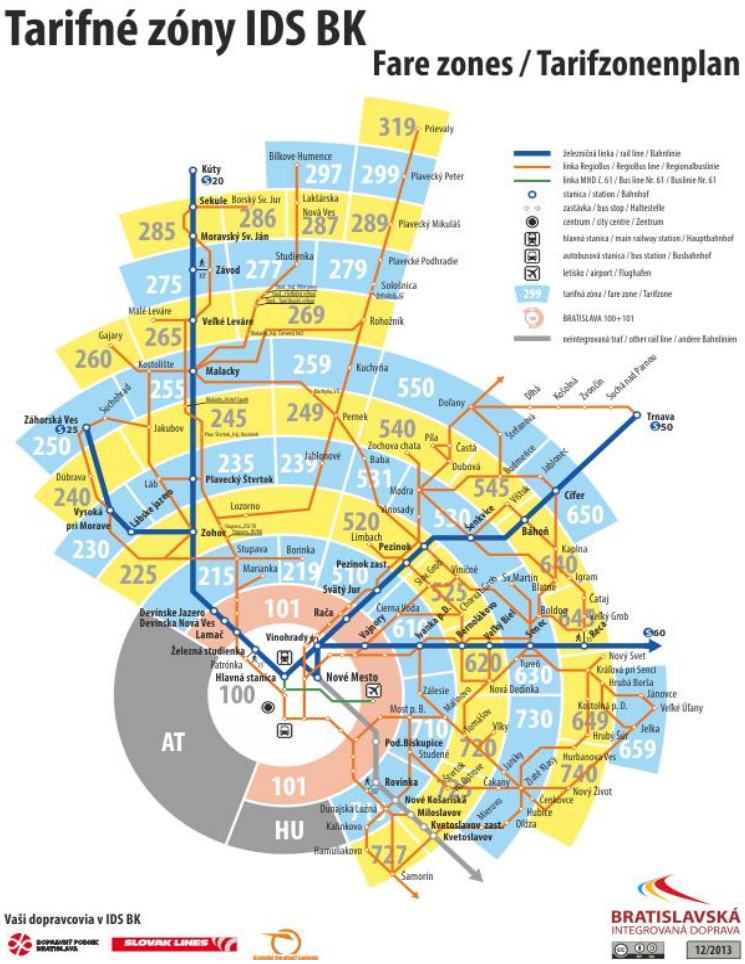
- štandardne: 5 EUR/ks,
- jednosmerný lístok Košice - Viedeň alebo Viedeň - Košice bez rezervácie 5 EUR,
- Bratislava - Viedeň: v EURegio tarife preprava v cene cestovného lístka,
- v preprave ZSSK - ČD v malom pohraničnom styku: 1,50 EUR/ks,
- v preprave ZSSK - MÁV vo vybraných vlakoch v malom pohraničnom styku: 1,50 EUR/ks v zmysle PP ZSSK,
- v preprave ZSSK - PKP vo vybraných vlakoch: 1,50 EUR/ks v zmysle PP ZSSK.

V prípade regionálnej a prímestskej železničnej dopravy sa preprava bicyklov realizuje väčšinou vo forme zjednodušenej prepravy batožín, pojazdná úschovňa batožín sa poskytuje iba ako doplnková služba. Z hľadiska poskytovaných služieb Železničná spoločnosť Slovensko umožňuje na svojej stránke (slovakrail.sk) pri pokročilom vyhľadávaní spoja zadať aj prepravu bicykla. Podobne je tomu aj u integrovaného vyhľadávača autobusy a vlaky na www.cp.sk..

Integrovaný systém VOD dopravy

Najvyšším stupňom organizácie VOD v území je stav, kedy sú všetky dostupné systémy zastrešované pod jedného organizátora. V tomto prípade BSK predstavuje jediný funkčný integrovaný systém (obr.4.2.8), ktorý funguje zatiaľ iba v jednom smere v prvej fáze integrácie (Bratislava – Malacky). Integrovaný systém VOD by mal ponúknuť rýchlejšie a pohodlnejšie cestovanie. K jeho hlavným výhodám patrí jednotný cestovný lístok na všetky druhy dopravy, nadväznosť liniek a taktové intervaly spojov. Hlavným cieľom integrácie je zatraktívnenie verejnej hromadnej dopravy oproti podmienkam pre využívanie individuálnej automobilovej dopravy, najmä v cestách za prácou a to nielen na území Bratislavy, ale v celom Bratislavskom kraji. Týmito opatreniami môže prísť ku zmene deľby prepravnej práce v prospech hromadnej dopravy, čo bude mať v konečnom dôsledku vplyv na

postupné znižovanie tlaku na rozširovanie ciest a parkovísk pre IAD. Túto je ho hlavnú charakteristiku možno využiť aj v prípade prepravy turistov.



Obr. 4.2.8 Tarifná schéma IDS Bratislava (www.bid.sk)

Organizátorom IDS je spoločnosť BID, s.r.o. vlastnená BSK a mestom Bratislava. V systéme sa uplatňuje jednotný cestovný doklad podľa tarifnej zóny a jednotný cestovný poriadok. V súčasnej dobe prebiehajú realizačné etapy plnej integrácie na celé územie BSK, keďže funguje iba v smere Bratislava – Malacky (stav máj 2014).

Vzhľadom na výsledky koncepčných materiálov a potrieb cestujúcej verejnosti je nutné rozšírenie záberu IDS aj mimo územia kraja na územie Trnavského samosprávneho kraja ako aj častí Trenčianskeho a Nitrianskeho samosprávneho kraja s vytvorením Západoslovenskej integrovanej dopravy.

Z pohľadu prepravy cyklistov poskytuje zaujímavý dopravný systém, ktorý by mal ideálne poskytovať ucelené prepravné služby ako aj informácie pre všetkých cestujúcich v regionálnej VOD, kam možno zaradiť aj cyklistov. Tu je však na mieste doriešiť:

- systematický prístup k cyklistom, ako špecifickému typu cestujúceho,
- vytvoriť pre cyklistov vhodné prepravné služby a podmienky,
- vybudovať zariadenia pre integráciu cyklistov typu Park and Ride a pod.

Podľa výsledkov hodnotenia dopravných prúdov z roku cestujúcich v regionálnej VOD (BID 2011) sa zistilo, že napríklad z okresu Malacky smeruje do oblasti Bratislavy cca. 3181 cestujúcich, pričom za rannú špičku je to cca. 2248 cestujúcich. Podľa dodatkov k zmluve vo výkone vo verejnom záujme medzi BSK a Slovaklines možno dedukovať ročný pokles cestujúcich na úrovni 1-4%, teda cca. 3000 cestujúcich za rok 2013. V prípade železničnej dopravy je obsaditeľnosť v špičke napr. na trati Zohor – Záhorská Ves na úrovni 60 cestujúcich na vlak v čase dopravného sedla 30 cestujúcich/ vlak. V smere Bratislava Kúty je v špičke plná obsaditeľnosť na úrovni 500 – 600 cestujúcich na vlak.

Prestupové uzly IDS

Dôležité z pohľadu infraštruktúry je možnosť integrácie medzi autobusovou a železničnou dopravou, ktorá by sa mala v plnej miere uskutočniť v nasledujúcich bodoch, z ktorých už niektoré plnia túto funkciu. tab.4.2.2. a tab.4.2.3.

Tab. 4.2.2 Vybrané prestupové body železničná - regionálna autobusová doprava

	Existujúce stanice/zastávky	
	Železničná	priľahlá autobusová
Okres Malacky	Záhorská Ves	Záhorská Ves,žel.st.
	Plavecký Štvrtok	Plavecký Štvrtok,žel.st.
	Malacky	Malacky,žel.st.
	Veľké Leváre	Veľké Leváre,žel.st.
	Zohor	Zohor, žel.st.
	Závod	Závod, žel.st.
	Stupava	Stupava, žel.st.
	Lozorno	Lozorno, žel.st.

Tab. 4.2.3 Vybrané prestupové body v rámci mesta Bratislava

Ostatné potenciálne body VOD
Bratislava, AS
Bratislava, Bajkalská ul.
Bratislava, Nová doba
Bratislava, Gagarinova ul.
Bratislava, Odborárska
Bratislava, Patrónka
Bratislava, ZST Vinohrady
Bratislava, Prievozská
Bratislava, Pažítková .
Bratislava, Trávna
Bratislava, Račianske mýto
Bratislava, Cintorín Ružinov,cint.
Bratislava, Vrakuňa, Prikopnícka
Bratislava, Záh.Bystrica,Krče
Bratislava, Zlaté piesky

Potenciál rozvoja IDS

IDS v rámci BSK môže plnohodnotne vytvoriť integrovaný systém v prípade jeho aplikovania na celý kraj ako aj potenciálne rozšírenie prímestskej integrovanej dopravy aj na územie susediaceho Trnavského samosprávneho kraja. Napr. zo smer Šamorín, Dunajská Streda, ktoré môžu mať výrazný vplyv na rozvoj rýchlej regionálnej železničnej či inej dopravy, čo by v prípade integrácie cyklistov prinieslo oveľa väčší záber územia.

Navrhované trate, ktoré by mali byť prioritne zahrnuté do integrovaného dopravného systému, by boli prevádzkované ľahkými vozidlami pre osobnú dopravu tak, aby boli dostatočne rýchle, kapacitné a pohodlné. Na týchto tratiach je potrebné uvažovať na zastávkach so zariadeniami typu TIOP.

- ŽSR 120-116 – vybudovanie novej regionálnej trate z Pezinku do Smoleníc. Nová trať bude obsluhovať podhorské obce a vytvorí okruh spojením tratí 110 –

  120 – 116 – 112.
- ŽSR 112 – Zohor – nové zaústenie trate 112 zo smeru Lozorno do Stupavy s ukončením s úvraťovou stanicou a s pripojením na trať 110 v Devínskom Jazere v trase pôvodnej železničnej trate.
- ŽSR 112 – Plavecký Mikuláš – nové predĺženie trate 112 do Senice cez Jablonicu.
- Vybudovanie novej regionálnej trate Vajnory – Pezinok.

Z hľadiska vybavenosti dopravnej infraštruktúry má železničná doprava obrovský potenciál v existujúcom vybavení svojich zastávok, ktoré predstavujú zaujímavú uzol alebo prestupný bod medzi hromadnou a osobnou dopravou ako aj cyklistickou dopravou. Cez Operačný Program Doprava sa plánovali realizovať viaceré prestupné zastávky (terminály integrovanej osobnej prepravy – TIOP), v nasledujúcich lokalitách - Devínska Nová Ves zastávka, Lamačská Brána, Patrónka, Mladá Garda, Trnávka, Vrakuňa a Ružinov, ako aj záchytné parkoviská typu Park&Ride v lokalitách Zohor, Pezinok, Ivanka pri Dunaji a Nové Košariská. V súčasnej dobe však takéto zariadenia k dispozícií nie sú. Negatívom je fakt, že v súčasnosti nie sú vybavené pre kombinovanie alebo integráciu s cyklistickou dopravou, či už plochami pre parkovanie, bezpečné uschovanie alebo požičanie bicyklov ako je to napríklad v zahraničí. Ako vidieť v súčasnosti v riešenom území existujú veľké rozdiely v prístupe a preprave bicyklov, kým v MHD Bratislava je preprava bicyklov zadarmo, nevýhodou je to, že v prípade nedostatočného miesta sa bicykle neprepravia. V prípade železničnej dopravy existujú dve formy prepravy, ktoré by bolo vhodné najmä v prímestskej železničnej doprave zjednodušiť. V prípade integrovaného dopravného systému neexistuje jeden spoločný produkt pre cyklistov, ako napr. v prípade hľadania na stránke bid.sk, kedy si cestujúci musí preštudovať prepravné podmienky pre jednotlivé druhy a úrovne VOD.

Ako hlavný výstup z tejto analýzy môžeme konštatovať, že napriek potenciálu, ktorý ponúka dopravná infraštruktúra a dopravná ponuka je v súčasnosti ešte stav integrácie cyklistickej dopravy a VOD na nízkej úrovni

5 Príklady dobrej praxe zo zahraničia

V predchádzajúcej kapitole sme sa dozvedeli aký je súčasný stav integrácie alebo kombinovanej dopravy v riešenom území. Z tohto dôvodu je dobré pozrieť sa na dobré zahraničné skúsenosti pri tejto integrácií, ktorá nám môže pomôcť pri riešení tejto problematiky. Základný prístup spočíva v rovnocennosti prístupu cyklistickej dopravy aj v rámci VOD. Prístup sa zameriava na cyklistickú dopravu ako rovnocenný spôsob dopravy, ktorý prináša alebo môže priniesť nových cestujúcich aj do systémov VOD.

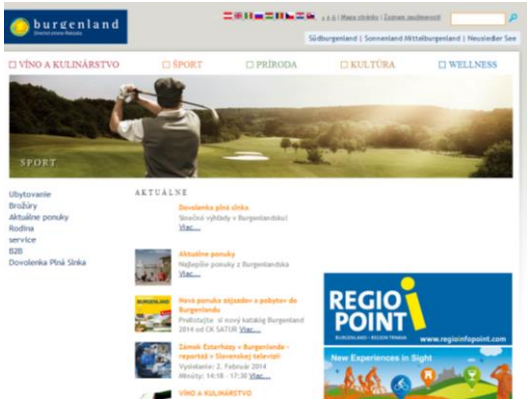
Z pohľadu cieľa štúdie sme sa zamerali na nasledovné dobré príklady riešenia danej problematiky zo zahraničia, ktoré by mohli potenciálne inšpirovať výhľadové opatrenia v danom území:

- Integrácia cyklistov v MHD,
- Prístup samosprávnych orgánov k prezentácii cestovného ruchu,
- Integrácia cyklistov a VOD,
- Spoločné turistické produkty pre turistov.

5.1 Rakúsko.

Prístup samosprávnych orgánov k prezentácii cestovného ruchu.

Samotná Rakúska vláda a jednotlivé spolkové krajiny pristupujú k prezentácii Rakúska ako atraktívnej destinácie pre zahraničných turistov, pričom tomu prispôsobujú aj svoje nástroje, od ekonomickej podpory až k marketingovej stratégií, kde sa zameriavajú na okolité susediace zahraničné regióny, kam patrí aj Slovensko. Produkty pre cestovný ruch sú prezentované aj v jazykových mutáciách, kde patrí aj slovenčina, obr.5.1.1.

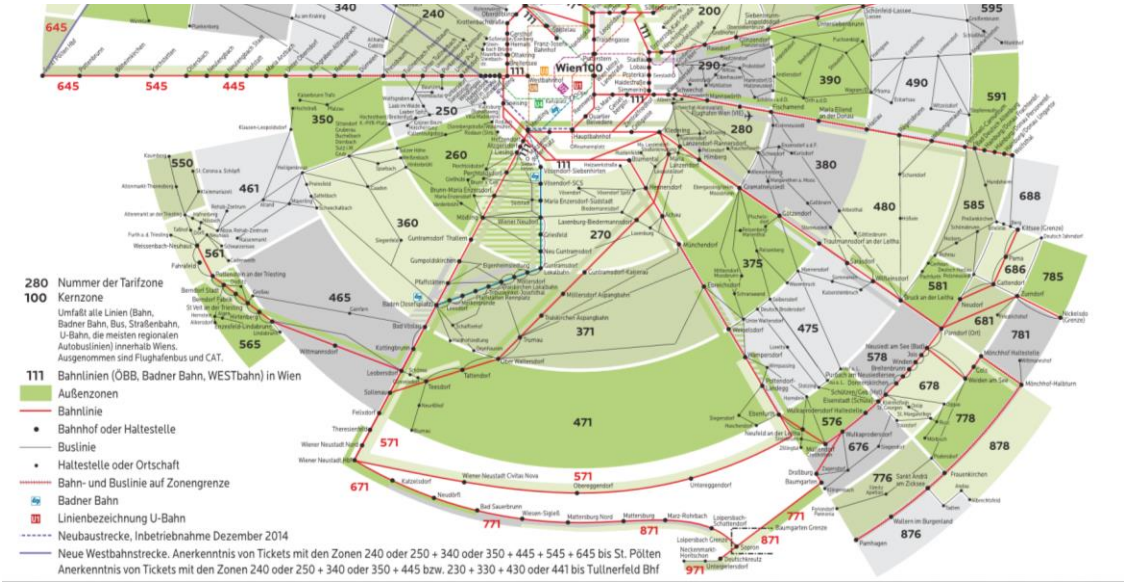


Obr. 5.1.1 Prezentácia spolkovej krajiny v Slovenčine

Integrácia cyklistov a VOD.

Existuje integrácia cestujúcich s bicyklom s uľahčením cestovania s bicyklom, buď vo forme spolucestujúcej batožiny, alebo umožnenia prepravy bicyklov v rámci Integrovaného dopravného systému (IDS) VOR. Z hľadiska najbližšej oblasti je to oblasť Viedne, Dolného Rakúska a Burgenlandu. Pokrýva MHD, regionálnu dopravy s približne 1 mil. cestujúcich za rok. Do integrácie sú zahrnutí všetci regionálni ako národní dopravcovia, ktorí v danom území pôsobia. Samotný integrátor VOR umožňuje prepravu cestujúcich s bicyklom, pričom sú vopred známe jednotné podmienky, za ktorých sa bicykel prepravuje. To je rozdiel napríklad voči Bratislavskej integrovanej doprave, kde podmienky pre prepravu cestujúcich s bicyklom musíte hľadať osobitne u každého dopravcu, ktorý ich má rozdielne.

Samotný integrovaný systém má tarifné usporiadanie do zón, pozri obr.5.1.2.



Obr.5.1.2 Schéma integrovaného dopravného systému VOR (www.vor.at)

<u>Možnosti prepravy bicyklov vo VOD.</u>

Možnosti sú nasledovné:

<u>Regionálne autobusy.</u>

Možné v špeciálnych autobusoch „Radtrampern“ za cenu od € 2 alebo € 1 (cyklisti do 15 rokov). Na linke WA15 je preprava bicyklov bezplatná. Veľké skupiny si môžu rezervovať prepravu na základe telefonickej objednávky podľa cestovného poriadku.

<u>MHD vo Viedni.</u>

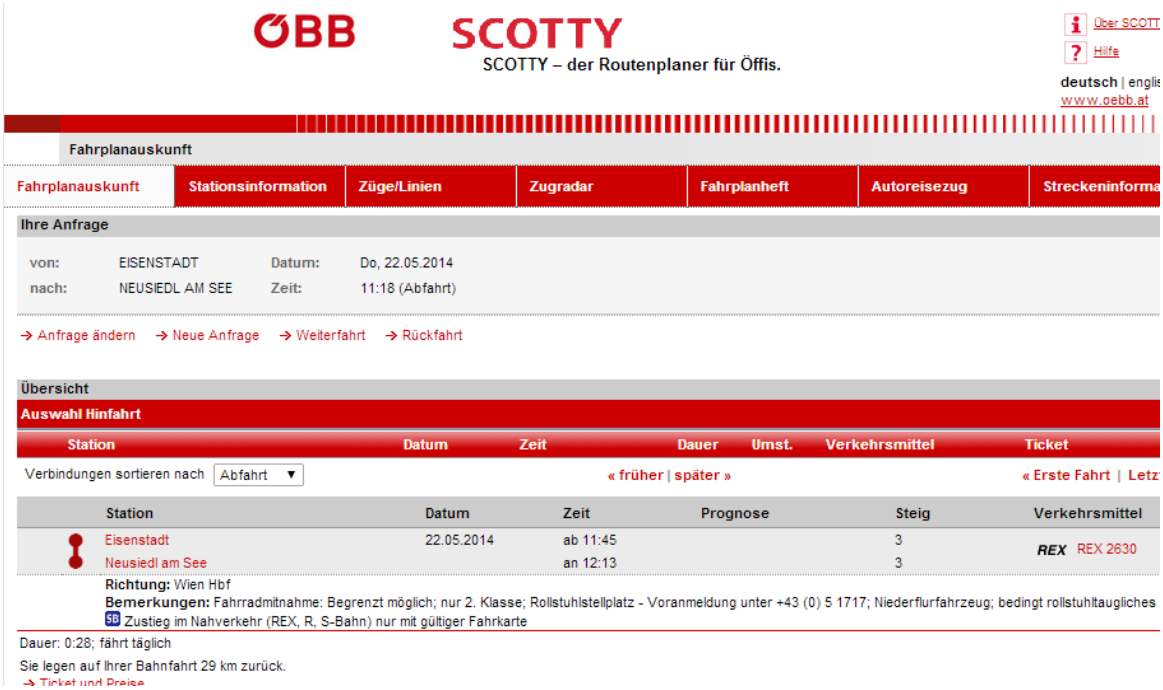
Metro

Preprava bicyklov je možná na linkách (U1, U2, U3, U4 a U6) zadarmo a to vo vymedzenom čase Po - Pia: od 9–15 a po 18:30 hod. Cez víkendy a sviatky celodenne. V autobusoch a električkách je preprava bicyklov možná na vyhradených miestach. Ak si kúpite ročný cestovný lístok, máte prepravu bicykla vo vlakoch v rámci Viedne zdarma.

<u>Vo vlakoch.</u>

Vo vyhradených vozňoch železničného dopravcu ÖBB (S-Bahn, Regionalzug, Regional-Express) je možná preprava bez rezervácie (obr.5.1.3), pričom cez

prázdniny si môžete prepravu rezervovať. Cena prepravy bicykla sa pohybuje od 3 € (internet) alebo € 3,50 cez zákaznícke centrum alebo Hotline. V danej oblasti pôsobia aj iní železniční dopravcovia. Vo vlakoch dopravcu GYSEV - Raaberbahn platia cestovné lístky na bicykel, aj keď boli vydané ÖBB. Dopravca WESTbahn umožňuje prepravu bicykla za 5 Euro, pričom sa odporúča rezervácia. Dopravca Mariazellerbahn umožňuje prepravu bicykla s rezerváciou s cestovným lístkom NÖVOG-Fahrrad-Tageskarte za € 3 možná. Vo vlakoch dopravcu Badner Bahn nie je preprava bicykla možná.



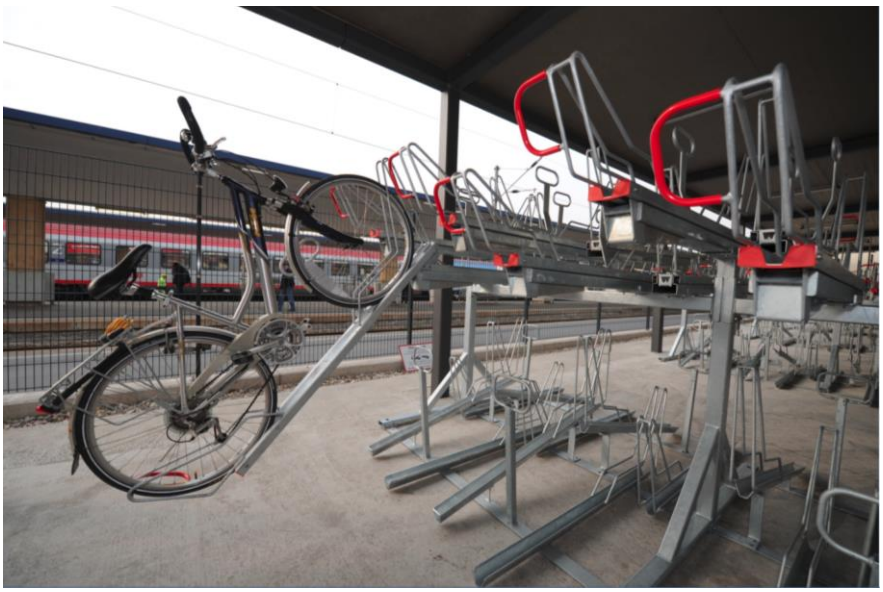
Obr. 5.1.3 Vyhľadanie spoja s uvedením možnosti prepravy pre bicykle

Stanice Bike&Ride

Rakúska vláda, spolková krajina Dolné Rakúsko a Burgenland prijala konkrétne návrhy pre priateľskú cyklistickú infraštruktúru pre rozvoj cykloturizmu a cyklistickej dopravy a VOD v Rakúsku pričom investovala do budovania zariadení typu Park & Ride a Bike and Ride. Tieto parkoviská prinášajú celkovo 31000 voľných parkovacích miest pre automobily a 21 000 parkovacích miest pre bicykle (pozri Prílohu 2), ktoré sú pozdĺž všetkých železničných tratí v Dolnom Rakúsku. Z hľadiska hradenia nákladov na budovanie spolková krajina Dolné Rakúsko pokrýva 45% celkových

nákladov na výstavbu a obce prispievajú sumou v rozmedzí medzi 5-15% z celkových nákladov. (burgenland.at,vor.at)

Len pre ilustráciu od apríla 2014 sa na železničnej stanici Viedeň – Westbahnhof vybudovalo celkom 480 krytých parkovacích miest (obr.5.1.4) pre bicykle z celkovo 700 plánovaných. Krytie nákladov vo výške cca. € 800 000,- si rozdelili ÖBB a mesto Viedeň v pomere 25% ÖBB a 75% Mesto Viedeň.



Obr. 5.1.4 Nové kryté miesta na parkovanie bicyklov Viedeň Westbahnhof žel. stanica (umweltgemeinde.at)

Dobrý príklad integrácie cyklistov a železníc je v rakúskom Grazi (obr.5.1.5). Nachádza sa tam parkovisko pre 275 bicyklov. Strážené parkovanie je tam umožnené od 5 do 24 hod. Denný poplatok je 1 EURO, 7 EURO za mesiac a 70 Euro za rok. Samozrejmosťou je samoobslužný systém s možnosťou dofúkať bicykel, či kúpiť si náradie na opravu defektu a pod.

Obr.5.1.5 Strážené parkovacie miesta na železničnej stanici v Grazi

Zdroj: www.verkehr.steiermark.at

Z hľadiska prezentácie cykloturizmu má Rakúsko jednotný internetový portál pre cyklotrasy, obr.5.1.6.

Obr. 5.1.6 Jednotný portál pre cyklotrasy v Rakúsku (radtouren.at)

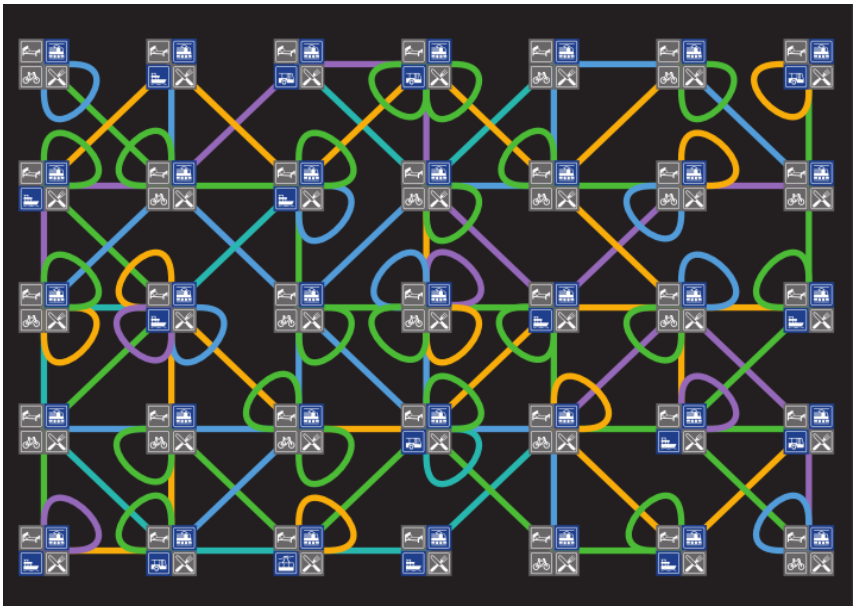
Rakúsko odhaduje prínos ekonomiky cykloturizmu na 317 miliónov Euro a 7616 pracovných miest, či už v službách alebo v súvislosti s cykloturizmom (Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren). Podľa štatistiky sa v Rakúsku prepraví na bicykli na železničnú stanicu cca.12 % cestujúcich s bicyklom z celkového počtu, pri kombinácii s autobusom je to cca. 2 % z celkového počtu.

5.2 Švajčiarsko.

Švajčiarska inšpirácia pre integráciu cyklistickej dopravy a VOD spočíva v unikátnom integrovanom prístupe, ktorý je založený na nasledovných princípoch. Spoločný koncept všetkých voľnočasových aktivít (bicykle, peší turisti, korčuliari, vodáci) je prezentovaný v turistickom produkte Schweizmobile. Pre cyklistov je v rámci neho vytvorený podprodukt Veloland, ktorý v roku 1999 využilo 3,3 mil. cykloturistov a v roku 2009 to bol už nárast o 51 %, teda 5 milióna cykloturistov s príjmami 88 miliónov Euro. Samotné začiatky spadajú do roku 1995, kedy prišla objednávka od všetkých kantónov začať plánovanie projektu Veloland. V priemere sa tak ročne navýšil počet cykloturistov o cca. 200 tisíc ročne. Podľa odhadov prináša pre ekonomiku prínos v 122 mil. Euro a 500 000 prenocovaní.(schweizmobile.ch) Koncept Schweizmobil ponúka prepracovaný systematický systém pre turistov a športovcov so spoločnými znakmi:

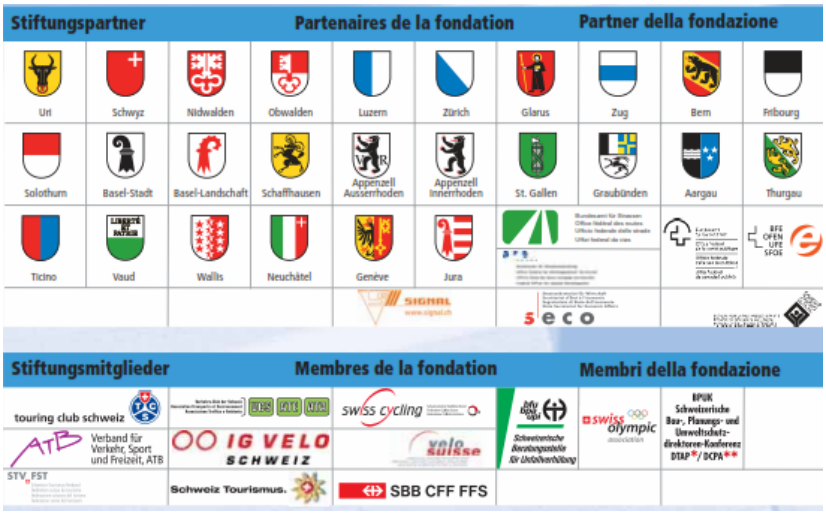
- rozdelenie dopravnej infraštruktúry podľa náročnosti alebo podľa cieľovej skupiny užívateľov,
- jasná a prehľadná dopravná sieť,
- poskytovanie služieb partnerov,
- logická následnosť a možnosť prestupu,
- nadväznosť na ubytovacie zariadenia,
- nadväznosť na VOD s možným výberom železničnej alebo autobusovej dopravy,
- hodnotenie kvality poskytovaných služieb.

Samotný princíp integrácie cyklistov a služieb je vidieť na nasledujúcom obrázku 5.2.1.



Obr. 5.2.1 Samotný princíp integrácie cyklistov a služieb (cyklodoprava.cz)

Z hľadiska dopravy má Švajčiarsko vytvorený unikátny jednotný systém prepravy tzv. Swiss Travel System, kde môžete využívať jednotlivé druhy dopravy na jeden cestovný lístok. Verejná osobná doprava tak predstavuje základné body, prostredníctvom ktorých môžu turisti (či už cykloturisti, vodáci alebo klasickí turisti) využívať ako aj vstupovať do danej siete. Navyše je možnosť využívať túto sieť aj v prípade, že by ste tam prišli ako klasický peší turista, pretože na vybraných miestach si môžete požičať bicykle tzv.PubliBike. Partneri zapojení (obr. 5.2.2) do systému si navzájom garantujú poskytované služby.

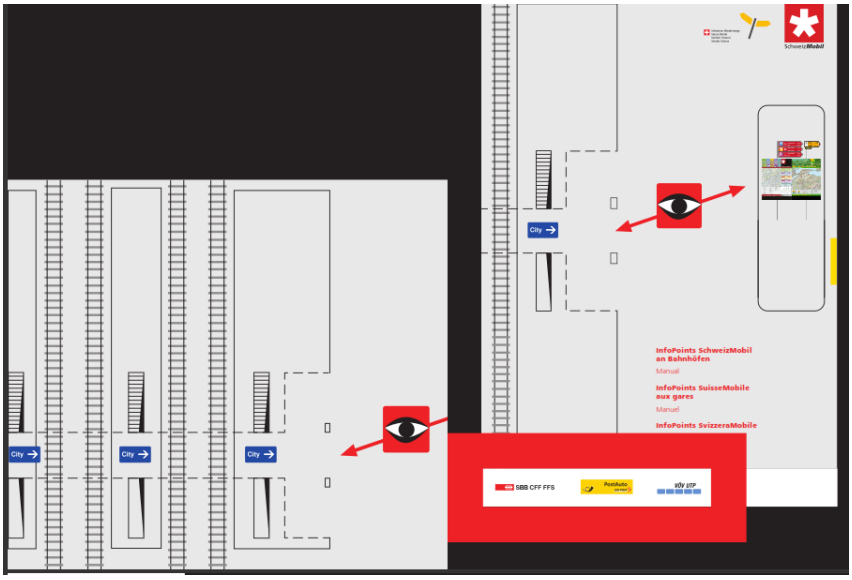


Obr.5.2.2 Partneri zapojený do konceptu Schweizmobile

Pre dobrú integráciu platí, že cyklisti sú navigovaní už od parkovísk na železničnej stanici, obr.5.2.3.

Obr. 5.2.3 Orientácia na cykloturistické trasy je už v zariadeniach Bike and Ride

Dôležité sú aj princípy umiestňovania turistických informačných tabúľ a označníkov. Umiestňujú sa tak, aby ich cestujúci videl už z nástupišťa, obr.5.2.4.



Obr. 5.2.4 Princíp umiestňovania infotabúľ – vždy na viditeľnom mieste

Podobne aj v prípade poskytovaných služieb existuje prepojenosť, napr. pri vyhľadaní trasy si nájdete aj ubytovanie, prípadne dopravu, pozri prílohu 3.

Konkrétne spôsoby integrácie cyklistov do VOD sú nasledovné:

Železničnou dopravou.

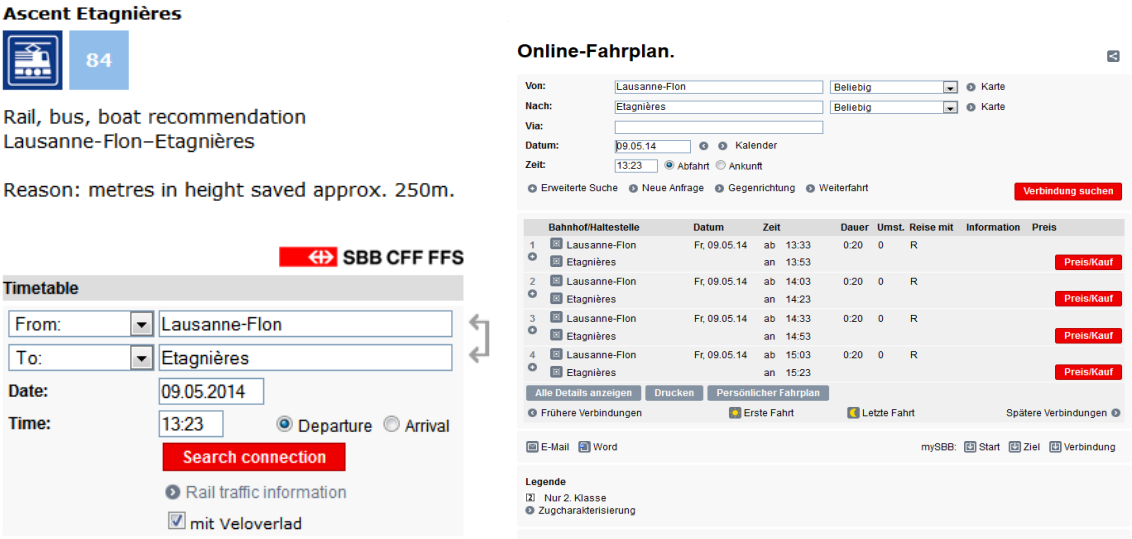
Tá umožňuje prepravu bicyklov za vopred stanovených podmienok prostredníctvom národného železničného dopravcu SBB. Samotná VOD je integrovaná medzi sebou (autobusy a vlaky), čím vytvára pre cestujúceho jednotný produkt prepravy s jednotnou tarifou. Navyše v prípade využívania vlastného produktu železničnej dopravy, napríklad ročného lístka, majú cyklisti výhody, či už pri zľavách pri preprave bicyklov, alebo aj pri iných službách ako napr. ubytovanie alebo servis. Samozrejmosťou je to, že si turisti môžu nájsť produkt aj v cudzojazyčných jazykových mutáciách. Ak sa jedná o cestujúcich, ktorí pravidelne využívajú bicykel na prepravu, môžu si zakúpiť lístok na bicykel (ročný alebo denné variácie) , s ktorým potom majú aj zľavnené cestovné. Výhodou je to, že platí aj na autobusy. Železničná doprava tak predstavuje pre VOD hlavný dopravný systém v rámci Švajčiarska. Aj samotné vlaky sú vybavené priestormi na jednoduchú prepravu bicyklov, pozri obr. 5.2.5. Dopravca ponúka aj zľavy pre cyklistov, ktorí využívajú vlak a teda priamo ovplyvňujú aj využívanie VOD.

Obr. 5.2.5 Marketing SBB a priestor pre bicykle vo vlaku vo Švajčiarsku (www.sbb.ch)

Fakt, že integrácia medzi cyklistami a VOD funguje, potvrdzuje aj 10 % podiel cyklistov zo všetkých cestujúcich, ktorí dochádzajú na žel. stanicu na bicykli. Pritom železničný dopravca SBB im vytvoril 87 tisíc parkovacích miest pre bicykle(Baker, 2013). Celá sieť je postavená prevažne na samoosblužnom naložení bicykla do vlaku ako aj možnosti požičať si bicykel, obr. 5.2.6.

Obr. 5.2.6 Železničná sieť VOD vo Švajčiarsku s vyznačením bodov VOD samoobslužnej prepravy bicyklov a cyklopožičovní

Cestujúci bicyklom si môžu názorne pozrieť ako aj vyhľadať vlakové spojenie, ktoré umožňuje prepravu bicykla do zvolenej destinácie. Takéto vyhľadanie spojenia je možné jednak zo stránky mobilitnej stránky Schweizmobile podľa zvolenej trasy alebo oblasti ako aj na strane dopravcu. Následne si cestujúci môžu zvoliť z ponúkaných spojení, obr. 5.2.7.



Obr. 5.2.7 Vyhľadanie spojenia VOD s prepravou bicykla s odporúčaním výberu druhu dopravy (krok 1) vľavo a následné nájdenie vhodných spojov (krok 2) vpravo.

Autobusová doprava.

Autobusová doprava predstavuje doplnkový systém jednak v nadväznosti na železničnú dopravu ako aj dopravu, ktorá prepravuje cestujúcich do cieľových destinácií. Dopravcovia umožňujú prepravu bicykla v špeciálnych autobusoch s nosičmi na bicykle, obr.5.2.8, 5.2.9. V prípade väčšej skupiny cyklistov je možné objednať aj prívesný vozík

Obr. 5.2.8 Regionálna autobusová doprava vo Švajčiarsku (postauto.ch)

Obr.5.2.9 Spôsob umiestnenia bicyklov mimo vozidla na zadnej časti v nosičoch

Na prepravu bicyklov v autobusoch PostAuto sa využíva špeciálny cestovný lístok Die Velotageskarte (denný) alebo Velo-Pass (GA) (ročný lístok), kde sa využívajú integrované služby aj švajčiarskych železníc alebo iných dopravcov, tab.5.2.1. Cestujúci si tak nemusia kupovať ďalšie cestovné lístky na prepravu bicykla.

Tab. 5.2.1 Tarifa cestovného lístka pre bicykel

	GA, Zľavnená tarifa, Swiss Travel System, cestujúci do 16 rokov	**Obyčajná tarifa**
Velo-Pass (platný 1 rokn nepresnosný)	CHF 220.00	CHF 220.00
Velotageskarte – denný lístok	CHF 12.00	CHF 18.00
Velo-Multitageskarte (6 dňový)	CHF 72.00	-

Cestovné lístky sa však môžu líšiť v prípade integrovaných dopravných systémov v jednotlivých regiónoch.

Železnica stanica v Ženeve ponúka pre cestujúcich parkovací dom (obr.5.2.10) na stanici pre 338 bicyklov, pričom parkovacia plocha je monitorovaná kamerami. Cestujúci majú taktiež možnosť odložiť si veci do uzamykateľných skriniek. (www.ville-geneve.ch).

Obr.5.2.10 Miesto na monitorované parkovanie cyklistov na železničnej stanici v Ženeve.

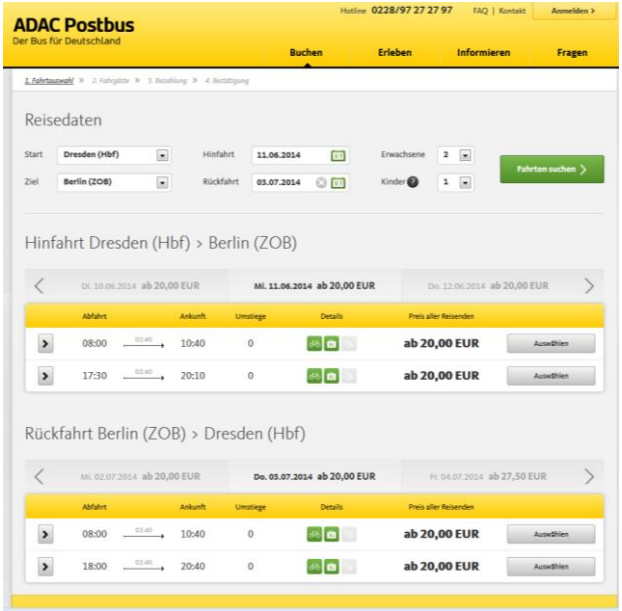
5.3 Nemecko.

Nemecký prístup v integrácií cyklistickej dopravy a VOD je rovnocenný ako v prípade Švajčiarska, pričom umožňuje prepravu bicyklov ako v rámci MHD ako aj regionálnej vlakovej alebo železničnej doprave. Väčšina regionálnych systémov VOD je vo forme integrácie, takže predstavujú vo vzťahu k cestujúcemu jednotný dopravný systém. V prípade MHD je bežnou súčasťou vybavenie vozidiel MHD autobusov alebo električiek zariadeniami na prepravu bicyklov, obr. 5.3.1 - 2.

Obr.5.3.1 Autobus s nosičmi na bicykle v MHD

Obr.5.3.2 Autobus s prívesom na bicykle (kuestenjournal.de)

V prípade autobusovej dopravy existujú pre cestujúcich možnosti vyhľadania vhodného spojenia samozrejme s prepravou bicyklov ako napríklad vo Švajčiarsku, pozri obr. 5.3.3.



Obr. 5.3.3 Možnosť vyhľadať vhodného spojenia s prepravou bicykla (https://www.adac-postbus.de/)

To poukazuje na fakt, akým spôsobom je možné pristupovať k zákazníkom, teda umožniť im vyhľadať si spojenie, zarezervovať a poskytnúť im očakávanú prepravu. Okrem toho je k dispozícii ucelená sieť autobusových spojov ponúkajúcich prepravu bicyklov, obr. 5.3.4.

Obr. 5.3.4 Sieť ADAC autobusovej dopravy umožňujúcej prepravu bicyklov

V Nemecku VOD umožňuje bezproblémovú prepravu bicyklov viacero dopravcov, či už železničných alebo autobusových.

Zaujímavé služby ponúka Nemecký klub cykloturistov (ADFC). Pre svojich členov pripravili aj prehľad diaľkových železničných liniek v rámci Nemecka, na ktorých je možné prepravovať bicykle, príloha 4. Všeobecne nemecké železnice DB umožňujú prepravu bicyklov na všetkých typoch vlakov, obr. 5.3.5.

Obr. 5.3.5 Preprava bicyklov vo vyznačených vozňoch nemeckých železníc DB na regionálnej trati

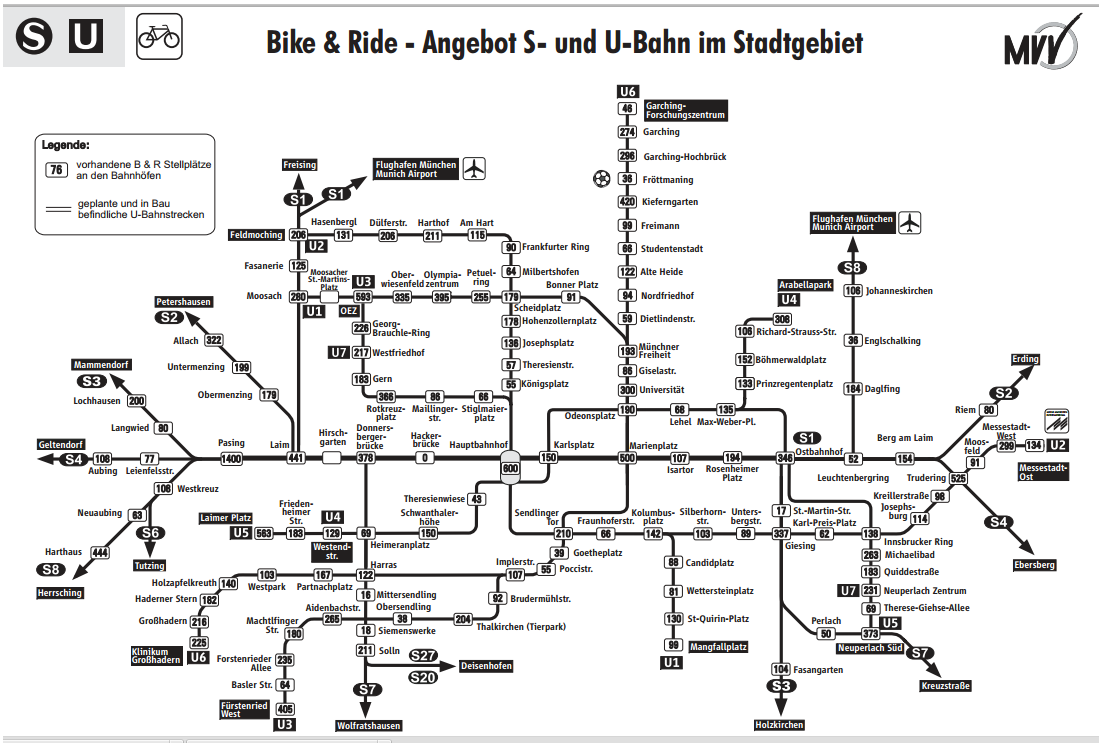
Taktiež ponúkajú možnosť využitia nočných spojov Nemeckých železníc do zahraničia, pozri obr.5.3.6.

Obr. 5.3.6 Nočné diaľkové vlakové spojenia železničnou dopravou

Integrovaný dopravný systém Mníchov.

V prípade riešenia regiónu je dobrý príklad Mníchovský integrovaný dopravný systém, ktorý pokrýva svojimi službami celú sieť regiónu a podmienky pre parkovanie bicyklov umožňuje či už na zastávkach metra alebo regionálnej železnice. Samotný podiel cyklistov na deľbe prepravnej práce je tu na úrovni 17 % (2011), pričom sa

mesto snaží o skutočnú integráciu cyklistov do VOD. Na staniciach metra ako aj železničných staniciach alebo zastávkach sú vybudované parkoviská typu Park & Ride, ktoré ponúkajú cca. 53 tisíc miest na parkovanie bicyklov, obr.5.3.7 .



Obr. 5.3.7 Park and Ride pri metre a regionálnej železnici

Mesto neustále buduje najrozličnejšie zariadenia pre parkovanie cyklistov, či už kryté, strážené alebo voľné, pozri prílohu 5.

Cykloturistická trasa popri Berlínskom múre.

Cyklotrasa, ktorá je podobná EV 13 čo do historického rozmeru, je cyklotrasa popri Berlínskom múre. Výstavba trasy okolo Berlínskeho múru Berliner Mauerweg začala v roku 2002 a skončila v 2006 s nákladmi cca. 4,4 milióna Euro. Má 160 km, pre cyklistov a chodcov s viacerými bodmi záujmu. Turisti môžu využiť aplikácie v mobile, okrem toho má trasa vlastné orientačné značenie. Je rozdelená do 14 sekcií, každá má cca. 21 km a čo je dôležité začiatok a koniec každého úseku je ľahko dostupný prostredníctvom VOD (obr.5.3.9), keďže na mestskej železnici, metre a prímestských vlakoch je preprava bicyklov dovolená.(berlin.de)

Obr. 5.3.8 Vlastné orientačné turistické značenie cyklotrasy . Berlin.de

Obr. 5.3.9 Možnosť vybrať body záujmu ako aj najbližšiu zastávku MHD

Integrovaný dopravný systém v Hamburgu.

Cyklistom je tu umožnená preprava v rámci MHD v metre, električkách a veľa autobusových linkách (obr.5.3.10) ako aj lodiach. Navyše skladací bicykel sa môže prepravovať vždy zadarmo, ak je zložený. Ak cestujúci nemá bicykel, tak si ho môže požičať v rámci verejného systému StadtRad. Okrem toho cestujúci si môžu zaparkovať bicykel na staniciach Bike and Ride, ktoré sú situované po celom meste. Organizátor dopravy HVV si robí presné štatistiky o nástupe a výstupe cestujúcich a ich požiadavkách na zariadenia Bike and Ride a podľa toho vytvára podmienky.

Zariadenia musia podľa interných predpisov zodpovedať (Bike and Ride konzept HVV):

- Min. 5% objemu cestujúcich, ktorí vystupujú na zastávke
- Min. 10% objemu cestujúcich pre všetky stanice oblasti Hamburgu

Obr.5.3.10 Autobus v Hamburgu s miestami pre bicykle zdroj: (hamburgize.com)

V prípade autobusových liniek si môžete nájsť linku a zistiť či je tam preprava bicykla možná.

Analýza cykloturizmu v Nemecku.

Z hľadiska systematického zastrešenia je veľmi dobrý príklad nemeckého cykloklubu ADFC, ktorý pre svojich členov jednak poskytuje informácie o jednotlivých trasách, ale aj ďalšie informácie, ktoré môžu byť nápomocné, či už v prípade využitia VOD, ubytovania a pod. Podľa ADFC (Radreiseanalyse 2014) musí byť celý cykloturistický biznis postavený na nasledovných pilieroch:

- silný partner,
- silná značka,
- silné a kvalitné služby,
- dostupnosť a prístupnosť služieb,
- dôležitá spätná väzba.

Nemecko sa v prípade cyklobiznisu predáva ako silná značka s kvalitnými službami, pričom základné informácie sú vo viacerých medzinárodných verziách, obr.5.3.11.

Obr. 5.3.11 Ponuka nemeckého cykloturizmu vo viacerých jazykových mutáciách

Cieľ destinácia sa volí na osobnom odporúčaní priateľov alebo známych (56%), teda skúsenostiach ostatných cykloturistov. Z hľadiska používaných zdrojov je internet na prvom mieste (67%). Dôležité je aj hodnotenie kvality jednotlivých cyklotrás, kde samotné hodnotenie predstavuje zaujímavý nástroj ako povedať turistom, že služby na danej cyklotrase sú kvalitné. Hodnotenie cyklotrás je od 1 až po 4 hviezdičkové

cyklotrasy. Dôležití sú samozrejme aj partneri v prípade ubytovacích a stravovacích služieb, ktoré rastú z roka na rok (cca. 5500 v súčasnosti). Budúcnosť pre cykloturizmus patrí aj elektrobicyklom najmä pre väčší dojazd a menšiu námahu sú vhodné napr. pre nie celkom vytrénovaných cykloturistov ako aj napr. staršie skupiny turistov. V prípade VOD je celkom zaujímavý trend prepravy bicyklov napríklad vo vlaku nemeckých železníc. Na diaľkových linkách bolo zrealizovaných niečo cez 250 tisíc takýchto prepráv. Dôležitým trendom je nárast zahraničných prepráv (cca. 53 tisíc v roku 2013), ako aj možnosť prepravy nočnými vlakmi (vyše 30 tisíc za rok 2013). V prípade autobusovej VOD má Nemecko možnosť celonárodnej diaľkovej prepravy bicyklov v autobusoch. Na 40 linkách sa za rok 2013 celkovo prepravilo 13 tisíc cestujúcich s bicyklom a celkovo 141 autobusov je vybavených nosičmi pre 5 bicyklov. V tomto roku sa vozidlový park má zvýšiť na 250 bicyklov.

Medzi zaujímavé domáce diaľkové cyklotrasy patrí Labská cyklotrasa. Medzi najobľúbenejšie zahraničné cyklotrasy patrí Dunajská cyklotrasa a Viac Claudia Augusta, obe prechádzajú rakúskom, teda je to veľký potenciál na prepojenie aj s EV 13. Z hľadiska zahraničných destinácií je na prvom mieste Holandsko a Rakúsko, čo môže predstavovať zaujímavú výzvu vo vzťahu so Slovenskom.

5.4 Holandsko.

Holandsko má v súčasnosti podiel približne 40% podiel cyklistov (Valies , 2013) pri ceste na železničné stanice z celkových ciest, pričom železničná sieť má 400 železničných staníc, kde na každej sú zariadenia na parkovanie alebo bezpečnú úschovu bicyklov,obr.5.4.1.

Obr.5.4.1 Bike an Ride zariadenia v meste Nunspeet (Holandsko)

V Holandsku je dopyt po parkovacích miestach pre bicykle z roka na rok väčší, za rok 2013 bolo na staniciach 300 tisíc (v roku 2012 275 tisíc) voľných parkovacích miest pre bicykle, 16 tisíc uzamykateľných prístreškov a 100 tisíc (v 2012 ich bolo 86 500) monitorovaných parkovacích miest (NS report, 2012,2013). Pre cestujúcich, ktorí necestujú s bicykom, ale ho chcú využívať, vytvorili železničné požičovne bicyklov. Tie sú dostupné na 250 miestach, majú 160 tisíc abonentov, ktorí vykonajú za rok 1,4 milióna ciest. Vysoké využívanie bicykla je dôvodom prečo sa inštalujú parkovacie miesta typu Bike and Ride rôznych typov (obr.5.4.2 - 4) pri všetkých železničných staniciach a zastávkach.

Obr. 5.4.2 Bezpečné parkovacie boxy a voľné cyklostojany pre bicykle na staniciach VOD Holandsko

Obr. 5.4.3 Voľné a strážené bicykle na požičanie (vľavo) a smerová tabuľa k stráženému parkovaniu bicyklov Rotterdam (vpravo) - Holandsko

Obr. 5.4.4 Cyklostojany pri autobusovej zastávke MHD (Holandsko)

Prehľad zaujímavých riešení v oblasti zariadení Bike and Ride sú uvedené v prílohe 7.

5.5 Česká republika.

Česká republika umožňuje už dlhoročnú integráciu cyklistov a VOD, či už v regionálnych cyklobusoch alebo cyklovlakoch, alebo aj v rámci MHD dopravy (Brno) ako aj celoštátnej dopravy (ČD). Na národnej úrovni majú vytvorený od roku 2011 podobný produkt ako Švajčiarsko, nazvaný Česko jede, obr.5.5.1. Ten

umožňuje spoločné služby pre vodákov, turistov, cykloturistov ako aj korčuliarov – inlinerov. Samotný portál je akousi jednotnou stránkou pre ostatné najmä krajské stránky s tematikou cykloturistiky. Systém nie je prepracovaný ako v prípade Schweizmobilu a teda napr. nemôžete si nájsť vhodné spojenie prostredníctvom VOD. Turisti si môžu nájsť zdielané informácie o preprave bicyklov vo VOD.

Obr.5.5.1 Internetová stránka projektu Česko jede.

Juhomoravský kraj.

Dobrým príkladom integrovaného prístupu je integrovaný dopravný systém verejnej osobnej dopravy (IDS JMK), ktorý zastrešuje organizátor KORID. Pre prepravu cyklistov majú uvedené podmienky na stránke Koridu s vyznačením všetkých spojov, ktoré sú zamerané na prepravu bicyklov.

Cyklisti môžu využiť jednak cyklobusy (celkom 10 pre rok 2014) ako aj cyklovlaky (2) - VELO PÁLAVA, PERNŠTEJN. Sú to špeciálne upravené vozidlá na prepravu bicyklov. Novinkou je možnosť zakúpenia si cestovného lístka pre bicykel v automatoch na cestovné lístky. Na takýto cestovný lístok sa prepravujú všetky bicykle vo všetkých vlakoch IDS JMK ale iba ako batožina. Celodenný lístok na bicykel stojí 70 CZK (2014).

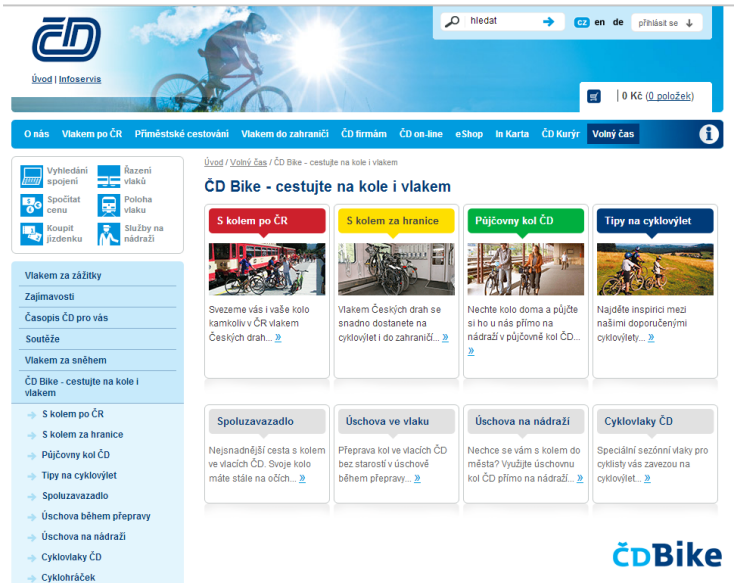
Požičiavanie bicyklov.

Podobne aj v Českej republike železničný dopravca České dráhy (ČD) umožňuje požičanie bicykla na vybraných staniciach za odplatu. Cena sa pohybuje od 120 CZK na 6 hodín, 250 CZK na deň až po 1225 CZK na týždeň (máj 2014 Juhomoravský kraj). Podmienkou je, že musí byť zakúpený cestovný doklad do cieľovej stanice odkiaľ si chce turista bicykel požičať, ale nesmie byť starší ako 7 dní. Bicykle si môže vopred aj zarezervovať.

České dráhy majú tak vytvorenú aj marketingovú značku, ktorá oznamuje cestujúcim, že sú priateľskí k bicyklom. Ide o ČD BIKE, obr.5.5.2.

Zahŕňa to:

- uľahčenú prepravu bicykla,
- požičanie bicykla,
- poskytujú informácie aj o preprave za hranicami ČR,
- tipy na výlet s bicyklom,
- úschovu a parkovanie bicykla na vybraných miestach.



Obr.5.5.2 Informácie pre cyklistov na internetovej stránke www.cd.cz

Na nasledovných vybraných tratiach je napríklad možné bezplatne prepravovať bicykle:

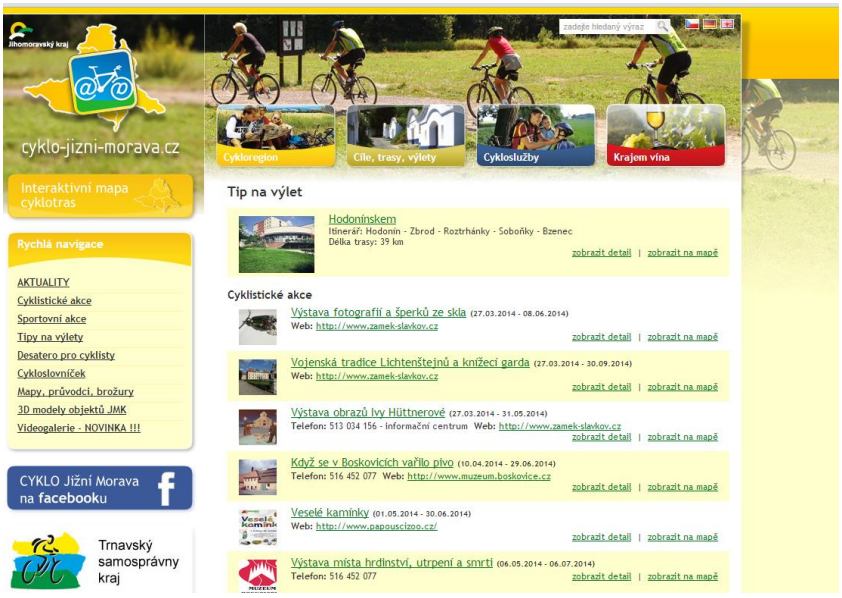
- trať 241 v úseku Moravské Budějovice - Znojmo

- trať 244 v úseku Moravský Krumlov - Hrušovany nad Jevišovkou
- trať 246 v úseku Znojmo - Břeclav
- trať 248 v úseku Znojmo - Šatov
- trať 250 v úseku Vranovice - Lanžhot
- trať 255 v úseku Hodonín - Zaječí
- trať 330 v úseku Staré Město u Uherského Hradiště - Břeclav
- trať 340 v úseku Nesovice - Uherské Hradiště
- trať 341 v úseku Staré Město u Uherského Hradiště - Bojkovice
- trať 343 v úseku Javorník nad Veličkou zastávka - Hodonín

Stanice, kde je možné požičané bicykle zadarmo uschovať: Hodonín, Vranovice, Veselí nad Moravou. Bicykle sú navyše registrované v systéme centrálneho registra bicyklov CEREK www.cerek.cz, ktorý je napojený na mestskú políciu.

Juhomoravský kraj.

Z hľadiska samosprávneho prístupu má Juhomoravský kraj stanovený ako jeden zo strategických cieľov podporu cykloturizmu. Už na webportáli kraja je možné ísť na cykloportál (www.cyklo-jizni-morava.cz) ohľadne cyklotrás v JMK.



Obr. 5.5.3 Cykloportál Juhomoravského kraja (http://www.cyklo-jizni-morava.cz/)

5.6 USA

USA je dobrým príkladom krajiny s podporou IAD a rozvojom podmienok pre cyklistov vo VOD. Napríklad v USA majú v VOD mesta Portland zaujímavý koncept, ktorý cestujúcim s bicyklom umožňuje vopred nájsť a zaparkovať bicykel na určitom type parkovania od nestráženého až po strážené, obr. 5.6.1 - 5.6.2.

Obr. 5.6.1 Vyznačenie typov Park and Ride Portland USA (trimet.org)

Obr.5.6.2 Detailná lokalizácia a situovanie zariadení na parkovanie bicyklov podľa typu bezpečnosti (Portland USA)

5.7 Ostatné príklady situovania cyklostojanov na staniciach VOD.

Vo Francúzsku železničná spoločnosť SNCF vytvára podmienky pre možnosť prepravy ako aj parkovania pre cyklistov, obr. 5.7.1 -5.7.3.(www.sncf.fr)

Obr.5.7.1 Uzamykateľný prístrešok na bicykle v Niederbronn-les-Bains (vľavo) a Agde (vpravo) (Francúzsko)

Obr.5.7.2 Parkovacie miesta pre bicykle na železničnej stanici v Dijone (Francúzsku) s informačnou tabuľou

Obr. 5.7.3 Prístrešok na bicykle na železničnej stanici St. Louis a voľné cyklostojany ako aj uzamykateľný prístrešok v Riom (Francúzsko)

V Štrasburgu zrealizovali integráciu cyklistov do MHD a to tým spôsobom, že je im umožnené parkovať na vybraných zastávkach MHD, kde si môžu bezpečne uschovať bicykel a to dokonca zadarmo, ak majú kartu Badgéo. V meste je rozmiestnených cca. 21 parkovacích stanovíšť na bicykle, okrem zastávok MHD aj na železničnej stanici. Celkom ide o cca. 1400 miest, pričom na železničnej stanici s 850 miestami pre bicykle si za ročné členské 38 EURO môžu predplatiť okrem bezpečnej úschovy aj ďalšie doplnkové služby, obr.5.7.4. (www.strasbourg.eu)

Obr. 5.7.4 Strážené parkovanie pre bicykle v Štrasburgu

Ostatné príklady riešenia parkovania bicyklov alebo prepravy vo VOD nájdete v prílohe 8.

Z uvedených príkladov si môžeme skutočne urobiť kvalitný podklad pre rôzny možnosti integrácie cyklistov a VOD. Ak by sme mohli definovať dobrý prístup v integrácii cyklistov a VOD, môžeme povedať, že dobrý systém VOD berie cyklistov ako samozrejmosť. Umožňuje im stať sa súčasťou systému a to buď bez bicykla, môžu si ho zaparkovať na vymedzených miestach , prípadne ho uschovať, alebo na druhej strane im umožňuje prepraviť sa aj bicyklom. Z hľadiska hierarchie možno vidieť rozdielne prístupy na integráciu v meste v MHD, regióne alebo diaľkovo až medzinárodne. V prípadne MHD sa môžu podmienky líšiť a môžu platiť pre cyklistov určité obmedzenia (napr. počas prepravnej špičky, prednosť majú zdravotne postihnutí alebo deti v kočíkoch). Trendom vo svete je aj podpora skladacích bicyklov, kedy sa preprava zloženého bicykla poskytuje väčšinou bezplatne.

Podstatné je, že sa daná preprava môže umožniť napr. na vzdialenejšie relácie mimo mesta alebo medzi jeho okrajom a centrom. V oblasti regionálnej sa to očakáva a odporúča, preto že bicykle tvoria doplnkový systém pre cykloturistu a bicykel predstavuje dopravný prostriedok, ktorý umožňuje dopraviť sa až do cieľa. Pri diaľkovej a medzinárodnej nie je nutné aplikovať to na každý spoj, ale malo by sa poskytnúť aspoň minimálne spojenie pre cykloturistov v danom smere.

V nasledovnej tabuľke 5.3 vidíme spoločné kritéria dobrého prístupu v integrácii cyklistov a VOD.

Tab.5.3 Vybrané spoločné kritéria pri integrácii cyklistov a VOD

	partnerstvo	Integrácia s VOD	Hodnotenie kvality
Česká republika	sčasti	sčasti	nie
Nemecko	áno	áno	áno
Švajčiarsko	áno	áno	áno
Rakúsko	áno	áno	nie

Z analýzy dobrých príkladov sme zistili, že znaky dobrej integrácie sú nasledovné:

- umožnenie prepravy bicykla vo všetkých druhoch VOD, teda intermodalita,
- vybudovanie parkovacích miest na zastávkach alebo staniciach VOD,
- poskytovanie doplnkových služieb,
- dobrá informovanosť pre cestujúcich o možnosti využiť tieto služby,
- ucelený systém prepravy na celom území,
- pamätanie na turistov, ktorí si chcú požičať bicykel.

Dobré príklady integrácie cyklistickej dopravy a verejnej osobnej dopravy v kontexte turizmu môžeme zhrnúť do nasledovných zásad:

- navzájom prepojené služby (ubytovacie a prepravné) v danom území, kedy je možnosť u jedného partnera vyhľadať službu u druhého partnera,
- ponuka prepravy bicyklov u všetkých druhov dopráv v regionálnej alebo štátnej doprave (železnica, autobusy, MHD, lode a pod.),
- vytvorenie podmienok pre parkovanie bicyklov,

- vytvorenie dopravnej ponuky pre cestujúcich s bicyklom na všetkých úrovniach od lokálnej až po regionálnu.
- vytvorenie doplnkových služieb pre cyklistov na zastávkach VOD.

Toto sú hlavné zásady, ktoré sa budú zohľadňovať pri samotnom návrhu riešenia integrácie cyklistov vo VOD v spádovom území trasy EV 13.

6 Návrh opatrení vedúcich k prepojeniu a integrácií cyklistickej dopravy a VOD

Táto kapitola bude obsahovať návrh riešenia prepojenia a integrácie cyklistickej dopravy a verejnej osobnej dopravy (činnosti a opatrenia) s členením na návrhy :

- v oblasti legislatívnej,
- v oblasti samosprávnej,
- v oblasti finančnej,
- v oblasti spolupráce so súkromným sektorom,
- v oblasti technicko -prevádzkovej.

Legislatívna oblasť.

Táto oblasť zahŕňa navrhované opatrenia, ktoré je možné prijať za účelom rozvoja integrácie cyklistickej dopravy a VOD.

- Zakomponovanie integrácie cyklistickej dopravy do zákona o cestnej doprave a dráhach s konkrétnymi staťami uvádzajúcimi potrebu rozvoja ponúkaných dopravných služieb aj pre ostatne skupiny zákazníkov s cieľom zvýšiť podiel využívania VOD .
- Vytvorenie jednotného zákona o verejnej osobnej doprave, ktorý by systematicky zastrešoval všetky druhy VOD.
- Vyčleniť zákonom finančné prostriedky na financovanie technickej infraštruktúry typu Bike and Ride
- Adresná podpora turizmu. To znamená podporovať skutočne tie formy turizmu, ktoré prinášajú želaný efekt s tým, aby služby v území boli navzájom prepojené.
- Podporovať PPP partnerstvá za účelom spoločných projektoch v oblasti cestovného ruchu.
- Vytvoriť metódu na kvantifikáciu prínosov z turizmu s ohľadom vytvorenie vhodných podmienok pre integráciu cyklistov a VOD.

- Stanoviť konkrétny harmonogram činností na podporu integrácie cyklistickej a verejnej osobnej dopravy.

Oblasť samosprávna.

V oblasti samosprávnej sa odporúča pre samosprávne kraje, obce a mestá:

- Aktualizácia dopravnej politiky prostredníctvom plánov dopravnej obslužnosti, ktoré budú obsahovať aj podporné opatrenia na integráciu cyklistov do VOD. Neriešiť len spoje počas pracovných dní, ale aj spoje a linky potenciálne pre rozvoj turizmu a kvantifikovať ich v plánoch dopravnej obslužnosti.
- TTSK a BSK by mali prijať strategické akčné plány s vytvoreným harmonogramom, ktorý by stanovoval, čo majú jednotlivé kraje realizovať na zlepšenie podmienok vo VOD.
- Realizácia aktivít navrhnutých v strategických dokumentoch týkajúcich sa dopravy alebo cestovného ruchu.
- Budovanie cyklistickej infraštruktúry a doplnkovej infraštruktúry na zastávkach alebo staniciach VOD.
- Zmapovanie bodov záujmu a vytvorenie regionálneho sprievodcu cestovného ruchu.
- Požadovať od dopravcov, ktorí realizujú výkony vo verejnom záujme (verejných službách), aby vytvárali ponuku ako aj zlepšovali podmienky pre využívanie VOD za účelom rozvoja regionálneho turizmu.
- Pravidelná údržba cyklistickej infraštruktúry vrátane značenia.
- Podobne aj pre jednotlivé obce sa odporúča, aby determinovali oblasti, v ktorých by mohli pomôcť pri integrácií cyklistov a VOD v rámci svojich pôsobností.
- Zlepšiť podmienky pri budovaní zariadení a technickej siete typu Bike and Ride and Visit.
- Prezentovať región v jazykových mutáciách (Nemecky, Anglicky, Maďarsky, Česky) pre zahraničných turistov.
- Vytvárať podmienky pre motiváciu súkromného sektora poskytujúceho služby pre turistov, aby tieto služby skvalitňoval

- Vytvoriť jednoduché ľahko vyhľadateľné a ucelené informácie na internete, ktoré budú obsahovať oblasť Bratislavského kraja so susednými regiónmi.

Oblasť finančná.

Každé opatrenie, ktoré sa navrhuje realizovať, si vyžaduje aj finančné prostriedky, preto v tejto oblasti navrhujeme:

- TTSK, BSK a ostatné inštitúcie by mali poskytnúť financie na naštartovanie procesov.
- Mali by vytvárať motivačné podmienky v oblasti zníženia daní v ich kompetencií pre podnikateľov a dopravcov zapojených do integrácie spoločného produktu ohľadom poskytovaných služieb a dopravy.

Prečo?

Oba samosprávne kraje majú uvedenú ako jednu z priorít rozvoj cestovného ruchu. Toto môže byť dobrý príklad, ako spolupracovať a skutočne podporiť cykloturizmus prostredníctvom zaujímavého produktu. Finančné prostriedky by mali byť, čo najadresnejšie, teda podporiť čo najkonkrétnejšiu službu s previazanosťou na EV 13. Účelnosť použitia finančných prostriedkov by mala byť monitorovaná prostredníctvom zvolených ukazovateľov a parametrov.

Napríklad:

- Vytvoriť systém financovania cyklobusov alebo cyklovlakov.
- Zafinancovanie vozidiel, ktoré umožnia prepravu bicyklov.
- Kúpu zariadení (nosiče na bicyklov vo vozidle, mimo vozidla).
- Výstavbu parkovacích miest pre bicykle (strážené a voľné).

Spolupráca so súkromným sektorom.

<u>Vytvorenie silného partnerstva medzi samosprávou a súkromným sektorom.</u>

Prečo?

Prepojiť podnikateľské prostredie, ktoré môže mať benefity z cykloturizmu, čo je jeden z dôležitých cieľov a spôsobov ako napríklad prilákať nové finančné zdroje do riešeného územia. Pre verejný sektor je tak možnosť získať finančné prostriedky, ktorých absenciu pociťujú skoro všetky samosprávy. Princíp niečo za niečo vždy funguje, benefity z turistov by mali okrem samotných turistov pocítiť aj ostatní zúčastnení (samospráva na ekonomike, obyvatelia na pracovných miestach, dopravcovia na počtoch cestujúcich, cestujúci na zlepšenie dostupnosti a pod.). Dôležité je aj stanoviť spôsob prerozdeľovania financií, resp. benefitov, ktoré z daného partnerstva môžu vzniknúť.

Ponúknuť kvalitné služby a atrakcie, ktoré sa spoja s cyklotrasou EV 13 a taktiež ponúknuť podmienky pre inovatívny rozvoj služieb, ktoré môžu prilákať nových turistov a tak zvýšiť podiel regiónu na cestovnom ruchu.

Prečo?

Cykloturisti musia mať zabezpečené kvalitné služby a dôvod, prečo ich využívať práve na trase EV 13. V porovnaní s ostatnými zahraničnými regiónmi zaostávame za ponúkanými službami. Preto je dôležité, aby sa vytvorili také služby, ktoré sa budú odlišovať kvalitou a pridanou hodnotou a umožnia prilákanie nových turistov.

- Ubytovacie zariadenia
- Stravovacie zariadenia
- Umožniť týmto zariadeniam byť priateľskí k cyklistom (Zariadenia typu Vitajte cyklisti)
- Servisné a doplnkové služby pre cyklistov
- Zabezpečovať ponuku prepravy pre cykloturistov aj súkromnými dopravcami, ktorí by boli súčasťou celého systému
- Spoločné produkty s atrakciami

Vytvoriť mechanizmus benefitov – turistická karta, ktorá umožní mať zľavy na prepravu vo VOD, ubytovacích, stravovacích a iných zariadeniach, ktorých služby môžu využiť cyklisti.

Prečo?

Bez toho, aby sme turistom niečo ponúkli si ich nezískame. Ak chceme, aby zostali v území, musíme im ponúknuť vynikajúce služby, s ktorými budú spokojní.

Takýto systém by mal mať nasledovné vlastnosti:

- jednoduchý systém,
- prepojenosť na partnerov,
- ľahká orientácia v systéme,
- jasné pravidlá pre tých, čo služby poskytujú ako aj pre tých, ktorí služby využívajú.

Zavedenie hodnotenia služieb.

Prečo?

Ak nebudeme vedieť ako na tom sme, nikdy nebudeme vedieť čo zlepšiť. Navrhujeme umožniť hodnotiť cykloturistom ako aj všetkým turistom všetky služby (dopravu, ubytovanie, stravovanie a pod.) v danej oblasti EV 13. Hodnotené služby sa musia vzťahovať k produktu cykloturizmu.

Oblasť technicko- prevádzková.

V tejto oblasti navrhujeme opatrenia a činnosti, ktoré by sa mali realizovať za účelom fungovania samotného systému integrácie VOD a cyklistickej dopravy.

Vytvoriť systém integrácie kombinovanej dopravy medzi cyklistickou a VOD na národnej, regionálnej a lokálnej úrovni.

Prečo?

Mať univerzálny systém, v rámci ktorého si môžete prepraviť bicykel je veľmi dobrá vec, ktorú ocení každý cykloturista. Aj keď podmienky sa môžu meniť, musí byť jednoducho vyhľadateľné informácie ako si prepraviť bicykle v MHD, lokálnej železnici alebo rýchliku. Dôležitá je taktiež možnosť prepravy bicykla v medzinárodných smeroch prostredníctvom VOD.

Vytvoriť hierarchickú sieť integrácie so stanovením prestupových uzlov.

Prečo?

Systém VOD má rôzne hierarchie, keďže nie sú vždy rovnaké podmienky je dôležité, aby cykloturisti mohli nájsť body, kde môžu prestúpiť z jednej úrovne na inú. Umožniť prepravu na medzinárodných, diaľkových, regionálnych a lokálnych linkách pre železničnú ako aj autobusovú dopravu. To znamená, umožniť prepravu nielen na radiálnych linkách, ale aj tangenciálnych. Ak to napríklad nedokáže zabezpečiť železničná doprava, preberie ponuku autobusová doprava.

Stanoviť systém prevádzky zariadení na parkovanie bicyklov, bezpečné uschovanie, hygienu a doplnkové služby (možnosť opravy).

Prečo?

Jednotliví dopravcovia (železniční alebo autobusoví) a správcovia dopravnej infraštruktúry, ktorá sa využije na zabezpečenie úschovy alebo služieb pre cyklistov musia vybudovať technickú infraštruktúru pozostávajúcu jednak z možnosti parkovacích miest pre bicykle (strážených alebo voľných). V rámci jednotlivých zodpovedných musí byť stanovený systém napr. kde budú rozmiestnené, akým spôsobom si budú môcť cyklisti bicykle uschovať a pod.)

Stanoviť zodpovednosť za prevádzku spojov (IDS, železničná a autobusová)

Prečo?

Objednávatelia dopravnej obslužnosti alebo prevádzkovatelia VOD v danom území si musia stanoviť akým spôsobom sa budú realizovať spojenia, ktoré umožnia prepravu bicyklov, tak aby zodpovedali dopytu turistov, resp. cestujúcim, ktorí chcú prepraviť bicykle vo VOD. To zahŕňa:

- Stanoviť zásady prevádzky VOD a prepravy bicyklov.
- Stanovenie počtu spojov počas pracovných dní a dní pracovného voľna s ohľadom na dopyt cykloturistov.

Dopravcov zaviazať prevádzkovať kvalitné služby pre cyklistov, navrhnúť nové služby.

Prečo?

Cyklisti sú taktiež zákazníci. A ako ukazujú skúsenosti zo zahraničia, ak sa vytvoria dobré podmienky, môžu dokonca zvýšiť počet cestujúcich VOD. To znamená:

- Stanoviť prijateľné a nie likvidačné podmienky pre cyklistov.
- Pamätať, že cyklista je tiež potenciálny cestujúci.
- Poskytovať ľahko nájditeľné informácie o možnosti prepravy bicyklov,
- Vyškoliť zamestnancov na to, aby boli ústretoví k cyklistom.
- Stanoviť fér ceny na prilákanie, nie odlákanie cyklistov.

Zjednodušenie prepravy bicyklov – možnosť rezervácie prepravy, špeciálny cyklolístok-karta, ktorý bude platiť na celom území (IDS, zvážiť možnosť aplikovania na celú SR a pod.).

Monitorovanie cestujúcich, ich požiadaviek.

Prečo?

Nemôžeme vytvoriť dopravnú ponuku bez toho, aby sme sa spýtali cestujúcich, čo si myslia o našich službách a taktiež to, čo požadujú. Navrhujeme preto pravidelné monitorvanie cestujúcich, dopyt po zariadeniach Bike and Ride.

Upraviť vozidlový park dopravcov VOD, tak by umožňoval prepravu bicyklov.

Prečo?

Aby sa zabezpečilo dobré fungovanie systému a preprava bicyklov v prostriedkoch VOD je dôležité, aby dopravcovia upravili a prispôsobili vozidlový park takým spôsobom, aby dokázal zabezpečiť a garantovať minimálny počet prepravených bicyklov a nebol odkázaný na využitie kapacity vo vnútri vozidla.

Vytvorenie jednotnej marketingovej stratégie produktu EV 13.

Prečo?

Je dôležité, aby si mohli potenciálni turisti nájsť informácie o službách pre cyklotrasu EV13.Jednotná stratégia a služby dokážu uľahčiť, častokrát aj ovplyvniť rozhodovanie turistu.

Spolupráca s územím napojenej napr. na Dunajskú cyklotrasu, kde môžu potenciálni turisti navštíviť aj región EV 13.

7 Návrhy pre zlepšenie informovanosti o prepojení cyklistickej dopravy do VOD

Cyklistická doprava má priaznivý vplyv na jednotlivcov ako aj spoločnosť – zlepšuje kvalitu života. Ak však chceme dosiahnuť, aby ľudia viac používali cyklistickú dopravu, je nutné zmeniť ich postoj. Je nutné presvedčiť necyklistov, aby skúsili cyklistickú dopravu a zabezpečiť, aby v jej používaní už naďalej zotrvali.

Projekt Eurovelo 13 je projekt, ktorý môže prilákať viac ľudí na používanie cyklistickej dopravy v poznávaní krajiny, teda ako prepravu v rámci turistiky. Aj tu je nutné však zvýšiť povedomie ľudí o tomto projekte, dať im čo najviac informácií, propagovať tento projekt.

Základom pre správny marketing je rozumieť ľuďom ako zákazníkov, poznať ich záujmy, motivácie, ale zároveň ich motivovať, prezentovať im projekt a podať im všetky dôvody, prečo by mali využiť Eurovelo 13.

Projekt Eurovelo 13 má za cieľ aj prepojenie cyklistickej dopravy s verejnou osobnou dopravou, oslovuje teda zákazníkov, ktorí využívajú služby rôznych dopravcov zabezpečujúcich VOD a všetky marketingové aktivity musia byť zamerané na integráciu týchto služieb, ich jednotnú ponuku a prezentáciu. Zákazníci musia vnímať tento systém ako jednotný, samozrejme podmienkou je, aby aj pri konkrétnej preprave nevnímali žiadne bariéry pri kombinovanom používaní cyklistickej dopravy a VOD. Marketing potom vychádza z ponúkaných služieb, podáva o nich informácie súčasným aj potenciálnym zákazníkom a tak zvyšuje atraktívnosť projektu – viem ako to funguje a teda to viem využiť.

Základom pre návrh marketingovej stratégie je poznanie zákazníka, zistenie potenciálu tých, čo buď využívajú verejnú osobnú dopravu, ale nepoužívajú cyklistickú dopravu, alebo naopak. Poznaním myslenia možných potenciálnych užívateľov, vnímania bariér pre nevyužívanie niektorého z druhov dopravy sa dá optimálne zacieliť kampaň na nich tak, aby dostali dostatok informácií, ktoré budú znamenať odstránenie bariér v ich vnímaní.

Je nutné si položiť otázky, na základe zodpovedania ktorých môže byť napr. nasmerovaná konkrétna kampaň, ako napr. Sú tieto bariéry skutočné? Ako je možné zvýšenou informovanosťou odstrániť toto vnímanie?

V súvislosti s projektom a integráciou cyklistickej a verejnej osobnej dopravy je možné predpokladať a prieskumom aj potvrdiť, aké bariéry vnímajú užívatelia jedného alebo druhého druhu dopravy a pri ich spoločnom využití. Určite medzi základné bariéry budú užívatelia považovať možnosť prepravy bicykla VOD, jeho uschovanie, uzamknutie, zapožičacnie, atď.

Keďže marketingová stratégia by sa mala zamerať na projekt a jeho použitie ako celok, mala by samozrejme v sebe niesť nielen zameranie sa na propagáciu integrácie verejnej osobnej dopravy s cyklistickou dopravou, ale aj ďalšie faktory, ktoré môžu byť v prípade rôznych ľudí mienkotvornými a pre rozhodovanie kľúčovými.

Bariéry sa môžu týkať aj samotnej trasy. Je možné, že niekto vníma trasu ako príliš náročnú, uvažuje o tom, či je trasa vhodná pre deti, seniorov, príležitostných cyklistov.

Z hľadiska všetkých potenciálnych užívateľov je nutné vnímať ich rozhodovanie pre použitie danej trasy aj z hľadiska ponúkaných služieb. Tu je možné zvažovať aj služby nadväzujúcej verejnej osobnej dopravy z prestupných uzlov, ale aj ďalšie doplnkové služby ako ubytovanie, oprava a údržba bicyklov, reštauračné služby, atď.

Marketingová stratégia by mala tak poznať bariéry vnímané potenciálny užívateľmi ako aj ich očakávania, preferencie, záujmy a z nich tiež vychádzať. Rôzni ľudia alebo skupiny ľudí majú rôzne záujmy, niekto očakáva čisto športové vyžitie, iní naopak spoznávanie krajiny, prírody, alebo rôznych kultúrno-historických pamiatok.

Marketingový plán

Vytvorenie **marketingového plánu** je prvým krokom v celej marketingovej stratégii. Pomôže sa zamerať na kľúčové časti projektu. Dôležitou časťou marketingového plánu je stanovenie si **cieľov** . Tieto ciele môžu byť definované na základe otázok ako:

- Čo chceme svojimi marketingovými aktivitami dosiahnuť?
- Reflektujú naše ciele potrebu zákazníkov, jednotlivé skupiny zákazníkov?
- Nadväzujú ciele na regionálne alebo národne ciele?
- Sú tieto ciele praktické?
- Akým spôsobom budú stanovené ciele naplnené?

Vytvorenie **marketingového akčného plánu** – musí reagovať na potreby špecifickej skupiny ľudí. Akčný plán by mal riešiť nasledujúce oblasti:

A. Čo ľudia chcú alebo potrebujú ? – rôzni ľudia očakávajú rôzne veci, je potrebné sa rozhodovať vzhľadom na cieľovú skupinu, identifikovať jej potreby a túžby.
B. Ako môžeme vytvoriť pozitívnu skúsenosť? Aké správy chceme ľuďom odovzdať?
C. Aké sú najefektívnejšie nástroje propagácie ?

D. Spravili sme to, čo sme si zadali? – je nutné uvažovať aj s monitorovaním a hodnotením, aby bolo možné sa poučiť z doterajších skúseností a zlepšovať ponúkané služby.

Ako už bolo vyššie uvedené, marketingová stratégia cez svoje marketingové plány a kampane by sa mala zamerať na odstraňovanie bariér v myslení identifikovaných potenciálnych užívateľov ale aj reagovať a oslovovať ich očakávania, túžby. S tým súvisí identifikácia a poznanie týchto užívateľov a ich rozdelenie do určitých cieľových skupín.

Identifikácia a porozumenie cieľovej skupiny

Keďže nejde reálne uspokojiť požiadavky každého jedného človeka, je nutné identifikovať určité skupiny a zamerať sa na ne čo sa týka marketingovej kampane na podporu používanie cyklistickej dopravy resp. jej kombinácie s VOD v rámci EUrovela 13. Ide o dva procesy – segmentácia a cielenie.

Prvým krokom je tzv**. segmentácia,** ide o rozdelenie zákazníkov s podobnými požiadavkami do menších skupín. Cielenie odkazu pre takéto skupiny maximalizuje dopad a relevantnosť marketingového odkazu.

Dôležité je určiť kritéria, podľa ktorých budú ľudia rozdelení do jednotlivých cieľových skupín. Môže to byť delenie na základe veku, pohlavia alebo oblasti, v ktorej ľudia žijú a pracujú, ale tiež to môže byť zamerané na faktory správania sa ako napr. druh aktivít, ktorých sa ľudia zúčastňujú, či už majú bicykel, aké sú ich postoje k preprave s využitím bicykla, resp. v kombinácii s VOD pre rekreačné účely a pod.

Druhým krokom po segmentácii je **cielenie**, t.j. rozhodnutie, ktorá zo skupín ponúka najväčší potenciál a na ktorú skupinu/skupiny budú cielene využité zdroje na propagáciu a akým spôsobom.

Čo sa týka segmentácie, ľudia môžu byť rozdelení rôznym spôsobom, napr. podľa kritérií ako vek, socio-ekonomické kritérium, rodiny v rôznom životnom stupni, geografické/územné, kombinácia demografických a geografických faktorov, správanie, zvyklosti.

V prípade projektu Eurovelo 13, v ktorom ide o kombináciu cyklistickej dopravy s verejnou osobnou dopravou, je tiež možné sa orientovať v marketingovej stratégii na rôzne skupiny. Napr. z hľadiska záujmov ide o ľudí, ktorí sú aktívnymi používateľmi cyklistickej dopravy a projekt im môže poskytnúť poznávanie nových oblastí na cykloturistiku. Marketing by mal byť zameraný napr. na:

- aktívnych užívateľov cyklistickej dopravy,
- príležitostných užívateľov cyklistickej dopravy,
- rodiny s deťmi,
- turistov (bez ohľadu na to, či využívajú cyklistickú dopravu).
- seniorov,

Každá z týchto skupín musí byť oslovená niečím, čo zabezpečí ich záujem a nadobudnú istotu, že využitie Eurovela 13 je pre nich vhodným. Napr. pre mladé rodiny s deťmi je dôležitá bezpečnosť a zvládnuteľnosť trasy, dostatok oddychových

zón, ihrísk alebo iných foriem, ktoré ponúknu počas cesty pre tieto rodiny dostatok zaujímavých aktivít okrem bicyklovania. Samozrejme s tým súvisia aj ďalšie služby.

Propagácia by sa mala zamerať na informovanosť o dostupnosti trasy, a to z hľadiska prepojenie s verejnou osobnou dopravou – viem, že sa dostanem s mojim bicyklom verejnou osobnou dopravou na určitý bod trasy, a keď sa prepravím do hociktorého iného bodu trasy a nechcem pokračovať, viem, že z neho sa opäť verejnou osobnou dopravou dostanem späť do môjho bydliska/ubytovacieho zariadenia.

Z vyššie uvedeného teda vyplýva, že je nutné poznať, čo motivuje ľudí k danej činnosti, aby ste mohli navrhnúť projekty, ako ich inšpirovať a podporiť. Ľudia sa bicyklujú z rôznych dôvodov. Niektorí voľnočasoví cyklisti chcú objavovať nové oblasti, užívať si prírodu, navštíviť počas cesty pamiatky. Iní chcú si jednoducho užiť čas s priateľmi a nezameriavajú sa na presný cieľ alebo zámer cesty. Dôležité je identifikovať, aká veľká je určitá cieľová skupina, ktorú chceme osloviť a tiež identifikovať nástroje marketingu, ktoré majú byť použité práve pre danú skupinu.

Formy segmentového marketingu

Existujú tri prístupy:

- Hromadný marketing – ide o marketing v prípade, že rozdiely medzi segmentmi sú minimálne a marketingová kampaň môže osloviť v rovnakom čase všetkých.
- Diferencovaný marketing- každý segment má veľmi špecifické potreby, v tom prípade je marketing zameraný na každý segment oddelene a marketingová kampaň oslovuje každú skupinu samostatne.
- Presne cielený marketing – len na určitú jednu časť skupiny alebo skupinu.

Pre Eurovelo 13 navrhujeme využiť kombináciu hromadného a diferencovaného marketingu vzhľadom na informácie, ktoré budú v určitej kampani použité. Napr. využitie prepojenia verejnej osobnej dopravy a cyklistickej dopravy sa týka všetkých

skupín, bez ohľadu na dôvod, pre ktorý sa rozhodnú danú trasu použiť. Ďalšie informácie však už je potrebné zacieliť na jednotlivé vybrané skupiny, ako napr.

- aktívnych cyklistov - informácie o trase, podrobnosti prevýšenia, nadväznosť na iné trasy,
- rodín s deťmi – jednoduchosť a bezpečnosť trasy, zaujímavé časti pre strávenie chvíľ,
- turistov – možnosť poznania pamiatok a prírody v okolí danej trasy.

Marketing vo všeobecnosti by mal vyzdvihovať benefity, ktoré má projekt pre každú z týchto skupín. Jednou z možností, na čo sa zacieliť, je takpovediac presvedčiť cieľovú skupinu nielen o výhodách, ale aj o tom, že v prípade, ak cítia nejaké bariéry, tak by mala byť formulovaná propagácia so zámerom tieto bariéry odstrániť.

Marketing musí byť pre cieľovú skupinu:

1. Dôsledný
2. Relevantný – niečo, čo je skutočne dôležité pre cieľovú skupinu.
3. Výrazný – niečo, čo spôsobí, že ponuka „zakotví“ v hlavách ľudí.
4. Ľahko komunikovateľný – nápad alebo obraz ktorý je ľahko presaditeľný.

Veľmi dôležitá je identita projektu spojená so značkou projektu. Môže byť vo forme názvu, značky, symbolu, nákresu alebo ich kombinácie pre identifikovanie organizácie alebo zariadení, udalostí a aktivít, ktoré sú uskutočňované v rámci projektu a tým sú odlišiteľné od iných projektov.

V prípade názvu by tento mal byť ľahko vysloviteľný, rozpoznateľný a pamätovateľný – v prípade projektu Eurovelo 13 a jeho medzinárodného významu je takáto identifikácia priam nevyhnutná, napr. trasa označená ako „Ironcurtain“ jednoznačne identifikovateľná aj príslušným logom na všetkých zariadeniách, dopravných prostriedkov, propagačných materiáloch.

Príprava marketingového akčného plánu

Aspekty marketingového plánovania vyplývajú už aj z časti z vyššie uvedeného.

1. Stanovenie si cieľov
2. Prieskum
3. Segmentácia potenciálnych užívateľov
4. Identifikácia cieľových segmentov
5. Vytvorenie idei na splnenie požiadaviek cieľových segmentov
6. Vytvorenie cieľových odkazov a tiež možnej značky
7. Dizajn detailného komunikačného/propagačného programu
8. Spôsoby monitorovania a hodnotenia úspechu projektu.

Po vytvorení draftu marketingového plánu sa odporúča získať spätnú väzbu od kolegov a zástupcov rôznych zainteresovaných strán. Môže to zahŕňať turistické kancelárie, komunitných predstaviteľov, poskytovateľov služieb spojených s cyklodopravou a verejnou osobnou dopravou, iné záujmové skupiny.

Súčasťou marketingového plánu by malo byť zistenie predbežných nákladov. Získa sa tak hrubý odhad nákladov, ktorý v ďalších fázach môže byť upresňovaní.

Ďalším krokom je rozhodnutie o jednotlivých krokoch implementácie plánu. Je nutné si zodpovedať otázku, čo je potrebné, aby sa plán mohol zrealizovať. Je nutné teda rozhodnúť o postupnosti jednotlivých podujatí a aktivít, ako dobrá pomôcka je možné určenie časovej osy alebo plánovacích schém.

Techniky marketingovej komunikácie s cieľovou skupinou:

Väčšina ľudí pozná benefity bicyklovania – len skrátka to nerobia. Môžu na to mať rôzne dôvody. Z prieskumu by možno vyšlo že nevedia,

- kde sa bicyklovať,
- myslia si, že nemajú čas,
- necítia sa dostatočné v kondičke na to, aby bicyklovali ďaleko alebo do výšok,
- nemajú dobre vybavený bicykel,
- je daždivé počasie,
- nemajú kde odložiť bicykel v cieli ich cesty,
- sú sústredení na svoju bezpečnosť alebo bezpečnosť detí.

Preto ak má byť komunikácia efektívna, musí:

- sa týkať obáv ľudí o bicyklovaní akékoľvek sú,
- komunikovať o výhodách spôsobom, ktorý dáva zmysel a motivuje jednotlivcov,
- povzbudiť ľudí aby tomu dali šancu.

Je v prvom rade potrebné sa zamerať na výhody a nie funkcie. V prípade napríklad výhod novej cyklocesty je nutné sa zamerať na príjemný, rýchlo spôsob prepravy než na kvalitu povrchu cesty. Samozrejme, ideálne je identifikovať tie výhody, ktoré oslovia čo najviac ľudí. Napríklad pre ženy bicyklovanie je cvičenie bez platenia poplatkov v telocvični. Preto je možné sa v kampani zamerať na pozitívne efekty na tvarovanie tela a zdravie. Deti a mládež možnú budú viac „počuť“ na nezávisloť a slobodu. Motoristi možno potrebujú pripomenúť, že bicyklovanie je niekedy rýchly spôsob ako predísť čakaniu v dopravných zápchach.

Ako sa teda rozhodnúť?

Experti identifikovali štyri kľúčové štádia v rozhodovacom procese:

Vytvoriť povedomie –„ Videl som tie úžasné fotky o cykloturistike.“ - vaša cieľová skupina musí vedieť o možnostiach, aby bola v pozícii, že si môže vybrať z ponuky.

Generovať záujem – „Možno by som mal rozmýšľať o tom začať bicyklovať.“ – treba v ľuďoch vyvolať záujem a zvedavosť o projekt.

Vzbudiť túžbu – „Rada by som vyzerala takto.“ „Rád by som na bicykli navštívil historickú pamiatku a spravil aj niečo pre svoje zdravie.“- pasívna túžba musí byť zmenená na aktívnu túžbu sa zúčastniť.

Pozvať do akcie –je nutné nájsť niečo, čo bude spúčťačom u jednotlivca alebo skupiny realizovať svoju túžbu.

Formy marketingu

- je možné použiť ich kombináciu na oslovenia rôznych cieľových skupín nasledujúcimi formami:

- lokálna reklama,
- lokálne noviny a titulky časopisov,
- posterová kampaň,
- letáky,
- pozvanie a návšteva novinárov,
- internet,
- osobná podpora – verejné rozprávanie,
- emailová kampaň,
- sprevádzaná cyklojazda,
- osobné hovory,
- návšteva škôl a iných skupinových zariadení.

Pri návrhu formy marketingovej kampane pre Eurovelo 13 navrhujeme vychádzať z možností zainteresovaných strán, samosprávnych krajov, dopravcov ako aj integrátora BID. Všetky tieto subjekty majú prevádzkované internetové stránky a ich užívatelia sú na ne zvyknutý. Je to veľmi vhodný priestor, ako bez veľkých výdavkov na špeciálne propagačné materiály je možné propagovať daný projekt.

V rámci internetovej stránky navrhujeme zaradiť na výraznom mieste banner, ktorý jednoduchým spôsobom navedie užívateľa vybranej internetovej stránky do časti, kde budú všetky informácie, ktoré sa týkajú trasy Eurovelo 13 na našom území vrátane všetkých ponúkaných služieb, ktoré na trase pre cyklistov vytvárajú vhodné zázemie.

Pre turistov a návštevníkov jednotlivých miest a obcí navrhujeme pripraviť prehľadný zrozumiteľný propagačný leták, ktorý by podával základné informácie o trase, o prepojení s verejnou osobnou dopravou, o prestupných bodoch, o poskytovaných službách na trase aj v prestupných bodoch. Takýto informačný leták potom by mal byť umiestnený:

- na všetkých prestupných bodoch na trase (železničné stanice, autobusové stanice, priestory MHD),
- v priestoroch krajských úradov, miest a obcí,
- v priestoroch všetkých zainteresovaných dopravcov,
- v priestoroch akýchkoľvek zariadení, ktoré poskytujú služby v súvislosti s EV 13 (ubytovacie zariadenia, stravovacie zariadenia, opravovne),
- turistických informačných kanceláriách, a pod.

Všetky informácie či už v elektronickej alebo tlačenej forme by mali byť v jazykových mutáciách, ktoré vychádzajú jednak z možnosti návštevníkov z okolitých krajín (nemecká, maďarská mutácia) ale aj v anglickej verzii.

Návrh integrovaného cestovného lístka

Ako kľúčový spôsob propagácie projektu so zameraním na integráciu verejnej osobnej dopravy a cyklistickej dopravy navrhujeme ponúknuť užívateľom integrovaný cestovný lístok, ktorý bude využiteľný bez ohľadu na použitú kombináciu autobusová doprava – cyklistická doprava, železničná doprava – cyklistická doprava.

Ako už bolo vyššie uvedené, cieľovými skupinami sú súčasní ale aj potenciálni užívatelia či už verejnej osobnej dopravy alebo cyklistickej dopravy. Ponuka jednotného cestovného lístka má mať za cieľ prilákať do systému súčasných alebo potenciálnych užívateľov a ponúknuť okrem zjednodušenej prepravy bicyklov v rámci prostriedkov verejnej osobnej dopravy aj zaujímavé ceny za túto prepravu, resp. aj ostatné služby, ktoré v rámci danej cyklotrasy sú pre cyklistov ponúkané

Integrovaný cestovný lístok by mal mať formu:

- Jednorázového cestovného lístka – papierová forma,
- Čipovej karty (tzv. smart card).

Tak isto, ako v akomkoľvek systéme integrovanej dopravy by cestovný lístok mal aj v prípade projektu Eurovelo 13 zabezpečiť:

1. Prilákanie nových záujemcov – v prípade, ak užívateľ je oslovený a má záujem vyskúšať použitie verejnej osobnej dopravy v kombinácii s cyklistickou dopravou, je dôležité, aby bol informovaný o možnosti zakúpenia si integrovaného jednorazového cestovného lístka (IJCL). Takýto lístok mu umožní v rámci vybranej oblasti po určitý časový úsek použitie kombinácie autobusovej a železničnej dopravy na prepravu seba a bicykla. Vzhľadom na možné využitie napr. ubytovania počas cesty by takýto cestovný lístok mohol byť ponúkaný z hľadiska času rovnakým spôsobom, ako bývajú v ponuke dopravcov turistické cestovné lístky, napr. na 12 h, 24 h, 48 h alebo 72 h. Zároveň by takýto jednorazový cestovný platil ako zľava do vybraných zariadení či už turistických, ubytovacích alebo reštauračných.

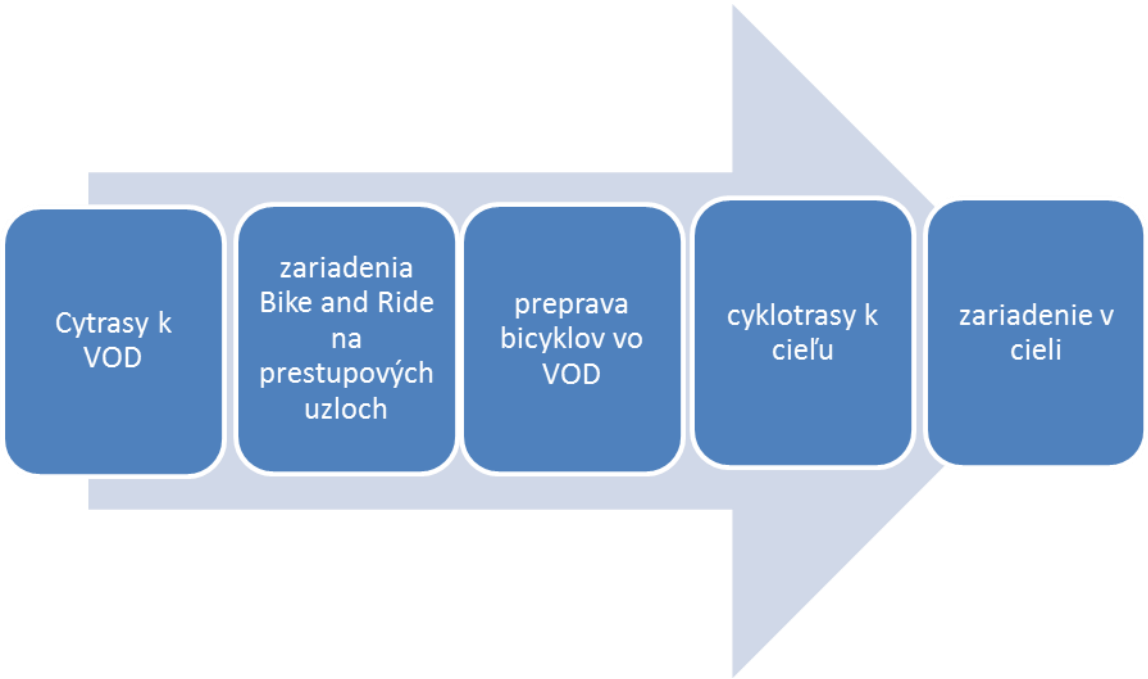
2. Zmena z jednorazových na pravidelných návštevníkov – za týmto účelom by bola použitá čipová karta (smart card). Táto karta by bola vhodná hlavne pre obyvateľov na danom území, ale nielen pre nich, ktorí môžu využívať trasu na svoje pravidelné výlety. Karta by slúžila opäť nielen na zvýhodnenie prepravného verejnou osobnou dopravou ale aj na použitie v rámci iných služieb ponúkaných na trase. Po jej predložení by mal užívateľ nárok aj na zľavnené vstupné do múzeí, historických pamiatok, ale aj na rôzne kultúrne podujatia. Zľava by bola uplatniteľná aj pri využití spolupracujúcich reštauračných a ubytovacích zariadení. Všetky spolupracujúce organizácie, partneri by boli označení jednotným logom, ktoré by bolo uvedené aj na karte, aby boli pre užívateľov jednoducho rozlíšiteľné. Rovnakým logom by boli označené všetky dopravné prostriedky zúčastnených dopravcov, ktoré budú umožňovať prepravu bicyklov alebo miesta požičovní bicyklov.

Vzhľadom na to, že často na cykloturistiku idú skupiny turistov, navrhujeme vytvoriť aj integrovaný skupinový cestovný lístok, ktorý bude zvýhodňovať prepravu napr. minimálne 4-5 cestujúcich VOD v kombinácii s prepravou bicyklov.

8 Návrhy pre vybavenosť zariadení VOD pre prepojenie s cyklistickou dopravou

- Návrh štandardov technickej vybavenosti (zastávok, staníc a dopravných prostriedkov pre integráciu cyklistickej dopravy a VOD).
- Návrh poskytovania služieb VOD pre integráciu cyklistov.

Aby sme pochopili podstatu integrácie, musíme povedať, že sa jedná o kompletný proces, ktorý musí obsahovať nasledovné prvky, obr.8.1:



Obr. 8.1 Schéma komplexného procesu integrácie medzi cyklistami a VOD

Cyklotrasy k VOD.

Cyklistické trasy k zastávkam VOD by mali byť:

- pohodlné
- priame
- bezpečné
- atraktívne
- body VOD musia byť ľahko nájditeľné.
-

V tomto procese musí .byť pre cyklistov jasné, kde sa nachádzajú stanice VOD

Zariadenia Bike and Ride na prestupových uzloch.

V prípade, keď pritiahneme cyklistov na stanice/ zastávky VOD je dôležité, aby mali možnosť bicykle bezpečne zaparkovať alebo uschovať. V prípade, že si ich tam nechcú uschovať musia mať možnosť si ich prepraviť.
Pre zariadenia platí, že musia byť:

- dobre viditeľné,
- ľahko nájditeľné,
- ľahko obslúžiteľné,
- monitorované,
- určité percento z nich ako uzamykateľné.

Preprava bicyklov vo VOD.

Pre cyklistov musí byť umožnená možnosť prepravy bicyklov v najlepšej dostupnej forme (vo vozidle, mimo vozidla ako spolubatožina), tak by sa mohli koherentne presunúť z miesta na miesto VOD.
Tu platí hierarchia aj pohľadu druhu vozidla:

- vo vlakoch vyhradené miesta,
- MHD a autobus, resp. iné prostriedky MHD umožniť prepravu podľa podmienok.

Cyklotrasy k cieľu.
Podobne ako na začiatku aj pri cestách do cieľa by mali byť pre cyklistov zabezpečené vhodné cyklotrasy, prostredníctvom ktorých môžu docestovať do svojho cieľa.

Zariadenie pre cyklistov v cieli.

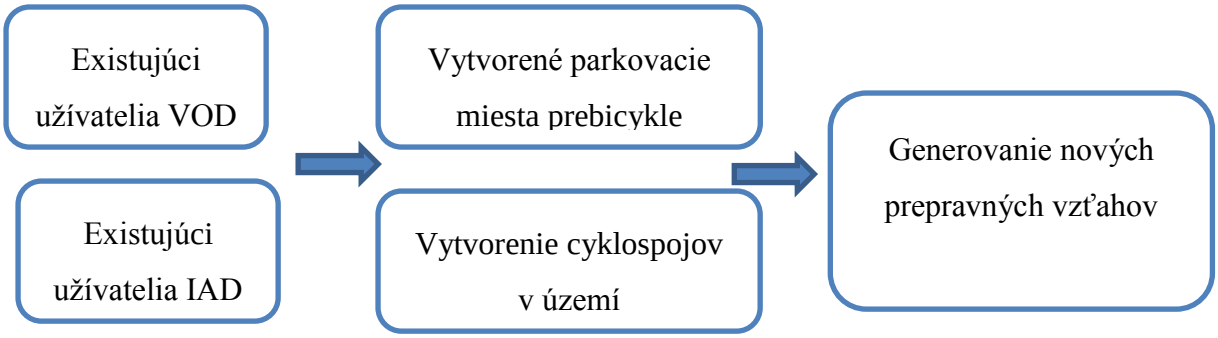
Ide o poskytnutie dobrého servisu z pohľadu úschovy, parkovania, osobnej hygieny alebo technickej údržby pre cyklistu.

Pre skúmanú oblasť Nový Zéland uviedli, že pre integráciu sú dôležité:

- Zariadenia na staniciach – Bike and Ride
- Zariadenia na prepravu bicyklov vo vozidlách - BIvoVOZ

Na zhodnotenie návrhu opatrení je možné aplikovať makroskopický model, ktorého vstupné údaje budú pozostávať z nasledujúcich parametrov:

- Počet parkovacích miest pre bicykle na bodoch VOD
- Koeficient využívania zariadení Bike and Ride (hodnota od 0 – 1)
- Intenzita cyklistov v danej oblasti
- Exitujúci užívatelia IAD v danej oblasti
- Počet turistov celkom, ktorí by potenciálne využívali bicykle (v súčasnosti ich nevyužívajú)
- Intenzita cestujúcich vo VOD (autobus alebo vlak) za spoj
- Rastový koeficient determinujúci navýšenie počtu cestujúcich ($K_{cykloVOD}$)
- Parametre impendancie pri voľbe dopravného prostriedku
- $VOZ_{bicykel}$ počet miest na bicykle vo vozidle



Obr. 8.2 Súvis výhľadového počtu cestujúcich vo VOD a vytvorenými podmienkami

Za účelom prognózy výberu dopravného prostriedku navrhujeme využiť Gravitačný a LOGIT model, ktorý sa používa pri prognóze budúcich prepravných vzťahov v území v dopravnom plánovaní.

Logit model.

Logit model nám určuje pravdepodobnosť výberu určitého druhu dopravy k ostatným možným alternatívam prepravy. Jeho základný vzorec je (1):

$$P_i^a = \frac{e^{-\beta * IMP_i^a}}{\sum_i e^{-\beta * IMP_i^a}} \quad (1)$$

Kde:

- IMP – predstavuje impedanciu alebo odpor ako funkciu cestovného času, poskytovanej služby a pod.
- β je parameter, ktorý opisuje vnímavosť cestujúcich k narastajúcemu odporu.

Gravitačný model je určený nasledovným vzťahom (2).

$$D_{ij} = O_{i*} \frac{D_{j*f(w_{ij})}}{\sum_{k=1}^{K} (D_k * f(w_{jk}))} \quad (2)$$

kde:

D_{ij} počet ciest z okrsu i do okrsku j;

Oi zdrojové cesty z okrsku i;

Dj cieľový potenciál z okrsku j; K počet okrskov; α parameter,

w_{ij} odporová funkcia medzi okrskom i a j;

$f(w_{ij})$ odporová funkcia $f(w_{ij}) = e^{\alpha w_{ij}}$ (3)

Pri samotnom návrhu štandardov sme vychádzali aj z normy *STN 13 816 Preprava, Logistika a služby. Verejná osobná doprava*, ktorá sa venuje kvalite v doprave, pričom sme zohľadnili nasledovné kritériá:

- dostupnosť ,
- prístupnosť,
- informovanosť.

Dostupnosť.

Dostupnosť je kritérium, ktoré stanovuje za akých podmienok je dostupný dopravný systém pre cestujúcich v danom území. To znamená, že v našom prípade je to kritérium, ktoré stanovuje parametre dostupnosti jednak pre:

- cykloturistov do systému VOD,
- cykloturistov cestujúcich využívajúcich EV 13.

Pre toto kritérium sme stanovili nasledovné parametre situovanie zastávok alebo staníc v danom území. Situovanie zastávok VOD pre integráciu cyklistov sme navrhli v dochádzkovom rádiuse 15 km, ktorý je z hľadiska charakteru cykloturistiky dostatočný. Z dostupných štúdií sú dostupné údaje o vhodnej dochádzkovej vzdialenosti pre cyklistov v rámci mestského prostredia, ktorý sa pohybuje na vzdialenosti cca. 3,6 km. Avšak z hľadiska cykloturistiky ako aj jej povahy je možné nastaviť dochádzkovú vzdialenosť na 15 km, ktorá sa rovná hodinovej miernej jazde na bicykli, pri rýchlosti 20 km/h cca. 45 minút. To znamená, že cyklisti budú mať možnosť pri hodinovej jazde v území možnosť využiť minimálne 1 bod zastávky alebo stanice VOD. V prípade využitia elektrobicyklov je tento čas ešte kratší. Napríklad dáta z Holandska potvrdzujú, že priemerný vzdialenostný interval na bicykli sa pohyboval od 15 -30 km,(40% cyklistov) za deň.

Prístupnosť.

Prístupnosť je kritérium, ktoré definuje, do akej miery je ponúkaný dopravný systém otvorený pre cestujúcich, aby ho dokázali využívať. Taktiež definuje, do akej miery môžu pre cestujúcich vznikať bariéry, ktoré bránia tomu, aby ponúkané služby využívali. V našom prípade zákazníkov predstavujú cykloturisti, pre ktorých je možné využiť systém VOD.

Pre prístupnosť boli stanovené nasledovné zásady:

- Každý bod reprezentujúci zastávku alebo stanicu VOD musí umožniť, aby cestujúci s bicyklom mohol pohodlne využiť poskytované dopravné služby,

teda prepravu alebo mu umožní využiť služby na úschovu alebo údržbu bicykla.

- Kde v súčasnosti nie sú tieto služby poskytované, budú navrhované.
- Prístupnosť bude rozdelená podľa typu zastávky alebo stanice z hľadiska územného dosahu, teda či sa jedná o medzinárodnú, regionálnu alebo lokálnu zastávku / stanicu VOD.

Informovanosť.

Informovanosť je kritérium, ktoré determinuje, do akej miery sú dostupné informácie o dopravnom systéme alebo poskytovaných službách. Vychádzame zo zásady, že ak neexistujú relevantné informácie o možnosti využívať dopravný systém, cestujúci ho využijú veľmi málo. Z hľadiska informovanosti je tak dôležité riešiť jednak informácie o:

- poskytovanej doprave,
- možnosti prepravy cestujúcich s bicyklom,
- orientácii a navádzaní na zastávku / stanicu VOD alebo cykloinfraštruktúre,
- možnosti nájsť informácie o EV 13 a doprave v riešenom území.

Zásady návrhu:

- Každá stanica alebo zastávka VOD musí obsahovať informácie o možnosti napojenia na cyklotrasu EV 13 ako aj opačne.

Samotný návrh sme rozdelili jednak na návrh:

- Vybavenosti pre zastávky alebo stanice VOD,
- Dopravného prepojenia a poskytovanie prepravy cyklistov,

Návrh vybavenosti zastávok alebo staníc zariadeniami Bike and Ride.

V návrhu pre vybavenosť zariadení VOD pre integráciu cyklistickej a VOD sme uvažovali s nasledovným:

- Riešené obce a mestá boli rozdelené do hierarchických bodov, ktoré sa odlišujú buď modálne, to znamená, že podľa toho, či sa na ich území nachádza zastávka alebo stanica autobusovej alebo železničnej dopravy.
- Ďalej sa rozdelili z hľadiska prestupovosti, teda či je možné prestúpiť z autobusovej na železničnú alebo opačne, prípadne, či je možné využiť prestup z individuálnej automobilovej alebo cyklistickej dopravy na VOD.
- Z hľadiska významu sa ďalej rozdelili na medzinárodné, ktoré zabezpečia prestup cestujúcich v smere zo zahraničia na Slovensko, resp. opačne, potom regionálne tie zabezpečia prestup cestujúcich z a do regiónu a lokálne, to sú body s možnosťou využiť lokálny systém VOD buď železničný alebo autobusový.

Rozdelenie zastávok / staníc VOD:

- Medzinárodný charakter (M),
- Regionálny charakter (R),
- Lokálny charakter(L).

<u>Zastávky medzinárodného charakteru:</u>

Tieto zastávky umožnia prestup cestujúcich z medzinárodných smerov, alebo opačne. Cieľom je umožniť aj zahraničným cykloturistom dostať sa pohodlne do riešenej oblasti.

<u>Zastávky regionálneho charakteru:</u>

Zastávky regionálneho charakteru umožnia prestup medzi autobusovou a železničnou dopravou. Poskytnú spojenie medzi regiónmi napr. zo Záhoria do Malých Karpát, z Bratislavy smer na Žitný ostrov a pod.

<u>Zastávky lokálneho charakteru:</u>

Umožnia nástup alebo výstup cestujúcich na alebo z trasy. Sú to body, cez ktoré vedie samotná trasa EV13. Sú to teda body najbližšie k trase EV13.

Vybavenosť zastávok alebo staníc sme rozdelili podľa potenciálneho využitia s nadväznosťou na ďalšiu občiansku vybavenosť. Vybavenosť zastávok alebo staníc bude obsahovať:

- Parkovanie pre cyklistov – voľné,
- Parkovanie pre cyklistov – strážené (cyklopríštrešky, uzamykateľné cykloboxy apod.),
- Informačné označníky pre navigáciu na a zo zastávky/ stanice na cyklotrasu,
- Možnosť ľahkého servisu a údržby bicykla (cyklopumpy, zakúpenie nástrojov a materiálu na opravu defektu, možnosť umytia bicykla a pod.),
- Možnosť dobitia elektrobicyklov,
- Možnosť osobnej hygieny (WC a sprchy).

Požiadavky na zariadenia Bike and Ride.

- blízko stanice a nástupišťa,
- ľahká orientácia a navigácia k zariadeniam a z nich,
- ľahko dostupné,
- ľahko manipulovateľné (ľahko uzamknuteľné)
- priama dostupnosť pešo na nástupište,
- priateľský personál,
- jasné pravidlá na prevádzku aj v cudzojazyčných verziách.

Samotné návrhy sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 8.1 Tabuľka návrhov bodov VOD pre dané územie.

zastávky/ stanice	význam	integrovaný bod	MHD	autobus	železnica
Kúty	M	áno		áno	áno
Sekule	R	nie		áno	áno
Moravský Sv. Ján	M	áno		áno	áno
Závod	R	nie		áno	áno
Veľké Leváre	R	áno		áno	áno
Malé Leváre	L	nie		áno	nie
Gajary	L	nie		áno	nie
Kostolište	L	nie		áno	nie
Malacky	R	áno		áno	áno
Suchohrad	L	nie		áno	nie
Jakubov	L	nie		áno	nie
Záhorská Ves	M	áno		áno	áno
Láb	L	nie		áno	nie
Plavecký Štvrtok	L	áno		áno	áno
Vysoká pri Morave	M	áno		áno	áno
Zohor	R	áno		áno	áno
Lozorno	R	áno		áno	áno
Stupava	R	nie		áno	nie*
Záhorská Bystrica	L	nie	áno	áno	nie
Marianka	L	nie	áno	áno	nie

Devínska Nová Ves	M	áno	áno	áno	áno
Devín	L	nie	áno	áno	nie
Devínske jazero	L	áno	áno	áno	áno
Bratislava Žel. Studienka	L	áno	áno	áno	áno
Bratislava Lamač	R	áno	áno	áno	áno
Brastislava hl. stanica	M	áno	áno	áno	áno
Bratislava,A.S.	M	áno	áno	áno	áno
Bratislava Petržalka	M	áno	áno	áno	áno

* možnosť obnovenia
železnice vo výhľade

Pre stanovenie počtov sme uvažovali s úvodnou fázou, kedy sa s vybudovaním parkovania pre bicykle začne. V tejto úvodnej fáze sme nastavili počty bicyklov tak, aby pritiahli potenciálnych zákazníkov. Navyše ich funkcia bude počas pracovných dní tá, že budú slúžiť cestujúcim , ktorí môžu dochádzať na bicykli na stanicu a potom pokračovať VOD, cez víkendy budú tieto zariadenia využívané pre cykloturistov.

Požičovne bicyklov.

Pre vybrané zastávky a stanice navrhujeme taktiež zriadenia požičovní bicyklov, kde by si potenciálni turisti mohli za odplatu požičať bicykel, ktorý by potom využili na cykloturistiku v danej oblasti. Bicykle by následne mohli vrátiť do staníc alebo zastávok, kde budú zriadené požičovne bicyklov a elektrobicyklov. Z tohto dôvodu sú navrhnuté miesta s možnosťou dobíjania elektrobicyklov, tak by bolo možné bez problémov využiť elektrobicykel na danom území.

Navrhované lokality:

- Bratislava hl. stanica, Bratislava – Petržalka, Devínska Nová Ves, Záhorská ves, Moravský sv. Ján, Kúty, Malacky, Lozorno.

Navrhnutá infraštruktúra:

- Železničná stanice a zastávky – medzinárodné, regionálne a lokálne
- Integrácia medzi autobusovou a železničnou medzinárodnou

Pre oblasť : Kúty, Malacky, Bratislava

Body VOD so zastávkami pre autobusovú dopravu: všetky obce v území.

Body pre železničnú dopravu so železničnými stanicami alebo zastávkami: Bratislava, Devínska Nová Ves, Zohor, Malacky, Veľké Leváre, Plavecký Štvrtok, Závod, Kúty.

zastávky/ stanice	Park & Ride	Bike & Ride	požičovňa	stojany - strážené	stojany - voľné	samoservis	hygiena	nabitie e-bicykla
Kúty	20	30	áno	áno	20	áno	áno	áno
Sekule					5			
Moravský Sv. Ján	20	20	áno	áno	10	áno		áno
Závod					5			
Veľké Leváre	30	20	áno	áno	10	áno		
Malé Leváre								
Gajary			áno	áno				
Kostolište								
Malacky	50	20	áno	áno	20	áno	áno	áno
Suchohrad								
Jakubov								
Záhorská Ves		10	áno	áno	10	áno		
Láb								
Plavecký Štvrtok	20	20	áno	áno	10			
Vysoká pri Morave		20	áno	áno	10	áno		
Zohor			áno	áno	10	áno		
Lozorno				áno	10			
Stupava	20	20	áno	áno	10			áno
Záhorská Bystrica								
Marianka		10		áno	10			
Devínska Nová Ves		20	áno	áno	10	áno		áno
Devín					10			
Devínske jazero					10			
Bratislava Žel. Studienka	20				5			áno
Bratislava Lamač	50				10			áno
Bratislava hl. stanica		100	áno	áno	100	áno	áno	áno
Bratislava, A.S.		20	áno	áno	10	áno	áno	áno
Bratislava Petržalka		50	áno	áno	50	áno	áno	áno

8.1 Návrh pre modelové riešenie prepojenia VOD a cyklistickej dopravy na riešenom území.

Cieľom tejto kapitoly bude navrhnúť a modelovo ukázať, ako by malo v praxi vyzerať modelové prepojenie a integrácia cyklistov a VOD.

Samotné modelové riešenie predpokladá nasledujúce činnosti, ktoré je nutné zrealizovať.

Organizačná oblasť:

Vytvorenie koordinačného tímu Bike and Ride pre EV13.

- Oslovenie Bratislavského samosprávneho kraja, organizátora BID a Trnavského samosprávneho kraja, Slovenského cykloklubu a dopravcov (ZSSK, Slovak Lines, DPMB, resp. iných potenciálnych dopravcov), zástupcov cestovného ruchu, ubytovacích, stravovacích alebo iných služieb pre cyklistov a riešených obcí za účelom koordinácie činností, ktoré povedú k jednotnému produktu vzťahujúcemu sa na EV 13,
- Stanovenie konkrétnych činností, ktorými sa stanovia postupy za účelom integrácie cyklistov a VOD, kde by mal byť zodpovedný Bratislavský integrovaný systém (BID).
- Z hľadiska integrácie cyklistov do medzinárodných spojov využiť možnosti Železničnej spoločnosti Slovensko, Českých drah, OBB, Slovak Lines a iných dopravcov, s ktorými je možné počítať vo výhľade (napr.Regiojet), tak aby sa umožnila preprava bicyklov aj z medzinárodných relácií.

Oblasť cestovného ruchu.

- Za účelom vytvorenia atraktívneho prostredia, ktoré bude mať potenciál pritiahnuť cykloturistov je vhodné, aby sa vytvorila jednotná marketingová stratégia prezentácie územia, na ktoré trasa EV 13 zasahuje.
- Vytvorenie jednotnej webovej stránky, ktorá bude prezentovať územie trasy EV 13 s možnosťou dopravy na dané územie prostredníctvom VOD ako aj s možnosťou zakúpenia cestovných lístkov, vyhľadanie spojenia, rezervácie lístkov, hľadania ubytovania a pod.
- Stanovenie a vytvorenie atraktívneho produktu cestovného ruchu prostredníctvom poskytovateľov turistických služieb, ktorý bude atraktívny pre turistov z hľadiska EV 13,

Oblasť Verejnej osobnej dopravy.

Pre naštartovanie procesu integrácie navrhujeme nasledovné aktivity:

- Vytvorenie jednotnej a jednoduchej dopravnej ponuky na prepravu bicyklov prostredníctvom systému IDS v BSK.
- Z hľadiska existujúceho Bratislavského integrovaného systému, kde existuje možnosť zjednodušenej prepravy v rámci relácie Bratislava – Malacky, navrhujeme vytvorenie jedného cestovného lístka pre bicykel, ktorý bude platiť jednak pre vlakové ako aj autobusové spoje.
- Vytvorenie jednotného systému na prepravu bicyklov, ktorý umožní vyhľadať spojenie umožňujúce prepravu bicyklov na trasu EV 13 z medzinárodného smeru z Českej republiky, Rakúska alebo iných krajov v rámci SR.
- Vytvoriť možnosť prepravy zo zahraničia do riešeného územia, ak daná možnosť v súčasnosti neexistuje.
- Vytvorenie pravidelných vlakových spojení v smere Bratislava – Kúty s možnosťou prepravy bicyklov.

- Vytvorenie pravidelných vlakových spojení v smere Bratislava – Záhorská Ves s možnosťou prepravy bicyklov.
- Vytvorenie pravidelných autobusových spojení v tangenciálom smere v rámci prímestskej autobusovej dopravy na území vybraných obcí s dotykom na EV 13 s možnosťou prepravy bicyklov.
- V MHD Bratislava vybaviť vozidlá liniek smerom do Devína, Devínskej Novej Vsi zariadeniami na garantovanú prepravu bicyklov (min.5)
- Vyznačenie všetkých dôležitých bodov VOD informačnými tabuľami o možnosti dostať sa na najbližšiu cyklotrasu smerujúcu k EV 13
- Sledovanie využívania zariadení Bike and Ride a príprava na ich prípadnú úpravu (navýšenie počtu cestujúcich).

Vytvorenie dopravnej ponuky.

Z technologického – prevádzkového hľadiska navrhujeme vytvoriť minimálnu kapacitu, ktorá bude garantovaná pre určené relácie. Dané relácie umožnia vstup cykloturistov v rámci všetkých možných smerov ako aj hierarchií územia. Navrhujeme využívať súčasné ponúkané spoje, ktoré sa však pretransformujú na spoje umožňujúce prepravu cyklistov. Hlavne v prípade regionálnej autobusovej dopravy nie sú nutné vysoké investičné náklady, je nutné zakúpiť nosiče na bicykle. Využije sa tak dopravná obslužnosť regiónu, ktorá je v súčasnosti v prevádzke s tým, že sa vytvoria podmienky na prepravu cyklistov.

Daná kapacita bude garantovaná pre vybrané spoje, ktoré umožnia minimálnu prepravu bicyklov:

Ponúkaná kapacita pre regionálne vlakové spoje:

- Minimálny počet prepravovaných bicyklov : 20 na spoj.
- Ponúkaná kapacita pre regionálne autobusové spoje: 5 bicyklov na spoj.

Podľa dopytu bude možné vytvoriť špeciálne vlakové a autobusové spoje, ktoré budú určené na prepravu cyklistov tzv. cyklobusy a cyklovlaky. Tie spoje budú zabezpečovať prepravu cestujúcich s bicyklom so zreteľom, že budú môcť prejsť väčšiu časť trasy EV 13.

Navrhujeme cyklovlak Iron Curtain v smere Bratislava – Záhorská Ves:

- 2 páry spojov cez víkendy

Navrhujeme cyklobusy v smere Bratislava – Moravský sv. Ján:

- 2 páry spojov denne

Dôležité je, aby o danej ponuke vedeli cestujúci vopred. BID a dopravcovia musia pripraviť nielen vhodnú propagáciu v rámci svojich informačných kanálov, ale zabezpečiť propagáciu služby aj cez partnerov v cestovnom ruchu (ubytovacie, stravovacie zariadenia, zariadenia poskytujúce služby pre cyklistov ako cyklopredajne a cykloservisy a pod.). Navyše sa odporúča, aby propagácia bola realizovaná aj pre medzinárodných cykloturistov v prepojení s medzinárodnými susediacimi partnermi ako aj na existujúcich diaľkových medzinárodných cyklotrasách (EV 6) a pod.

MHD Bratislava.

Posilniť spoje MHD v Bratislave najmä v smere centrum – Devínska Nová Ves alebo Petržalka a pod. s cieľom vytvorenia cyklistických spojov, ktoré budú ponúkať minimálnu kapacitu pre cyklistov nasledovne:

- Električky min. 2 bicykle,
- Autobusy s prepravou mimo vozidla: min. 5 bicyklov (závisí od spôsobu upevnenia nosiča),
- Autobusy s prepravou vo vnútri vozidla: min. 5 bicyklov

- Pravidelne ponúkať autobusové spoje aspoň počas víkendov s prívesmi na bicykle.

Vybavenosť Bike and Ride.

Na vybraných zastávkach a staniciach VOD navrhujeme umožniť parkovanie pre cyklistov. A to vo forme:

- voľných stojanov na bicykle,
- strážených alebo uzamykateľných stojanov na bicykle,
- doplnkových služieb pre cyklistov.

Pre úspešný priebeh navrhujeme začať s inštaláciou jednak na zastávkach alebo staniciach v meste Bratislava (hl. stanica, Petržalka, Devínska Nová Ves) ako aj v regióne Malacky, Veľké Leváre, Záhorská Ves, Kúty a pod.

Monitorovanie.

Veľmi dôležitá je v tomto prípade štatistika a monitorovanie prepravených cyklistov, či už v závislosti od prepravovaných relácií, časov, ktoré sa ponúkajú na prepravu alebo v závislosti od sezónnosti, vplyvu počasia a pod. Monitorovanie a dôsledné vedenie štatistiky môže pomôcť pri reorganizácií trás vedenia spojov pre cyklistov a pod. Z hľadiska počtu prepravených cestujúcich je možné odhadnúť a sledovať, či nové formy integrácie prispejú k nárastu počtu prepravených cestujúcich.

Monitorovanie je potrebné nielen u liniek MHD alebo nových spojov, ktoré poskytujú prepravu cyklistov, ale aj u všetkých možných akcií, ktoré sú určené pre cieľovú skupinu cyklistov.

Implementovanie návrhu je vhodné realizovať v etapách. Prvá etapa bude zameraná na naštartovanie procesu integrácie s vytvorením kostrovej siete na zlepšenie prepravy bicyklov ako aj cyklistov vo VOD. Druhá etapa bude zameraná na postupné rozšírenie zásad na celý dopravný systém v BSK , resp. TTSK.

Prvá etapa.

V tejto etape navrhujeme vybudovanie pilotných činností, ktoré súvisia s inštalovaním zariadení pre cyklistov, minimálne pre hlavné body VOD, ktoré reprezentujú Bratislava hlavná železničná stanica, železničná stanica Petržalka, Malacky, Kúty a všetky obce, ktoré sú na trase EV 13, pokiaľ majú železničnú stanicu. Taktiež sa navrhujú zodpovedné činnosti, ktoré by mali zrealizovať prvú etapu projektu.

Bratislavský samosprávny kraj:

- Vyvolá spoločné rokovanie so zástupcami dopravcov, poskytovateľov služieb v cestovnom ruchu ako aj dotknutých miesta a obcí, resp. iných dotknutých inštitúcií s cieľom predstaviť a zrealizovať prvú fázu integrácie cyklistov s VOD.
- Bude požadovať od organizátora BID integrovanie cyklistov do prostriedkov VOD s zvyšujúcou sa úrovňou poskytovaných služieb.
- Bude spolupracovať s Trnavským samosprávnym krajom za účelom koordinovania spoločného postupu a garantovania rovnakých služieb pre oblasť integrácie cyklistov a VOD.
- Vytvorí finančný mechanizmus s cieľom úspešného pomerného finančného krytia integrácie VOD a cyklistov na svojom území.
- Bude participovať v spolupráci s dotknutými inštitúciami na vytvorení ucelenej a systematickej stratégie cestovného ruchu, ktorá povedie k vytvoreniu jednotného a uceleného turistického systému.
- Bude koordinovať nové služby a činnosti so zahraničnými krajmi.

Trnavský samosprávny kraj:

- Bude koordinovať zabezpečenie dopravnej obslužnosti daného územia s cieľom zabezpečovať rovnakú úroveň služieb ako v BSK.
- Bude participovať v spolupráci s dotknutými inštitúciami na vytvorení ucelenej a systematickej stratégie cestovného ruchu, ktorá povedie k vytvoreniu jednotného a uceleného turistického systému s možnosťou rozšírenia na územie BSK.

- Bude koordinovať nové služby a činnosti so zahraničnými krajmi.

Finančný mechanizmus na podporu integrácie môže byť:

- samosprávny (BSK,TTSK, obce) zaradený do výkonov vo verejných službách,
- súkromne – privátny v spolupráci so súkromným sektorom s odplatou za reklamu, propagáciu,
- súkromný – z hľadiska dopravcov, ktorí vytvoria vlastný produkt bez spoluúčasti samosprávy alebo štátu,
- zmiešaný – všetci partneri.

Mesto Bratislava a Dopravný podnik mesta Bratislava.

- Umožnia integráciu cyklistov a VOD na svojom území s progresívnym zvyšovaním kvality poskytovaných dopravných služieb v MHD a napojení na ostatné systémy VOD.
- Vytipujú pilotné linky MHD, ktoré majú dosah na riešené územie najmä z centra do Devína alebo Devínskej Novej Vsi.

Bratislavský integrovaný systém vytvorí:

- na svojej webovej stránke BID.SK špeciálnu podstránku, kde budú ucelené informácie o možnosti prepravy bicyklov v jednotlivých systémoch VOD od MHD po regionálnu VOD.
- V spolupráci s ostatnými dopravcami v danom území jednotný cestovný lístok na prepravu bicyklov, ktorý uľahčí jeho prepravu v riešenom území.

Autobusoví a železniční dopravcovia a správca železničnej dopravnej infraštruktúry (ŽSR):

- Umožnia vybudovať nové parkovacie miesta pre bicykle (voľné, strážené).
- Vytvoria novú marketingovú stratégiu na prilákanie cestujúcich s bicyklom.
- Zlepšia tarifné a prepravné podmienky ako aj informovanosť pre cestujúcich s bicyklom.
- Budú koordinovať tieto služby so zahraničnými dopravcami.

- Pre úspešné zrealizovanie navrhnutých štandardov sa počíta s tým, že sa vyrieši zodpovednosť a kompetencie ohľadne miest, kde budú parkovacie miesta pre bicykle vybudované. Jednotlivé obce a mestá dotknuté trasou EV 13 v spolupráci so Slovenským cykloklubom, resp. organizáciami, ktoré majú v kompetencii značenie cyklotrás, vyznačia smerovanie k bodom VOD, teda staniciam alebo zastávkam VOD ako i MHD.

Návrh štandardov v prvej etape:

Bratislava hl. stanica.

Počet strážených /uzamykateľných miest na bicykle: 20
Počet voľných miest na parkovanie bicyklov: 20

Bratislava autobusová stanica.

Počet strážených /uzamykateľných miest na bicykle: 10
Počet voľných miest na parkovanie bicyklov: 20

Bratislava – Petržalka.

Počet strážených /uzamykateľných miest na bicykle: 10
Počet voľných miest na parkovanie bicyklov: 20

Malacky.

Počet strážených /uzamykateľných miest na bicykle: 10
Počet voľných miest na parkovanie bicyklov: 10

Kúty.

Počet strážených /uzamykateľných miest na bicykle: 10
Počet voľných miest na parkovanie bicyklov: 10

Moravský Sv. Ján:

Počet strážených /uzamykateľných miest na bicykle: 5
Počet voľných miest na parkovanie bicyklov: 10

Veľké Leváre:

Počet strážených /uzamykateľných miest na bicykle: 5
Počet voľných miest na parkovanie bicyklov: 10

Moravský Sv. Ján:

Počet strážených /uzamykateľných miest na bicykle: 5
Počet voľných miest na parkovanie bicyklov: 10

Záhorská Ves:

Počet strážených /uzamykateľných miest na bicykle: 5
Počet voľných miest na parkovanie bicyklov: 10

Vysoká pri Morave:

Počet strážených /uzamykateľných miest na bicykle: 5
Počet voľných miest na parkovanie bicyklov: 10

Devínska Nová Ves.

Počet strážených /uzamykateľných miest na bicykle: 5
Počet voľných miest na parkovanie bicyklov: 10

Obr. 8.1.1 Schematické znázornenie integrácie VOD a cyklistov pre prvú etapu

V tejto fáze sa taktiež vytvorí základná ponuka pre cykloturistov v dopravnej obsluhe územia v rámci BSK a TTSK so zreteľom vytvorenia systematickej dopravnej obslužnosti VOD umožňujúcou prepravu cyklistov. Stanoví sa kvantifikácia takýchto spojov zvlášť pre:

- železničnú dopravu,
- autobusovú dopravu,
- MHD v Bratislave.

Modelový príklad pre počet spojov v danom území:

Bratislava – Malacky - Kúty.

Pracovný deň: min. 2 páry spojov.

Víkend, deň pracovné voľna: min. 3 páry spojov.

Bratislava – Záhorská Ves.

Pracovný deň: min. 2 páry spojov.

Víkend, deň pracovné voľna: min. 3 páry spojov.

MHD Bratislava.

V prípade MHD dopravy v Bratislave navrhujeme vytvoriť ustálenú ponuku cyklospojov, ktoré umožnia aj pri plnej obsaditeľnosti vozidla prepraviť bicykle.

V prípade autobusov/trolejbusov odporúčame vybaviť vozidlá zadným nosičom na bicykle, ktorý dokáže odviesť od 5 - 7 bicyklov.

V prípade električiek buď vyhradiť miesto pre bicykle (min. pre 10) v jednom z vozidiel električkovej súpravy alebo vybaviť špeciálny vozeň na prepravu bicyklov pred električky.

Ide o spoje MHD, ktoré obsluhujú mestské časti:

- Devín,
- Devínska Nová Ves,
- Dúbravka,
- Lamač,
- Karlová Ves,
- Petržalka,
- Záhorská Bystrica,
- Marianka.

Po realizácií prvej etapy odporúčame realizovať analýzu súčasného stavu, teda prieskum využívania vo všetkých cyklospojoch, či už autobusových alebo železničných, prieskum spokojnosti s úrovňou poskytovaných služieb, turistických ako aj stravovacích a doplnkových s možnosťou upravenia poskytovaných služieb podľa požiadaviek cestujúcich. V prípade, že by sa neosvedčil napríklad model financovania je možné upraviť taktiež tento model.

Druhá etapa .

Druhá etapa počíta s rozšírením ponuky cyklospojov aj mimo spádové územie EV 13 (obr. 8.1.2) a to v smere :

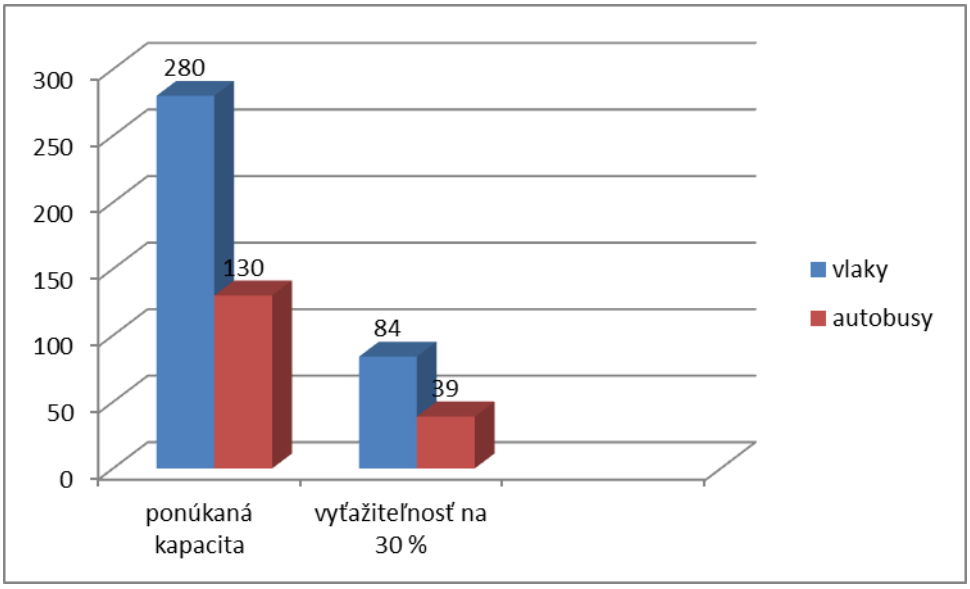
- Lozorno – Plavecký Mikuláš

- Bratislava – Modra – Pezinok
- Trnava – Senica – Kúty

Obr. 8.1.2 Navrhované rozšírenie územia v druhej etape

V porovnaní so súčasnosťou je napríklad vytvorená minimálna ponuka pre spoje autobusové alebo železničné, pričom cyklista bude mať garantovanú možnosť dopraviť sa na riešené územie jednak vlakom ako aj autobusom, prípadne MHD.

Pri prognóze výhľadového stavu sme počítali s ponúkanou minimálnou kapacitou spojov v danej oblasti, pričom pre vlak sme počítali s min. 10 miestami na bicykle a v regionálnych autobusoch 5 miestami na bicykle. Celková ponúkaná kapacity pre cyklistov by tak predstavovala hodnotu 410 miest, pozri obr. 8.1.3. 30% vyťažiteľnosť ponúkanej kapacity z hľadiska turizmu v prevej etape by predstavovala hodnotu 123 cestujúcich. V prípade porovnania priemerného počtu cestujúcich vlakom so zakúpeným cestovným lístkom na bicykle (38 osôb za deň pre BSK) by to predstavovalo navýšenie počtu cestujúcich o min. 3 násobok.



Obr. 8.1.3 Ponúkaná kapacita pre cyklistov a využiteľnosť spojov na 30 % za deň.

Záver

Predkladaná štúdia sa zaoberá možnosťou integrácie cykloturistov alebo cyklistickej dopravy a verejnej osobnej dopravy na princípe kombinovania jednotlivých druhov dopravy. Na základe analýzy súčasného stavu a preštudovaní viacerých prípadových štúdií ako aj metodík, navrhuje konkrétne zásady, prostredníctvom ktorých je možné realizovať zlepšenie podmienok jednak pre cyklistov pri využívaní verejnej osobnej dopravy ako aj pre samotný systém VOD, ktorý tým môže získať nových zákazníkov.

Štúdia taktiež determinovala najväčšie problémy v súčasnosti, ktoré bránia rozvoju integrácie, avšak tu je nutné povedať, že nie sú to také bariéry alebo prekážky, ktoré by nebolo možné vyriešiť. V prípade realizovania minimálnych návrhov v tejto štúdií je možné počítať jednak s nárastom cykloturistov ako aj cestujúcich vo verejnej osobnej doprave. Vzhľadom na riešené územie a blízkosť Rakúska, Českej republiky a Maďarska je možné týmto spôsobom pritiahnuť aj nových turistov, ktorým by sa mala ponúknuť táto oblasť ako príťažlivá destinácia. Destinácia, ktorá ak splní podmienky pre kvalitné služby a dopravnú ponuku, môže pritiahnuť nových turistov, čo bude mať dopad nielen na danú oblasť ale aj na ekonomiku Slovenska.

Zoznam použitých zdrojov

1 ageconsearch.umn.edu/bitstream/164816/2/19_Piket.pdf

2 dolphinairline.blogspot.sk/2012/01/brunig-bahn-harderbahn-day-5.html

3 Dopravná politika SR do roku 2015

4 forum.nahnejohannsen.de/HTSVG.jpg

5 Kozak, Destination benchmarking, Annals of Tourism Research, 29 (2) (2002), pp. 497–519

6 Prioni, Hensher,Measuring service quality in scheduled bus services, Journal of Public Transportation, 3 (2) (2000), pp. 51–74

7 PUCHER, J and BUEHLER, R: Integrating Bicycling and Public Transport in North America, Journal of Public Transportation, Vol. 12, No. 3, 2009.).

8 Akčný plán rozvoja cestovného ruchu vo väzbe na územie TTSK

9 Baker, 2013 How Can Bikes and Public Transport Ideally Benefit From Each Other? Positive Experiences and Different Perspectives From Urban Switzerland.

10 Bourgogne Tourisme. Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne

11 Build It and They Will Come , Journal of Public Trabnsportation,Vol. 16,No4.,2013

12 Ceder et. al: Modelling public-transport users' behaviour at connection point, Transport Policy, Volume 27, May 2013, Pages 112-122.

13 Cervero, Benjamin Caldwell, Jesus Cuellar, Bike-and-Ride:

14 Ege, H., 2001. Public transportation in an intermodal light, especially focusing on cycling. Paper for the UITP, Conference, 20–25 May 2001.

15 Ensor – Slason, FORECASTING THE BENEFITS FROM INTEGRATING CYCLING

16 Fick, Ritchie, Measuring service quality in the travel and tourism industry,Journal of Travel Research, 29 (Fall) (1991), pp. 8–14

17 France: ATOUT FRANCE.

18 Freytag. Tourism in Heidelberg: getting a picture of the city and its visitors

19 Friman, B. Edvardsson, T. Gärling. Perceived service quality attributes in public transport: inferences from complaints and negative critical incidents, Journal of Public Transportation, 2 (1) (1998), pp. 67–88

20 G. Evans, S. Shaw, The role of urban tourism and transport in regional development and regeneration, N. Andrews, S. Flanaghan, J. Ruddy (Eds.), Tourism Destination Planning, Dublin Institute of Technology, Dublin (2002), pp. 293–310

21 HAGELIN, C: A return on investment analysis of bikes-on-bus programs. Tampa: National Centre for Transit Research. (2005)

22 Hall. D.R. . Conceptualising tourism transport: inequality and externality issues

23 Harmonogram úloh Akčného plánu rozvoja verejnej osobnej dopravy pre dopravou individuálnou.

24 Harrison, S., Henderson, G., Humphreys, E., Smyth, A., 1998. Quality bus corridors and green routes: can they achieve a public perception of 'permanence' of bus services? In: Association European Transport, (Ed.), Public Transport Planning and Operations. Proceedings of Seminar F, European Transport Conference, PTRC, London, pp. 225–236.

25 Hovell, Jones, Moran,The Management of Urban Public Transport: A Marketing Perspective, D.C. Heath Ltd, Farnborough (1975)

26 Cheng a Liu, Evaluating bicycle-transit users' perceptions of intermodal

27 in The Netherlands, 2013,Velocitiesglobal Vienna

28 Inconvenience, Transportation Research Part A 46 (2012) 1690–1706, 2012)

29 J.A. Williams, M. Uysal (Eds.), Current Issues and Development in Hospitality and Tourism Satisfaction, Haworth Press, New York (2004), pp. 77–96

30 Jednotná koncepcia cyklotrás na území TTSK

31 Journal of Transport Geography, 7 (3) (1999), pp. 181–188

32 K. Wöber (Ed.), City Tourism 2002, Springer, Vienna (2002), pp. 211–219

33 Kalaanidhi, - Gunasekaran: Estimation of Bus Transport Ridership Accounting Accessibility, Procedia - Social and Behavioral Sciences, Volume 104, 2 December 2013, Pages 885-893

34 Komunikačná stratégia cestovného ruchu v BSK

35 Koncepcia poľnohospodárstva a rozvoja vidieka na území TTSK

36 Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2011 – Zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001.

37 kultúrnych aktivít na území TTSK 2009 – 2013

38 Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren

39 Le-Klähn, Gerike, Hall, Visitor users vs. non-users of public transport: The case of Munich, Germany,Journal of Destination Marketing & Management, Available online 24 January 2014

40 Lumsdon et al. THE EUROPEAN CYCLE ROUTE NETWORK EUROVELO CHALLENGES AND OPPORTUNITIES FOR SUSTAINABLE, TOURISM , 2009. Ec. Europe.eu

41 Marketingová stratégia SACR 2011 – 2013.

42 Marketingová stratégia SACR na obdobie 2014 - 2020,www.sacr.sk

43 Martens, K. (2004) The bicycle as a feedering mode: experiences from three European countries, Transportation Research Part D 9 (2004) 281–294

44 Martens, K. (2007) Promoting bike-and-ride: the Dutch experience. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41/4: 326-338

45 Mercat N. (2009): Spécial économie du vélo. Étude complete. Paris,

46 Mobinet, 1999. Bike +Ride: Erster Zwischenbericht. SSP Consult, Munchen.

47 *Národna stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, MDVRR SR 2013*

48 Nägele, R.C., Wilbers, P.T., De Bruin, R.A., 1992. Integratie Fiets—Openbaar Vervoer. Traffic Test, Veenendaal.

49 NS report, 2012

50 Nunes,et. al. Urban Public Transport Service Co-creation: Leveraging Passenger's Knowledge to Enhance Travel Experience, Procedia - Social and Behavioral Sciences, Volume 111, 5 February 2014, Pages 577-585

51 P. Fallon, P. Schofield, A comparison of models used in the measurement of tourist satisfaction

52 Page, Transport and Tourism, Addison Wesley Longman, Harlow (1999)

53 Pasportizácia súčastného stavu a návrh umiestnenia nových dopravných značiek kultúrno-turistických cieľov na území BSK

54 PHaSR Hl.m.Bratislavy pre roky 2010 - 2020, Malacky

55 PHaSR Malacky

56 PHaSR obcí v povodí rieky Morava,2007

57 Piket – Eijgelaar – Peeters: European cycle touriSm: a tool for

58 Plán dopravnej obslužnosti Bratislavského samosprávneho kraja (2007)

59 Prette, Bicycle tourism on the trail to economic developement. MnDNR 2000 'State trail use' Minnesota Department of Natural Resources- Trails and Waterways Division & Office of Management and Budget Services. July 2000.

60 Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja TTSK

61 Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2012 – 2016.

62 Radreiseanalyse 2014,2014

63 Radverkehr in Zahlen,2013, Bundesministerium fur Verkehr, Innovation and Technologien,Austria

64 ROBINSON, L: Bicycle and intermodality: links with other means of transport bikes-on-buses: a north American success story!. Paper E0094 submitted at the Velo-city Conference, Paris, 2003.

65 Slovenská mutácia www.burgenland.info/sk

66 Stratégia e-marketingu Bratislavy a Bratislavského kraja

67 Stratégia rozvoja cestovného ruchu

68 Stratégia rozvoja cestovného ruchu BSK 2007 - 2013

69 Stratégia rozvoja cestovného ruchu na území TTSK 2008 - 2013

70 Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020

71 Stratégia rozvoja infraštruktúry kultúry, kultúrnych inštitúcií a

72 Stratégia rozvoja priemyslu a služieb TTSK 2014 – 2020

73 Stratégia rozvoja priemyslu na území TTSK

74 Stratégia rozvoja sociálnych služieb vo väzbe na územie TTSK

75 Stratégia rozvoja vidieka na území TTSK

76 Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020.

77 Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

78 SuStainable regional rural development, Agroinform Publishing House, Budapest, 2012, ageconsearch.umn.edu/bitstream/164816/2/19_Piket.pdf

79 Štatistika vývoja vidieckého cestovného ruchu 2013,www.sacr.sk

80 Štúdia pre hodnotenie a monitorovanie strategických dokumentov TTSK

81 Štúdia súčasného stavu a investičných možností CR

82 Thompson, Schofield. An investigation of the relationship between public transport performance and destination satisfaction, Journal of Transport Geography, Volume 15, Issue 2, March 2007, Pages 136-144

83 Toerisme en recreatie in cijfers 2013,www.cbs.nl

84 Trnavský kraj – región pre všetkých

85 Trvalý finančný mechanizmus na implementáciu Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR,2014

86 *Územný plán mesta Bratislavy* z roku 2007 (bratislava.sk)

87 Valies (Bicycle Parking at Railway StationsBicycle Parking at Railway Stations

88 Weston et. The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism.ec.europe.eu

89 www.adac-postbus.de/

90 www.adfc.de

91 www.bid.sk

92 www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/2349_Leitfaden_fahrradfreundliche_Betriebe.pdf).

93 www.cd.cz/volny-cas/pujcovny-kol-cd/jihomoravsky-kraj/-5949/

94 www.cyklodoprava.cz

95 www.cyklo-jizni-morava.cz

96 www.dpb.sk/_media/file/Tarifa%20a%20prepravn%C3%BD%20poriadok/2014/PREPRAVN%C3%9D%20PORIADOK_01012014.pdf

97 www.geograph.org.uk

98 www.hamburgize.com

99 www.ijmondbereikbaar.nl/nieuws/ov-fiets-een-makkelijke-manier-voor-het-laatste-stukje-van-uw-reis

100 www.luas.ie/cycle-and-ride

101 www.nationaler-radverkehrsplan.de/

102 www.radtouren.at/home.html

103 www.railstotrails.org

104 www.region-bsk.sk/

105 www.schweizmobile.ch

106 www.skalica.sk

107 www.slovakrail.sk/sk/listok-na-vlak/ine/preprava-bicyklov-a-batozin.html

108 www.sncf.fr_Francúzsky železničný dopravca

109 www.statistics.sk

110 www.strasbourg.eu/environnement-qualite-de-vie/deplacements/velo/ou-garer-son-velo

111 www.transport.act.gov.au/cycle_or_walk/bike_and_ride

112 www.transport.qld.gov.au/cycling

113 www.trimet.org

114 www.umweltgemeinde.at/errichtung-von-park-und-ride-und-bike-und-ride-anlagen

115 www.velo.sncf.com/

116 www.veloland.ch

117 www.verkehr.steiermark.at

118 www.ville-geneve.ch/themes/mobilite/velos/circuler-velo/stationnement/velostation/

119 www.vor.at/mobil-im-vor/fahrrad-im-vor/

120 www.vor.at/mobil-im-vor/parkride/

121 www.westbahn.at

122 www.zahori.sk

123 Yuksel, Rimmington,Customer satisfaction measurement, Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly (1998), pp. 60–70

Zoznam príloh

Príloha 1 Základné údaje o cestnej sieti v BSK (Slovenská správa ciest).

Príloha 2 Zastávky Bike and Ride a počty parkovacích miest pre bicykle.

Príloha 3 Princíp naviazanosti služieb vo koncepte Schweizmobile.

Príloha 4 Sieť železničných liniek pre diaľkovú dopravu s preprpavou bicykla

Príloha 5 Rôzne zariadenia Bike and Ride v Mníchove.

Príloha 6 Sieť diaľkových autobusových liniek s prepravou bicyklov.

Príloha 7 Riešenia parkovania na staniciach v Holandsku.

Príloha 8 Ostatné príklady integrácie cyklistov a VOD

Príloha 1 Základné údaje o cestnej sieti v BSK (Slovenská správa ciest).

ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SIETI CESTNÝCH KOMUNIKÁCIÍ

ÚZEMNÉ ČLENENIE: SR/KRAJE - BRATISLAVSKÝ KRAJ

STAV SIETE CESTNÝCH KOMUNIKÁCIÍ K: 01.01.2013

OKRES	DIAĽNICE	DIAĽNIČNÉ PRIVÁDZAČE	RÝCHLOSTNÉ CESTY	PRIVÁDZAČ RÝCHLOSTNEJ CESTY	CESTY I. TRIEDY	CESTY II. TRIEDY	CESTY III. TRIEDY	SPOLU	CESTY, KTORÉ SÚ SÚČASŤOU: "E" ŤAHOV	TRÁS "TEM"	MULTIMODÁL-NYCH A DOPLNKOVÝCH KORIDORCV "TEN-T"	ROZLOHA	POČET OBYVATEĽOV	HUSTOTA CESTNEJ SIETE	
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	km^2	počet	km/km^2	km/1000 obyv.
Bratislava I					0,405	3,786		4,191				10	41 086	0,437	0,102
Bratislava II	9,916	0,533			19,336	8,760	3,350	41,895	16,145	9,916	9,916	93	113 764	0,453	0,368
Bratislava III	1,482					10,486	7,612	19,580	1,482	1,482	1,482	75	63 866	0,262	0,307
Bratislava IV	15,209				11,953	8,187	4,058	39,407	13,439	13,439	13,439	97	97 092	0,408	0,406
Bratislava V	25,752	1,759			21,335		5,449	54,295	27,684	23,663	22,986	94	116 993	0,576	0,464
Malacky	36,317	0,173			35,302	90,955	116,485	279,232	34,575	34,575	34,575	950	69 936	0,294	3,993
Pezinok						59,136	76,981	136,117				376	59 547	0,362	2,286
Senec	22,424				43,366	29,217	140,114	235,121	31,207	22,424	22,424	360	66 402	0,653	3,541
BRATISLAVSKÝ KRAJ SPOLU:	**111,100**	**2,465**			**131,697**	**210,527**	**354,049**	**809,838**	**124,532**	**105,499**	**104,822**	**2 053**	**628 686**	**0,395**	**1,288**

Príloha 2 Zastávky Bike and Ride a počty parkovacích miest pre bicykle. (www.vor.at)

Dolné Rakúsko

Zastávka	**Počet parkovacích miest pre bicykle**
Absdorf-Hippersdorf	265
Amstetten	400
Angern	102
Bad Deutsch Altenburg	42
Bad Vöslau	239
Baden	464
Bernhardsthal	57
Bisamberg	10
Böheimkirchen	112
Bruck an der Leitha	157
Brunn-Maria Enzersdorf	20
Deutsch Wagram	217
Drösing	114
Dürnkrut	163
Ebenfurth	75
Ebreichsdorf	20
Eggenburg	61
Eichgraben-Altlengbach	20
Enzesfeld-Lindabrunn	20
Etsdorf-Straß	78
Felixdorf	134
Fels	54
Fischamend	64
Frättingsdorf	36
Gänserndorf	164
Gars-Thunau	39
Gedersdorf	40
Gerasdorf	30
Göllersdorf	58
Götzendorf	84
Gramatneusiedl	232
Greifenstein-Altenberg	30
Großweikersdorf	146
Guntersdorf	48
Hadersdorf am Kamp	158

Hainburg/Donau	10
Helmahof	64
Hetzmannsdorf-Wullersdorf	48
Himberg	40
Höflein/Donau	36
Hohenau	295
Hollabrunn	143
Horn	42
Kirchberg/Wagram	89
Kirchstetten	104
Klosterneuburg-Kierling	102
Klosterneuburg-Weidling	50
Korneuburg	230
Kottingbrunn	14
Krems/Donau	223
Kritzendorf	39
Laa/Thaya	96
Ladendorf	26
Langenlebarn	95
Langenzersdorf	66
Leobendorf-Burg Kreuzstein	98
Leobersdorf	360
Limberg-Maissau	26
Marchegg	43
Melk/Donau	58
Michelhausen	50
Mistelbach	160
Mödling	315
Moosbierbaum	54
Muckendorf	81
Münchendorf	15
Neulengbach Stadt	65
Obersdorf	48
Paasdorf	5
Petronell-Carnuntum	11
Platt	24
Pottenbrunn	55
Pottendorf-Landegg	168
Pressbaum	10
Puchberg am Schneeberg	30
Purkersdorf-Gablitz	28

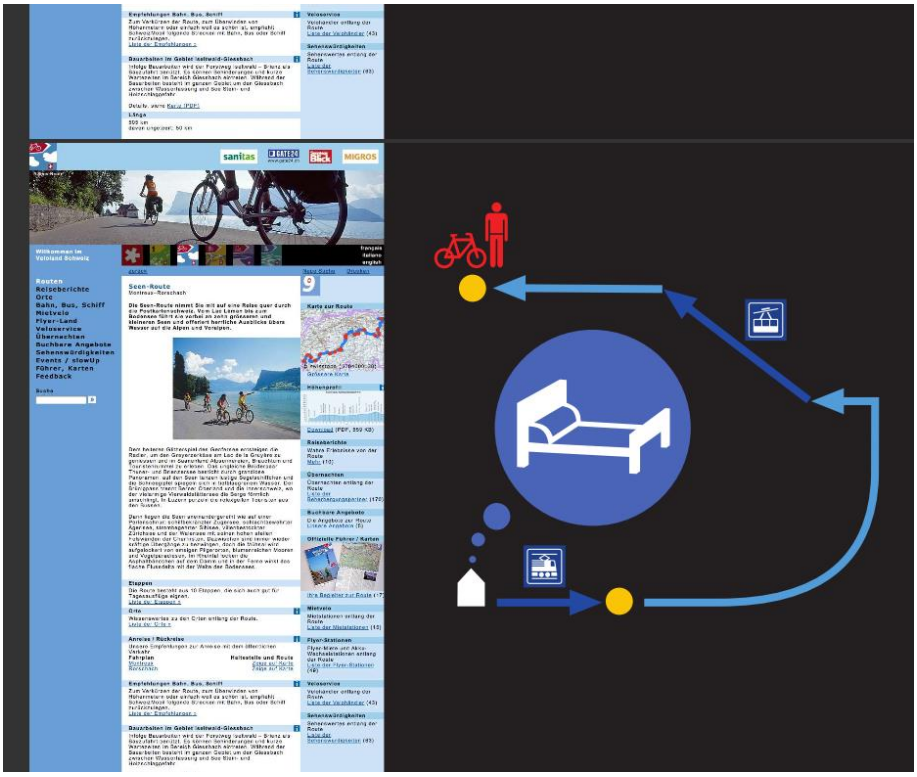
Rabensburg	48
Rekawinkel	22
Retz	127
Scheibbs	34
Schleinbach	49
Schwechat	140
Sigmundsherberg	48
Silberwald	108
Sitzenberg-Reidling	54
Sollenau	62
Spillern	83
St. Andrä-Wördern	146
St. Pölten Hauptbahnhof	331
Staatz	16
Statzendorf	90
Stillfried	69
Stockerau	420
Strasshof	154
Traisen	23
Traismauer	142
Trasdorf	29
Trautmannsdorf	130
Tulln	345
Tulln Stadt	14
Tullnerbach-Pressbaum	82
Unterkritzendorf	14
Wagram-Grafenegg	60
Wampersdorf	36
Weigelsdorf	15
Weikendorf-Dörfles	27
Wiener Neustadt	144
Wolfsthal	16
Wolkersdorf	450
Zeiselmauer	98
Zellerndorf	48
Ziersdorf	102

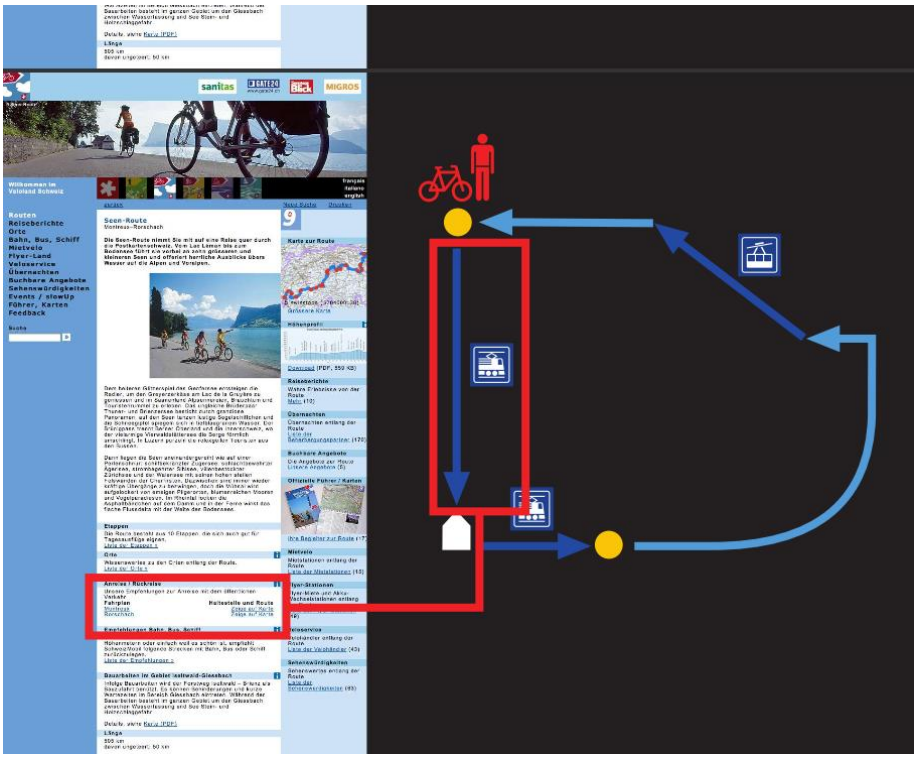
Burgenland

Zastávkas	**Počet parkovacích miest pre bicykle**
Neudörfl	10
Bad Sauerbrunn	18

Wiesen-Siegleß	6
Mattersburg Nord	24
Mattersburg	28
Marz-Rohrbach	16
Loipersbach-Schattendorf	110
Deutschkreuz	36
Parndorf Ort	30
Parndorf	6
Zurndorf	48
Nickelsdorf	44
Neudorf	40
Gattendorf	44
Pama	44
Kittsee	40
Neusiedl am See	48
Jois	8
Breitenbrunn	14
Purbach am Neusiedlersee	14
Donnerskirchen	10
Schützen Haltestelle	12
Wulkaprodersdorf	24

Príloha 3 Princíp naviazanosti služieb vo koncepte Schweizmobile.



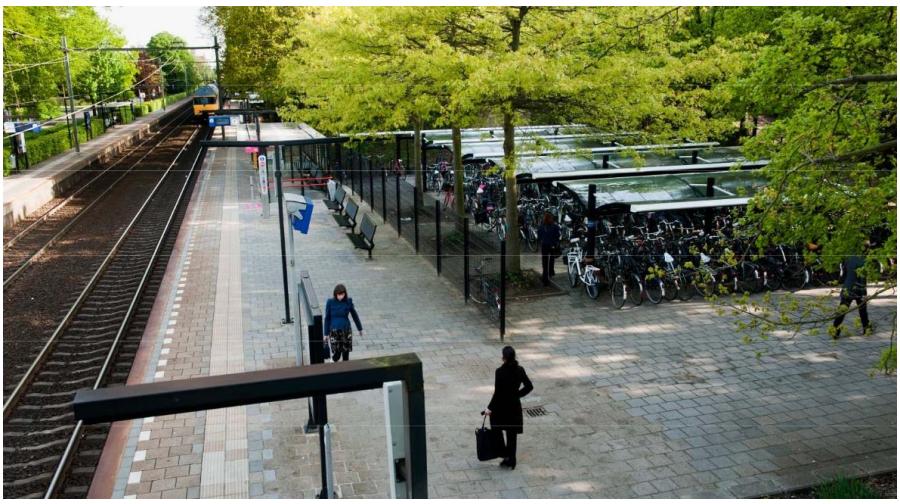


Príloha 4 Sieť železničných liniek pre diaľkovú dopravu s preprpavou bicykla

Príloha 5 Rôzne zariadenia Bike and Ride v Mníchove.

Príloha 6 Sieť diaľkových autobusových liniek s prepravou bicyklov.

Príloha 7 Riešenia parkovania na staniciach v Holandsku.

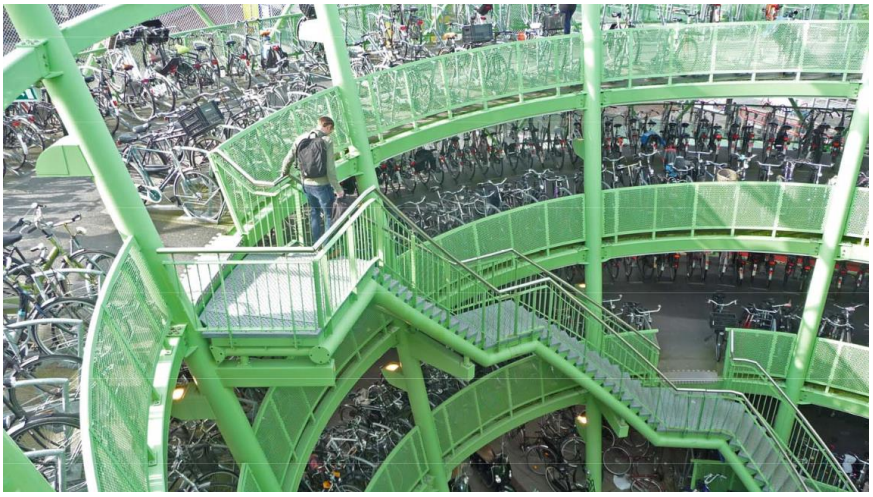


Miesto: **Bussum**

Kapacita: **224 cyklostojanov**

Miesto: **Amsterdam CS**

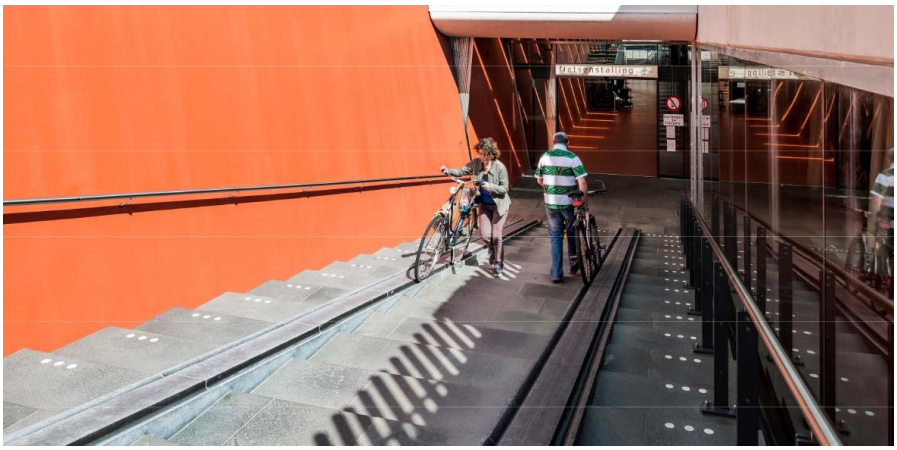
Kapacita: **2500 cyklostojanov**



Viac úrovňové:

Miesto: **Alphen aan de Rijn**

Kapacita: **1000 cyklostojanov**



Miesto: **Haarlem**

Kapacita: **5050 cyklostojanov**

Miesto: Houten

Kapacita: 3400 cyklostojanov

Príloha 8 Ostatné príklady integrácie cyklistov a VOD

Strážené a voľné parkovanie pre bicykle na staniciach VOD Veľká Británia (www.geograph.org.uk)

Parkovanie na zastávke MHD Dublin (www.luas.ie/cycle-and-ride)

Nosiče na bicykel situované na prednej časti autobusu Canberra

Zastávka s cyklostojanmi v Canberre

(http://www.transport.act.gov.au/cycle_or_walk/bike_and_ride)