

Bod č. Zastupiteľstvo Bratislavského samosprávneho kraja

Materiál na rokovanie Zastupiteľstva
Bratislavského samosprávneho kraja
dňa 21.februára 2007

Koncepcia rozvoja siete cyklotrás na území Bratislavského kraja na roky 2007 -2013

Predkladateľ:

Ing. Vladimír Bajan
predseda Bratislavského
samosprávneho kraja

Materiál obsahuje:

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodová správa
3. Koncepciu rozvoja siete
cyklotrás na území
Bratislavského kraja na roky
2007 -2013.
4. Prílohy
5. Stanoviská komisií Z BSK

Zodpovedný:

RNDr. Milan Rajčák CSc.
riaditeľ odboru regionálneho rozvoja a
priestorového plánovania

Spracovateľ:

Ing. Ľuba Pavlovová
riaditeľka RRA Senec Pezinok

Bratislava
február 2007

N á v r h u z n e s e n i a

UZNESENIE č. / 2007

zo dňa 21. februára 2007

Zastupiteľstvo Bratislavského samosprávneho kraja po prerokovaní materiálu

A. Schvaľuje

- A1. použiť finančné prostriedky z rezervy rozpočtu vytvorenej na spolufinancovanie projektov EÚ na rok 2007 na projekt „Vypracovanie projektovej dokumentácie pre rozvoj cyklotrás“ v sume 2 261 tis. Sk
- A2. v prípade schválenia predmetného projektu upresniť rozpočet Bratislavského samosprávneho kraja o predpokladané prostriedky z rozpočtu EÚ na projekt „Vypracovanie projektovej dokumentácie pre rozvoj cyklotrás“ v sume 45 215 tis. Sk.

B. Ukladá

riaditeľovi Úradu Bratislavského samosprávneho kraja

- B1. zabezpečiť finančnú spoluúčasť Bratislavského samosprávneho kraja na vypracovanie projektovej dokumentácie pre realizáciu cyklotrás na území BSK a úpravu rozpočtu Bratislavského samosprávneho kraja o prostriedky z rozpočtu EÚ
- B2. v prípade neuskutočnenia výzvy na predkladanie projektov zabezpečiť zaradenie projektu vypracovania projektovej dokumentácie pre realizáciu cyklotrás na území BSK, ako aj spoluúčasť Bratislavského samosprávneho kraja na projekte, ktorá predstavuje 5% z celkových oprávnených nákladov v rokoch 2008 -2013 v materiáli „Návrh rozpočtu na rok 2008“ .

Dôvodová správa

Koncepcia rozvoja siete cyklotrás na území Bratislavského samosprávneho kraja vychádza z aktuálnych potrieb samosprávy a ostatných cieľových skupín v kraji (miestne rozvojové organizácie, podnikateľské subjekty zabezpečujúce služby v oblasti cestovného ruchu, občania kraja, ktorí cyklistické trasy využívajú aj na dopravu do práce a pod.). Tieto potreby boli analyzované a monitorované od septembra 2003. Predkladaný materiál je výsledkom projektu „Cyklotrasy bez hraníc“ – vytvorenie jednotného rámca budovania siete cyklotrás pre slovensko-rakúske pohraničné oblasti s jeho zapracovaním do Koncepcie rozvoja siete cyklotrás na území BSK“ pripraveného Regionálnou rozvojovou agentúrou Senec – Pezinok a realizovaného v rámci programu PHARE CBC –GS na podporu cestovného ruchu.

Koncepcia sa predkladá ako strategický dokument BSK, ktorý má byť základom pre budúce investičné projekty a čerpanie z EU fondov v oblasti budovania cyklistických trás, ktoré sú integrálnou súčasťou nemotorizovanej dopravy a vytvárajú základ pre ďalší rozvoj cestovného ruchu a zdravý životný štýl obyvateľstva kraja.

Koncepcia má dve základné časti: analytickú časť zameranú na komplexné mapovanie súčasného stavu a samotnú koncepciu, ktorá zahŕňa východiská, vedenie cyklistických trás, ich charakteristika, značenie, úlohy štátnych inštitúcií, regionálnej samosprávy, miestnej samosprávy a miestnych neziskových organizácií. Koncepcia zahŕňa aj všetky mapy cyklotrás s ich podrobných popisom a mapou jednotlivých prepojení.

Všetky trasy sú vedené:

- **mimo území súkromného vlastníctva;**
- **mimo územia, kde je v budúcnosti plánovaná výstavba a pod.**

Osobitná pozornosť bola venovaná bezpečnosti cyklistov.

V rámci projektového tímu pracovali aj zástupcovia Trnavského samosprávneho kraja, čím sa zabezpečila previazanosť cyklotrás so susediacim regiónom. Následne sa celý materiál prerokoval s neziskovými organizáciami, ktoré sa venujú tejto problematike. K tejto verzii sa vyjadrili všetky dotknuté štátne inštitúcie (CHKO, KÚ pre ŽP, Štátne lesy, Vojenské lesy, MŽP SR a pod.). Všetky pripomienky boli následne zapracované.

Koncepcia rieši:

- trasovanie/vedenie cyklotrás,
- značenie cyklotrás (podľa normy STN 01 8028),
- prepojenie trás a porovnania z okolitých štátov,
- povrchy cyklotrás,

- .výstupy a odporúčania.

Samostatnou prílohou Koncepce rozvoja siete cyklotrás na území BSK je Informačno-propagačná brožúra, ktorá graficky znázorňuje všetky cyklotrasy na území BSK na dvoch mapách. Na tzv. slepej mape, kde je cyklotrasa zobrazená z hľadiska pozícií v kraji a podrobnej mape. Taktiež podrobné informačné značenie s detailným popisom celej trasy a ako trasa nadväzuje na iné cyklotrasy.

V ďalšej fáze je nutné pripraviť **projekt na spracovanie projektovej dokumentácie** pre tieto cyklotrasy (ako aj dobudovanie služieb, označenie, oprava alebo samotné vybudovanie od základov). Projektová dokumentácia predstavuje sumu približne 5% z celkovej sumy realizácie, ktorá je cca 904 300 000,-Sk, t.j. cena projektovej dokumentácia je cca 45 215 000,-Sk. Ak by Bratislavský samosprávny kraj predložil projekt na prípravu projektovej dokumentácie prostredníctvom štrukturálnych fondov alebo cez program Interreg IV A Slovensko - Rakúsko, celkovo by spoluinvestoval len 5% z tejto sumy, čo predstavuje **2 260 750,- Sk**.

Samotná realizácia Koncepce by predstavovala ďalší krok, t.j. samotné samosprávy na území BSK budú mať možnosť postupne budovať plánované cyklotrasy na báze vypracovanej projektovej dokumentácie a vypracovania investičného projektu financovaného z fondov EÚ.

1 Úvod

Regionálna rozvojová agentúra Senec-Pezinok realizovala v období od septembra 2005 do augusta 2006 projekt „Cyklotrasy bez hraníc“ - vytvorenie Jednotného rámca budovania siete cyklotrás pre slovensko – rakúske pohraničné oblasti s jeho zapracovaním do Konceptie rozvoja siete cyklotrás na území Bratislavského samosprávneho kraja. Projekt bol realizovaný v Bratislavskom samosprávnom kraji (ďalej ako BSK) a Trnavskom samosprávnom kraji (ďalej ako TTSK).

Hlavným cieľom projektu bolo vytvoriť **jednotný rámec budovania siete cyklotrás** (prostredníctvom prenosu know-how rakúskych partnerov) na území BSK v nadväznosti na TTSK a medzinárodné cyklotrasy za účelom vytvorenia podmienok pre trvalo udržateľný rozvoj a zlepšenie imidžu cestovného ruchu v cieľovom území pre domácich aj zahraničných turistov. Vytvorenie jednotného rámca je základným východiskom pre implementáciu ďalších projektov na realizáciu konkrétnych čiastkových etáp cyklotrás s možnosťou využitia prostriedkov zo štrukturálnych fondov v programovacom období 2007 – 2013. Cieľom projektu bolo podporiť a posilniť spoluprácu medzi regionálnymi a miestnymi samosprávami, verejnými inštitúciami, miestnymi rozvojovými organizáciami a neziskovými organizáciami ktoré sa priamo zaoberajú aktivitami v CR (na území SR a v Rakúsku), konkrétne budovaním siete cyklotrás, pri príprave jednotného rámca a pri výmene informácií, skúseností, poskytovaní poradenstva a budovaní partnerstiev a cezhraničných sietí pri napĺňaní hospodárskej stratégie BSK a TTSK pre oblasť cestovného ruchu. Súčasťou projektu bola informačná a marketingová kampaň za účelom prezentácie, propagácie a rozšírenia aplikácie jednotného rámca budovania siete cyklotrás ako nástroja transparentnosti vzhľadom k cieľovým skupinám a prezentácie Konceptie rozvoja siete cyklotrás v cieľovom území.

Prostredníctvom vytvorenia Jednotného rámca budovania siete cyklotrás a Konceptie rozvoja siete cyklotrás na území BSK s napojením na TTSK a medzinárodné magistrály, sme si kládli za cieľ naplniť potreby a požiadavky cieľových skupín projektu a vytvoriť podmienky vhodné pre ďalšie nadväzujúce projekty. Z hľadiska verejného sektora projekt napĺňa potrebu v oblasti koordinácie a kooperácie pri vybudovaní efektívnej siete cyklotrás, ktorá vytvára podmienky pre ďalší rozvoj cestovného ruchu. Táto potreba bola zistená na základe 2-ročného mapovania cieľového územia, ktoré ukázalo „živelný“ prístup v oblasti budovania cyklotrás na lokálnej aj regionálnej úrovni. Projektom sa vytvorili lepšie predpoklady pre čerpanie financií zo štrukturálnych fondov a iniciatív EÚ v oblasti cestovného ruchu. Podnikateľské subjekty môžu profitovať z implementácie výsledkov projektu, v prípade, že sa vytvoria vhodné podmienky na zavádzanie nových rozšírených služieb pre cykloturistov prechádzajúcich regiónom, hlavne s účelom predĺženia ich pobytu na území Bratislavského samosprávneho kraja. Zároveň sa utvoria podmienky pre vznik siete doplnkových služieb, ktorá si vyžaduje jednotnú koordináciu.

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

Dôležitými výstupmi pre naplnenie potrieb cieľových skupín okrem iného sú:

- profesionálne spracovaná analýza súčasného stavu siete cyklotrás s podrobnými mapovými výstupmi
- kvalitné výstupy – dokumenty: Jednotný rámec budovania cyklotrás a široká informačná mediálna a marketingová kampaň - ako podporný prvok pre budovanie vlastníctva projektu v cieľových skupinách.

1.1 Konceptia vedenia cyklotrás na území BSK

V súčasnosti nie je rozpracovaná ucelená koncepcia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v rámci Slovenskej republiky. Cyklistická doprava sa zatiaľ nezohľadňuje ako rovnocenný druh dopravy. Koncepčné dokumenty týkajúce sa rozvoja cyklotrás na území BSK spracovala NGO BiCyba – „Cyklotrasy na západnom Slovensku“ (2004-2005) a „Vnútromestská cyklistická sieť Bratislavy – I. etapa – alternatívny plán riešenia cyklodopravy“ (2001) a „Vnútromestská cyklistická sieť Bratislavy – I. etapa“ (október 2003). Do súčasnosti bolo vypracovaných viacero materiálov na celoštátnej úrovni, v ktorých je problematika cyklistickej dopravy citovaná.¹ Uvedené materiály sa však venujú skôr problematike cyklistickej dopravy a menej je riešená problematika cykloturistiky ako odvetvia cestovného ruchu. Cyklistika je chápaná ako environmentálne prijateľný spôsob dopravy.

Bratislavský kraj má výborné podmienky pre rozvoj cykloturistiky. Predpokladmi tohto stavu sú predovšetkým:

- existencia Bratislavy, ako hlavného mesta, ktoré potrebuje zázemie pre voľno časové aktivity svojich obyvateľov ako aj návštevníkov,
- geografická blízkosť Rakúska, Maďarska a Českej republiky s vysokou úrovňou rozvoja cykloturistiky
- vysoký počet kultúrnych pamiatok (takmer v každej obci sa nachádza historická alebo kultúrna pamiatka, hrady, zámky, múzeá...)
- prírodná rozmanitosť územia (Borská nížina s charakteristickými viatymi pieskami v záhorskej časti kraja, nivy veľkých riek Moravy, Dunaja, Malého Dunaja, Čiernej vody a pod., Malé Karpaty - lesná krajina a typické vinohradnícke oblasti, región Podunajska, ...)
- vysoká životná úroveň obyvateľov regiónu v porovnaní so slovenským priemerom, rýchly hospodársky a sociálny rozvoj regiónu
- turistický ruch, množstvo návštevníkov z okolitých krajín.

Medzi základné prínosy rozvoja cyklotrás na území BSK môžeme považovať:

- prínos cyklotrás pre dopravu – výraznejšie využívanie cyklistickej dopravy môže značne ovplyvniť súčasný stav preťažnosti cestných komunikácií v Bratislave a jej blízkom okolí najmä v čase dopravnej špičky. Aj keď primárnym cieľom Koncepcie nie je riešenie problematiky cyklodopravy v meste, táto problematika v dokumente má svoje opodstatnenie. Zodpovednými inštitúciami za budovanie cyklotrás na území mesta Bratislavy je magistrát hlavného mesta SR Bratislavy a jednotlivé mestské časti. K inštitúciám verejnej správy sa

¹ Napr. Akčný plán pre oblasť dopravy a životného prostredia SR (prijatý uznesením Vlády SR dňa 4.11.2002), Aktualizácia a rozpracovanie zásad štátnej dopravnej politiky SR (prijatý uznesením vlády dňa 12.1.2000), Národný plán regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (prijatý uznesením Vlády SR zo dňa 15.3.2001).

pridávajú viaceré záujmové organizácie, ktoré presadzujú cyklistickú dopravu ako alternatívu k využívaniu automobilov v meste. Realizácia cyklotrás navrhovaných v rámci koncepcie môže prispieť k výraznejšiemu využívaniu cyklistickej dopravy najmä počas dopravnej špičky a víkendov. Koncepcia cyklodopravy v rámci mesta je spracovaná v rámci pripravovaného územného plánu mesta Bratislavy. Predkladaná koncepcia rozvoja siete cyklotrás na území BSK rešpektuje pripravovanú ÚPD, pričom ako nosné cyklotrasy rešpektuje tranzitné a regionálne trasy a hlavné mestské trasy (prevažne vedené po mestských radiálach). Hierarchicky nižšie – miestne trasy predkladaná koncepcia nerieši, vzhľadom na mierku podrobnosti riešenia. Práve tieto trasy, ktoré spájajú sieť hierarchicky vyšších cyklotrás však vnímame ako nosný systém cyklodopravy mesta.

- prínos cyklotrás pre turistický ruch – je jedným z hlavných zámerov predkladanej koncepcie. Realizáciou jednotného rámca budovania siete cyklotrás sa vytvoria podmienky pre trvalo udržateľný rozvoj a zlepšenie imidžu cestovného ruchu v cieľovom území pre domácich aj zahraničných turistov. Vytvorenie jednotného rámca je základným východiskom pre implementáciu ďalších projektov usilujúcich sa o realizáciu konkrétnych čiastkových etáp cyklotrás ako aj nadväzných aktivít cestovného ruchu (cyklistická infraštruktúra, prepojenie areálov cestovného ruchu cyklotrasami, sprístupnenie atraktivít kraja cykloturistom a pod.) s možnosťou využitia prostriedkov zo štrukturálnych fondov v programovacom období 2007 – 2013. Prínosom projektu je podpora a posilnenie spolupráce medzi regionálnymi a miestnymi samosprávami, verejnými inštitúciami, miestnymi rozvojovými organizáciami a neziskovými organizáciami, ktoré sa priamo zaoberajú aktivitami v cestovnom ruchu (na území SR a v Rakúsku, Maďarsku), konkrétne budovaním siete cyklotrás, pri príprave jednotného rámca a pri výmene informácií, skúseností, poskytovaní poradenstva a budovaní partnerstiev a cezhraničných sietí pri napĺňaní hospodárskej stratégie BSK a TTSK pre oblasť cestovného ruchu.
- ekonomický prínos cyklotrás – najmä pre oblasť príjmov z cestovného ruchu. Realizáciou predkladanej koncepcie sa vytvorí sieť cyklotrás, ktorá sprístupní najvýznamnejšie atraktivity kraja domácim a zahraničným turistom, čo môže viesť k nárastu návštevnosti týchto lokalít a zároveň aj k ich ekonomickému rozvoju. V oblasti budovania cyklistickej infraštruktúry sa otvárajú možnosti pre podnikateľov realizovať viacero rozvojových zámerov v nadväznosti na pripravovanú sieť cyklotrás.
- prínos cyklotrás pre životné prostredie – cyklistická doprava je z pohľadu vzťahu k životnému prostrediu a v porovnaní s automobilovou dopravou výrazne ekologickejšia.

1.1.1 Východiská Jednotnej koncepcie cyklotrás v BSK

Systém budovania cyklotrás na území Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej BSK) je ovplyvnený z hľadiska vonkajších vzťahov viacerým faktormi. BSK ako súčasť Európskeho priestoru má svoju nemennú geografickú polohu, ktorá determinuje podmienky na jeho celkový rozvoj v rámci širších medzinárodných väzieb. Návrh Koncepcie rešpektuje tieto medzinárodné súvislosti v plnej miere. Ako vyplýva z analýzy súčasného stavu, cez územie BSK vedie medzinárodná cyklistická trasa, ktorá je rešpektovaná aj v rámci návrhu Koncepcie. V rámci regionálnych súvislostí sú rešpektované aj cyklotrasy okolitých regiónov Rakúska, Maďarska a Českej republiky. Koncepcia navrhuje prepojenie na tieto okolité cyklotrasy v logických priestoroch (zväčša cez existujúce hraničné prechody). Návrh prepojenia na okolité cyklotrasy je jedným zo základných cieľov, ktoré si dokument stanovil. Podobne je rešpektované aj prepojenie na cyklotrasy v rámci národných regionálnych súvislostí. Návrh koncepcie vychádza nielen zo súčasného stavu analýzy vedenia cyklotrás na území Trnavského samosprávneho kraja (ďalej TTSK) ale rešpektuje ich navrhované trasovanie aj z pohľadu priorít rozvoja tohto regiónu ako aj jednotlivých zástupcov miestnej samosprávy.

1.1.2 Návrh vedenia cyklotrás

1.1.2.1 Prepojenie cyklotrás na okolité štáty a regióny

Z hľadiska širších európskych vzťahov budovania cyklotrás je dôležité spomenúť 3 medzinárodné cyklotrasy, ktoré rešpektuje návrh vedenia cyklotrás na území BSK:

- EUROVELO č. 4: Trasa: Roscoff – Calais – Middeburg – Bonn - Frankfurt nad Mohanom – Praha – Brno – Krakov – L'vov – Kyjev (aj keď táto cyklotrasa priamo neprebíha územím BSK, napojenie na cyklotrasu je možné sústavou cyklotrás vedúcou pozdĺž vodného toku Moravy)
- EUROVELO č. 6: Trasa: Nantes – Orleáns – Bazilej – Passau – Viedeň – Bratislava – Budapešť – Belehrad – Constanta (táto cyklotrasa prechádza priamo územím BSK a je rešpektovaná v celej svojej dĺžke. Daná cyklotrasa je v rámci návrhu označovaná ako Dunajská cyklistická cesta – s evidenčným číslom C01)
- EUROVELO č. 9: Trasa: Pula – Ljubljana – Viedeň – Olomouc – Gdansk (aj keď táto cyklotrasa priamo neprebíha územím BSK, napojenie na cyklotrasu je možné sústavou cyklotrás vedúcou pozdĺž vodného toku Moravy)

So susednou Rakúskou republikou koncepcia navrhuje prepojenie v troch bodoch. V obci Záhorská Ves je už v súčasnosti kompa, ktorú je možné využiť na prechod do rakúskej obce Angern. Cez túto obce je možné dostať sa na cyklotrasu Kamp-Thaya-March Radweg, ako aj na systém cyklotrás vedúcich územím Pomoravia až do Viedne. V budúcnosti sa uvažuje s výstavbou pevného

cestného premostenia medzi obcami Záhorská Ves – Angern. Výstavbu mosta navrhuje koncepcia realizovať tak, aby bolo možné viesť po komunikácii aj cyklotrasu.

Druhé prepojenie do Rakúska navrhuje koncepcia realizovať severne od Devínskej Novej Vsi (smerom na Marchegg). V súčasnosti existuje železničné prepojenie v tomto priestore ale v budúcnosti sa uvažuje aj o cestnom prepojení. Cez tento prechod by bolo možné dostať sa na cyklotrasu Kamp-Thaya-March Radweg, ako aj na systém cyklotrás vedúcich územím Dolného Rakúska – Schlosser Tour. Výstavbu mosta odporúča koncepcia realizovať tak, aby bolo možné viesť po komunikácii aj cyklotrasu.

Ďalším prepojením, ktoré je možné využiť v smere do Rakúska je hraničný prechod Petržalka – Berg. Práve cez tento prechod vedie medzinárodná Dunajská cyklistická cesta (súčasť Eurovela č. 6). Tento hraničný prechod je už v súčasnosti do značnej miery využívaný aj cykloturistami a aj v budúcnosti vzhľadom na svoju polohu bude plniť funkciu hlavného miesta prechodu medzi oboma štátmi. Hraničným prechodom je možné nielen pokračovať po spomínanej Dunajskej cyklistickej ceste ale aj prejsť na hlavnú cyklotrasu vedúcu spolkovou krajinou Burgenland – Jubiläumsradweg, s označením R1 (červená), vedúcou naprieč spolkovou krajinou v smere sever-juh (s celkovou dĺžkou 300 km). Na túto cyklotrasu je možné prejsť aj cez hraničný prechod Jarovce-Kittsee a to po navrhovanej žltej cyklotrase, smerujúcej od Petržalskej radiály (železničná stanica) pozdĺž železnice do rakúskej obce Kittsee. Podobné smerovanie pozdĺž hranice so Slovenskom a Maďarskom má aj cyklotrasa s označením B26 (zelená) vedúca z Edelstalu cez Berg, Kittsee na Pamu a ďalej až do Halbturu východne od Neusiedler See. Na cyklotrasu je možné napojenie tak cez hraničný prechod Petržalka-Berg ako aj cez hraničný prechod Jarovce-Kittsee.

Severne od riešeného územia v TTSK je hraničný prechod Moravský Svätý Ján – Hohenau. Hraničným prechodom je možné dostať sa z Moravskej cyklistickej cesty (v TTSK Cyklotrasa okolo rieky Moravy) na cyklotrasu Kamp-Thaya-March Radweg, ako aj na systém cyklotrás vedúcich územím Pomoravia až do Viedne.

Prepojenie na susedné Maďarsko je možné realizovať na dvoch existujúcich hraničných prechodoch. Významným prechodom je novozriadený hraničný prechod pre peších a cyklistov priamo na pravo brežnej dunajskej hrádzi pri obci Čunovo. Po tejto časti hrádzi vedie jedna z vetiev Dunajskej cyklistickej cesty (súčasť koridoru Eurovelo č. 6). Na maďarskej strane cyklotrasa pokračuje systémom hrádzi až do neďalekého Gyoru, smerom na Komárom, Budapešť a ďalej na juh Maďarska.

Druhým možným prepojením na cyklotrasy v Maďarsku je využitie hraničného prechodu Rusovce – Rajka. V rámci Koncepcie je vedená k hraničnému prechodu žltá cyklotrasa po účelovej komunikácii z mestskej časti Čunovo. Po prechode cez hranice je možné pokračovať systémom cyklotrás vedúcimi naprieč župou Moson-Gyor-Sopron.

Priame prepojenie na Českú republiku je možné realizovať len cez susedný TTSK. Jedným z možných prepojení je hraničný prechod Brodské-Lanžhot, ktorým je možné prepojenie na pokračujúcu Moravskú cyklistickú cestu (cyklotrasa Okolo rieky Moravy v TTSK) a ďalej na nadväzujúci systém cyklotrás v rámci Jihomoravského kraja.

Ďalším možným prepojením severnejšie od BSK sú hraničné prechody Holíč-Hodonín a Skalica - Sudoměřice. Hraničnými prechodmi je možné prejsť so Záhorskej cyklomagistrály na cyklotrasy Jihomoravského kraja.

Prepojenie do TTSK je možné realizovať na viacerých miestach. V regióne Záhoria je možné pokračovať po Moravskej cyklistickej ceste po hrádzi smerom na Moravský Svätý Ján na cyklomagistrálu okolo rieky Moravy až k hraničnému prechodu Brodské-Lanžhot. Záhorskou cyklomagistrálou je možné od obce Závod pokračovať po štátnej ceste až do Skalice a Senice, kde cyklomagistrála končí. Podobným smerom je vedená aj Malacko-Senická cyklotrasa vedúca z Malaciek cez Studienku po ceste III/590 do Borského Mikuláša a Senice, kde cyklotrasa končí a je možné napojiť sa na Kopaničiarsku magistrálu. Ďalším možným prepojením do TTSK je žltá cyklotrasa vedúca popri hranici VO Záhorie z obce Plavecký Mikuláš do obce Plavecký Peter, s možnosťou pokračovať až do Jablonice v TTSK. Významným prechodovým miestom medzi krajinami je Malokarpatská cyklomagistrála, ktorá od obce Plavecký Mikuláš pokračuje cez Plavecký Peter, Bukovú, Malé Kapraty do Trstína, Vrbového až k Novému Mestu nad Váhom, kde je možné napojenie na Vážsku cyklomagistrálu.

V rámci Malých Karpát existuje viacero prepojení cyklotrás medzi krajinami. Jedným z prepojení je Plavecko-Jahodnícka cyklotrasa (evidenčné číslo 2201) vedúca z Plaveckého Mikuláša naprieč pohorím Malých Karpát do Smoleníc a Trstína, kde je možné pokračovať po Malokarpatskej cyklomagistrále. Ďalším prepojením je Sološnicko-Trnavská cyklotrasa (evidenčné číslo 2204), ktorá prechádza na území TTSK v lokalitách Majdán a po ceste medzi obcami Doľany (v BSK) a Dlhá v TTSK. Túto existujúcu cyklotrasu koncepcia navrhuje predĺžiť na území BSK až do obce Sološnica. Tým sa zabezpečí priame spojenie Záhoria s Trnavou naprieč pohorím Malých Karpát.

Pod Malými Karpatmi vedie aj Vinohradnícka cyklomagistrála, ktorá pokračuje po ceste III/502 z obce Doľany do obce Dolné Orešany v TTSK a ďalej po súčasnej Malokapratskej vínnej ceste (zelená cyklotrasa s evidenčným číslom 5205) až do obce Trstín a mesta Vrbové. Ďalším možným spojením je žltá cyklotrasa vedená účelovou komunikáciou do obce Štefanová a do obce Borová v TTSK. Frekventovaným prechodom je úsek medzi obcami Budmerice a Ružindol. Po ceste III/504 už v súčasnosti vedie zelená cyklotrasa 5206 smerom do Trnavy. Koncepcia navrhuje tzv. Červenokamensko-Trnavskú cyklotrasu, ktorá bude spájať lokalitu Červený Kameň s Trnavou, s možnosťou pokračovania na obce Šúrovce s napojením na Vážsku cyklomagistrálu.

Po navrhovaných žltých cyklotrasách je možné prejsť do TTSK z obce Jablonec a z obce Báhoň (pokračovanie do obce Cífer) a z obce Čataj do obcí Slovenská Nová Ves a Veľký Grob. Do Veľkého Grobu s pokračovaním na Pusté Úľany a Sládkovičovo vedie aj navrhovaná zelená Vištucká cyklotrasa, vedúca v BSK z obce Dubová. Cyklotrasa je spojením regiónov Malých Karpát a Dolného Považia (Galanta, Šala).

Podobné smerovanie má aj navrhovaná modrá Senecká cyklomagistrála, vedúca z obce Hamuliakovo do Senca s pokračovaním cez Boldog, Recu do Veľkého Grobu a Sládkovičova ďalej na Galantu a Šaľu s možnosťou napojenia na plánovanú Vážsku cyklomagistrálu. Táto cyklomagistrála

bude spájať región Podunajska s regiónom Dolného Považia. Do Veľkého Grobu v TTSK je možné prejsť aj po navrhovanej žltej cyklotrase z obce Nový Svet.

Ďalším možným spojením je navrhovaná zelená Čiernovodská cyklotrasa vedúca od obce Nová Dedinka pozdĺž vodného toku Čiernej vody do Sládkovičova s pokračovaním na Galantu a Šaľu. O niečo južnejšie je prechod po navrhovanej zelenej cyklotrase Dedinka-Jánovce, ktorá spája obec Nová Dedinka s Jánovcami a Veľkými Uľanmi s pokračovaním do Sládkovičova.

Po navrhovanej žltej cyklotrase je možné prejsť z obce Hrubá Borša do obce Jelka v TTSK. Do tejto obce je možné dostať sa aj po navrhovanej modrej Malodunajskej cyklomagistrále, vedúcej od Bratislavy - Slovnaftu pozdĺž vodného toku Malého Dunaja až do Kollárova s možnosťou napojenia na plánovanú Vážsku cyklomagistrálu. Táto cyklomagistrála spája regióny Podunajska s Dolným Považím.

Do obce Štvrtok na Ostrove je možné prejsť po viacerých navrhovaných žltých cyklotrasách a to z obcí Tomášov, Miloslavov a lokality Alžbetin Dvor. Navrhovanou žltou cyklotrasou je možné realizovať prechod aj z obce Dunajská Lužná do obce Kvetoslavov. Viacero spojení po žltých cyklotrasách je navrhovaných medzi obcami Hamuliakovo a Kalinkovo a mestom Šamorín. Do Šamorína vedie aj ľavo brežná časť Dunajskej cyklistickej cesty (súčasť Eurovelo č. 6) vedúca až do Štúrova s prechodom do Maďarska.

1.1.2.2 Návrh vedenia cyklotrás na území BSK

Návrh vedenia cyklotrás na území BSK vychádza z viacerých skutočností. Základná navrhovaná sieť cyklotrás je tvorená existujúcimi medzinárodnými cyklomagistrálami (**červené značenie**) vedúcimi územím BSK, doplnená medzinárodnými cyklomagistrálami, ktoré vznikli na základe požiadaviek miestnej a regionálnej samosprávy. Medzinárodnými cyklomagistrálami vedú rovnomerne naprieč územím BSK popri významných prírodných prvkoch ako sú rieky Dunaj, Morava, Malý Dunaj, pohorie Malých Karpát, príp. krajinné celky ako Záhorie a Podunajsko. Sieť medzinárodných cyklomagistrál je doplnená cyklotrasami s nadregionálnym významom (**modré značenie**). Tie sú vedené ako spojnice cyklomagistrál a zvyčajne spájajú významnejšie prírodné celky so sídelnými oblasťami, napr. okresné mestá Malacky, Senec a Pezinok s Malými Karpatmi, Záhorím a Podunajskom. Na nižšej hierarchickej úrovni je navrhovaná sieť cyklotrás doplnená cyklotrasami regionálneho významu (**zelené značenie**), ktoré zvyčajne nepresahujú hranice krajinných celkov, prípadne vytvárajú cyklookruhy v okolí významných prvkov. Hierarchicky najnižšiu úroveň navrhovaných cyklotrás reprezentujú miestne cyklotrasy (**žlté značenie**), ktoré majú charakter krátkych spojnic, prípadne vedú ku konkrétnym atraktivitám BSK.

Ako už bolo vyššie popísané, celkový návrh koncepcie vedenia cyklotrás je výraznou mierou odrazom pracovných stretnutí so zástupcami miestnej samosprávy a mimovládnych organizácií. Vo výslednom návrhu nie sú začlenené všetky návrhy, ktoré vznikli v rámci pracovných stretnutí. Viaceré z nich boli zamietnuté inštitúciami štátnej správy (napr. trasy vedúce VO Záhorie príp. v blízkosti alebo

cez maloplošné chránené územia). Niektoré z návrhov miestnej samosprávy si vzájomne odporovali, prípadne končili na hraniciach jednotlivých katastrálnych území miest a obcí, bez záujmu pokračovať vo vedení cyklotrasy susednými katastrálnymi územiami. V rámci pracovných stretnutí sa cyklotrasy nedefinovali z pohľadu ich významu a návrhu na značenie. Hierarchická štruktúra návrhu cyklotrás vychádza so zámerov koncepčných dokumentov ako aj odborných znalostí projektového tímu.

Navrhovaná sieť cyklotrás na území BSK nie je uzavretým systémom. Práve naopak, je potrebné ju chápať ako otvorený systém, ktorý je možné meniť štandardnými postupmi pri realizácii jednotlivých cyklotrás ako sú legalizácia značenia, riešenie v rámci ÚPD a ÚPP prípadne v rámci procesov vydávania stavebných povolení na realizáciu konkrétnych úsekov. Koncepcia navrhuje hlavné smery vedenia cyklotrás. Ich samotné konkrétne trasovanie bude výsledkom vyššie spomenutých procesov a overením vlastníckych vzťahov na podrobnejšej úrovni (na úrovni parciel katastra nehnuteľností). Koncepcia si ani nekládla za cieľ stanoviť definitívne vedenia cyklotrás. Aj v budúcnosti musí byť možnosť ich doplnenia v závislosti od potrieb a praxe jednotlivých zainteresovaných strán a partnerov.

Základné princípy plánovania siete cyklotrás na území BSK môžeme definovať ako snahu o:

- rozvoj turistického ruchu – cyklotrasy spájajú miesta aktivít cestovného ruchu a významných prírodných a kultúrnych hodnôt územia,
- prepojenie cyklotrás na okolité regióny – predovšetkým na TTSK ale aj transeurópsku cyklistickú sieť a susediace (Rakúsko, Maďarsko) a blízke (Česká republika) štáty,
- prepojenie so stredným Slovenskom – cez územie TTSK na hlavné cyklomagistrály vedúce západným a stredným Slovenskom,
- Vytvorenie systému nosných cyklotrás v rámci regiónu – ako výsledku pracovných stretnutí, názorov miestnej a regionálnej samosprávy, štátnej správy, neziskových organizácií a odborných znalostí projektového tímu.

Z hľadiska koncepcie vedenia cyklotrás územím BSK, si projekt kládol za cieľ vytvoriť nosné cyklotrasy nasledovnými smermi:

- popri rieke Morave (Moravská cyklistická cesta)
- naprieč oblasťou Záhoria (Záhorská cyklomagistrála)
- v podhorí Malých Karpát (napr. Malokarpatská cyklomagistrála, Vinohradnícka cyklomagistrála)
- popri rieke Dunaj (Dunajská cyklistická cesta)
- v smere na Žitný ostrov (napr. Malodunajská cyklomagistrála)
- naprieč oblasťou Podunajska (napr. Senecká cyklomagistrála).

Ďalšími čiastkovými cieľmi v rámci tvorby návrhu vedenia cyklotrás bolo:

- prepojenie Bratislavy a vidieckych oblastí kraja ako priestorov s najvyšším pohybom cykloturistov,
- prepojenie Záhoria, Malých Karpát a Podunajska ako priestorov najvýznamnejších krajinných celkov,
- vytvoriť prepojenia na Vážsku cyklomagistrálu, Kopaničiarsku cyklomagistrálu ako prepojenie na sieť cyklotrás na území Slovenska,
- vytvoriť sieť ucelených cyklotrás regionálneho a miestneho významu v závislosti od prírodných pomerov, existencie cestnej siete a atraktivít územia.

Výsledkom predchádzajúcich konštatovaní je celkový návrh vedenia cyklotrás. Na území BSK koncepcia navrhuje prioritne realizovať tieto cyklotrasy:

Červené cyklotrasy

Dunajská cyklistická cesta

Moravská cyklistická cesta

Záhorská cyklomagistrála

Malokarpatská cyklomagistrála

Vinohradnícka cyklomagistrála

Modré cyklotrasy

Malodunajská cyklomagistrála

Senecká cyklomagistrála

Pezinko-senecká cyklotrasa

Moravsko-Karpatská cyklotrasa

Kuchynsko-Harmónska cyklotrasa

Sološnicko-Trnavská cyklotrasa

Malacko-Senická cyklotrasa

Plavecko-Jahodnícka cyklotrasa

Zelené cyklotrasy

Račianska radiála

Lamačská radiála

Karloveská radiála

Vidrická cyklotrasa

Kačínska cyklotrasa

Cyklotrasa Železná studnička - Kačín

Krasňanská cyklotrasa

Malokarpatsko-dunajská cyklotrasa

Devínsko-Mariánska cyklotrasa

Mariánska cyklotrasa

Stupavská cyklotrasa

Stupavsko-Jablonská cyklotrasa

Štefánikova cyklotrasa

Malacko-Pernecká cyklotrasa

Malacký okruh

Malacko-záhorská cyklotrasa

Malacko-rohožnícka cyklotrasa

Levársky okruh

Plaveckí okruh

Pezinsko-Kuchynská cyklotrasa

Červenokamenská cyklotrasa

Pezinsko-limbašský okruh

Šúrsky okruh

Cyklotrasa Hamuliakovo-Šúr

Bernolákovsko-Karpatská cyklotrasa

Cyklotrasa Dedinka-Janovce

Čiernovodská cyklotrasa

Šarfická cyklotrasa

Šenkvicá cyklotrasa

Červenokamensko-Trnavská cyklotrasa

Vištucká cyklotrasa

Petržalská radiála

Žlté cyklotrasy

Nie sú podrobnejšie charakterizované v rámci Koncepce ale sú len zakreslené v rámci grafickej časti.

Návrh koncepcie vedenia cyklotrás na území BSK ukazuje nasledujúca schéma č. 2.

Schéma č. 2: Návrh vedenia cyklotrás na území BSK

1.1.2.3 Návrh vedenia cyklotrás na území TTSK a ich prepojenie na okolité regióny

V rámci koncepcie vedenia cyklotrás na území BSK sa spracoval podrobnejšie aj návrh vedenia cyklotrás na území susedného TTSK. TTSK je spojnica medzi BSK a ostatným Slovenskom. Táto výnimočná geografická poloha ho predurčuje na rozvoj cyklotrás v záujme napojenia Slovenska na európske cyklistické trasy. Z pohľadu BSK a napojenia na sieť cyklotrás Slovenska majú význam nasledujúce cyklomagistrály:

- Vážska cyklomagistrála
- Ponitrianska cyklomagistrála
- Pohronská cyklomagistrála
- Štiavnická cyklomagistrála
- Poiplianska cyklomagistrála.

1.1.3 Návrh značenia cyklotrás

V rámci Koncepcie vedenia cyklotrás na území BSK sa v grafickej časti použilo účelové značenie cyklotrás, ktoré vychádzalo z potrieb jednoznačného identifikovania konkrétnych návrhov a možností koncepcie s návrhmi pracovať. Základ takto zvoleného značenia predstavuje značenie cyklotrás z pohľadu ich významu a oficiálneho farebného značenia na červené, modré, zelené a žlté cyklotrasy. Koncepcia vedenia cyklotrás na území BSK však odporúča značiť pri realizácii úsekov v praxi jednotlivé úseky cyklotrás v zmysle platnej STN 01 8028 a v zmysle pravidiel stanovených v metodických materiáloch Slovenského cykloklubu „Značenie cykloturistických trás – 1. Ako legalizovať cyklotrasy“ (SCK Piešťany, 1997) a „Značenie cykloturistických trás – 2. Ako značiť legalizované cyklotrasy“ (SCK Piešťany, 1997). Zároveň odporúčame pri značení na území BSK využiť aj číslovanie cyklotrás v zmysle spomenutých materiálov, ktoré je uvedené aj v kapitole 10.2 – Značenie. Pre cyklotrasy na území BSK tak prichádzajú do úvahy čísla:

- pre modrú farbu: 2001 – 2100 a 3001 – 3100
- pre zelenú farbu: 5001 – 5100 a 6001 – 6100
- pre žltú farbu: 8001 – 8100 a 9001 – 9100

:

Stručný prehľad hierarchickej štruktúry navrhovaných cyklotrás ukazuje nasledujúca tabuľka

Názov cyklotrasy	Náročnosť	Zjazdnosť	Farba - návrh	Pracovný kód cyklotrasy	Význam
Dunajská cyklistická cesta	REKREA	cestné bicykle	červená	C01	Medzinárodné
Moravská cyklistická cesta	REKREA	cestné bicykle	červená	C02	Medzinárodné
Záhorská cyklomagistrála	REKREA	cestné bicykle	červená	C03	Nadregionálne
Malokarpatská cyklomagistrála	REKREA	cestné bicykle	červená	C04	Nadregionálne
Vinohradnícka cyklomagistrála	REKREA	cestné bicykle	červená	C05	Nadregionálne
Malodunajská cyklomagistrála	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	modrá	M01	Regionálna
Senecká cyklomagistrála	REKREA	cestné bicykle	modrá	M02	Regionálna
Pezinko-senecká cyklotrasa	REKREA	cestné bicykle	modrá	M03	Regionálna
Moravsko-karpatská cyklotrasa	SPORT	cestné a trekkingové bicykle	modrá	M04	Regionálna
Kuchynsko-Harmónska cyklotrasa	SPORT	trekkingové a horské bicykle	modrá	M05	Regionálna
Sološnicko-Trnavská cyklotrasa	SPORT	trekkingové a horské bicykle	modrá	M06	Regionálna
Malacko-Senická cyklotrasa	REKREA	cestné bicykle	modrá	M07	Regionálna
Plavecko-Jahodnícka cyklotrasa	EXPERT	trekkingové a horské bicykle	modrá	M08	Regionálna
Račianska radiála	REKREA	cestné bicykle	zelená	Z01	Miestna
Lamačská radiála	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z02	Miestna
Karloveská radiála	REKREA	cestné bicykle	zelená	Z03	Miestna
Vidrická cyklotrasa	SPORT	cestné bicykle	zelená	Z04	Miestna
Kačínska cyklotrasa	SPORT	cestné bicykle	zelená	Z05	Miestna
Cyklotrasa Železná studnička - Kačín	REKREA	cestné bicykle	zelená	Z06	Miestna
Krasňanská cyklotrasa	REKREA	cestné bicykle	zelená	Z07	Miestna
Malokarpatsko-dunajská cyklotrasa	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z08	Regionálna
Devínsko-Mariánska cyklotrasa	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z09	Miestna
Mariánska cyklotrasa	SPORT	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z10	Miestna
Stupavská cyklotrasa	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z11	Miestna
Stupavsko-Jablonská cyklotrasa	SPORT	trekkingové a horské bicykle	zelená	Z12	Miestna
Štefánikova cyklotrasa	EXPERT	horské bicykle	zelená	Z13	Regionálna
Malacko-Pernecká cyklotrasa	REKREA	cestné bicykle	zelená	Z14	Miestna
Malackí okruh	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z15	Miestna
Malacko-záhorská cyklotrasa	REKREA	cestné bicykle	zelená	Z16	Miestna
Malacko-rohožnícka cyklotrasa	REKREA	cestné bicykle	zelená	Z17	Miestna
Leváarsky okruh	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z18	Miestna
Plaveckí okruh	SPORT	trekkingové a horské bicykle	zelená	Z19	Miestna
Pezinsko-Kuchynská cyklotrasa	EXPERT	trekkingové a horské bicykle	zelená	Z20	Regionálna
Červenokamenská cyklotrasa	EXPERT	horské bicykle	zelená	Z21	Miestna
Pezinsko-limbašský okruh	SPORT	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z22	Miestna
Šúrsky okruh	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z23	Miestna
Cyklotrasa Hamuliakovo-Šúr	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z24	Regionálna
Bernolákovsko-Karpatská cyklotrasa	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z25	Miestna
Cyklotrasa Dedinka-Janovce	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z26	Miestna
Čiernovodská cyklotrasa	REKREA	trekkingové bicykle	zelená	Z27	Miestna
Šarfická cyklotrasa	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z28	Miestna
Šenkvičná cyklotrasa	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z29	Miestna
Červenokamensko-Trnavská cyklotrasa	REKREA	cestné bicykle	zelená	Z30	Regionálna
Vištucká cyklotrasa	REKREA	cestné a trekkingové bicykle	zelená	Z31	Miestna
Petržalská radiála	REKREA	cestné bicykle	zelená	Z32	Miestna

Z pohľadu základného a doplnkového značenia cyklotrás na území BSK, analýza projektu poukázala na značnú nejednotnosť. V rámci samotného regiónu sú rozdiely medzi jednotlivými používanými maľovanými cykloznačkami, veľkými a malými cyklosmerovkami, malými tvarovými cykloznačkami, doplnkovými cyklosmerovkami, doplnkovými cykloznačkami a najmä doplnkovými špeciálnymi cyklotabuľami. Analýza poukázala najmä na rozdiely medzi koncepciou značenia na území mesta Bratislavy a zvyškom kraja, ako aj na rozdiely v značení a pri legalizácii hlavných cyklotrás BSK (Dunajská a Moravská cyklistická cesta, Cyklotrasa Senec-Hamuliakovo). **Koncepcia navrhuje zjednotiť cykloznačenie na celom území BSK a ako základ použiť platné značenie podľa STN 01 8028 normy. V návrhu značenia odporúčame použiť víťazný logotyp (viď kapitola 9 – Súťaž o logotyp cyklotrás na území BSK) ako jednotný symbol, ktorý vystihuje identitu projektu, ciele a zámery kraja pri budovaní jednotnej siete cyklotrás na jeho území. Víťazný logotyp odporúčame umiestňovať v rámci doplnkového informačného cykloznačenia.**

Pred vyznačením návrhov cyklotrás v teréne je potrebné prejsť procesom ich legalizácie. Koncepcia odporúča pri legalizácii cyklotrás dodržiavať postup stanovený v metodickom pokyne „Značenie cykloturistických trás – 1. Ako legalizovať cyklotrasy“ (SCK Piešťany, 1997). Proces vytvorenia legalizovanej cyklotrasy možno zhrnúť do nasledovných bodov:

- Rekognoskácia terénu
- Spracovanie návrhu a jeho prerokovanie s príslušnými orgánmi
- Spracovanie zjednodušenej dokumentácie
- Schvaľovací proces – legalizácia cyklotrasy
- Vyznačenie cyklotrasy v teréne
- Prevzatie cyklotrasy do správy a jej údržba

Až po legalizácii cyklotrasy je možné v teréne cyklotrasu značiť. Koncepcia odporúča realizovať návrh zvislého značenia cyklotrás na základe nasledovných princípov:

- cyklotrasy značiť tvarovanými maľovanými značkami, veľkými a malými smerovkami, alebo kombináciou týchto dvoch možností, príp. využívať ďalšie informačné doplnkové cyklotabule
- na značenie trasy cyklotrás používať cykloturistickú tvarovú značku s rozmermi 100 x 100 mm, tvorenú časťou kruhu s písmenom C s príslušnou farbou zhodnou s farbou cykloturistickej značenej trasy, t.j. červenú, modrú, zelenú, žltú
- na značenie úsekov cyklotrás používať veľké cyklosmerovky s rozmermi podľa STN O1 8025, t.j. 450 x 140 mm a malé cyklosmerovky s rozmermi 200 x 100 mm
- realizovať veľké cyklosmerovky s bielym podkladom so symbolom cyklistu a v hrote umiestneným symbolom písmena „C“ so šípkou podľa farby danej cyklotrasy (červená, modrá, zelená, žltá) a s čiernymi textovými údajmi. Na textových údajoch udávať 2 ciele v smere jazdy a ich vzdialenosť v km, pričom ako prvý udávať bližší cieľ

- pri značení v nížinatých a mestských terénoch, na križovatkách a zmenách smeru používať malé cyklosmerovky s emblémom cyklistu a farebným hrotom s písmenom „C“. Podklad tabuľky biely, emblém cyklistu a hrotu vo farbe príslušnej značenej cyklotrasy
- v horskom, lesnom a poľnom teréne umiestňovať tvarové značky s rozmermi 100 x 100 mm, pri odbočkách doplnené o smerovú šípku
- na začiatku a konci úsekov navrhovaných cyklotrás ako aj na významných miestach umiestňovať mapy, profily trás, odporúčané tabule s upozoreniami pre cyklistov
- k doriešeniu špecifických situácií používať doplnkové cyklotabule s rozmermi 470 x 310 mm

Zároveň Koncepcia odporúča v spolupráci s BSK – odborom dopravy vypracovať návrh vodorovného a dopravného značenia cyklotrás na území BSK. Návrh by mal pozostávať z definovania úsekov, ktorých by sa značenie týkalo (tieto úseky sú definované aj v rámci predkladanej Koncepcie v návrhovej časti v kapitole 11.2.3 – odporúčania a návrhy k navrhovaným cyklotrasám) ako aj z definovania vhodného značenia úsekov v mysle noriem zaužívaných pri dopravnom značení ako aj z návrhu osadenia dopravných značiek upozorňujúcich na vedenie cyklotrás po úsekoch štátnych a regionálnych ciest a mestských a účelových komunikáciách.

Legalizáciu cyklotrás je potrebné zabezpečovať v spolupráci so všetkými relevantnými organizáciami a inštitúciami v priebehu celého procesu: zástupcami regionálnej a miestnej samosprávy, štátnymi inštitúciami a s organizáciami tretieho sektora. Samotné značenie cyklotrás je možné v budúcnosti zabezpečiť buď prostredníctvom realizácie projektov na výstavbu jednotlivých úsekov v spolupráci miestnej samosprávy a mimovládnych organizácií, ktoré majú so značením cyklotrás dlhoročné skúsenosti.

1.2 Charakteristika navrhovaných cyklotrás na území BSK

V rámci popisu jednotlivých návrhov cyklotrás na území BSK sa Konceptia venovala len cyklotrasám s navrhovaným červeným, modrým a zeleným značením. To ale neznamená, že žlté cyklotrasy by sa nemali v budúcnosti realizovať. V rámci stanovenia hierarchickej významnosti cyklotrás však konceptia prioritne odporúča budovanie úsekov s červeným, modrým a zeleným navrhovaným značením. Popis žltých cyklotrás nie je v Konceptii riešený aj z dôvodu rozsahu prác, ktorý by si jeho realizovanie vyžadovalo.

1.2.1 Základná charakteristika navrhovaných cyklotrás

V rámci základnej charakteristiky navrhovaných cyklotrás bola každá navrhovaná cyklotrasa červenej, modrej a zelenej farby charakterizovaná nasledovným spôsobom:

- Názov cyklotrasy – jednoznačne identifikuje cyklotrasu a zvyčajne je odvodený od významného prírodného prvku, príp. sídla ktorým prechádza
- Značenie cyklotrasy – odporúčaná farba značenia (červená, modrá, zelená); kód cyklotrasy, pozostávajúci z prvého písmena navrhovanej farby značenia (c – pre červenú, m – pre modrú a z – pre zelenú) je potrebné chápať len pre potreby Konceptie
- Celková dĺžka cyklotrasy udávaná v km
- Náročnosť cyklotrasy podľa metodiky v členení na REKREA, SPORT, EXPERT (viď kapitola 10.2 – Značenie)
- Zjazdnosť – s možnosťami pre cestné, trekkingové alebo horské bicykle (zjazdnosť je farebne vyznačená príslušným zvýraznením emblému cyklistu)
- Význam cyklotrasy – v členení na medzinárodné, regionálne a miestne
- Začiatok a koniec cyklotrasy – s udaním miesta (mesta, obce, lokality), kde cyklotrasa začína a končí
- Trvanie jazdy – udané v hod. a min. celkového času vyrátaného z priemernej rýchlosti cyklistu 15 km/hod.
- Značenie, náročnosť, bezpečnosť a atraktivita cyklotrasy – udávaná v päťmiestnej stupnici s farebným vyznačením príslušného počtu stupňov (5 najvyššia, 1 najnižšia) a charakterizujúca súčasný stav vlastností cyklotrasy
- Opis lokalít cyklotrasy – s uvedením názvov všetkých križovaní a s celkovou dĺžkou k nasledujúcej lokalite (križovaniu) udávaného v km

- Stručný popis cyklotrasy
- S opisom atraktivít, vybavenosti a možností nachádzajúcich sa v smere alebo tesnej blízkosti cyklotrasy, vyznačených príslušnými piktogramami a so zvýraznením príslušnej farby v prípade výskytu atraktivity, vybavenosti alebo možnosti

Prehľad jednotlivých cyklotrás je uvedený v prílohe.

1.2.2 Schematické značenie navrhovaných cyklotrás

V rámci schematického značenia navrhovaných cyklotrás je v Konceptii každá cyklotrasa definovaná nasledovným spôsobom:

- Identifikácia cyklotrasy podľa názvu
- Identifikácia cyklotrasy podľa kódu značenia v Konceptii
- Schematický graf vedenia cyklotrasy s identifikáciou miesta začiatku a konca cyklotrasy, s vyznačením miest napojenia (farebne vyznačené cyklotrasy s uvedením príslušného kódu) na cyklotrasy, s vyznačením lokalít s príslušným názvom a vzdialenosťou (v km) medzi lokalitami

Prehľad jednotlivých cyklotrás je uvedený v prílohe č 9.

1.2.3 Odporúčania a návrhy k navrhovaným cyklotrasám

V rámci odporúčaní a návrhov k navrhovaným cyklotrás je v Konceptii každá cyklotrasa definovaná nasledovným spôsobom:

- Identifikácia cyklotrasy podľa názvu
- Identifikácia cyklotrasy podľa kódu značenia v Konceptii
- Návrh opatrení pre jednotlivé úseky s identifikáciou ich začiatku a konca. Jednotlivé úseky sú vedené v prevažnej miere medzi dvomi bodmi napojenia cyklotrás a v priebehu jedného úseku sa charakter môže výraznejšie zmeniť. V takýchto prípadoch bol návrh definovaný na základe prevládajúceho charakteru úseku cyklotrasy
- Návrh opatrení v prvom stĺpci je pre základné cykloznačenie pričom platí:

○ zvislé značenie	kód 1
○ vodorovné značenie	kód 2
○ zmena značenia na inú farbu	kód 3
○ ponechanie pôvodného značenia	kód 4

- osadenie dopravných značiek kód 5
- Návrh opatrení v druhom stĺpci je pre typy cykloznačenia pričom platí:
 - osadenie základného cykloznačenia kód 1
 - osadenie doplnkového cykloznačenia kód 2
 - cykloturistická vývesná mapa kód 3
- Návrh opatrení v treťom stĺpci je pre povrch cyklotrasy pričom platí:
 - vybudovanie cyklochodníka kód 1
 - spevnenie komunikácie kód 2
 - spevnenie koruny hrádze kód 3
 - rozšírenie komunikácie kód 4
- Návrh opatrení vo štvrtom stĺpci je pre budovanie základnej infraštruktúry pričom platí:
 - vybudovanie prvkov základnej infraštruktúry kód 1
 - osvetlenie cyklotrasy kód 2
- Priorita budovania v členení podľa významu a priority realizácie cyklotrasy z pohľadu celkovej realizácie Koncepce vedenia cyklotrás na území BSK
 - 1. kategória - najvyššia priorita budovania. Ide o cyklistickú trasu s medzinárodným významom a trasu spájajúcu BSK s okolitými štátmi alebo s nosnými trasami Trnavského samosprávneho kraja. Sem zaraďujeme červené cyklotrasy a vybrané modré cyklotrasy.
 - 2. kategória - vysoká priorita budovania cyklotrasy – Ide o modré cyklotrasy regionálneho významu, spájajúce jednotlivé regióny BSK: Podunajsko, Malé Karpaty, Záhorie.
 - 3. kategória - ide o cyklistické trasy s regionálnym významom, spájajúce Dunajskú cyklistickú cestu s ostatnými regiónmi BSK. Ďalej sem patria cyklistické trasy v meste Bratislava a zelené okruhy a trasy v turisticky exponovaných lokalitách, regionálneho významu.
 - 4. kategória - nižšia priorita: zelené cyklotrasy lokálneho významu.
- Návrh financovania cyklotrás pozostávajúci z identifikácie problémových oblastí a návrhu ich možného financovania v budúcnosti.

Prehľad návrhov a opatrení k značeniu a potrebným úpravám jednotlivých cyklotrás až do lokálnej úrovne je uvedený v podrobnom dokumente dostupnom k nahliadnutiu na odbore RRaPP na úrade BSK a v RRA Senec - Pezinok

1.3 Úlohy verejných inštitúcií pri rozvoji cyklotrás

1.3.1 Úloha štátnych organizácií a inštitúcií

Úlohu štátu vidíme predovšetkým v oblasti zabezpečenia legislatívnych podmienok z hľadiska rozvoja ekologickej dopravy a cykloturistiky. Ďalej je to oblasť propagácie a mediálnej podpory cykloturistiky, ktorá má byť v súlade s propagáciou Slovenskej republiky ako zaujímavej destinácie cestovného ruchu. Ďalšou z oblastí je zabezpečenie čerpania prostriedkov na rozvoj cykloturistiky z národných zdrojov a z fondov EÚ. Práve z iniciatívy riadiaceho orgánu vyšla požiadavka na vypracovanie strategického dokumentu typu Koncepcie, za účelom jasných pravidiel pri financovaní rozvoja siete cyklotrás na území jednotlivých regiónov.

1.3.2 Úloha regionálnej samosprávy

Vyššie územné celky majú kľúčovú úlohu z hľadiska rozvoja cestovného ruchu v regionálnom rozsahu. Z hľadiska cykloturistických trás je úloha VÚC v oblasti tvorby a realizácie koncepcie rozvoja cyklotrás a nadväzujúcej infraštruktúry. Je potrebné vytvoriť jednotnú koncepciu rozvoja cyklotrás na území samosprávnych krajov, v nadväznosti na ostatné zložky cestovného ruchu a existujúcu a plánovanú infraštruktúru. Úlohu regionálnej samosprávy vidíme aj v ich kompetenciách vo vzťahu k procesom zabezpečujúcim územné plánovanie na regionálnej úrovni. Je potrebné, aby súčasťou územného plánu VÚC bola aj samostatná časť venovaná cyklistickým trasám a problematike rozvoja cykloturistiky. Prvým krokom z pohľadu zabezpečovania budovania jednotnej siete cyklotrás na území BSK je schválenie predkladanej „Koncepcie rozvoja siete cyklotrás na území BSK“ ako záväzného materiálu pre tvorbu ďalších strategických dokumentov ako je Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja kraja, Stratégia rozvoja cestovného ruchu, Koncepcia rozvoja dopravy a Územného plánu vyššieho územného celku bratislavského kraja. Ďalším krokom bude príprava realizácie konkrétnych projektov, či už z pozície regionálnej samosprávy alebo z pohľadu ich koordinácie z miestnou samosprávou a mimovládnyimi organizáciami. Ako vhodný zdroj financovania takýchto projektov odporúčame kombináciu finančných prostriedkov regionálnej samosprávy, miest a obcí a finančných zdrojov zo štrukturálnych fondov v rokoch 2007-2013.

1.3.3 Úloha miestnej samosprávy

Je dôležité, aby mestá a obce mali v rámci územno-plánovacej dokumentácie samostatnú časť, venovanú problematike vedenia cyklotrás. Mnohé mestá a obce majú v rámci svojich územných plánov túto problematiku už riešenú, zámery z dokumentácie však nie sú zatiaľ vo väčšine prípadov realizované. Dôvodov je viacero:

- chýba ucelená koncepcia rozvoja cyklotrás v lokálnom a regionálnom meradle
- nedostatok vlastných finančných prostriedkov
- nedostatočná komunikácia a spolupráca medzi regionálnou a obecnou samosprávou a tretím sektorom (cykloturistické združenia a kluby).

Miestna samospráva, podobne ako VÚC, by mala v rámci svojich zastupiteľstiev schváliť predkladaný materiál „Koncepcie rozvoja siete cyklotrás na území BSK“ ako východiskový dokument, ktorý by zaväzoval obecné a mestské samosprávy vo svojich koncepcných dokumentoch (územný plán, koncepcia rozvoja cestovného ruchu, dopravný generel a pod.) rešpektovať výsledky projektu formou obecného, resp. mestského všeobecne záväzného nariadenia. Na tejto úlohe sa zhodli zástupcovia samospráv na úvodnom stretnutí k projektu a tento záväzok vyplýva aj z Dohody o zachovaní jednotného rámca budovania siete cyklotrás na území BSK. Súčasťou uznesení by bola zároveň aj príloha samotnej koncepcie, resp. jej finálny výstup.

1.3.4 Úloha neziskových a záujmových organizácií

Tretí sektor má nezastupiteľné miesto pri rozvoji cykloturistiky. Jednotlivé cykloturistické trasy majú v správe konkrétne cyklistické združenia. Aj v budúcnosti nie je možné plánovať, budovať a udržiavať cyklistické trasy bez cykloklubov. Tretí sektor dokáže „mobilizovať verejnosť“, zúčastňovať sa propagačných akcií a pod. Už v súčasnosti vykonávajú organizácie tretieho sektora značnú časť činností spojených s legalizáciou a značením cyklotrás. Táto úloha pre tretí sektor by mala ostať zachovaná aj do budúcnosti. Regionálna a miestna samospráva by mala vytvoriť dostatočné finančné zdroje na financovanie spoločných projektov a využiť dlhoročné skúsenosti organizácií pri rozvoji siete cyklotrás v regiónoch.

Budovanie cyklotrás v prostredí miest sa realizuje v rámci dopravného plánovania. Cyklotrasy sú súčasťou dopravno-inžinierskej dokumentácie (dopravné generely). V rámci malých miest a vidieka prevažuje cykloturistika. Preto je táto problematika riešená v územných plánoch obcí.

Z analýz vzťahov v plánovaní a prevádzkovaní cyklistických trás a infraštruktúry je nevyhnutné koordinovať rozvoj cyklotrás na všetkých stupňoch: štát, samosprávne kraje, obce a tretí sektor.

Najdôležitejšie pozície jednotlivých partnerov:

- Pozícia štátu je dominantná z hľadiska nastavenia legislatívnych podmienok a financovania cyklotrás
- Pozícia samosprávnych krajov je kľúčová z hľadiska plánovania, budovania, propagácie a financovania cyklotrás s regionálnym významom.
- Pozícia obecných samospráv je dôležitá z hľadiska územného plánovania a tvorby územnoplánovacej dokumentácie.
- Pozícia tretieho sektora je nezastupiteľná z hľadiska údržby, propagácie a využitia cyklotrás.

1.4 Cyklistická infraštruktúra

Súčasná cyklistická sieť je riešená značením na existujúcich komunikáciách. Väčšinou sa jedná o komunikácie II. a III. triedy, miestnych komunikáciách, účelových (lesných a poľných komunikáciách), niektoré úseky vedú po hrádzach a je vybudovaných niekoľko cyklochodníkov. V súčasnosti **drvivá väčšina cyklotrás nedisponuje podpornou infraštruktúrou (cykloodpočívadlá, servisy, reštauračné a ubytovacie zariadenia priateľské k cykloturistom a pod.), len niektoré cyklotrasy sú riadne značené a disponujú aspoň minimálnou infraštruktúrou (cykloodpočívadlá) – napr., Moravská cyklistická cesta alebo Dunajská cyklistická cesta.**

Podporná cyklistická infraštruktúra:

- Informačné tabule
- Cykloodpočívadlá
- Cykloservisy
- Lokálne požičovne bicyklov
- Obchody s cyklistickými potrebami
- Úschovne bicyklov
- Reštaurácie a ubytovacie zariadenia – prispôsobené potrebám cykloturistov
- Umožnenie vstupu cykloturistom do centier miest a ku kultúrnym a prírodným pozoruhodnostiam

Pri budovaní doplnkovej cyklistickej infraštruktúry je potrebná súčinnosť partnerov - spolupráca obcí, tretieho sektora a podnikateľov. Veľmi dôležitý je dobrý orientačný systém pre cykloturistov, poskytujúci detailné informácie o dostupnej cyklistickej infraštruktúre. Ide nielen o značenie v rámci cyklotrás, ale aj o informácie prostredníctvom internetu, orientácia v teréne prostredníctvom polohového systému GPS a pod.. Je potrebné postupne budovať základné služby pre cyklistov a cykloturistov v rámci výstavby cykloturistických trás.

Vo všeobecnosti je vzdialenostný interval ubytovacích zariadení cca 50 km, stravovacích zariadení a zariadení podpornej infraštruktúry (požičovne, úschovne a pod.) cca 30 km. Hustota podpornej infraštruktúry je závislá od intenzity cyklodopravy v danom úseku cyklotrasy.

1.5 Zabezpečenie financovania cyklotrás

Financovanie cyklotrás chápeme ako viac zdrojové financovanie. V tejto oblasti je potrebné kofinancovanie projektov tak z verejných ako i súkromných zdrojov.

1.5.1.1 Verejné zdroje:

Za verejné zdroje financovania považujeme :

- Finančné zdroje štátu
- Prostriedky z fondov EÚ
- Finančné zdroje vyšších územných celkov
- obecné rozpočty.

Efektívne plánovanie a budovanie cyklotrás je možné iba za účasti všetkých verejných zdrojov. Základnou podmienkou je stanovenie plánu a priorít budovania cykloturistických trás. Následne je dôležité stanoviť finančné náklady na projektovú prípravu, budovania a značenie cyklotrás podľa jednotnej koncepcie rozvoja cyklotrás v BSK. Ďalším krokom je vytvorenie finančného modelu kofinancovania stavby jednotlivých cyklotrás .

Garantom rozvoja a budovania cyklotrás by mal byť vyšší územný celok v spolupráci s obcami a tretím sektorom (v rovnakom duchu sa vyjadrili aj predstavitelia obecných samospráv).

Úlohu samosprávneho kraja vidíme v rovine zabezpečenia projektovej dokumentácie a hľadania zdrojov na jej vypracovanie. Rola tretieho sektora je v pozícii odborného garanta.

Financovanie budovania cyklotrás vidíme v tvorbe konkrétnych finančných modelov financovania pre jednotlivé cyklotrasy, kde bude jasne určený podiel VÚC, štátu a obce, prípadne prostriedkov z eurofondov.

Je potrebné stanoviť metodiku tvorby finančných modelov pre:

- medzinárodné a tranzitné cyklotrasy,
- regionálne cyklotrasy,
- miestne cyklotrasy,

s rozličným finančným podielom pri spolufinancovaní z jednotlivých verejných zdrojov. Spoločným menovateľom je vysoký podiel spolufinancovania zo zdrojov EÚ.

1.5.1.2 Súkromné zdroje - úloha komerčných organizácií:

Významnú úlohu pri rozvoji cyklotrás môžu zohrávať komerčné subjekty. Tieto sa môžu podieľať na financovaní cyklistickej podpornej infraštruktúry a do podnikateľských aktivít v oblasti služieb pre cykloturistov.

1.5.1.3 Úloha Bratislavského samosprávneho kraja v zabezpečení financovania cyklotrás na roky 2007 – 13 na svojom území

Bratislavský samosprávny kraj bude v zmysle Koncepcie rozvoja siete cyklotrás na území Bratislavského samosprávneho kraja koordinovať rozvoj a budovanie siete cyklotrás na svojom území v členení podľa ich významu a hierarchie zadefinovanej v Koncepcii. V programovacom období rokov 2007 – 13 určenom na čerpanie pomoci z európskych fondov EÚ bude podporovať projekty, ktoré sa budú uchádzať o dobudovanie a zdokonaľovanie siete cyklistických trás v zmysle Koncepcie a vyčlení finančné prostriedky určené na spolufinancovanie projektov podporovaných z fondov EÚ vo výške 5% určené na vypracovanie konkrétnej projektovej dokumentácie. Príspevok Bratislavského samosprávneho kraja na tieto aktivity znázorňuje tabuľka zostavená na základe prepočtov dĺžky cyklotrás a predpokladaných nákladov na realizáciu ich dobudovania ako aj vypracovania projektovej dokumentácie.

Kategória cyklotrasy	Celková dĺžka plánovaných cyklotrás (v km)	Náklady na km cyklotrasy	Náklady na výstavbu cyklotrás	Náklady na obstaranie projektovej dokumentácie ²	Spolufinancovanie BSK (5%)
Medzinárodné cyklotrasy	253,5	1 000 000	253 500 000	12 675 000	633 750
Regionálne cyklotrasy	195,0	1 000 000	195 000 000	9 750 000	487 500
Miestne cyklotrasy	455,8	1 000 000	455 800 000	22 790 000	1 139 500
Spolu	904,3		904 300 000	45 215 000	2 260 750

² Projektová dokumentácia - príprava, predstavuje 5% z celkových nákladov na budovanie cyklistických trás na území BSK

Koncepcia rozvoja siete cyklotrás na území BSK na roky 2007 – 2013

Komisia školstva, kultúry, mládeže a športu : Komisia vzala informáciu na vedomie s pripomienkou: v budúcnosti je potrebné materiál predkladať i do komisie , ktorá sa zaoberá športom

Komisia regionálneho rozvoja a územného plánovania: Komisia odporúča materiál prerokovať v Z BSK bez pripomienok. Zároveň odporúča vypustiť návrh uznesenia k materiálu v bode B3

Komisia dopravy: Komisia odporúča vytvorenie spoločnej odbornej komisie na úrovni hl. mesta BA a BSK za účelom riešenia problematiky cyklotrás resp. cykloturistiky i na úrovni cezhraničnej spolupráce

Finančná komisia : Komisia odporúča materiál prerokovať na Z BSK. Navrhuje vypustiť bod B3 z návrhu uznesenia