Cities & Regions of bicycles

bicy SWOT

analýza cyklistickej mobility v Košickom samosprávnom kraji

CENTRAL EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS.

EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

bicy

KOŠICKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ

Cities & Regions of bicycles

Cities & Regions of bicycles

Spracovávateľ: EDA SLOVAKIA s.r.o
Projektový tým:
Viera Štupáková,
Jaroslav Martínek (BYPAD auditor)
Apolónia Sejková

SWOT ANALÝZA

SWOT analýza bola vypracovaná v rámci aktivít medzinárodného projektu BICY, v ktorom partnerom je Košický samosprávny kraj.

1.PROCES SPRACOVÁVANIA ANALÝZY

Podľa metodiky, ktorú vypracoval na základe konceptu BYPAD (Bicycle Policy Audit) projektový partner Univerzita v Bologni sme vypracovali analýzu, ktorá má slúžiť ako východiskový podklad nielen k ďalším projektovým aktivitám, ale i k zlepšeniu súčasného stavu cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji. SWOT analýza bude podkladom pre:

a. Spoločnú porovnávaciu analýzu stavu cyklistickej mobility v rámci projektových partnerov projektu BICY.
b. Stanovenie spoločných indikátorov existujúceho stavu cyklistickej infraštruktúry a mobility v kraji v projekte BICY.
c. Zadefinovanie podmienok a úloh pre vypracovanie Akčného plánu cyklistickej dopravy a cykloturistiky v KSK.

Podľa stanovenej metodiky sme vypracovali zoznam osôb zapojený do procesu tvorby SWOT a zorganizovali pracovné stretnutie na pôde KSK. Prítomných bolo 24 osôb, prezenčná listina je prílohou č.13. Aby účastníci stretnutia získali lepšiu predstavu o danej problematike, pripravili sme prezentáciu skúsenosti z procesu vytvárania Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy v Českej republike, ktorú uviedol p.Ing. Jaroslav Martínek, národný cyklokoordinátor ČR a zároveň akreditovaný auditor BYPAD. (Príloha č. 1).

Samotné získavanie údajov pre SWOT analýzu KSK- cyklistická mobilita sa riadilo metodikou vypracovanou na základe auditu cyklistickej politiky – BYPAD, so špecifikáciou na regióny. Manuál BYPAD bol poskytnutý zadávateľom SWOT analýzy – Košickým samosprávnym krajom rovnako ako aj kompletné znenie projektu BICY, so stručným popisom ďalších projektových aktivít, na ktoré bude mať táto analýza dopad. Z uvedených materiálov boli vypracované nasledovné okruhy tém s otázkami:

PLÁNOVANIE

1. Akým spôsobom získava krajský úrad informácie o skutočných potrebách cyklistov?
2. Aké sú možnosti pre cyklistov/obcí aktívne sa zúčastniť na rozhodovacom procese ohľadom dopravnej politiky kraja?
3. Aká dôležitosť je v regionálnej politike a administrácii priradzovaná cyklistickej doprave?
4. Aká je efektívnosť spolupráce s externými organizáciami na riešení problematiky (integrovaný dopravný system, štát a pod.)
5. Akým spôsobom je cyklistická doprava zakotvená v dopravnej politike kraja?
6. Ako je garantovaná finančná stabilita politiky rozvoja cyklistickej dopravy v kraji ?

AKTIVITY

7. Kto je v kraji zodpovedný za implementáciu politiky rozvoja cyklistickej dopravy?
8. Aká je kvalita siete rekreačných cyklotrás ?
9. Čo sa robí v kraji pre uľahčenie orientácie cyklistov (alebo ich jasné nasmerovanie podľa informačných tabulí)?
10. Čo sa robí v kraji pre propagáciu cykloturistických trás?
11. Ako je organizovaná údržba cyklistickej (cykloturistickej) infraštruktúry?
12. Čo sa urobilo pre zvýšenie bezpečnosti cyklistov na cestách, ktoré patria do kompetencie kraja?
13. Čo sa urobilo, aby sa zoptimalizovala kombinácia verejnej dopravy a cyklistickej dopravy?
14. Ako dobre je verejnosť informovaná o témach súvisiacich s cyklistickou politikou, dopravou a cyklo podujatiach?
15. Čo sa robí v kraji v oblasti dopravnej výchovy a bicyklových tréningov?
16. Aké sú kampane na zvýšenie bicyklovania obyvateľov rôznych vekových skupín?

MONITORING

17. Aké sú posledné výstupy, ktoré urobil kraj pre podporu cykloturistiky?
18. Akým spôsobom sa zbierajú a vyhodnocujú data o využívaní cykloturistických trás v kraji?

Moderátori mali vypracovaný zoznam otázok podľa spoločnej metodiky s ďalšími doplnkovými otázkami, podľa ktorých mali viesť diskusiu v skupine (dokument v prílohe č.2). Pracovné stretnutie sa konalo 7.septembra 2010 na pôde Úradu KSK. K dispozícii boli dve miestnosti. Vo veľkej zasadačke boli oddelené skupiny aktivistov- užívateľov a úradníkov, v malej rokovacej miestnosti bola skupina politikov.

Účastníci boli rozdelení do troch skupín: politici, úradníci a aktivisti. Diskusiu v každej skupine viedol skúsený moderátor, ktorý postupoval podľa vopred vypracovaných otázok. Výstupy z každej skupiny sú uvedené v podrobnom zápise (príloha č. 3,4,5).

Niektoré otázky, na ktoré nezvýšilo dostatok priestoru boli kladené dodatočne počas individuálnych stretnutí a rozhovorov. Ďalšie údaje sme získali z naštudovania existujúcich dokumentácií, plánov a stratégií ako aj z webových stránok kraja a ďalších externých organizácií, ktorých činnosť súvisí s rozvojom cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Sú to: Krajský dopravný inšpektorát, Železnice SR, Železničná spoločnosť, Slovenská správa ciest, Slovenský Cykloklub, Lesy SR.

Ako prvý krok ku spracovaniu odpovedí bolo zhrnutie odpovedí všetkých skupín podľa otázok a táto pracovná verzia bola poskytnutá pre komentáre a pripomienky všetkých zúčastnených (Príloha č.6). V tomto kroku boli veľmi zreteľné odlišné prístupy a názory na danú problematiku podľa skupiny respondentov. Počet spätných reakcií: 1

Cities & Regions of bicycles

Skupina aktivistov

bola najkritickejšia a predstavovala pohľad z vonku – najmä z hľadiska užívateľov.

Skupina úradníkov

bola najpraktickejšia a predstavovala pohľad z vnútra – z hľadiska výkonnej administrácie a kompetencií.

Skupina politikov

bola vizionárska a predstavovala pohľad zhora – z hľadiska vedenia.

Ďalším krokom bolo vyhodnotenie odpovedí podľa jednotlivých otázok, pričom boli zosúladené rovnaké odpovede, ktoré uviedli zástupcovia rôznych skupín tak aby sa zbytočne neopakovali (Príloha č.7). V tomto bode bola vyhotovená prvá syntéza, ktorá je najpodrobnejšou časťou SWOT analýzy a v budúcnosti môže byť nápomocná pri spracovávaní Akčného plánu ako pracovná pomôcka, nakoľko obsahuje viacero podrobností a konkrétnych nápadov a podnetov zo strany účastníkov pracovného stretnutia. Z tohto dôvodu ju uvádzame ako prílohu, ktorá môže byť užitočná spracovávateľom ďalšej dokumentácie napr. Akčného plánu.

Ďalej nasledovalo vypracovanie druhej syntézy odpovedí a to podľa stanovených okruhov (príloha č.8): plánovania, aktivít a monitoringu, ktorá bude viesť k určovaniu spoločných indikátorov, ale aj spoločnej porovnávacej SWOT analýze všetkých projektových partnerov v rámci projektu BICY.

Pre určenie priority boli vypracované dotazníky, v ktorých mali účastníci priradiť priority od 1-5 jednotlivým opatreniam (prílohy č. 9, 10,11,12), ktoré boli zaslané emailom. Vzhľadom na krátkosť času však predpokladáme, že bude potrebné zorganizovať ďalšie kolo rozhovorov alebo osobné pracovné stretnutie, kde budeme v skupine diskutovať o interných a externých faktoroch SWOT ovplyvňujúcich súčasný stav cyklistickej mobility a cyklistickej dopravy v kraji.

Záverečná fáza obsahuje vypracovanie záverečnej verzie SWOT analýzy a to:

a. z hľadiska interného prostredia Úradu KSK

b. z externého pohľadu vnímania stavu cyklistickej dopravy a cykloturistiky v kraji.

Oba pohľady poskytujú iné vnímanie tej istej reality. Interné prostredie však umožňuje veľmi korektne zhodnotiť príležitosti a ohrozenia. Navrhnúť spôsoby akými eliminovanie ohrození pomôže koncepčne vyriešiť slabé stránky a kultivuje silné stránky a zároveň napomôže realizovať príležitosti. Interná SWOT ukazuje možnosti ako sa môže situácia zlepšiť prostredníctvom zmeny vnútorných procesov súčasnej administrácie kraja.

Z externého pohľadu sú to hlavne aktivisti MVO a cyklisti, ktorí vidia inými očami slabé a silné stránky cyklistickej dopravy a cykloturistiky . Externá SWOT ukazuje čo je potrebné riešiť z hľadiska užívateľov – cieľovej skupiny cyklistickej infraštruktúry a cykloturistiky. Dáva podnety pre určenie príležitostí a varuje pred hrozbami, ktoré môžu vyplynúť z neriešenia súčasného stavu.

Pre možnosť porovnania SWOT analýzy Košického kraja s ďalšími projektovými partnermi, je záverečná analýza vyhotovená aj podľa stanovených okruhov tém: plánovanie, aktivity a monitoring.

2. POUŽITÁ TERMINOLÓGIA, POJMY A SKRATKY

Pre lepšie pochopenie vypracovanej analýzy uvádzame základné pojmy, s ktorými v dokumente pracujeme a použité skratky.

SWOT – z angličtiny **- S**trengths, **W**eaknesses, **O**pportunities, **T**hreats – Silné stránky, Slabé stránky, Príležitosti a Ohrozenia.

Cyklistická doprava - súčasť cestnej premávky na všetkých cestách okrem rýchlostných komunikácií a diaľnic. Má prioritne dopravnú funkciu – cesty do zamestnania a do školy. Navrhovanie infraštruktúry pre cyklistickú dopravu sa riadi podľa STN 736110 – projektovanie miestnych komunikácií v obciach/mestách i vo voľnej krajine.

Cykloturistika – ľudská aktivita, ktorá používa bicyklovanie ako formu rekreácie a aktívneho oddychu.

Cyklistický pruh – základný skladobný prvok cyklistickej komunikácie v šírke od 1,00 – 1,5 m.

Cykloturistická trasa – cyklotrasa vybavená cykloturistickým orientačným značením podľa STN018028, ktorá využíva existujúce štátne alebo účelové cesty pre rekreačné využitie. Prioritne spája turistické ciele.

BICY – názov medzinárodného projektu zameraného na výmenu skúseností v riešení cyklistickej dopravy, ktorý je kofinancovaný z programu Central Europe. Vedúci partner je mesto Ferrara v Taliansku, KSK je partner projektu za Slovenskú republiku.

KSK – Košický samosprávny kraj

VÚC – Vyšší územný celok

SC KSK – Správa ciest KSK - je rozpočtová organizácia zriadená KSK, za účelom zabezpečenia správy, údržby, modernizácie, rekonštrukcie a výstavby ciest v pôsobnosti Košického samosprávneho kraja - spravuje cesty 2.a3.triedy.

SSC – Slovenská správa ciest – spravuje cesty 1. Triedy a rýchlostné komunikácie

OD KSK - Odbor dopravy KSK - poskytuje informácie a podklady o plánovaní, príprave a výstavbe ciest vo vlastníctve KSK, pripravuje podklady na schválenie štruktúry výdavkov na rozpočtový rok, súvisiaci so správou, údržbou, opravami, rekonštrukciou, modernizáciou ciest, vykonáva sčítanie cestnej dopravy na cestách vo vlastníctve KSK v čase celoštátneho sčítania vo svojom mene a na vlastné náklady, poskytuje údaje z technickej evidencie ciest a miestnych komunikácií vo vlastníctve KSK bezplatne ministerstvu, zabezpečuje stavebno - technické

vybavenie ciest vo vlastníctve KSK podľa potrieb cestnej dopravy a obrany štátu. Od roku 2011 Je objednávateľom regionálnej dopravy a mestských a prímestských železničných dopravných služieb vo verejnej osobnej doprave, ktorých objednávateľom nie je ministerstvo, vykonáva štátny odborný dozor v mestskej doprave.

OŠ KSK – Odbor školstva Košického samosprávneho kraja – zabezpečuje podmienky v školách pre realizáciu výchovno-vzdelávacieho procesu a plní úlohy spojené so zabezpečovaním činnosti škôl a školských zariadení v pôsobnosti KSK – 79 stredných škôl.

OKa CR KSK – Odbor kultúry a cestovného ruchu Košického samosprávneho kraja – koordinuje spoluprácu s orgánmi miestnej samosprávy, orgánmi štátnej správy a inými právnickými a fyzickými osobami, podieľa sa na tvorbe strategických dokumentov v oblasti CR, podieľa sa na spracúvaní propagačných materiálov KSK, propaguje turistické atraktivity KSK na regionálnych, domácich a zahraničných veľtrhoch a výstavách CR, podieľa sa na tvorbe informačného systému regiónu a informačného portálu CR KSK.

ORR aP KSK – Odbor regionálneho rozvoja a územného plánovania KSK - zabezpečuje a koordinuje vypracovanie a realizáciu PHSR samosprávneho kraja, územného plánu veľkého územného celku a jeho aktualizáciu, vytvára podmienky na vznik a rozvoj územnej spolupráce a partnerstiev.

PHSR - program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja

ORIEP KSK - Odbor riadenia a implementácie európskych projektov - Referát zabezpečuje riadenie a koordináciu prípravy, spracovania a implementáciu projektov zo štrukturálnych fondov, grandových schém, globálnych grantov a iných zdrojov EU v rámci Úradu KSK a jeho zriaďovateľských organizácií

KID – Koncept integrovanej dopravy

CENTRAL EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS.
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND
bicy
KOŠICKÝ
SAMOSPRÁVNY
KRAJ

3.VÝSLEDNÁ SWOT ANALÝZA

Kraj nemá silné stránky vzhľadom na stav cyklistických komunikácií (počet NULA) a cykloturistických trás v regióne (nemá v správe a kompetenciách). Nasledovné body uvedené ako silné stránky sú silné stránky kraja, ktoré umožnia realizovať príležitosti a naplniť tak ciele projektu.

	SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
PLÁNOVANIE	1. KSK má možnosť distribuovať informácie prostredníctvom vlastných informačných kanálov (webové stránky, tlačený informačný spravodaj, pravidelné tlačové besedy) a zlepšiť tak komunikáciu s verejnosťou. 2. KSK má v kompetencii vypracovanie strategických dokumentov a územnoplánovacej dokumentácie VÚC, spolupracuje na vytváraní národných stratégií RR, dopravných koncepcií atď. Má vplyv na výkonnú administráciu kraja, ktorá môže do plánovacích dokumentov vniesť aj požiadavky pre cyklistickú dopravu a cykloturistické trasy.	1. KSK minimálne komunikuje s cyklistickou verejnosťou a ďalšími relevantnými externými organizáciam[I.]. 2. Cyklistická doprava nie je súčasťou žiadnych strategických dokumentov alebo ÚPD kraja. 3. KSK nemá spracovanú Politiku rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky a ani žiadny iný koncepčný materiál pre cyklodopravu.
AKTIVITY	3. KSK má v správe (vlastníctve) 1955 km cestných komunikácií 2. A 3. Triedy, ktoré udržiava a má možnosť na nich realizovať opatrenia pre cyklistov v rámci rekonštrukcie ciest prípadne ich údržby. 4. KSK má výkonnú administráciu a zadaním úloh môže riešiť problematiku cyklodopravy a cykloturistiky ako prierezovú aktivitu – napr.OŠ KSK – dopravná výchova, OD KSK – sčítanie cyklistov, vyhodnotenie kritických úsekov, ORRaP – aktualizovaná PHSR vrátane cyklodopravy, OKaCR KSK – propagačné materiály pre cykloturistiku, orientačné značenie, ORIEP KSK – získanie externých finančných zdrojov. 5. KSK už vydal vo vlastnom náklade cyklosprievodcov – môže tak robiť aj naďalej len vo väčšom objeme – existuje precedens v rozpočte. 6. KSK je zapojený do projektu BICY má možnosť riešiť koncepčné materiály a dokumenty.	4. KSK má v správe 0,00 m cyklistických pruhov alebo cyklistických cestičiek. Dopravné cyklistické komunikácie sa považujú výlučne za miestne komunikácie (STN 736110) a nie regionálne komunikácie, ktoré môže mať v správe kraj. O zmenu alebo hľadanie možností sa nikto neusiluje. 5. KSK nemá kompetencie na zriadenie, realizáciu a údržbu cykloturistických trás. 6. V plánovaní Konceptu integrovaného dopravného systému sa neuvažuje o cyklistickej doprave. 7. V kraji je málo propagačných materiálov ku cykloturistickým trasám. 8. Minimálna miera kampaní pre podporu cyklistickej dopravy na území kraja, žiadna nie je vedená zo strany KSK.
MONITORING	7. KSK má zmapované značené cykloturistické trasy v koridoroch Gotickej a Vínnej cesty – počet km a stav – časť monitoringu.	9. KSK nerealizuje monitoring cyklistickej dopravy a využívanie cykloturistických trás

Interné hodnotenie – z pohľadu možností kraja

	PRÍLEŽITOSTI	OHROZENIA
PLÁNOVANIE	1. Informovať prostredníctvom existujúcich informačných kanálov a kontaktov o výstupoch z projektu BICY a zvýšiť tak mieru zapojenia verejnosť do procesu plánovania. 2. Projekt BICY ponúka príležitosť realizovať strategické dokumenty napr. Akčný plán rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky. 3. Výstupy SWOT ako odporúčania pre ďalšie spracovanie do aktualizácie PHSR kraja – oblasť doprava.	1. Komunikácia prostredníctvom informačných kanálov KSK nebude efektívna – nebude mať odozvu zo strany verejnosti a ani ďalších organizácií, nebude pravidelne aktualizovaná. 2. Vypracované strategické dokumenty Akčný plán rozvoja cyklistiky nebudú schválené zastupiteľstvom kraja. 3. Opatrenia pre cyklistickú dopravu nebudú zahrnuté do záväznej časti PHSR.
AKTIVITY	4. Zriadiť funkciu cyklo koordinátora – ktorý by zabezpečoval: komunikáciu s verejnosťou a externými organizáciami, zúčastňoval sa pracovných rokovaní v rámci plánovania dopravných opatrení, inicioval aktivity v rámci relevantných odborov KSK, reprezentoval kraj na podujatiach, organizoval podujatia pre verejnosť a pod. 5. Vytvoriť rozpočtovú položku (na začiatok aspoň minimálnu) na realizáciu dopravnej cyklistickej infraštruktúry z krajského rozpočtu. 6. Vytvoriť rozpočtovú položku na údržbu existujúcich cykloturistických trás. 7. Využiť dostupné grantové zdroje na zlepšenie propagácie cyklistickej dopravy a cykloturistiky.	4. Nebude poverená kompetentná osoba pre riešenie problematiky cyklistickej dopravy a cykloturistiky v kraji. 5. Nebude politická vôľa pre zaradenie cyklistickej dopravy a cykloturistiky do rozpočtu kraja – nebudú finančné zdroje. 6. Nebude ochota zo strany úradníkov KSK zmeniť zabehnuté postupy.
MONITORING	8. Zapojiť stredné školy v kraji do monitoringu cyklotrás - dajú sa tak pomerne lacno získať aspoň základné dáta. 9. Prostredníctvom grantov EU zakúpiť automatické sčítače cyklistov/chodcov na cyklotrasách.	7. Nebude mať kto zorganizovať monitoring cyklotrás. 8. Nebudú financie na zakúpenie automatických sčítačov cyklistov/chodcov.

Externé hodnotenie – cyklistická mobilita v kraji z pohľadu užívateľov bicykla

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
1. Obyvatelia majú možnosť zapojiť sa do rozhodovacieho procesu.	1. Obyvatelia nie sú dostatočne informovaní o možnosti zapojiť sa do rozhodovacieho procesu.
2. Na regionálnej úrovni (najmä miest) je cyklistická infraštruktúra súčasťou územných plánov a rozvojových dokumentov.	2. Nízka miera koordinácie riešenia cyklistickej dopravy a cykloturistických trás v regionálnom kontexte.
3. Bicykel je pozitívne vnímaný a pomerne často využívaný obyvateľmi kraja.	3. Cyklistická doprava je chápaná ako voľno časová aktivita a preto sa jej nevenuje pozornosť v dopravnej politike a stratégiách dopravy.
4. V kraji existuje sieť vyznačených cykloturistických trás, ktoré sú v správe miestnych združení a Slovenského cykloklubu.	4. V kraji **nie je žiadna cyklistická infraštruktúra**, ktorá by podporila rozvoj bicyklovej dopravy.
5. Pomerne nízky stupeň automobilizácie v kraji ponúka pre cyklistov sieť regionálnych komunikácií s nízkou intenzitou dopravy.	5. Druhá najvyššia nehodovosť v rámci republiky s počtom usmrtených osôb na cestách v KSK – 76 (rok 2008), nerieši sa koncepčne zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky (len dopravná polícia a pokuty).
6. KSK vydal propagačné materiály, ktorých obsahom je aj cykloturistika.	6. Propagačné materiály sú len na cykloturistiku, majú rôznu kvalitu a sú málo dostupné.
	7. Značenie na cykloturistických trasách nie je pravidelne udržiavané, návštevníci sa môžu ľahko stratiť.
	8. Nízka angažovanosť obyvateľov pre organizovanie podujatí pre cykloturistiku a bicyklovú dopravu.
	9. Bezpečnosť cyklistov nie je predmetom riešení pri plánovaní ani rekonštrukcii ciest v správe KSK a SSC.

PRÍLEŽITOSTI	OHROZENIA
1. Zriadiť funkciu cyklo koordinátora na KSK, ktorý bude komplexne riešiť problematiku cyklodopravy a cykloturistiky. 2. Do pripravovaného Konceptu integrovanej dopravy Košice a okolie zahrnúť aj bicyklovú dopravu. 3. V plánovanom dokumente Akčný plán zadefinovať kritické miesta pre cyklistov v kraji a dať podnet na SC KSK o zavedenie opatrení pre zvýšenie bezpečnosť cestnej premávky pre nemotorových účastníkov dopravy. 4. Obmedziť príliš dobré podmienky pre autá a zlepšiť podmienky pre cyklistov – realizáciou cyklistických pruhov. 5. V rámci KID umožniť prepravu bicyklov v prostriedkoch hromadnej dopravy, dlhodobé parkovanie pri staniciach vlakov a autobusov, zatiaľ aspoň v Košiciach a okolí. 6. Využiť rozsiahle existujúce webové informácie – a uviesť linky na weboch KSK (napr.: www.tron.sk, www.cykloserver.cz..) 7. Viac zapojiť regionálne médiá už počas realizácie projektu BICY. 8. Na monitoringu cyklotrás spolupracovať s aktívnymi cyklistami, školami.	1. Cyklistická doprava nebude súčasťou dopravnej politiky kraja. 2. Funkcia cyklokoordinátora sa nedostane do organizačnej štruktúry Úradu KSK. 3. SSC alebo SC KSK na kritických úsekoch môže dopravnou značkou vylúčiť cyklistov z dopravnej premávky, namiesto toho, aby urobila skutočné opatrenia pre cyklistov. 4. KSK nebude mať kompetencie na realizáciu opatrení pre cyklistickú dopravu. 5. Nebude záujem o spoluprácu zo strany občianskych združení a externých organizácií. 6. Bez údajov z monitoringu napr. využívania cyklotrás nebudú dostatočné argumenty pre potrebu riešenia tejto problematiky zo strany politikov a úradníkov. 7. Bicyklovanie je súčasťou moderného životného štýlu a zvyšuje pohybovú aktivitu obyvateľov. Bez zlepšenia podmienok pre cyklistickú dopravu treba počítať so zhoršeným stavom obyvateľov, čo ovplyvní ďalšie rezorty napr. zdravotníctvo.

4.ODPORÚČANIA

VÝCHODISKÁ A ODPORÚČANIA PRE RIADENIE PROJEKTU BICY.

Z uvedenej SWOT analýzy vyplynula nízka miera informovanosti obyvateľov o aktivitách v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

Projekt BICY je najväčšou príležitosťou a môže byť kľúčovou udalosťou v KSK, ktorý spustí procesy v zmene vnímania cyklistickej dopravy ako plnohodnotného dopravného systému.

Odporúčania:

Odporúčanie:

- Výstupy projektu BICY uvádzať na stránkach kraja, dostať tému do ďalších tlačových a digitálnych médií. Ľudia majú mať možnosť zapojiť sa do plánovacieho procesu.
- Zorganizovať sériu pracovných stretnutí s relevantnými odbormi KSK, na ktorých budú prerokované príležitosti vychádzajúce zo SWOT analýzy a špecifikované možnosti ako zlepšiť situáciu podľa jednotlivých odborov – počas prípravy Akčného plánu, prípadne ďalších plánovacích podkladov.

VÝCHODISKÁ A ODPORÚČANIE PRE URČENIE SPOLOČNÝCH INDIKÁTOROV V PROJEKTE BICY.

Na základe vypracovanej SWOT analýzy a posúdenia aktivít ďalších projektových partnerov (BICY) je zrejmé, že ***neexistuje možnosť vypracovať spoločné indikátory*** podľa predloženej metodiky Univerzity v Bologni a to z dôvodov:

- rozdielne kompetencie miest a regiónu - KSK je jediný región v rámci projektu, ďalší partneri tvoria akademickú obec alebo sú mestá, mestá a región nemôžu byť porovnávané rovnakými indikátormi.
- rozdielna geografická rozloha – s tým súvisiaca veľkosť cieľovej skupiny, ktorú tvoria obyvatelia
- rozsah cyklistickej infraštruktúry v kraji podľa parametrov metodiky UB je nula.
- neexistujú využiteľné dáta o parkovacích možnostiach pri staniciach v rámci celého kraja, pretože tie sa nezbierajú ani relevantnými inštitúciami (ŽSR, SAD).
- nie je možné v rámci projektu zozbierať relevantné dáta zo všetkých miest v kraji a nie je dohoda vybrať jedno mesto z kraja pre realizáciu spoločných indikátorov.

Odporúčania:

Odporúčania:

opätovne prekonzultovať vzniknutú situáciu s PP zodpovedným za metodiku určovania spoločných indikátorov a nájsť východisko pre úspešné pokračovanie projektu BICY.

VÝCHODISKÁ A ODPORÚČANIA PRE VYPRACOVANIE AKČNÉHO PLÁNU.

Vypracovanie tohto dokumentu vítali všetky pracovné skupiny ako významnú príležitosť na zlepšenie súčasného stavu cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Jeho prijatie Zastupiteľstvom kraja môže významne prospieť obyvateľom KSK. Jeho neprijatie možno podporí iniciatívy občianskych združení alebo cyklistických aktivistov v kraji.

Odporúčania:

Odporúčania:

- Veľkú pozornosť venovať analytickej časti – najmä dopravná nehodovosť, intenzita cestnej premávky, dopravné prúdy, kategória a stav cesty, priestorové možnosti existujúcich komunikácií v správe KSK.
- Pri plánovaní veľmi jasne odlíšiť cyklotrasy podľa ich funkcie – či dopravné komunikácie- cyklopruhy, alebo cykloturistické trasy. Obe majú odlišné nároky na zriadenie a realizáciu, podliehajú iným pravidlám.
- V prípade že Akčný plán bude riešiť aj líniové vedenie regionálnych cyklistických komunikácií alebo cyklotrás, odporúčame väčšiu mierku ako je bežná plánovacia dokumentácia kraja, pretože inak hrozí že ju obce/mestá nebudú akceptovať – aspoň M=1:10000
- Pri príprave Akčného plánu v maximálnej možnej miere využiť kompetencie KSK a teda právomoci jednotlivých odborov poskytnúť/získať informácie a dáta, ktoré vo významnej miere pomôžu efektívnosti dokumentu.

Zostavila:
Viera Štupáková a kolektív

V Prešove, 29.9.2010

Neprešlo jazykovou úpravou, Sadzba: Tomáš Paľo, Foto: Tomáš Paľo.

Cities & Regions of bicycles

Prečo bicyklovanie ?

- Zníženie dopravnej zaťaženosti ciest
- Zaručuje dlžku prepravného času
- Zlepšuje zdravie a kondíciu
- Znižovanie emisií skleníkových plynov
- Ponúka viac cestovných možností
- Cenovo prístupné
- Znižuje potreby pre ďalšiu dopravnú infraštruktúru

KOŠICKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ

Cities & Regions of bicycles

bicy SWOT

analýza cyklistickej mobility v Košickom samosprávnom kraji

CENTRAL EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS.

EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

bicy

KOŠICKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ