LAST MILE
Interreg Europe

European Union
European Regional
Development Fund

Regionálny akčný plán pre podporu flexibilných dopravných systémov v Košickom samosprávnom kraji so zameraním na Slovenský raj

Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o.
2018

LAST MILE
Interreg Europe

Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n. o.

European Union
European Regional
Development Fund

www.interregeurope.eu/lastmile

Obsah

Abstrakt 5

Abstract 7

1 Základné informácie o projekte a analýza súčasného stavu 9

1.1 Všeobecná charakteristika Košického samosprávneho kraja a Slovenského raja 9

1.1.1 Opis územia Košického samosprávneho kraja 9

1.1.2 Opis územia Slovenského raja 10

1.1.3 Vývoj počtu obyvateľov 11

1.1.3.1 Vývoj počtu obyvateľov v Košickom samosprávnom kraji 11

1.1.3.2 Vývoj počtu obyvateľov v okrese Spišská Nová Ves 12

1.1.4 Dopravné správanie obyvateľstva 13

1.1.4.1 Stupeň motorizácie 13

1.1.4.2 Deľba prepravnej práce 14

1.2 Súčasný stav v oblasti mobility v Slovenskom raji 16

1.2.1 Sieť pozemných komunikácií a dopravná situácia 17

1.2.1.1 Pozemné komunikácie v Košickom kraji a Slovenskom raji 17

1.2.1.2 Intenzity dopravy na pozemných komunikáciách 18

1.2.2 Autobusová doprava 19

1.2.2.1 Zastávky a stanice VOD 19

1.2.2.2 Výkony v autobusovej doprave 22

1.2.2.3 Dostupnosť autobusových zastávok pešou dopravou 22

1.2.3 Železničná doprava 23

1.2.3.1 Železničné trate 23

1.2.3.2 Železničné stanice v Slovenskom raji a okolí 25

1.2.3.3 Výkony v železničnej doprave 26

1.2.4 Cyklistická doprava 27
1.2.4.1 Sieť dopravne značených cyklotrás 27
1.2.4.2 Cykloturistické trasy 29
1.2.5 Sieť komunikácií pre chodcov 31
1.2.5.1 Sieť značených turistických trás 32
1.2.6 Statická doprava – parkoviská 35
1.2.6.1 Prieskum statickej dopravy 36
1.2.7 Vodná doprava 38
1.2.8 Letecká doprava 38
1.3 Legislatívny rámec 40
1.3.1 Legislatíva na národnej úrovni 40
1.3.2 Legislatíva na regionálnej úrovni 40
1.4 Hodnotenie súčasného stavu mobility metodikou Advance 41
1.4.1 Popis hodnotenia 41
1.4.2 Hodnotitelia, zloženie pracovnej skupiny 42
1.4.3 Výsledky hodnotenia súčasného stavu mobility (dotazníkového prieskumu) ...42
1.4.3.1 Výsledky hodnotenia pre procesy 42
1.4.3.2 Výsledky hodnotenia pre polia aktivít 50
1.5 SWOT analýza 57
2 Politický kontext 60
2.1 Politické nástroje 60
2.2 Ciele politických nástrojov v Košickom kraji 60
3 Navrhované aktivity, akčný plán LAST MILE a monitoring jeho realizácie 62
3.1 Hodnotenie priority navrhovaných aktivít 62
3.1.1 Hodnotiace kritériá 62
3.1.2 Použitá metóda hodnotenia 63

3.2 Navrhované aktivity 65
3.2.1 Aktivity upravujúce politické nástroje 67
3.2.2 Aktivity upravujúce legislatívny rámec 69
3.2.3 Aktivity súvisiace s organizačnými štruktúrami 71
3.2.4 Aktivity podporujúce implementáciu FTS 79
3.2.5 Aktivity propagujúce udržateľnú mobilitu 89
3.2.6 Aktivity vedúce k zvyšovaniu povedomia 91
3.3 Harmonogram realizácie navrhovaných aktivít 93
4 Monitoring realizácie akčného plánu 94
4.1.1 Regionálny monitorovací systém 94
5 Zoznam obrázkov 100
Prílohy 103
Príloha 1 – Listy aktivít akčného plánu LAST MILE 103
Príloha 2 – Proces tvorby a implementácie akčného plánu LAST MILE 121
Príloha 3 – Harmonogram akčného plánu LAST MILE 122

Abstrakt

Predkladaný dokument predstavuje Regionálny akčný plán LAST MILE pre Košický samosprávny kraj zameraný na Slovenský raj, spracovaný Agentúrou na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o. v rámci projektu LAST MILE, financovaného z programu Interreg Europe. Celý proces prípravy Regionálneho akčného plánu pozostával z viacerých vecne, časovo a logicky na seba nadväzujúcich častí, ktoré predstavujú jednotlivé kapitoly spracovaného dokumentu.

Územie Košického samosprávneho kraja, popisované v úvodnej časti tohto dokumentu sa nachádza v juhovýchodnej časti Slovenskej republiky, pričom územie Slovenského raja ako záujmové územie projektu LAST MILE, sa nachádza v severozápadnej časti kraja. Hospodárskym a administratívnym centrom Košického samosprávneho kraja je mesto Košice, no z pohľadu dopravnej dostupnosti Slovenského raja verejnou dopravou je zdrojom ciest turistov a ich poslednej míle mesto Spišská Nová Ves.

Jedným z prvých krokov spracovania akčného plánu bolo analyzovanie súčasného stavu v oblasti mobility v Košickom samosprávnom kraji. Súčasný stav bol hodnotený dvoma spôsobmi. Prvý spočíval v spracovaní štatistických údajov a vyhodnotení terénnych prieskumov.

Zo zozbieraných údajov vyplýva, že v uplynulých 10 rokoch vzrástol stupeň motorizácie v kraji takmer o 41% a počet evidovaných motorových vozidiel o takmer polovicu. S nárastom využívania individuálnej automobilovej dopravy (ďalej len „IAD“) súvisí tiež pokles využívania verejnej osobnej dopravy (ďalej len „VOD“). Za posledné roky dochádzalo k neustálemu poklesu počtu cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v priemere približne o 6 % ročne. K nárastu počtu prepravených osôb v uplynulých rokoch došlo vo vnútroštátnej železničnej preprave zavedením bezplatnej prepravy pre vybrané skupiny obyvateľov. V prvý rok po zavedení bezplatnej prepravy stúpol medziročne počet cestujúcich v rámci SR o 15,25%.

Druhý spôsob hodnotenia súčasného stavu mobility spočíval v realizácií dotazníkového prieskumu medzi subjektmi zainteresovanými v oblasti mobility, cestovného ruchu a životného prostredia metodikou Ministerstva dopravy a výstavby SR.

V tomto hodnotení bol najpozitívnejšie hodnotený ukazovateľ interná spolupráca medzi jednotlivými úrovňami samosprávy a oddeleniami pri plánovaní udržateľnej mobility. Pri hodnotení aktivít dosiahol kraj najhoršie sumárne skóre pre oblasť parkovania, 41%, z dôvodu absencie aktivít vedúcich k redukcii parkovacích miest a absencii zavedenia systémov Park and Bike. V oblasti hodnotenia procesov dosiahla najnižšie hodnotenie oblasť monitoringu a evaluácie. V oblasti verejnej dopravy sú nedostatky najmä nedostatočnej, resp. neexistujúcej prioritizácie VOD a v absencii verejnej dopravy na dopyt, flexibilných dopravných systémov (ďalej len „FTS“).

Na základe spracovaných analýz v tomto dokumente a tiež Prehľadu najmodernejších analýz dopravných systémov bola spracovaná SWOT analýza týchto systémov. SWOT analýza definuje faktory úspechu pri zavádzaní a realizácií dopravných systémov pre oblasť

udržateľnej mobility v cestovnom ruchu a tiež príslušné rámcové podmienky (právne, finančné a pod.).

Na základe spracovaných analýz súčasného stavu mobility v Košickom samosprávnom kraji s dôrazom na oblasť Slovenského raja a vykonaných prieskumov mobility, bolo po konzultáciách v rámci pracovnej skupiny vybratých 24 aktivít pre hodnotenie priority pre ďalšie spracovanie akčného plánu.

Pre vyhodnotenie priority aktivít bol použitý proces multikriteriálneho hodnotenia, ktoré zohľadnilo ciele udržateľnosti dopravy a finančnú nákladovosť realizácie jednotlivých aktivít na základe stanovených kritérií. Tie boli vybraté členmi pracovnej skupiny tak, aby zohľadňovali regionálny kontext a ciele projektu LAST MILE. Hlavným cieľom akčného plánu pre oblasť zmeny a tvorby politík je úprava a doplnenie zásobníka projektov Regionálnej integrovanej územnej stratégie.

Následne hodnotitelia individuálne a nezávisle bodovali navrhované aktivity na základe zvolených kritérií a tým určili poradie aktivít a ich prioritu. Pre realizáciu v rámci tohto akčného plánu bolo vybratých 8 aktivít s vysokou prioritou, 7 aktivít so strednou prioritou a 2 aktivity s nízkou prioritou, ktoré budú slúžiť pre monitoring a propagáciu akčného plánu.

Aktivity regionálneho akčného plánu sú v texte zaradené do 6 oblastí od zvyšovania povedomia po úpravu legislatívy. Práve aktivita vedúca k úpravám súčasnej legislatívy v prospech flexibilných dopravných systémov získala v hodnotení najvyššiu prioritu.

Z pohľadu priority navrhovaných aktivít za aktivitou podporujúcou zmenu legislatívy nasledujú aktivity s vysokou prioritou ako zrýchlený autobusový spoj, doplnenie autobusových spojov, rekonštrukcia cesty III/3227, cyklotrasa Ukrajina, rekonštrukcia lanovej dráhy a výstavba prestupných terminálov. Tieto aktivity budú viesť okrem napĺňania cieľov projektu LAST MILE aj k napĺňaniu regionálnych cieľov určených v akčnom pláne členmi pracovnej skupiny, ide najmä o zvýšenie podielu ciest udržateľnými dopravnými módmi, podpora intermodality, zvýšenie počtu návštevníkov Slovenského raja a ponuky udržateľných dopravných módov v území, podpora flexibilných dopravných systémov a zlepšenie dopravného spojenia medzi nástupnými miestami.

Aktivita 3 - Zrýchlený autobusový spoj bola vybratá na základe dobrého príkladu z mesta Varna a bude realizovaná ako pilotná aktivita. Aktivita Rozšírenie sčítacieho formulára pre sčítanie turistov bude slúžiť pre monitoring tohto akčného plánu ale najmä pre zber dát o dopravnom správaní turistov.

Abstract

This document inheres Regional action plan LAST MILE for Košice Self-governing Region completed by Agency for the support of regional development Košice in the framework of LAST MILE project financed from Central Europe programme. The whole creative process consists of several objectively, temporary and logically connected parts which are represented by the chapters of the document.

The territory of the Košice Self-governing Region, described in the introductory part of this document, is located in the south-eastern part of the Slovak Republic. The territory of the Slovak Paradise as the area of interest of the LAST MILE project is located in the northwest part of the region. The economic and administrative centre of the Košice Self-governing Region is the city of Košice, but from the point of view of transport accessibility of the Slovak Paradise by public transport, the source of tourists' tours and their last mile is Spišská Nová Ves.

The collected data show that in past 10 years the level of motorisation in the region raised by 41% and the number of vehicles in evidence raised by nearly half. The level of public transport users is negatively affected by these numbers and decreasing. Recently, the number of suburban public transport users shows approx. 6% decrease a year. The introduction of charge free railway travel for particular groups of inhabitants within the country reflected in the number of transported people. In the first year of this practice, the number of transported people raised by 15,25%.

The questionnaire using methodology of the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic among subjects interested in mobility, tourism and environment formed the second part of evaluation of the current situation.

In the evaluation, the internal cooperation between various levels of regional government and departments while planning the sustainable mobility was assessed the most positively. The Region reached the worst final score at the field of parking - 41% due to the lack of activities leading to the reduction of parking lot spaces and Park and Bike systems. It was the field of monitoring and evaluation which reached the lowest score in assessing the processes. Insufficient prioritization (in some cases absent prioritization) of public transport, absence of on demand public transport and flexible traffic systems are the main drawbacks in the field of public transport.

Eventually, SWOT analysis was shaped based on the analyses in this document and The Synopsis of the State of the Art. The analysis defines the key elements of success in implementing and execution the traffic systems in the field of sustainable mobility in tourism as well as corresponding frameworks (legal, financial, etc.).

Based on the elaborated analyses of current mobility state in Košice Self-governing Region with particular interest in the Slovak Paradise National Park and field research of mobility, 24 activities were adopted by the work team. These were later on evaluated in order of their priority for the action plan.

The multicriterial process of evaluating the activities was applied to set their priority. The evaluation reflected the goals of sustainable transportation and expenses based on the pre-set criteria which were carefully designed to reflect regional context and the goals of LAST MILE project. The main goal of the Action Plan addressed to the regional policy change and formation is the adjustment and complement of Regional Integrated Territorial Strategy (RITS) in Košice Self-governing Region.

Subsequently, the members of the work team individually and independently assessed the activities based on the pre-set criteria and aligned their priority - 8 with high priority, 7 with medium priority and 2 low in priority. The 2 activities with low will serve the needs of monitoring and promoting the action plan.

The activities of the regional action plan are in the document divided into 6 areas from raising the consciousness to changes to legislation. It is the activity leading to the changes to current legislation in favour of flexible traffic systems which acquires the highest priority in the assessment.

From the point of view of the priorities of the proposed activities, the activity supporting the change of legislation is followed by other high priority activities such as Fast bus line, Addition of new bus connections, reconstruction of the road, building of new Bike path, reconstruction of cableway and construction of intermodal public transport terminals with information systems. In addition to meeting the objectives of the LAST MILE project, these activities will also contribute to the fulfillment of the regional goals determined in the action plan by the members of the working group, mainly the increase of the share of trips in sustainable transport modes, support for intermodality and flexible transport systems, increase the number of visitors and the offer of sustainable transport modes in the area and improvement of the transport connection between the places of entry in the Slovak Paradise.

Action 3 - Fast bus line activity was chosen based on the example of good practice presented in Varna and will be implemented as a pilot activity. The activity based on Extend tourist counting will serve to monitor this action plan, but in particular to collect data on the traffic behaviour of tourists.

1 Základné informácie o projekte a analýza súčasného stavu

Projekt: LAST MILE - Udržateľná mobilita pre poslednú míľu v turistických regiónoch

LAST MILE - Sustainable mobility for the last mile in tourism regions

Projektový partner: Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o.

Agency for the Support of Regional Development Košice, n.o.

Ďalší projektoví partneri: East Tyrol Regional Management, Rakúsko

Club "Sustainable Development of Civil Society" - Club SDCS, Bulharsko

Government of Catalonia, Španielsko

Upper Sûre Nature Park, Luxembursko

Regional Office for Spatial Planning of Westpomeranian Voivodeship (RBGP), Poľsko

Krajina: Slovenská republika

Slovak republic

Región NUTS2: Východné Slovensko

Eastern Slovakia

Kontaktná osoba: Henrieta Kiraľvargová

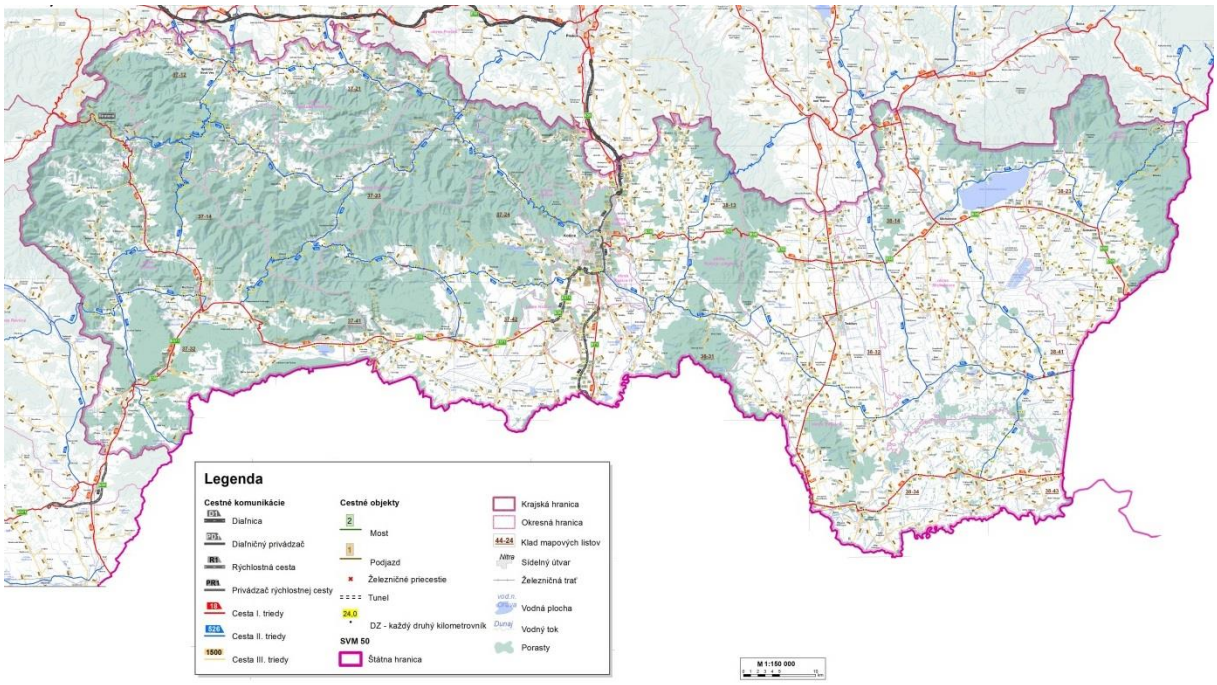
emailová adresa: henrieta.kiralvargova@arr.sk

telefónne číslo: +421 55 68 22 817

1.1 Všeobecná charakteristika Košického samosprávneho kraja a Slovenského raja

1.1.1 Opis územia Košického samosprávneho kraja

Košický samosprávny kraj sa nachádza v juhovýchodnej časti Slovenskej republiky. Na západe hraničí s Banskobystrickým krajom a na severe s Prešovským krajom. Južnú a východnú hranicu tvoria štátne hranice s Maďarskom a Ukrajinou.



Obr. 1: Územie Košického samosprávneho kraja

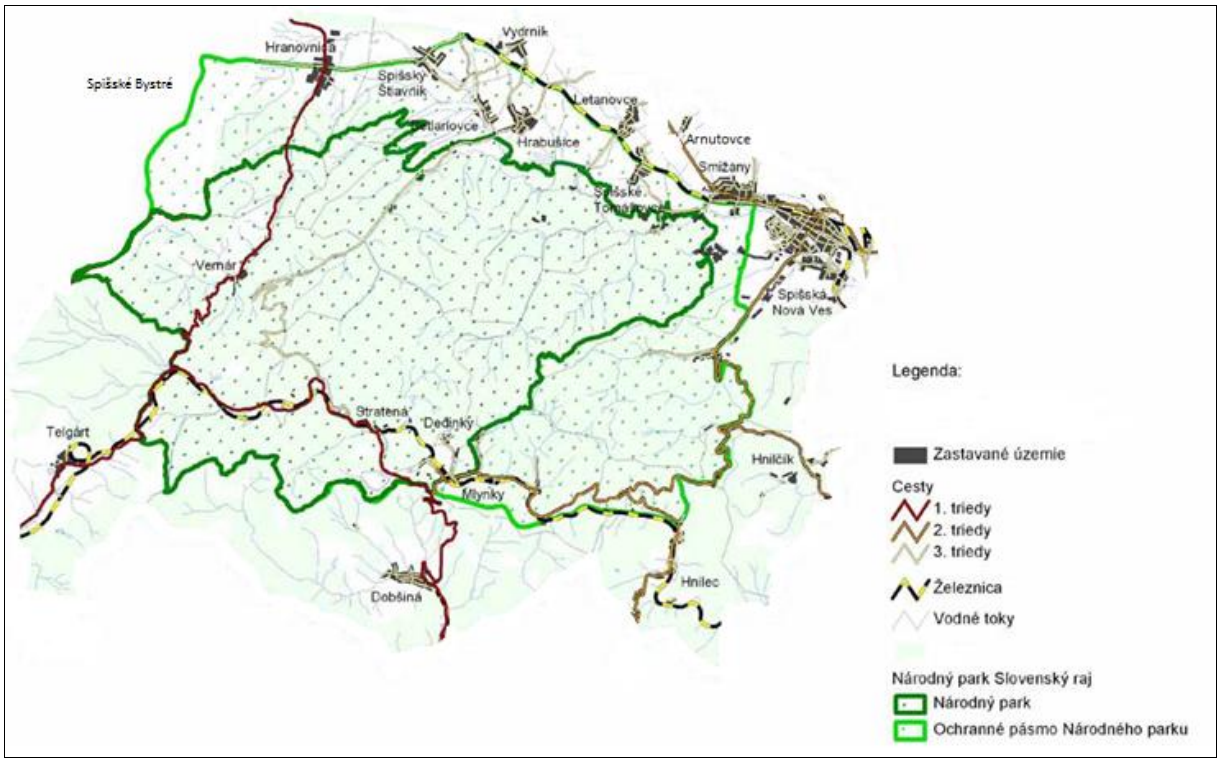
Zdroj: Úrad Košického samosprávneho kraja

Západnú horskú časť územia kraja tvorí Slovenské Rudohorie s najvyššími vrchmi kraja, Stolica 1 476 m n.m. a Kohút 1 405 m n.m. Významnou časťou územia Košického kraja je rozsiahla, smerom na juh otvorená Košická kotlina. Vo východnej časti leží Východoslovenská nížina, ktorej centrálnu časť tvorí Východoslovenská rovina, kde sa nachádza najnižšie položený bod Slovenska (94 m n.m.).

1.1.2 Opis územia Slovenského raja

Územie Slovenského raja sa nachádza vo východnej časti Slovenskej republiky, v severozápadnej časti Košického samosprávneho kraja v severovýchodnej časti Slovenského Rudohoria. Na severe hraničí s Hornádskou kotlinou, na západe s Nízkymi Tatrami.

Nadmorská výška územia sa pohybuje od 500 m n.m. (Hornádska kotlina) na severe po 1 270 m n.m. (vrch Ondrejisko) na juhu a 1 545 m n.m. (vrch Predná hoľa) na západe územia. Prechod medzi severnou a južnou časťou Slovenského raja je možný cez 3 horské sedlá, Vernár (1053 m n.m.), Kopanec (987 m n.m.) a Grajnár (1023 m n.m.).



Obr. 2: Územie Národného parku Slovenský raj

Zdroj: Stratégia rozvoja územia Slovenský raj

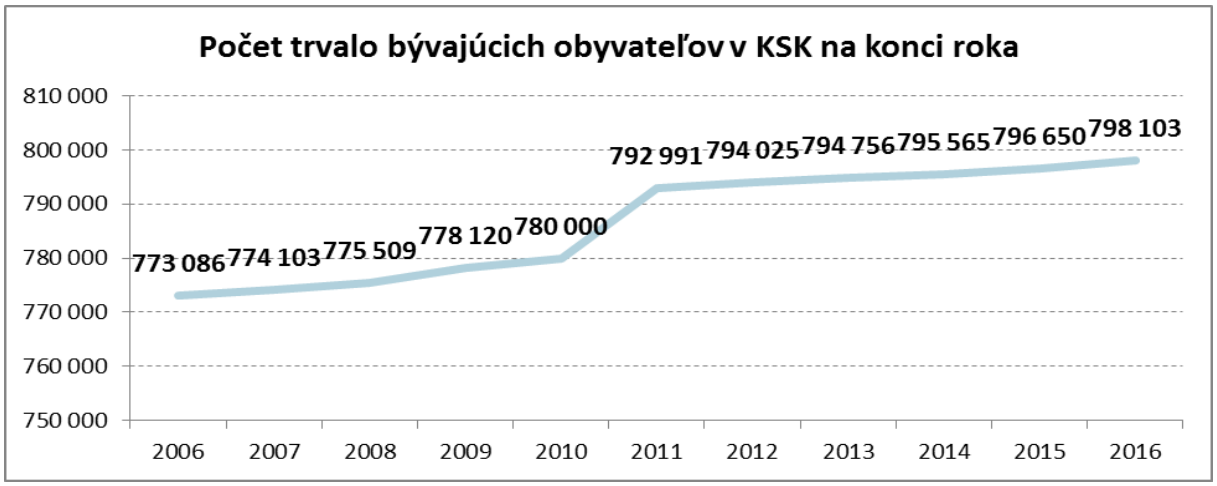
Administratívnym, kultúrnym, hospodárskym a obchodným centrom a tiež hlavnou dopravnou tepnou okolia Slovenského raja je mesto Spišská Nová Ves. To priamo podporuje svojou infraštruktúrou návštevnosť územia Národného parku Slovenský raj. Toto mesto je zväčša zdrojom poslednej časti ciest (last mile) turistov smerujúcich do Slovenského raja.

1.1.3 Vývoj počtu obyvateľov

1.1.3.1 Vývoj počtu obyvateľov v Košickom samosprávnom kraji

Na území KSK na konci roka 2016 žilo podľa údajov Štatistického úradu SR celkom 798 103 obyvateľov, čo je 14,71 % celkového počtu obyvateľov SR. Týmto podielom je Košický kraj po Prešovskom druhým najväčším na Slovensku. Ženská zložka tvorí 51,2 %. Kraj patrí k hustejšie osídleným regiónom, na 1 km^2 tu žije priemerne 118,1 obyvateľov. K najhustejšie osídleným patria štyri okresy ležiace na území mesta Košice, podstatne redšie je osídlenie v okrese Sobrance, Gelnica a Rožňava. V Košickom kraji je 440 obcí, z nich 17 má štatút mesta.

V rokoch 2006 až 2016 bol priemerný ročný prírastok počtu obyvateľov v KSK 2502 obyvateľov, čo predstavuje 0,31% z celkového počtu obyvateľov. V rámci územia celej SR predstavuje tento rast iba 0,08%. Tempo rastu trvalo bývajúceho obyvateľstva v KSK teda bolo vyššie ako na území celej SR. Vývoj počtu obyvateľov v rokoch 2006 - 2016 v KSK je znázornený na nasledujúcom grafe.

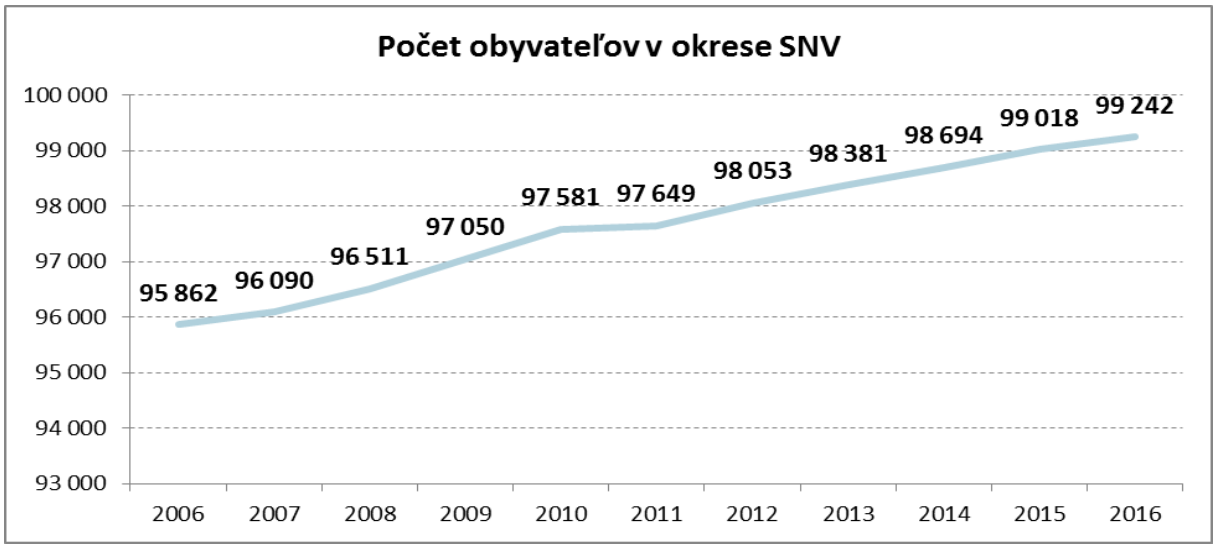


Obr. 3: Vývoj počtu trvalo bývajúcich obyvateľov v KSK na konci roka
Zdroj dát: Štatistický úrad Slovenskej republiky

1.1.3.2 Vývoj počtu obyvateľov v okrese Spišská Nová Ves

V okrese Spišská Nová Ves žilo na konci roka 2016 spolu 99 242 obyvateľov, z ktorých bolo 50,6% žien. Priemerná hustota obyvateľstva je 169 obyv./km2, čo v Košickom kraji predstavuje nadpriemernú hodnotu. V okrese sa nachádza 36 miest a obci, z ktorých je počtom obyvateľov najväčšie mesto Spišská Nová Ves.

V rokoch 2006 až 2016 bol priemerný ročný prírastok počtu obyvateľov v rámci okresu SNV 338 obyvateľov, čo predstavuje 0,34% z celkového počtu obyvateľov, čo je nadpriemerná hodnota v rámci SR aj Košického kraja. K výraznejšiemu nárastu počtu obyvateľov pritom dochádza najmä v severných častiach okresu, napr. v obciach Smižany a Spišské Tomášovce. V južnej časti dochádza vplyvom migrácie k poklesu počtu trvalo žijúcich obyvateľov. Vývoj počtu obyvateľov v okrese Spišská Nová Ves v rokoch 2006 - 2016 je znázornený na nasledujúcom grafe.



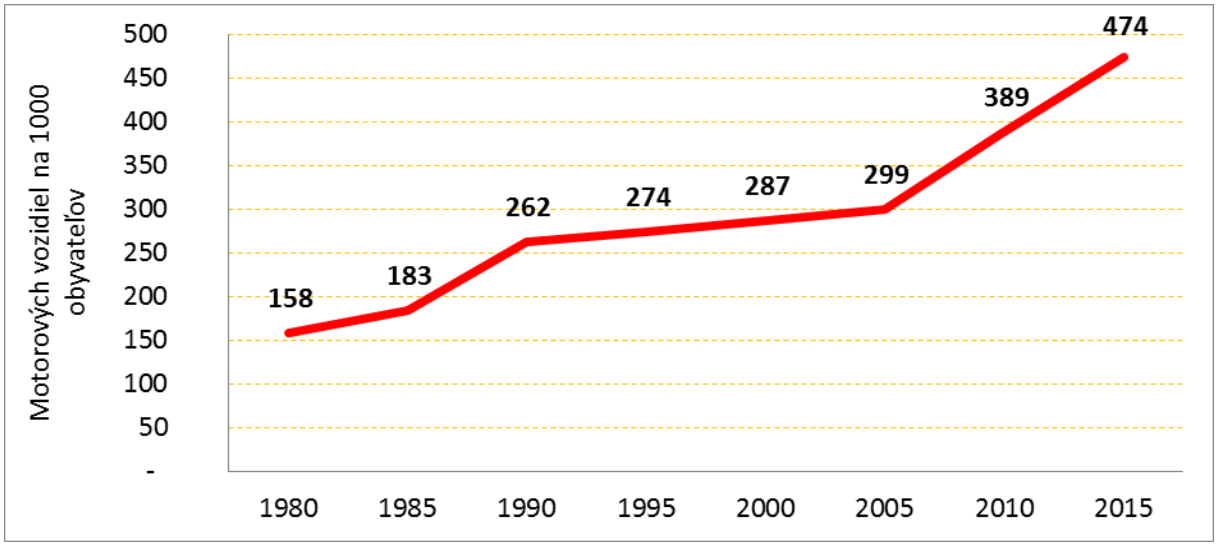
Obr. 4: Vývoj počtu trvalo bývajúcich obyvateľov v okrese SNV na konci roka
Zdroj dát: Štatistický úrad Slovenskej republiky

1.1.4 Dopravné správanie obyvateľstva

1.1.4.1 Stupeň motorizácie

Pre stanovenie výhľadového dopravného zaťaženia je rozhodujúcim faktorom vývoj stupňa motorizácie. Stupeň motorizácie je počet obyvateľov určitého územného celku pripadajúci na jedno motorové vozidlo. Stupeň automobilizácie reprezentuje počet obyvateľov určitého územného celku pripadajúci na jeden osobný automobil. Hodnoty je možné pre lepšie pochopenie uvádzať aj obrátené teda ako počet vozidiel na 1000 obyvateľov daného územia.

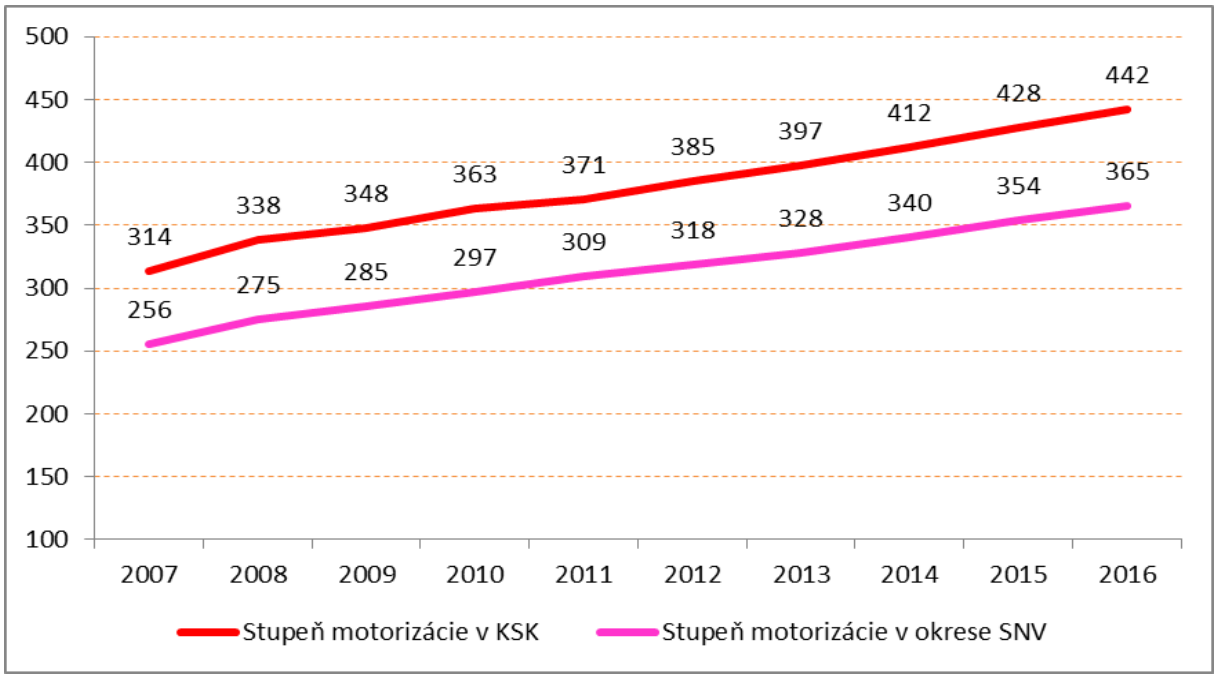
So zvyšujúcim sa počtom motorových vozidiel rastie aj dopyt po službách spojených s ich využívaním, rastú intenzity dopravy na pozemných komunikáciách, aj počty vozidiel na parkoviskách. Prekročením kapacity parkovacích plôch následne dochádza k porušovaniu pravidiel cestnej premávky. Vývoj stupňa motorizácie v Slovenskej republike, Košickom kraji a okrese Spišská Nová Ves sa nachádza v nasledujúcich grafoch.



Obr. 5: Vývoj stupňa motorizácie v SR v rokoch 1980 až 2015

Zdroj dát: Štatistický úrad Slovenskej republiky a MV SR

Ako je z grafu zrejmé v rokoch 1980 až 2015 vzrástol stupeň motorizácie takmer na trojnásobnú hodnotu, pričom v tomto období vzrástol aj počet obyvateľov o 9 percent. Počet automobilov v sledovanom období však vzrástol až o 225%, teda zo 790 tisíc na viac ako 2,5 milióna.



Obr. 6: Vývoj stupňa motorizácie v KSK a okrese SNV

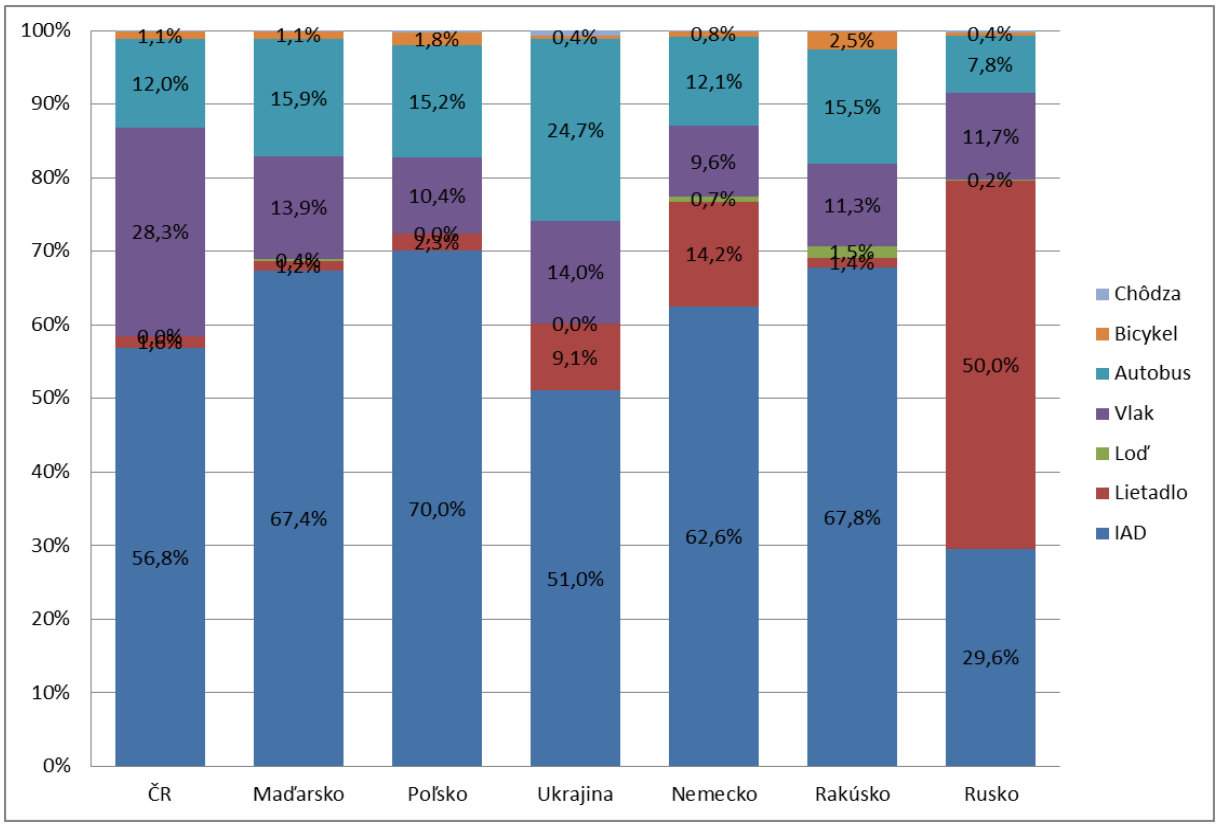
Zdroj dát: Štatistický úrad Slovenskej republiky a MV SR

Z uvedeného grafu je zrejmé, že stupeň motorizácie napriek nárastu počtu obyvateľstva narastal. Počet motorových vozidiel teda v uplynulom desaťročí rástol rýchlejšie ako počet obyvateľov. Za sledované obdobie stúpol počet evidovaných motorových vozidiel o takmer polovicu, v Košickom samosprávnom kraji o 45% a v okrese Spišská Nová Ves o 47,5%.

1.1.4.2 Deľba prepravnej práce

Na území Slovenskej republiky ani Košického samosprávneho kraja nebol doposiaľ zavedený systém zberu dát o mobilitnom správaní obyvateľstva prostredníctvom dopravno-sociologických prieskumov, či u turistov prostredníctvom anketových prieskumov. Dáta o deľbe prepravnej práce boli zberané najmä v rámci prípravy medzinárodných projektov alebo prípravy plánov udržateľnej mobility, či generálnych dopravných plánov.

Všeobecný prehľad deľby prepravnej práce turistov v Slovenskej republike v roku 2016 zisťovaný Štatistickým úradom SR sa nachádza v nasledovnom grafe.

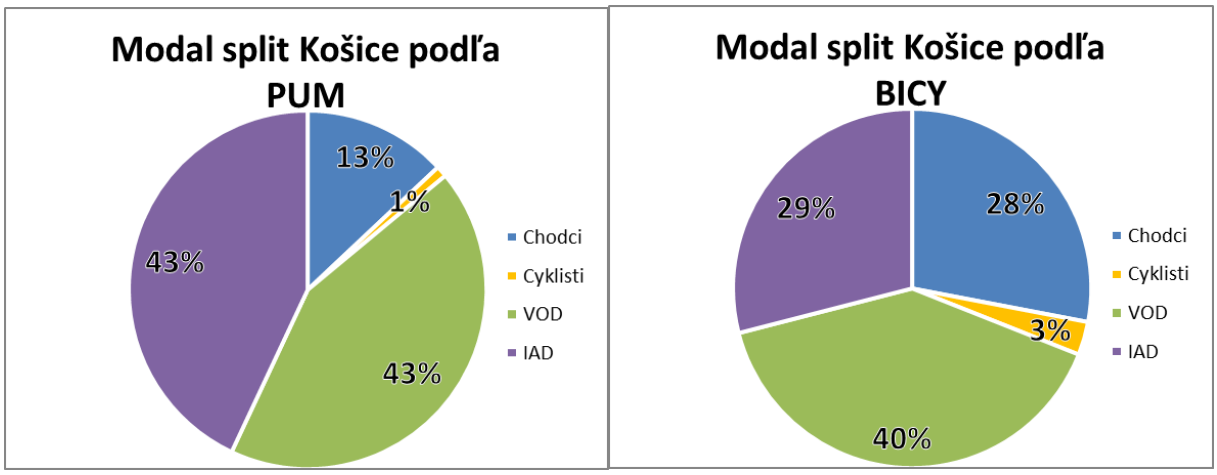


Obr. 7: Deľba prepravnej práce turistov v SR podľa krajiny pôvodu v roku 2016

Zdroj dát: Štatistický úrad Slovenskej republiky

Deľba prepravnej práce v meste Košice

V meste Košice boli vykonané dva prieskumy zamerané o.i. na zisťovanie deľby prepravnej práce. V roku 2012 bol vykonaný anketový dopravný prieskum na vzorke 1500 respondentov. Udržateľné dopravné módy mali podľa prieskumu spolu podiel 71% z vykonaných ciest.



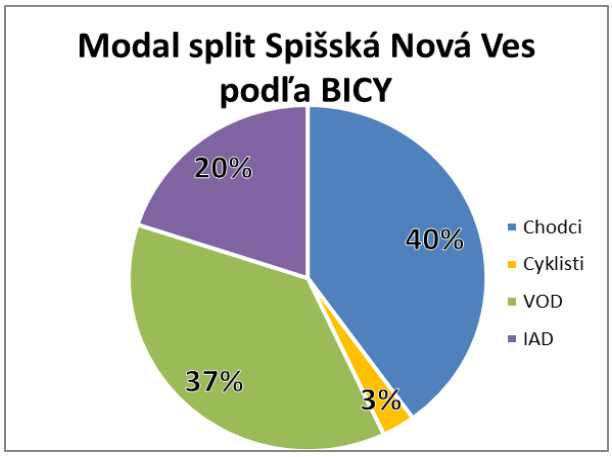
Obr. 8: Deľba prepravnej práce v meste Košice

Zdroj dát: PUM KE, projekt BICY

Od decembra 2014 do februára 2015 bol v rámci spracovania Plánu udržateľnej mobility pre mesto Košice vykonávaný dopravno-sociologický prieskum v domácnostiach podľa metodiky projektu Brawisimo. Oslovení boli všetci členovia domácnosti starší ako 6 rokov. Prieskum prebiehal na vzorke 6 516 z 228 400 obyvateľov starších ako 6 rokov, tzn. 2,85 %. Podľa tohto prieskumu bol podiel ciest udržateľnými dopravnými módmi 57%. Tento nižší podiel mohol byť spôsobený ročným obdobím, v ktorom bol prieskum vykonávaný ale aj nárastom stupňa motorizácie v meste aj kraji.

Deľba prepravnej práce v meste Spišská Nová Ves

V meste Spišská Nová Ves bol vykonaný prieskumy zameraný o.i. na zisťovanie deľby prepravnej práce v roku 2012. Realizovaný bol formou anketového dopravného prieskumu na vzorke 1500 respondentov. Udržateľné dopravné módy mali podľa prieskumu spolu podiel 80% z vykonaných ciest. Najvyšší podiel mali cesty vykonané pešou chôdzou a to až 40%.



Obr. 9: Deľba prepravnej práce v meste Spišská Nová Ves

Zdroj dát: projekt BICY

1.2 Súčasný stav v oblasti mobility v Slovenskom raji

Mobilita vo všeobecnosti zahŕňa všetky druhy priestorových pohybov, vrátane prechodných pohybov s rôznou periodicitou, za rôznym účelom, v rôznych smeroch, na rôzne vzdialenosti a rôznym spôsobom. V kontexte plánovania dopravy predstavuje mobilita pohyb osôb a tovarov s cieľom naplniť potreby jednotlivcov, skupín, organizácií a spoločnosti. Doprava predstavuje prostriedok pre naplňovanie potrieb mobility. Výraz doprava zahŕňa všetky „nástroje“, pomocou ktorých sa môžu ľudia alebo tovary premiestňovať - dopravné prostriedky, infraštruktúru, energiu a pod.

Súčasný stav mobility na väčšine územia Slovenskej republiky je charakterizovaný neustále sa zhoršujúcimi dopravnými, bezpečnostnými a environmentálnymi pomermi. V niektorých územiach začína zlyhávať obslužnosť a samosprávy už nie sú schopné zabezpečiť dobré podmienky pre prepravu osôb, dopravu tovarov a služieb. Príčinou týchto problémov je najmä enormný nárast individuálnej automobilovej dopravy v posledných dvoch desaťročiach. Ale to nie je jediná príčina. Za týmto kritickým stavom treba hľadať viaceré

problémy. Patria k nim: nesystémový prístup k riešeniu dopravných problémov, absencia základných nástrojov riešiacich mobilitu - zodpovedné a dôsledné územné plánovanie, nedostatočná legislatíva pre potrebné regulačné opatrenia v automobilovej doprave, nedostatočné personálne a materiálne vybavenie útvarov štátnej a verejnej správy a pod.

1.2.1 Sieť pozemných komunikácií a dopravná situácia

Územím Košického samosprávneho kraja prebiehajú významné nadregionálne dopravné cestné ťahy v smere východ – západ a sever – juh. Najvýznamnejšie z týchto ťahov sú zaradené do siete transeurópskej dopravnej siete, konkrétne ide o európske trasy E50 (Žilina - Prešov - Košice - Michalovce štátna hranica s Ukrajinou), E71 (Košice - štátna hranica s Maďarskom - Miškolc) a E58 (Zvolen - Rožňava - Košice - štátna hranica s Ukrajinou).

1.2.1.1 Pozemné komunikácie v Košickom kraji a Slovenskom raji

Súčasná dopravná sieť Košického kraja je postavená na klasickej hierarchii, kde nadradenú cestnú sieť predstavuje diaľnica D1 a úseky rýchlostných ciest R2 a R4. Územie Slovenského raja je na diaľničnú sieť napojené prostredníctvom ciest druhej triedy II/533 a II/536, ktoré prechádzajú intravilánmi miest a obcí a zaťažujú tak ich dopravnú sieť tranzitnou dopravou. Diaľnica D1 vedie v koridore hlavnej medzinárodnej cesty E50 smerujúcej zo západu na východ, z Brestu do Makhachkala. V meste Košice začína trasa medzinárodnej cesty E71 Košice - Miškolc – Split. Trasa D1 je tiež súčasťou transeurópskej siete TEN-T, konkrétne cestného koridoru Rýn – Dunaj.

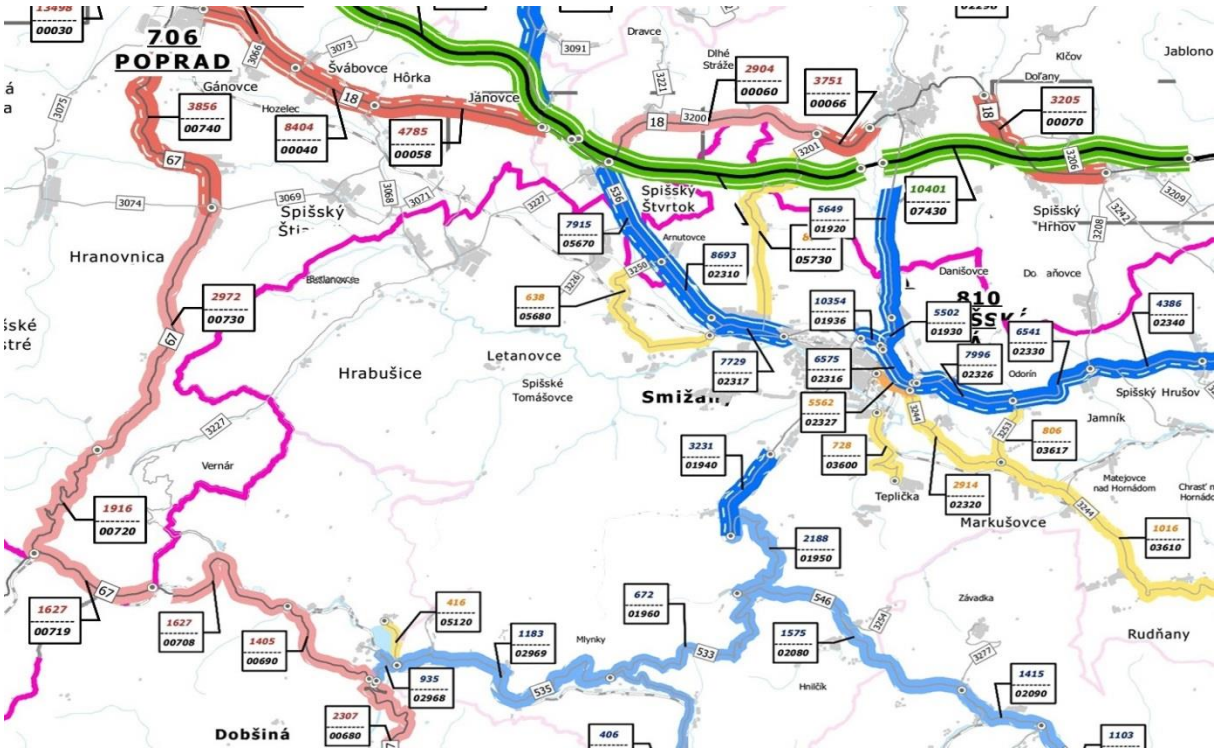
Nástupné miesta Slovenského raja sú dostupné štyrmi cestami II. triedy (II/533, II/535, II/536, II/546). Južná časť územia je s okolím prepojená aj cestami prvej triedy I/66 a I/67.

Obr. 10: Sieť TEN-T v Košickom kraji
Zdroj: Slovenská správa ciest

K 1.1.2018 bolo v KSK evidovaných 5,395 km diaľnic, 39,169 km rýchlostných ciest a privádzačov, 339,473 km ciest I. triedy, 583,239 km ciest II. triedy a 1 414,16 km ciest III. triedy. Hustota cestnej siete v Košickom samosprávnom kraji bola k 1.1.2018 0,402 km/km^2, resp. 0,506 km/tisíc obyv.

1.2.1.2 Intenzity dopravy na pozemných komunikáciách

Posledné celoštátne sčítanie dopravy (ďalej len „CSD“) sa na území Slovenskej republiky uskutočnilo v roku 2015 ako súčasť celoeurópskeho sčítania cestnej dopravy (E-Road Traffic Census) organizovaného Európskou hospodárskou komisiou pri Organizácii spojených národov v Ženeve a medzinárodnou organizáciou EUROSTAT v Bruseli. Celoštátne sčítanie dopravy sa uskutočňuje na území Slovenskej republiky od roku 1963, od roku 1980 pravidelne každých 5 rokov na všetkých úsekoch diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. a II. triedy a vybraných úsekoch ciest III. triedy.

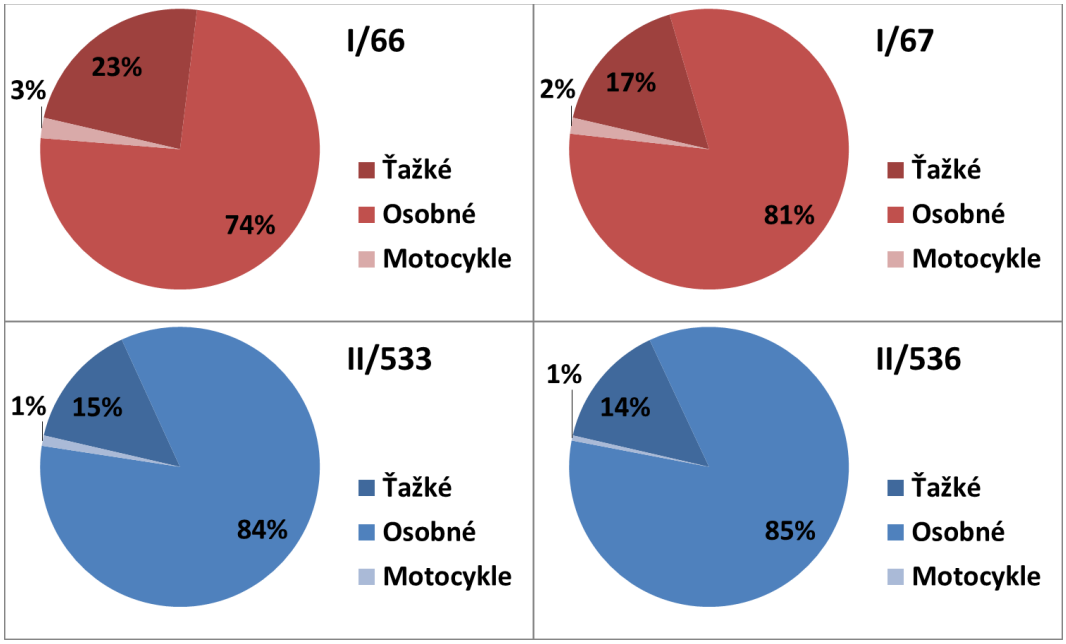


Obr. 11: Kartogram RPDI celoštátneho sčítania dopravy v roku 2015

Zdroj: Slovenská správa ciest

Podľa dostupných údajov z CSD 2015 sa najzaťaženejšie úseky cestných komunikácií v Slovenskom raji a okolí nachádzali na cestách I/67, II/536 a II/533. Konkrétne ide na ceste I/67 o úsek medzi Hranovnicou a Vernárom s ročnou priemernou dennou intenzitou (ďalej len RPDI) 2972 v./24h, na ceste II/533 o úsek medzi SNV a Novovestsku Hutou s RPDI 3231 v./24h a na ceste II/536 v úseku medzi Arnutovcami a Smižanmi s RPDI 8693 v./24h. Zloženie dopravného prúdu v týchto úsekoch je znázornené na nasledujúcich grafoch. Najvyšší podiel ťažkých vozidiel je dosahovaný na ceste I/66 pred obcou Vernár. V koridore tejto cesty pritom nie sú vybudované chodníky ani v zastavaných častiach niektorých obcí, mimo zastavané územie absentujú úplne.

Zloženie dopravného prúdu



Obr. 12: Zloženie dopravného prúdu na cestách I. a II. triedy s Slovenskom raji

Zdroj dát: Slovenská správa ciest

1.2.2 Autobusová doprava

Autobusová doprava využíva pre svoju prevádzku okrem siete pozemných komunikácií aj stanice a zastávky. Vyhradené komunikácie, či pruhy pre verejnú osobnú dopravu sa na území Slovenského raja a v jeho okolí nenachádzajú.

1.2.2.1 Zastávky a stanice VOD

V tejto kapitole je zhodnotený stavebnotechnický stav, dostupnosť a atraktivita autobusových zastávok a stanice verejne osobnej dopravy regionálneho významu.

Autobusová stanica Spišská Nová Ves

Autobusová stanica Spišská Nová Ves sa nachádza v blízkosti železničnej stanice a približne 1 km od centra mesta. Železničná a autobusová stanica sú prepojené chodníkom, ktorý však nie je súvislý, v priestore pre žel. stanicou je prerušený zastávkovým pruhom a plochou pôvodného chodníka alebo nástupiska využívanou pre parkovanie motorových vozidiel. V úseku tiež chýba smerové značenie, ktoré by návštevníkov informovalo o polohe autobusovej stanice a ďalších cieľov.

Obr. 13: Prístupový chodník medzi železničnou a autobusovou stanicou a pohľad na nástupištia autobusovej stanice v Spišskej Novej Vsi

Súčasťou autobusovej stanice je budova, ktorá plní najmä funkciu čakárne a je vybavená toaletami. Na stanici sa nachádza 20 zastrešených nástupísk, z toho 3 pre MHD a 10 pre diaľkovú dopravu. Pre výstup cestujúcich je určených 5 nezastrešených výstupísk. V čakárni staničnej budovy sa nachádzajú lavice, statická informačná tabuľa a informačná kancelária.

Zastávka Dobšinská ľadová jaskyňa

V smere do Telgártu je zastávka vybavená prístreškom a zastávkovým pruhom bez nástupišťa. V smere do stratenej je možné využiť priestory blízkeho infocentra. Budova infocentra je vybavená toaletami, bufetom a mapami danej oblasti. V tesnej blízkosti zastávky sa nachádza náučný chodník cez rašeliniská vedúci k žel. stanici Dobšinská ľadová jaskyňa. Prístup k samotnej Dobšinskej ľadovej jaskyni je možný po komunikácií so zákazom vjazdu všetkých vozidiel, vrátane bicyklov.

Obr. 14: Zastávka Dobšinská ľadová jaskyňa a informačná kancelária

Zastávka Hrabušice, rázcestie Podlesok

Táto zastávka sa nachádza neďaleko nástupného miesta do Slovenského raja, Podlesku v obci Hrabušice. Zastávka sa nachádza na ceste III/3227 neďaleko križovatky s prístupovou cestou k stredisku Podlesok a v smerovom oblúku. Doprava na prístupovej komunikácií

využívanej aj chodcami nie je upokojená a nie je popri nej ani vybudovaný chodník pre chodcov.

Obr. 15: Zastávka Hrabušice, rázcestie Podlesok

Prístrešok na zastávke je jednostranný, v dobrom technickom stave, vybavený smetnou nádobou. Zastávka je označená označníkom po oboch stranách vozovky v jednom mieste bez posunu, bez zastávkových pruhov a nástupísk.

Zastávka Čingov, parkovisko

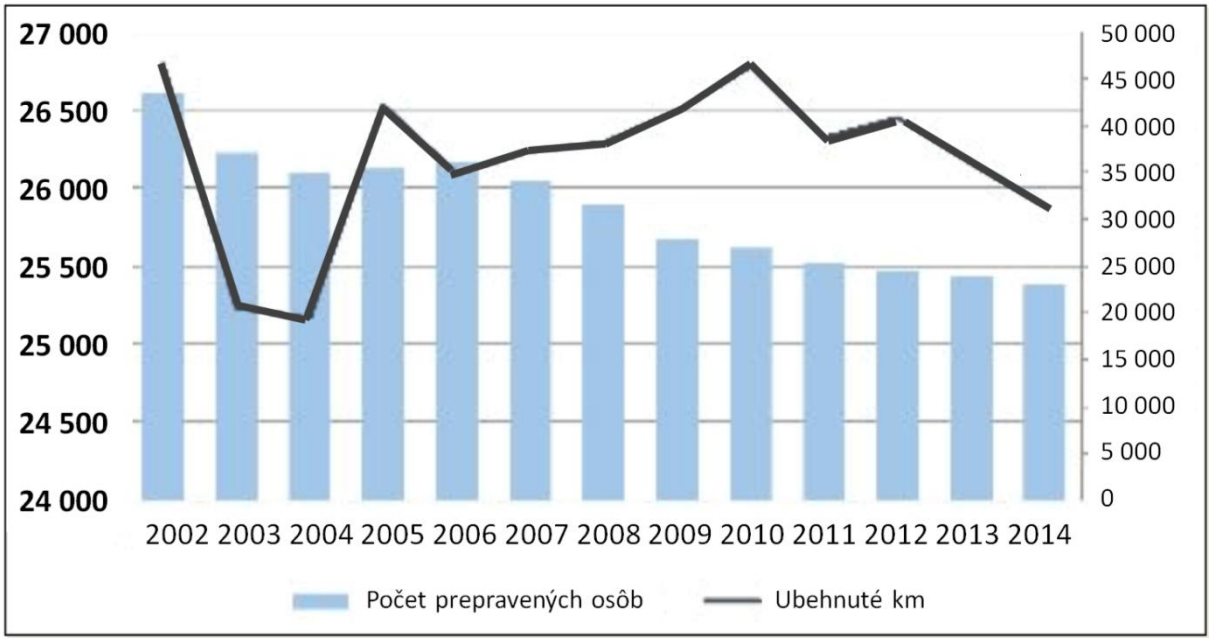
Autobusová zastávka Čingov, parkovisko sa nachádza priamo v areály využívanom ako nástupné miesto do Slovenského raja a tiež ako parkovisko pre motorové vozidlá. Vyznačenie zastávkového pruhu v rámci odstavnej plochy, tak zlepšuje dostupnosť VOD a zvyšuje možnosť výberu VOD ako preferovaného módu pre príjazd do Slovenského raja. V blízkosti zastávky sa nachádzajú toalety, reštaurácia a požičovňa športového vybavenia.

Obr. 16: Zastávka Čingov, parkovisko

Zastávka je umiestnená ako koncová s vyznačeným zastávkovým pruhom. Je vybavená označníkom, prístreškom a smetnou nádobou. V priestore obratiska autobusov je zvislým dopravným značením vyznačený zákaz státia.

1.2.2.2 Výkony v autobusovej doprave

Verejná osobná doprava predstavuje konkurenčný druh dopravy voči individuálnej automobilovej doprave, pričom z hľadiska teritoriálneho rozdelenia sa v oblasti Slovenského raja zameriavame na prímestskú regionálnu dopravu. Prímestskú dopravu v tomto území zabezpečuje najmä spoločnosť eurobus, a.s. Dopravný závod Spišská Nová Ves. V malej miere ju prevádzkujú aj ostatní dopravcovia, ktorí sa podieľajú na zabezpečovaní najmä diaľkových a medzinárodných liniek.



Obr. 17: Počet prepravených osôb a ubehnutých km

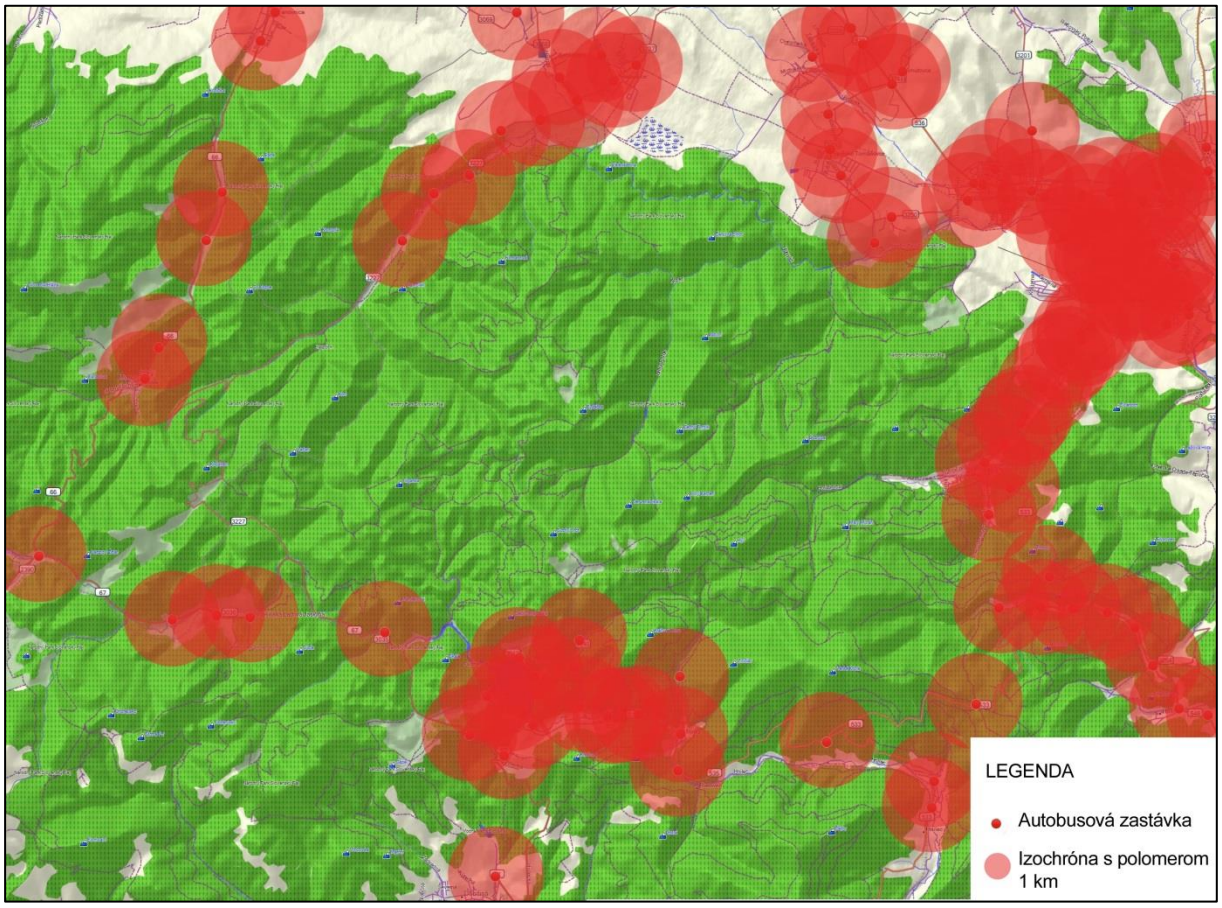
Zdroj: eurobus, a.s.

Z uvedeného grafu je zrejmé, že hoci počet prejdených kilometrov v priemere medziročne narastal, počet prepravených osôb každoročne klesal. Za posledné roky dochádza k neustálemu poklesu cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v priemere približne o 6 % ročne. Tento trend súvisí aj so zvyšovaním využívania súkromných motorových vozidiel.

1.2.2.3 Dostupnosť autobusových zastávok pešou dopravou

Časová dostupnosť zastávok verejnej osobnej dopravy je funkciou vzdialeností medzi zastávkami a hustoty dopravnej siete verejnej dopravy. Odpovedá strednej dĺžke chôdze cestujúceho k najbližšej zastávke v sledovanom dopravnom okrsku a rýchlosti chôdze. Graficky je možné vyhodnotiť časovú vzdialenosť použitím izochrón časovej dostupnosti. Izochróna časovej dostupnosti zastávky je krivka ohraničujúca oblasť, z ktorej je rovnaký čas

chôdze ku konkrétnej zastávke, bežne je to kružnica s polomerom rovným vzdialenosti ktorú cestujúci prejde v určitom čase a má stred v príslušnej zastávke.



Obr. 18: Teoretická izochróna 15 min. dostupnosti autobusových zastávok

Zdroj mapy: openstreetmap.org

Pre potreby prímestskej dopravy turistov bola zvolená vzhľadom na členitosť terénu rýchlosť chôdze 4 km/h. Časová dostupnosť bola vzhľadom na rekreačných charakter dopravy stanovená na 15 minút. Izochróny dostupnosti zastávok verejnej osobnej dopravy na obrázku majú teda polomer 1,0 km. Najhoršia dostupnosť zastávok verejnej dopravy je v centrálnej časti národného parku, čo je ale v chránenom území prirodzené.

1.2.3 Železničná doprava

1.2.3.1 Železničné trate

Železničná doprava obsluhuje 83 z 440 obcí v Košickom kraji. Hlavnou železničnou traťou je trasa Spišská Nová Ves - Margecany - Košice - Trebišov - Michalovce/Čierna nad Tisou. Slovenským rajom a jeho okolím prechádzajú železničné trate ŽSR 173: Červená Skala – Margecany v južnej časti a ŽSR 180: Žilina – Košice v časti severnej.

Stavebná dĺžka prevádzkovaných železničných tratí v Košickom kraji v uplynulých rokov klesá, v roku 2016 bolo prevádzkovaných 701 km železničných tratí, oproti roku 2011 ide o

pokles o 21 km. Z pohľadu hustoty prevádzkovaných železničných tratí ma KSK druhú najvyššiu hustotu železničných tratí v SR so 103,822 km/tis. km^2.

Obr. 19: Hlavné železničné trate v okolí Slovenského raja

Zdroj: Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)

Trať ŽSR 180 : Žilina – Košice

Železničná trať 238,88 km dlhá elektrifikovaná dvojkoľajná železničná trať, ktorá spája mestá Žilinu a Košice. Je súčasťou TEN-T železničného koridoru Rín - Dunaj a patrí medzi najdôležitejšie slovenské trate s najvyššou intenzitou dopravy. Trať začína v dôležitom dopravnom uzle, kde sa stretávajú železničné trate z Bratislavy, z Ostravska a Sliezska, z východu krajiny a z Rajeckej kotliny. Vedie prevažne východo-západným smerom údoliami riek Váh a Hornád. Od Žiliny prekonáva viacerými tunelmi pohoria Malá Fatra a Veľká Fatra, vedie Liptovskou, Popradskou a Hornádskou kotlinou. Údolím Hornádu prekonáva Slovenský raj a východnú časť Slovenského Rudohoria a Košickou kotlinou smeruje už južným smerom ku Košiciam.

Trať ŽSR 173 : Červená Skala – Margecany

Železničná trať Červená Skala – Margecany má prevádzkovú dĺžku 92,58 km a stavebnú dĺžku 96,485 km Na trati sa nachádza 9 tunelov s celkovou dĺžkou 3801 m, 281 mostných konštrukcií a v komunikáciách mimo železnice ďalších 60 mostov a mostíkov.

1.2.3.2 Železničné stanice v Slovenskom raji a okolí

Železničná stanica Spišská nová Ves

Železničná stanica Spišská Nová Ves leží na trati ŽSR č. 180 Žilina - Košice. leží v km 173,290 tejto žel. trate. Staničná budova sa nachádza približne 1 km od centra mesta a približne 300 metrov od autobusovej stanice. V predstaničnom priestore sa nachádza obojstranná autobusová zastávka mestskej a prímestskej autobusovej dopravy Železničná stanica. Prístup k zastávkam je však možný iba cez odstavné plochy a ďalšie plochy využívané pre parkovanie motorových vozidiel. Pred staničnou budovou je tiež vyznačených 16 parkovacích miest vyhradených pre vozidlá taxislužby. Prístup k nástupištiam je možný cez vestibul stanice alebo bezbariérovo cez vedľajší vchod cez vonkajšiu čakáreň.

Obr. 20: Budova železničnej stanice a prvé nástupište

Stanica je vybavená piatimi nástupišťami, z toho nástupište pri prvej koľaji je zastrešené a nevyvýšené. je doň možný prístup cez vestibul stanice alebo bezbariérovo cez vonkajšiu zastrešenú čakáreň. Zvyšné nástupištia sú vyvýšené, dĺžky 196 až 610 metrov. Prístup k týmto nástupiskám je úrovňový. Neďaleko čakárne sa nachádza stojan pre bicykle, ktorý je však málo využívaný, pre cyklistov je atraktívnejšie uzamykanie bicyklov o zábradlie pred staničnou budovou.

Železničná stanica Mlynky

Železničná stanica Mlynky leží v km 62.723 jednokoľajnej trate ŽSR 173: Červená Skala – Margecany. Stanica má dve vyvýšené nástupištia v dĺžke 163 metrov. Príchod a odchod k nástupištiam pre cestujúcich je vedľa čakárne a prechod cez koľaje oproti dopravnej kancelárii. Zo staničnej budovy alebo priľahlého parkoviska je tiež možné na prechod cez koľaje použiť lávku v smere k lyžiarskemu stredisku Mlynky - Gugel.

Obr. 21: Budova železničnej stanice a lávka pre chodcov

Železničná stanica Dobšinská Ľadová Jaskyňa

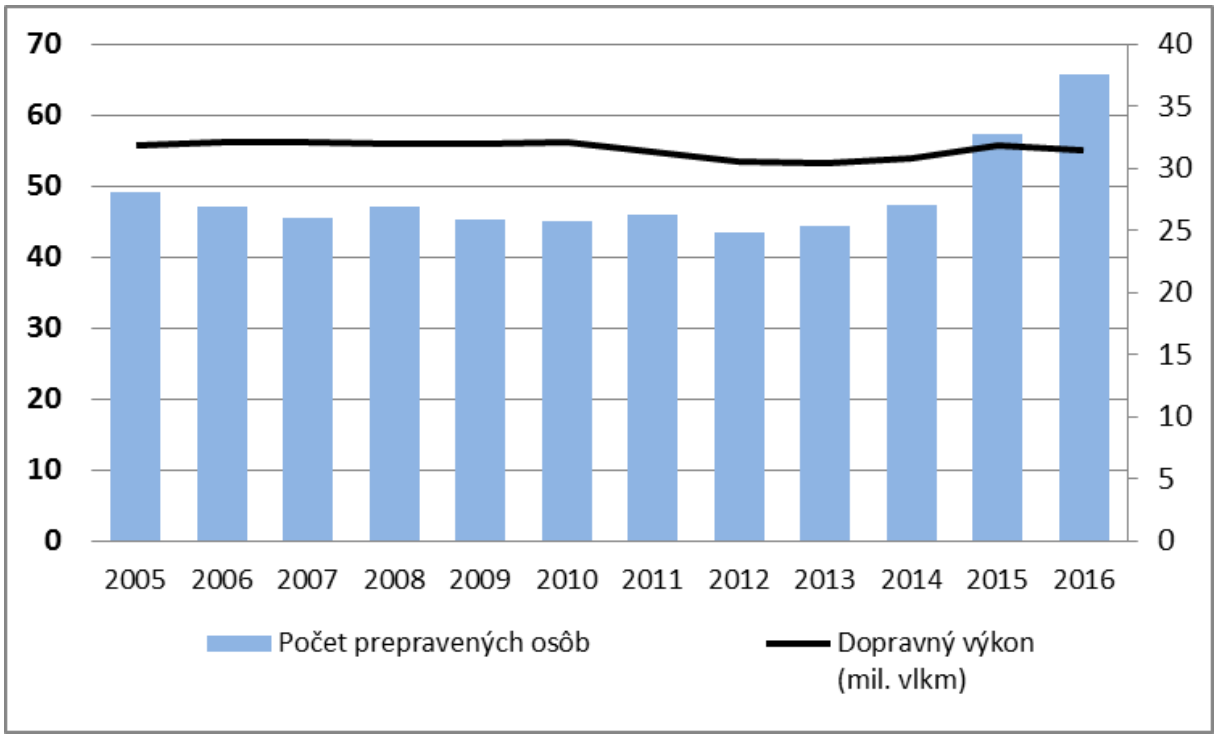
Železničná stanica Dobšinská Ľadová Jaskyňa leží v km 72.985 jednokoľajnej trate ŽSR 173: Červená Skala – Margecany. Stanica má dve vyvýšené nástupištia v dĺžke 160 metrov.

Obr. 22: Budova železničnej stanice a nástupištia

1.2.3.3 Výkony v železničnej doprave

V súčasnosti v rámci územia SR poskytuje služby v osobnej doprave sedem dopravcov. Z pohľadu prepravených cestujúcich je najväčším dopravcom Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. V osobnej preprave v roku 2016 tento dopravca prepravil 65,606 miliónov osôb, čo bolo o 8,331 mil. osôb viac ako v predchádzajúcom roku, t. j. medziročne ich počet narástol o 14,55 %.

Vo vnútroštátnej preprave bol zaznamenaný medziročný nárast prepravených osôb o 8,189 mil. osôb (15,25 %), v medzinárodnej preprave bol medziročný nárast 142 tis. osôb (3,97 %).



Obr. 23: Počet prepravených osôb a ubehnutých km

Zdroj: Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

Významný medziročný nárast počtu prepravených osôb a osobokilometrov vo vnútroštátnej preprave bol ovplyvnený najmä zavedením bezplatnej prepravy pre vybrané skupiny obyvateľov, t.j. zmenou prepravných a tarifných podmienok v preprave osôb vo vlakoch podľa zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme realizovanou od 17.11.2014.

1.2.4 Cyklistická doprava

1.2.4.1 Sieť dopravne značených cyklotrás

Na území Národného parku Slovenský raj sa nenachádzajú cyklistické trasy značené dopravným značením, čiže cestičky pre cyklistov, spoločné cestičky pre cyklistov a chodcov apod. V okolí sú takýmto dopravným značením označené miestne komunikácie v mestách Spišská Nová Ves a Poprad.

Obr. 24: Poloha existujúcich dopravne značených cyklotrás v okolí Slovenského raja
Zdroj mapy: openstreetmap.org

Cyklotrasa 014 v Spišskej Novej Vsi

Najdlhším súvislým úsekom cyklotrasy vyznačenej dopravným značením v okolí Slovenského raja je úsek cykloturistickej trasy 014 Spišská cyklomagistrála vedenej v intraviláne SNV popri rieke Hornád. Komunikácia, po ktorej cyklotrasa vedie je dostatočne široká, je tu použité vhodné dopravné značenie a cestička je aj osvetlená. Okrem rekreačných účelov je teda použiteľná aj pre dopravné účely, pre dochádzanie do práce alebo do blízkych nákupných centier.

Obr. 25: Začiatok a koniec spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov na nábreží Hornádu

V súčasnosti končí cestička pre cyklistov v smere na západ pri vyšnej hati pri parkovisku a účelovej komunikácií, po ktorej je možné v prípade priaznivého počasia na horskom bicykli pokračovať smerom k Rómskej osade, Smižanom. V budúcnosti sa plánuje v tejto trase vybudovanie cyklotrasy „Ukrajina“, ktorá prepojí Spišskú Novú Ves s nástupnými miestami v severnej časti Slovenského raja.

Ďalšie komunikácie vhodné pre pohyb cyklistov

Pre pohyb cyklistov sú vhodné aj ďalšie nemotoristické, či účelové komunikácie. Medzi účelové komunikácie pritom patria aj lesné cesty, ktoré v Slovenskom raji umožňujú prepojenie severnej a južnej časti mimo komunikácií s premávkou motorových vozidiel.

Obr. 26: Komunikácie so zákazom vjazdu pri obciach Vernár a Hrabušice

1.2.4.2 Cykloturistické trasy

Cykloturistické trasy značené Slovenským cykloklubom sú okrem cestičiek pre cyklistov vedené najmä po komunikáciách s nižšou intenzitou dopravy. Vyznačené sú v súlade s normou STN 01 8028 Cykloturistické značenie a rozlíšené do štyroch farieb.

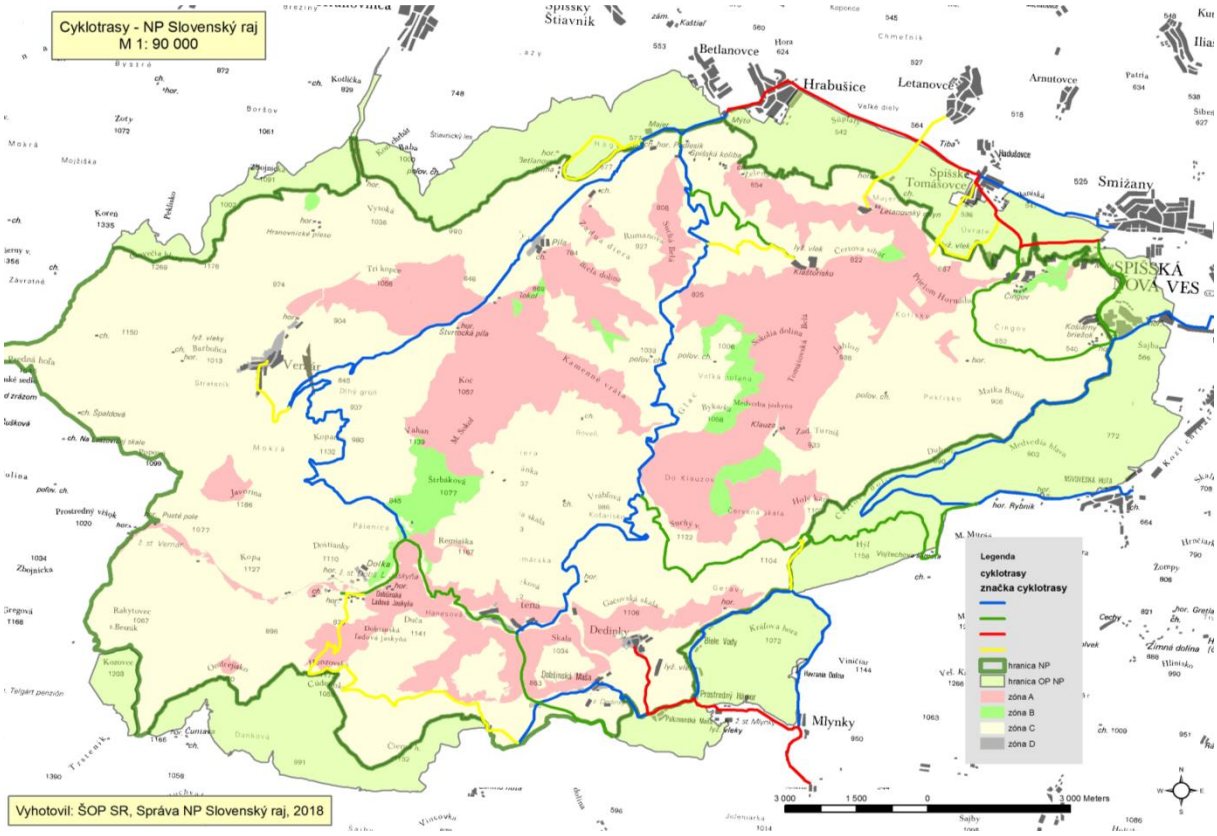
Červenou farbou sa značia výlučne cyklomagistrály – diaľkové trasy, ktoré vedú viacerými okresmi a často krát i krajmi. Najčastejšie vedú údoliami riek alebo prechodmi hôr s účelom previesť cyklistu najzaujímavejšími miestami krajiny, pričom sa kladie dôraz na nenáročnosť týchto trás. Kritériá náročnosti však nie sú bližšie špecifikované.

Modrou farbou sa značia paralelné trasy k diaľkovým cyklomagistrálam. Sú to dlhšie trasy mimo magistrály, resp. náročnejšie trasy mimo magistrál.

Zelenou farbou sa značia stredné a nenáročné trasy, okruhy zdravia a rodinné trasy.

Žltou farbou sa značia spojky medzi cyklotrasami alebo krátke odbočky k rôznym prírodným, historickým a technickým zaujímavostiam.

Zoznam cykloturistických trás v NP Slovenský raj a jeho ochrannom pásme sa nachádza na nasledujúcom obrázku a tabuľke.



Obr. 27: Mapa cykloturistických trás v NP Slovenský raj a jeho ochrannom pásme

Zdroj: Správa NP Slovenský raj

V nasledujúcej tabuľke je uvedený zoznam trás s ich dĺžkou a typom rozlíšeným na základe farebnosti.

Tab. 1 Cykloturistické trasy v NP Slovenský raj a jeho ochrannom pásme

Číslo cyklo-trasy	Trasa	Národný park	Ochranné pásmo
14	Spišská cyklomagistrála (SCM): Hrabušice – Spišské Tomášovce – Ďurkovec rázc. - Smižany Maša	-	3
21	Hnilecká cyklomagistrála (HCM): Palcmanská Maša – Biele Vody rázc. - Prostredný Hámor - Mlynky - Rakovec	1,6	5,1
2703	Hrabušice Mýto – Pri Podlesku – Podlesok Majer – Sedlo Kopanec - Krivian	21,7	-
2711	Novoveská Huta – Pod Flajšerom – Medvedia hlava – Košiarny briežok – Spišská Nová Ves	3,7	11
2712	Palcmanská Maša – Dobšinská Maša – Pod Čižmou – Voniarky - Dobšiná	4	-
2715	Glacká cesta: Podlesok ATC – Nad Podleskom – Pod Vtáčim hrbom – Suchá Belá vrch – Glac (Malá Poľana rázc.) - Glac (býv. horáreň) – Pod Suchým vrchom – Malé Zajfy – Veľké a Malé Zajfy – Stratenská Píla – Stratená (križ.)	18,4	-
2851	Mlynky – Havrania dolina – Hajdukova lúka – Chotárna dolka – Zejmarská roklina (ústie) - Mlynky	-	7,5
2855	Spišské Tomášovce - Smižany		
5702	Dobšinská Ľadová Jaskyňa – Krivian – Stratená - Pod Čižmou – Dobšinský kopec	10	-
5705	Smižany Maša – Košiarny briežok – Nad Lesnicou – Čingov (centrum)	8,5	-
5853	Pri Podlesku – Podlesok – Nad Podleskom – Pod Kláštoriskom – Kláštorisko	5,1	-
5854	Novoveská Huta – Vojtechova samota – Predný Hýľ – Geravy – Pod Suchým vrchom (Glacká cesta). V úseku Predný Hýľ – Geravy je dovolený pohyb na bicykli v mesiacoch september a október iba v čase od 8.00 do 15.00	-	14,7
8708	Spišské Tomášovce – Pri Tomášovskom výhľade – Tomášovský výhľad – Pri Tomášovskom výhľade – Ďurkovec (rázc.)	-	3,6
8720	Majer (okruh)		3,6
8724	Letanovce – Križne cesty – Pri starej horárni – Letanovský Mlyn	0,7	2,7
-	Chotárna dolka – Zadný Hýľ	1,3	-
-	Voniarky – Pod Hanesovou II – Nižná záhrada – Dobšinská Ľadová Jaskyňa	10,2	-
-	Vernár – Kopanecká cesta	2	-
Spolu:		**87,2**	**51,2**

Zdroj: Správa NP Slovenský raj

1.2.5 Sieť komunikácií pre chodcov

V hodnotenom území nie sú vybudované komunikácie pre chodcov prepájajúce body záujmu turistov. Pešie komunikácie sú vybudované najmä v zastavaných častiach miest a niektorých obcí. V čase spracovania analýzy prebiehala rekonštrukcia chodníkov v Spišskej Novej Vsi a výstavba chodníka v pridruženom dopravnom priestore cestnej komunikácie I/66 v obci Hranovnica.

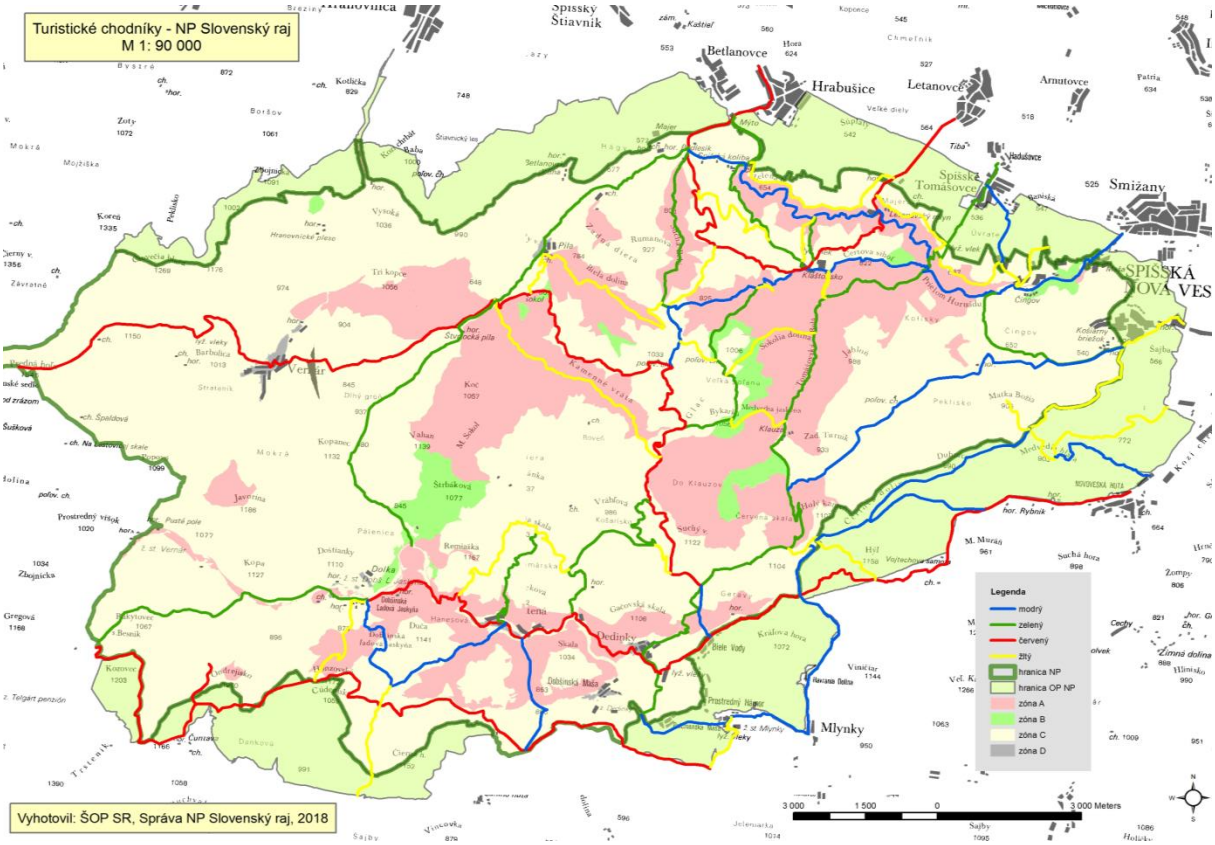
Obr. 28: Chodník v Spišskej Novej Vsi a Hranovnica

Deficit komunikácií vhodných pre pohyb chodcov je najvýraznejší v oblastiach nástupných miest do Slovenského raja, medzi zastávkami verejnej dopravy a bodmi záujmu turistov. Príkladom takéhoto miesta je úsek cesty III/3227 medzi Hrabušicami a Podleskom.

Obr. 29: Chodci na ceste medzi centrom Hrabušíc a Podleskom

1.2.5.1 Sieť značených turistických trás

Sieť turistických trás je v území vyznačená v zmysle STN 01 8025 Turistické značenie. Zoznam turistických značených trás v Národnom parku Slovenský raj a jeho ochrannom pásme sa nachádza na nasledujúcom obrázku a tabuľke.



Obr. 30: Mapa turistických chodníkov v NP Slovenský raj a jeho ochrannom pásme

Zdroj: Správa NP Slovenský raj

Tab. 2 Turistické trasy v NP Slovenský raj a jeho ochrannom pásme

číslo TZT	východisko TZT	cieľ TZT	celá trasa v km	km v NP	km v OP NP
0801n	Kráľova hoľa	Pred Čuntavou	14,3	0,3	2,6
0901a	Pred Čuntavou	Dobšinský kopec	16,0	9,7	3,0
0901aV	Pod Ondrejiskom	Borovniak	1,2	1,1	0,1
0908	Novoveská Huta	Dobšinská ľadová jaskyňa	21,9	12,7	2,7
0910	Geravy	Smrečinské sedlo	34,0	32,6	
0910V	Morna	Predná hoľa	0,8	0,6	
0911	Vydmík, stanica	Letanovce, zast.	16,2	9,8	1,1
2819	Podlesok, ATC	Pod Tomašovským výhľadom	9,0	9,0	
2825	Dedinky, zast.	Zadný Hýľ	8,2	0,2	3,3
2828	Teplička nad Hornádom, zast.	Pod Medveďou hlavou	23,5		2,5
2829	Smižany	Kláštorisko, chata	8,7	7,6	0,3
2830	Dobšiná	Dobšinská ľadová jaskyňa	15,5	9,0	
2861	Zejmarská roklina, ústie	Geravy	1,0	1,0	
2862	Čingov, Ďurkovec	Spišské Tomášovce	2,0		1,2
2863	Malá poľana, rázc.	Kláštorisko, chata	5,4	5,4	
	Košiamy Briežok	Klauzy	10,7	10,7	
	Sedlo Medvedia hlava	Flajšer	3,9		3,9
5723	Spišské Tomášovce, zast.	Pod Čižmou	25,0	22,3	1,5
5724	Podlesok, ATC	Krivian, rázc.	14,0	14,0	
5725	Podlesok, ATC	Suchá Belá, záver	4,0	4,0	
5726	Hrabušice, Mýto	Kláštorisko, chata	3,6	2,6	1,0
5727	Stratená	Občasný prameň	3,0	3,0	
5745	Kyseľ, rázc.	Glac, Bývalá hor.	5,0	5,0	
5751	Čingov, centrum	Lesnica, ústie	8,1	6,8	1,3
5757	Dobšinská ľadová jaskyňa	Besník	6,0	6,0	
5761	Piecky, vrch	Glac, Malá poľana	0,6	0,6	
5765	Kláštorská roklina, ústie	Kláštorisko, chata	1,5	1,5	
5766	Stratenská píla	Pod Suchým vrchom	5,0	5,0	
	Rybníky	Zadný Hýľ	5,2	0,3	4,9
8737	Smižany, zast.	Hrdlo Hornádu	12,0	8,5	2,3
8738	Spišská Nová Ves, nám.	Spišská Nová Ves, stanica	17,3		9,3
8738V	Sedlo Medvedia hlava	Matka Božia	2,0	2,0	
8739	Dobšinská ľadová jaskyňa	Nižná záhrada	3,0	3,0	
8740	Kyseľ, ústie	Kláštorská roklina, ústie	2,6	2,6	
8741	Sokolia dolina, ústie	Sokolia dolina, záver	2,5	2,5	
8742	Klauzy	Pod Bykarkou	2,0	2,0	
8743	Predný Hýľ	Malá Knola	9,0	0,8	1,8
8745	Dedinky, zast.	Pod Hanesovou II	17,0	2,3	1,0
8769	Stratenský kaňon	Geravy	10,8	10,8	
8772	Sokol, hor.	Glacká cesta	6,0	6,0	
8788	Prostredný Hámor	Sedlo Kruhová	1,6		0,6
8886	Nad Podleskom	Pod Kláštoriskom	2,0	2,0	
8888	Glac, Malá poľana	Biskupské chyžky	1,2	1,2	
8889	Píla, Piecky	Palc, rázc.	1,5	1,5	
8890	Píla, Piecky	Pod Vtáčim hrbom	6,5	6,5	
8895	Nad Kyseľom	Obrovský vodopád, mostík	0,3	0,3	
			370,6	**232,8**	**44,4**

Zdroj: Správa NP Slovenský raj

1.2.6 Statická doprava – parkoviská

Pre účely tejto analýzy je statická doprava hodnotená samostatne aj keď nejde a osobitný dopravný mód.

Z hľadiska využívania IAD je najdôležitejším faktorom riešenie statickej dopravy, teda parkovania. So stúpajúcou automobilizáciou ako aj motorizáciou logicky narastá aj využívanie IAD. Na základe analýzy spracovanej pre Stratégiu rozvoja územia Slovenský raj boli v sledovanom území v roku 2014 identifikované nasledujúce odstavné plochy a ich kapacity:

- Čingov - pri Lesnici - 100 parkovacích miest, Čingov - spodné parkovisko 18 parkovacích miest a parkovisko Ďurkovec
- Podlesok - 120 parkovacích miest, Hrabušická Píla - 35 parkovacích miest
- Smižany – Košiarny briežok – 25 parkovacích miest
- Betlanovce
- Hnilčík – 85 parkovacích miest
- Dobšinská Ľadová jaskyňa - 250 parkovacích miest,
- Dedinky - 205 parkovacích miest,
- Mlynky - 140 parkovacích miest (120 pri lyžiarskom stredisku, 20 pri motoreste Hámor)
- pri Ranči pod Ostrou Skalou - 15 parkovacích miest
- Vernár – 50 parkovacích miest
- Telgárt – 300 parkovacích miest

Celková kapacita oficiálnych odstavných plôch v Slovenskom raji bola v roku 2014 približne 1208 parkovacích miest, z toho v severnej časti Slovenského raja sa nachádza 383 parkovacích miest. Ďalšie odstavné plochy vznikli neskôr v lokalite Kameňolom neďaleko Letanovského mlynu s kapacitou približne 32 parkovacích miest v priestore spevnenej otočnej plochy.

Obr. 31: Odstavná plocha v lokalite Kameňolom

V území Slovenského raja existujú aj parkoviská pri ubytovacích zariadeniach, ale aj neoficiálne parkoviská, čo síce zvyšuje ich celkovú kapacitu, ale aj negatívne prispieva k problémom v parkovaní na nevhodných či nepovolených miestach/lokalitách, nakoľko parkovacie miesta nepokrývajú potreby parkovania návštevníkov, najmä v severnej časti Slovenského raja. Parkovanie a budovanie odstavných plôch riešia obce v rámci svojich území individuálne v rámci územných plánov či programov hospodárskeho a sociálneho rozvoja.

1.2.6.1 Prieskum statickej dopravy

V rámci spracovania tejto analýzy bol vykonaný prieskum statickej dopravy na parkoviskách v južnej časti Slovenského raja v okolí lyžiarskych stredísk Mlynky Gugel a Mlynky, Biele Vody. Prieskum bol vykonávaný 24.2.2018, teda v sobotu v období kedy končili jarné prázdniny v Banskobystrickom, Žilinskom a Trenčianskom kraji a začínali kraji Košickom a Prešovskom. Súčasťou prieskumu bol záznam časti evidenčných čísel vozidiel s informáciou o okrese, v ktorom je vozidlo prihlásené, teda o teoretickom začiatku ciest cestujúcich.

Lokality sčítania

Do prieskumu boli zahrnuté odstavné plochy pri lyžiarskych strediskách Mlynky – Gugel a Mlynky – Biele Vody. V lokalite Mlynky – Gugel išlo o dve odstavne plochy. Prvá označovaná ako autobusová zastávka Mlynky sa nachádza pri ceste II/535, kde je parkovanie umožnené dopravným značením a kde sa tiež nachádza pokladňa s možnosťou zakúpenia skipassov. Druhá odstavná plocha pri stredisku Gugel zahrnutá do prieskumu sa nachádzala priamo pod zjazdovkou/vlekom. Miestna komunikácia vedúca k tejto ploche však bola označená zákaz vjazdu všetkých vozidiel a teda by mala slúžiť iba pre príjazd záchranných zložiek apod. V lokalite Biele Vody boli sčítavané vozidlá na odstavných plochách pri ceste III/3240. Odstavná plocha pri železničnej stanici do prieskumu zahrnutá nebola, keďže v čase prieskumu tu parkovali iba 4 vozidlá, pri ktorých nebolo možné určiť, či ide o vozidlá turistov.

Obr. 32: Odstavné plochy v obci Mlynky, vľavo stredisko Gugel, vpravo Biele Vody

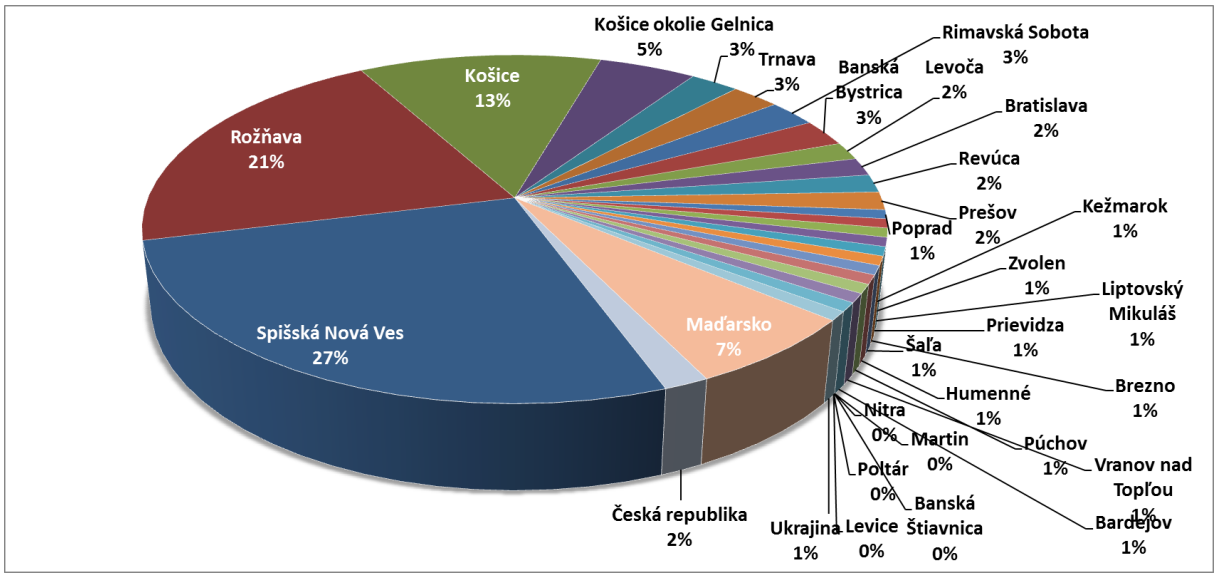
Vyhodnotenie prieskumu

Prieskum bol realizovaný v čase od 9:30 do 13:30. Počas tejto doby bol zachytená špičkový hodinový počet vozidiel v čase obeda, od 12:00 do 13:00. v poobedných hodinách počet parkujúcich vozidiel klesal. Vzhľadom na krátku dobu realizácie prieskumu a nízky počet vozidiel v doobedných hodinách nebolo zaznamenané žiadne sedlo vo vývoji počtu parkujúcich vozidiel.

Počas doby realizácie prieskumu nedošlo na oficiálne vyznačených parkoviskách k naplneniu ich kapacity. K naplneniu teoretickej kapacity došlo v lokalite Mlynky – Gugel pri vleku, kde je ale vjazd vozidiel zakázaný. Pri pripočítaní týchto vozidiel k vozidlám parkujúcim v lokalite autobusová zastávka Mlynky by došlo k naplneniu kapacity tohto parkoviska.

V lokalite autobusová zastávka Mlynky parkovalo v doobedných hodinách 34 vozidiel, v poobedných 70 vozidiel. V lokalite pod vlekom to bolo 6 vozidiel doobeda a 14 vozidiel poobede. V lokalite Biele Vody to bolo 38 vozidiel doobeda a 36 vozidiel poobede. Maximálny počet vozidiel bol na týchto troch lokalitách zaznamenaný v čase medzi 12:00 a 13:00 kedy tu spolu parkovalo 120 vozidiel.

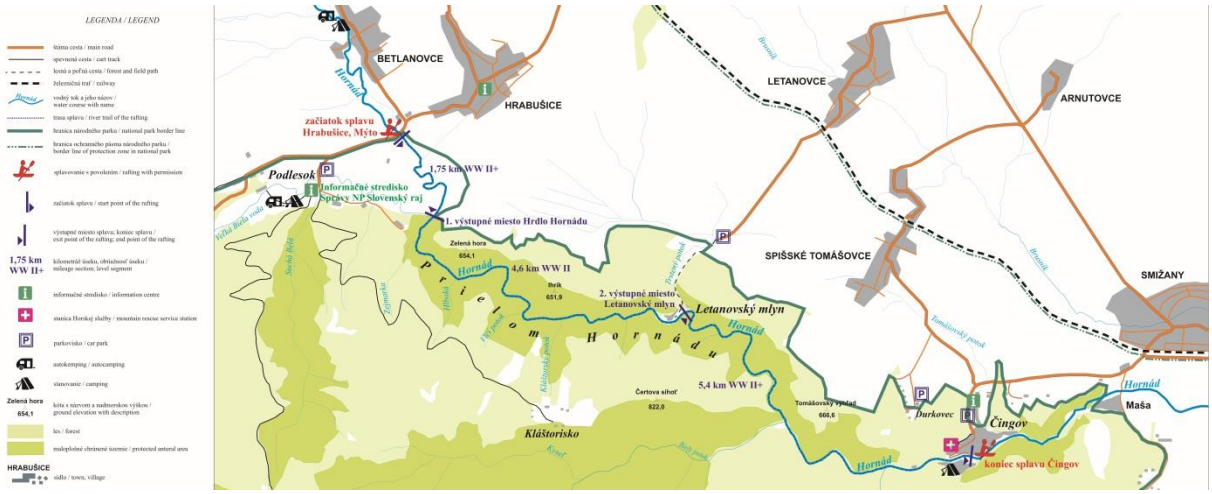
Z pohľadu zdroja ciest návštevníkov bol zaznamenaný najvyšší počet evidenčných čísel z okresu Spišská Nová Ves, ktoré v špičkovej hodine tvorili až 26,7% všetkých parkujúcich vozidiel v sledovaných lokalitách. Druhý najvyšší počet záznamov bol z okresu Rožňava, 20,8%. Z okresov Košice a Košice okolie malo EČV spolu 17,5% parkujúcich vozidiel. Zo štátov mimo SR malo najvyšší podiel Maďarsko, 6,7% parkujúcich vozidiel. Vozidlo s EČV z Poľskej republiky počas prieskumu zaznamenané nebolo.



Obr. 33: Zloženie vozidiel parkujúcich na odstavných plochách v obci Mlynky na základe miesta evidencie vozidla

1.2.7 Vodná doprava

Správa Národného parku Slovenský raj povolila od 1.mája 2016 regulované splavovanie kaňonu Prielom Hornádu. Splavovanie je povolené pre jedno alebo dvojmiestne lode – kajaky, kanoe a nafukovacie člny. Viacmiestne lode, rafty a iné vodné dopravné prostriedky nie je možné využívať. V území sa teda predpokladá využitie vodnej dopravy iba pre rekreačné účely. Splavovanie Prielomu Hornádu v Národnom parku Slovenský raj je časovo obmedzené na obdobie od 1.mája do 31. októbra.



Obr. 34: Mapa splavu rieky Hornád v Slovenskom raji

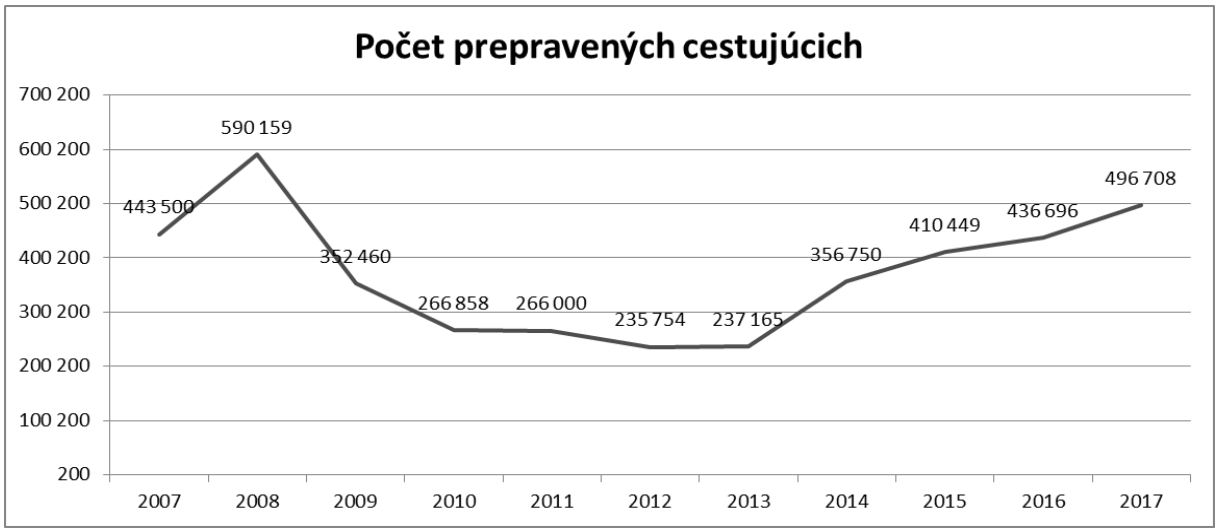
Zdroj: Správa NP Slovenský raj

1.2.8 Letecká doprava

Priamo v území Národného parku Slovenský raj sa letisko nenachádza. Letiská medzinárodného významu sú v Poprade (vzdialené cca 20 km) a v Košiciach (vzdialené cca 75 km). Pri meste Spišská Nová Ves, sa nachádza Letisko Spišská Nová Ves (medzinárodné označenie ICAO - LZSV). Ide o verejné vnútroštátne letisko s nepravidelnou dopravou a dvomi vzletovo pristávacími dráhami s dĺžkou 1362 metrov, no s trávnatým povrchom. Vzhľadom na parametre letiska a absenciu odbavovacej haly nie je letisko vhodné pre dopravu turistov. Je však vhodné pre rekreačné účely, pričom prevádzkovateľ letiska Aeroklub o.z. umožňuje prenájom lietadiel, či zoskok z lietadiel.

Letisko Košice

Letisko Košice (medzinárodné označenie ICAO: LZKZ) je druhým najväčším medzinárodným letiskom na Slovensku. Nachádza sa v mestskej časti Barca, 6 km južne od centra mesta Košice a približne 60 km juhovýchodne od mesta Spišská Nová Ves v nadmorskej výške 230 m n. m. Slúži pre pravidelné aj charterové, vnútroštátne a medzinárodné lety.

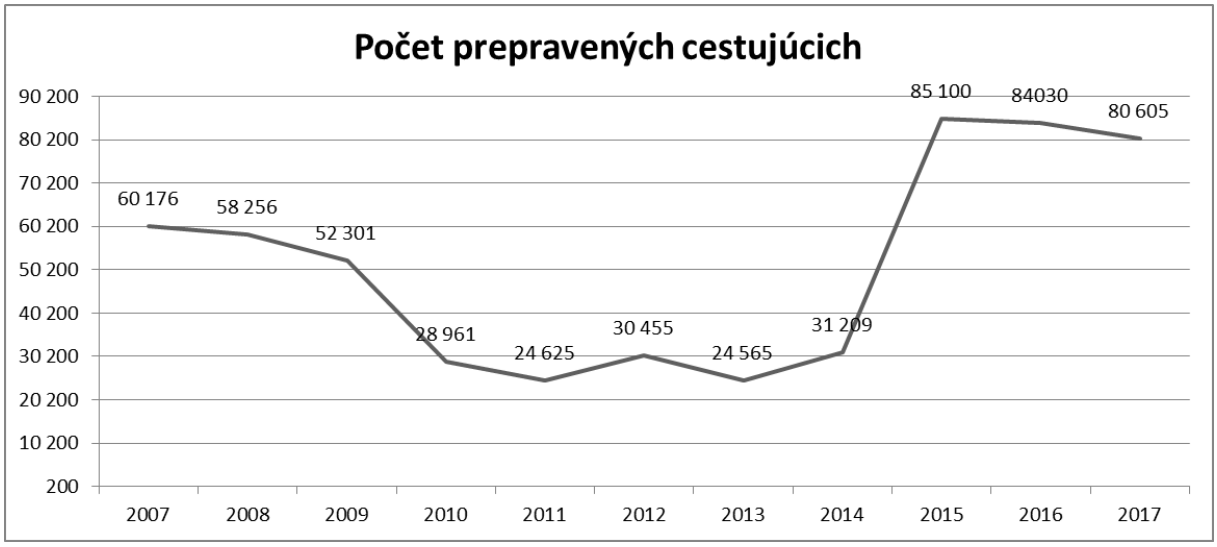


Obr. 35: Počet prepravených cestujúcich na letisku Košice v uplynulých 10 rokoch
Zdroj dát: Letisko Košice - Airport Košice, a.s.

V uplynulých desiatich rokoch došlo k najvýraznejšiemu poklesu počtu prepravených cestujúcich v roku 2009, kedy bol zaznamenaný prepad počtu pasažierov o 40% oproti roku 2008. Za týmto dramatickým poklesom stál najmä fakt, že situácia počas fungovania dopravcu Sky Europe Airlines, ktorý prepravoval až 70 % všetkých pasažierov na pravidelných linkách z Košíc, nebola udržateľná (keďže tento dopravca lietal pod vlastné náklady a neustále produkoval stratu). Od jeho krachu sa letisko Košice vrátilo k prevádzkovým výkonom v súlade s počtami pasažierov, ktoré dosahovalo pred príchodom Sky Europe. V roku 2017 sa počet prepravených cestujúcich priblížil pol miliónu.

Letisko Poprad - Tatry

Letisko Poprad - Tatry (medzinárodné označenie ICAO: LZTT) je medzinárodné letisko v Poprade. Leží vo výške 718 m n. m. a je najvyššie položeným letiskom pre dopravné lietadlá na krátke a stredné vzdialenosti v strednej Európe.



Obr. 36: Počet prepravených cestujúcich na letisku Poprad - Tatry v uplynulých 10 rokoch
Zdroj dát: Letisko Poprad – Tatry, a.s.

K najvýraznejšiemu nárastu prepravených cestujúcich na letisku Poprad – Tatry došlo v roku 2015, kedy medziročne stúpol počet cestujúcich o viac ako 170%. Najväčší podiel na tejto zmene mala linka maďarskej spoločnosti Wizz Air na londýnske letisko Luton, ktorá je v prevádzke od jesene roku 2014. V charterovej doprave vybavili na letisku 18 294 cestujúcich, z toho vyše 90 percent boli cestujúci z podtatranského regiónu do Bulharska a Turecka.

1.3 Legislatívny rámec

1.3.1 Legislatíva na národnej úrovni

Zákon č.56/2012 Z.z. o cestnej doprave upravuje prístup k výkonu povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, pravidlá podnikania v cestnej doprave, zabezpečovanie dopravnej obslužnosti územia v pravidelnej doprave, práva a povinnosti dopravcov a cestujúcich v autobusovej doprave a v taxislužbe, podmienky prepravy nebezpečných vecí a verejnú správu v cestnej doprave. Zákon neupravuje cestnú dopravu pre vlastnú potrebu.

Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility (Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky - 2015) sa zaoberajú obsahom a štruktúrou plánov udržateľnej mobility a predstavujú príručku na prípravu plánu na úrovni miest alebo regiónov. Tieto metodické pokyny vznikli na základe skúseností zo zahraničia, Pokynov k tvorbe plánov udržateľnej mestskej mobility z roku 2014 a Pokynmi k tvorbe plánov udržateľnej mestskej mobility pre polycentrické regióny z roku 2015.

1.3.2 Legislatíva na regionálnej úrovni

Regionálna integrovaná územná stratégia (RIÚS) je východiskovým strategickým dokumentom pre realizáciu Integrovanej územnej investície (IÚI) na regionálnej úrovni s dopadom na miestnu úroveň. Zároveň RIÚS predstavuje záväzný akčný plán konkrétnych plánovaných aktivít IROP v Košickom kraji, definujúci konkrétne plánované opatrenia s dôrazom na integrovaný prístup pre rozvoj územia. Dokument sa zaoberá tvorbou miestnych a regionálnych plánov udržateľnej mobility ako predpokladov pre riešenie dopravného systému a zaistenie moderných taríf, informačných a dispečerských systémov a implementácie integrovaných dopravných systémov (IDS).

Plán dopravnej obslužnosti je základom pre udeľovanie dopravných licencií, uzatváranie zmlúv o službách a vypracovanie cestovných poriadkov pravidelných dopravných služieb. Do plánu dopravnej obslužnosti sú zahrnuté požiadavky verejnosti, prevádzkované železničné a autobusové linky a ich prepravnú kapacitu a ďalšie kapacitné možnosti dopravcov, technický stav ciest na trase autobusových liniek, kapacitné možnosti súbežnej železničnej dopravy, hospodárnosť zabezpečovania prepravy a finančné možnosti verejného rozpočtu.

1.4 Hodnotenie súčasného stavu mobility metodikou Advance

1.4.1 Popis hodnotenia

Pre hodnotenie súčasného stavu mobility v Slovenskom raji, resp. Košickom samosprávnom kraji bol použitý dotazníkový prieskum medzi subjektmi zainteresovanými v oblasti mobility, cestovného ruchu, životného prostredia atď. Zloženie hodnotiacej skupiny je bližšie popísané v 1.4.2 Hodnotitelia, zloženie pracovnej skupiny. Hodnotené územie bolo v dotazníku označené ako kraj, keďže tvorba stratégii a plánov pre oblasť dopravy prebieha nad úrovňou miest práve na úrovni samosprávnych krajov a teda nie je možné hodnotiť samostatne iba územie Slovenského raja.

Samotný hodnotiaci dotazník vychádzal z odporúčaní pre vykonávanie auditov mobility z projektu Advance, z ktorého tiež vychádzajú Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility vydané MDV SR. Dotazník bol respondentom distribuovaný v elektronickej podobe vo formáte xlsx a okrem všeobecných dát o respondentovi obsahoval dve hlavné hodnotiace časti.

Prvá časť sa zaoberala hodnotením procesov plánovania mobility v kraji. Dotazník pre túto oblasť pozostával z 26 otázok, ktoré mapovali situáciu v piatich oblastiach. Hodnotitelia – členovia pracovnej skupiny, na základe svojich vedomostí a skúseností z konkrétnej oblasti priraďovali skóre – úroveň, ako odpoveď na jednotlivé otázky. V prípade, že bola niektorá otázka pre kraj irelevantná, priradil respondent odpoveď „nehodí sa“. V ostatných prípadoch priradzoval štyri rôzne úrovne uvedené v Tab. 3 Možnosti hodnotenia

. Zároveň bolo možné ku každej otázke zapísať vlastný komentár.

Tab. 3 Možnosti hodnotenia

Úroveň 1	Tejto oblasti sa kraj venuje len sporadicky, prípadne s prístupom ad hoc. Existuje veľmi málo informácií. Veľmi nízka úroveň realizácie.
Úroveň 2	V tejto oblasti sa niečo robí, ale len v malom množstve alebo na obmedzenom mieste. Existujú nejaké informácie. Úroveň realizácie je nízka.
Úroveň 3	V tejto oblasti sa niečo robí pravidelne alebo na viacerých miestach. Existujú dobré informácie. Úroveň realizácie je dobrá.
Úroveň 4	V tejto oblasti sa pracuje systematicky, výsledky sa pravidelne hodnotia, využívajú sa mnohé inovácie. Existuje mnoho informácií. Úroveň realizácie je výborná.

Druhá časť hodnotenia sa zaoberala hodnotením jednotlivých aktivít v oblasti mobility v kraji. Dotazník pre aktivity pozostával zo 71 otázok, ktoré mapovali situáciu v ôsmich rôznych oblastiach. Hodnotitelia na základe svojich vedomostí a skúseností z konkrétnej oblasti priradzovali skóre – úroveň ako odpoveď na jednotlivé otázky. Hodnotenie prebiehalo v štyroch stupňoch, resp. označením „nehodí sa“ rovnako ako v časti procesy. Na základe získaných odpovedí na jednotlivé otázky (oblasti) boli stanovené bodové hodnoty, ktoré sa následne prepočítali na percentuálnu úspešnosť v jednotlivých hodnotených oblastiach.

Podrobne sú tieto výsledky popísané v časti 1.4.3 Výsledky hodnotenia súčasného stavu mobility.

1.4.2 Hodnotitelia, zloženie pracovnej skupiny

Nevyhnutným krokom tvorby akčného plánu pre oblasť mobility je určenie osôb, ktoré budú zodpovedné za vytvorenie vízie. To zahŕňa identifikáciu relevantných a kľúčových aktérov, ako sú zástupcovia:

- dotknutých samospráv,
- prevádzkovateľov dopravy,
- organizácií pôsobiacich v oblasti dopravy, životného prostredia, cestovného ruchu,
- zhotoviteľa akčného plánu,
- dotknutých podnikateľských subjektov a cestujúcej verejnosti.

V snahe o zachovanie objektivity hodnotenia a prioritizácie navrhovaných aktivít a odstránenie možných nežiaducich vonkajších vplyvov nie je súčasťou tohto dokumentu menný zoznam členov pracovnej skupiny.

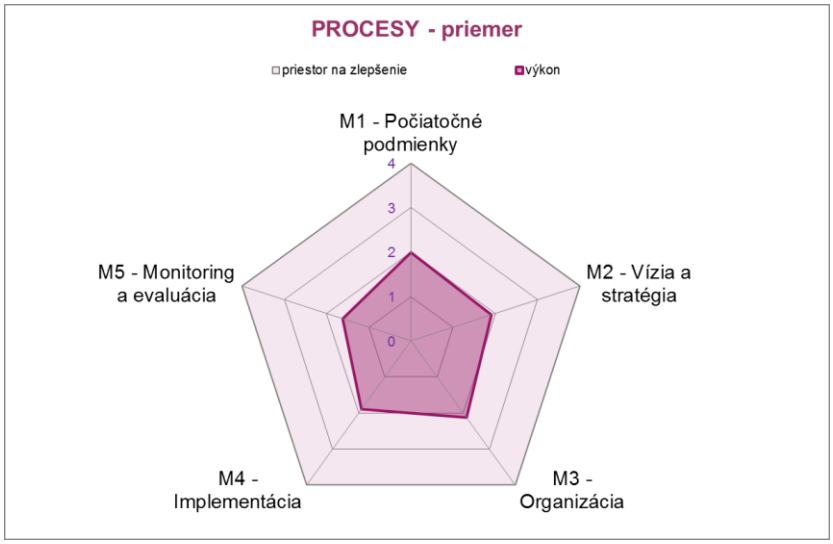
1.4.3 Výsledky hodnotenia súčasného stavu mobility (dotazníkového prieskumu)

Na základe zloženia dotazníka z dvoch hlavných hodnotiacich častí je nasledovné vyhodnotenie rozložené tiež do dvoch častí:

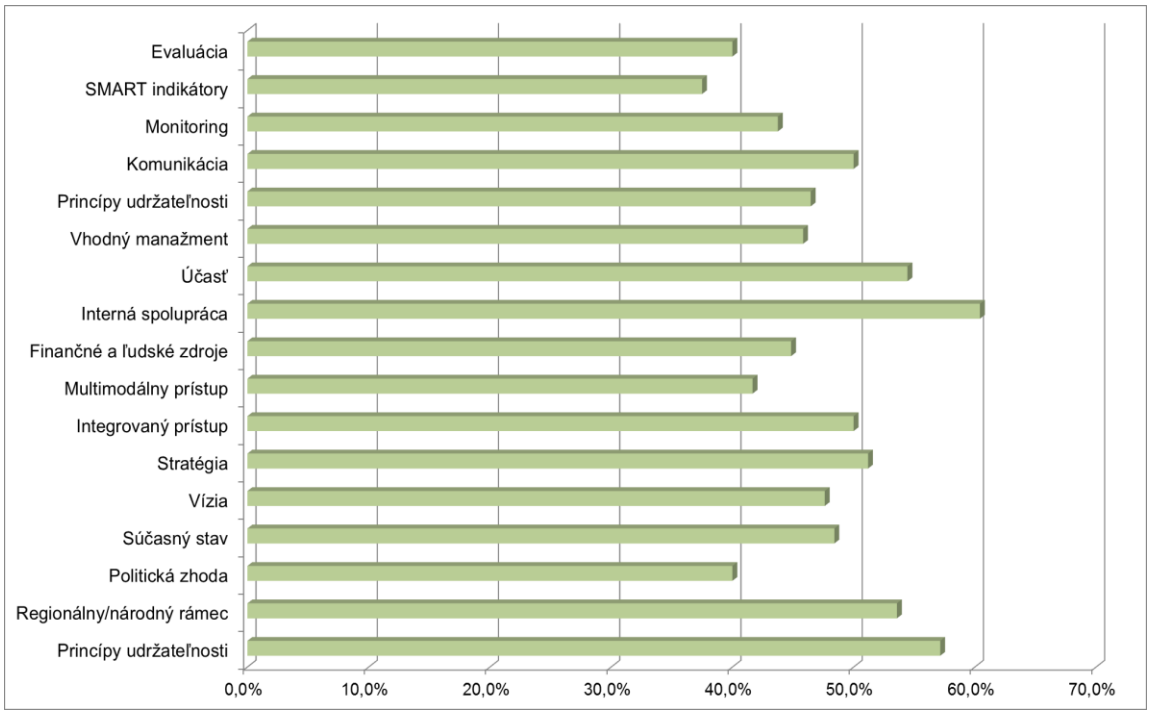
- procesy
- polia aktivít

1.4.3.1 Výsledky hodnotenia pre procesy

Skóre dosiahnuté pre jednotlivé procesy v percentách je zobrazené pomocou pavučinového diagramu na Obr. 37. V oblasti procesov získalo hodnotené územie 50 z možných 104 bodov, čo je v percentuálnom vyjadrení 48 %.



Obr. 37: Celkové hodnotenie procesov



Obr. 38: Celkové hodnotenie procesov

Z hodnotených procesov bol najpozitívnejšie hodnotený ukazovateľ interná spolupráca (skóre 60%), ktorá hodnotí stav spolupráce medzi jednotlivými úrovňami samosprávy a oddeleniami pri plánovaní udržateľnej mobility. Rovnako z hodnotených oblastí dosiahla najvyššie skóre oblasť organizácie (53%).

Spomedzi hodnotených procesov dosiahol najnižšie skóre ukazovateľ SMART indikátory a zároveň spomedzi 5 hodnotených oblastí procesov dosiahla najnižšie hodnotenie oblasť monitoringu a evaluácie (40%). Najväčší pokrok v stave udržateľnej dopravy je teda možné dosiahnuť návrhom aktivít zameraných na hodnotenie dopadov už realizovaných alebo ďalej navrhovaných opatrení. Zároveň je však nutné uviesť, že KSK v súčasnosti nemá spracovaný plán udržateľnej mobility a teda ani súbor opatrení pre danú oblasť, ktorých napĺňanie by bolo možné v súčasnosti hodnotiť.

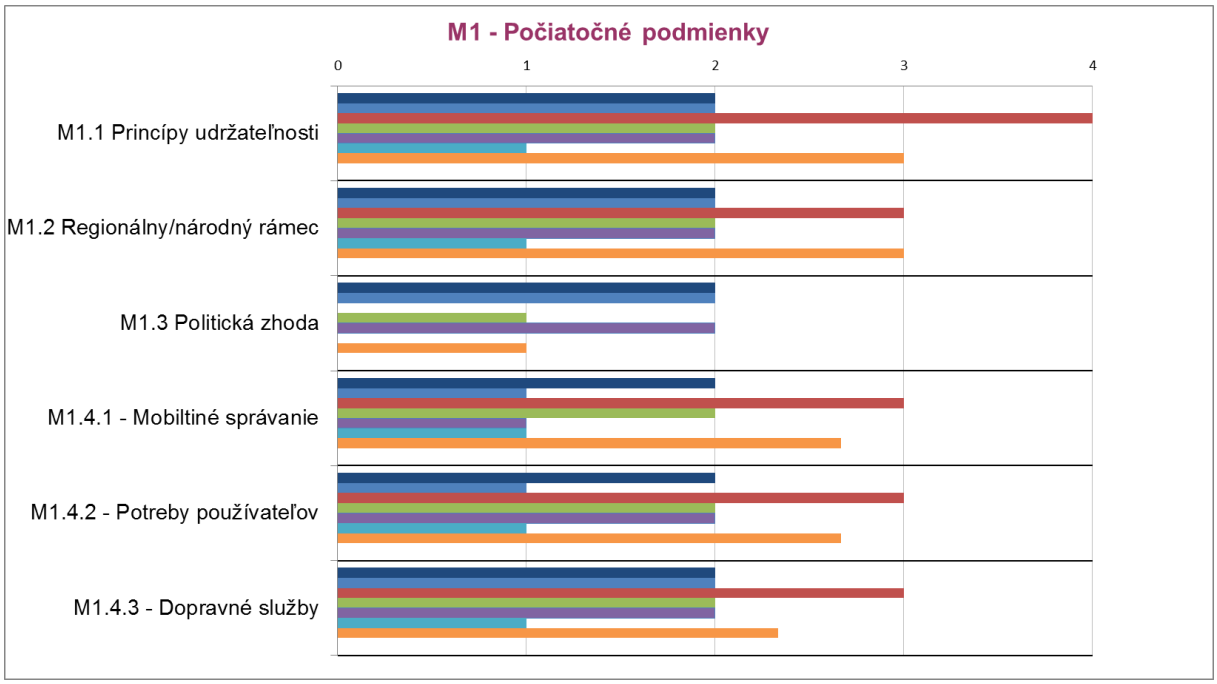
Počiatočné podmienky

Východiskovým bodom plánovania mobility je analýza súčasného stavu postupov pri plánovaní mobility (počiatočné podmienky). Realizácia tohto hodnotenia priniesla možnosť spojiť všetky zainteresované strany prostredníctvom založenia pracovnej skupiny, zdieľať dostupné dáta, získať prehľad o súčasnej situácii, identifikovať potreby a navrhnúť ďalšie práce, ktoré sú nevyhnutné pre komplexnejšiu analýzu súčasného stavu. Je nutné tiež uviesť, že v súčasnosti nedochádza k spoločnému plánovaniu dopravy či mobility na úrovni národného parku, alebo dotknutých okresov, ale na úrovni samosprávneho kraja. Analýza sa sústredila na otázky uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 4 Otázky pre počiatočné podmienky

Udržateľný dopravný systém uspokojuje potreby obyvateľov a zároveň sa snaží dosiahnuť harmonickú rovnováhu medzi ekonomickými, environmentálnymi a sociálnymi aspektmi. Úroveň, na akej sa berú do úvahy princípy udržateľnosti pri plánovaní mobility.
Plán udržateľnej mobility sa obvykle viaže na konkrétne mesto alebo kraj. V každom prípade by však mal nadväzovať na plány pripravené na regionálnej alebo národnej úrovni (stratégie, systémy financovania, rozvoj dopravnej infraštruktúry). Úroveň, na akej sa berie do úvahy regionálny a národný rámec pri plánovaní mobility.
Úroveň politickej zhody pri plánovaní mobility.
Informácie a vedomosti o súčasnom stave dopravy a mobility v kraji bývajú často veľmi fragmentované a nekompletné. Musia byť poskladané dokopy ako puzle, aby bolo možné opísať súčasný stav a pomenovať problémy. Analýza východiskového stavu je nevyhnutná.
Úroveň poznatkov o mobilitnom správaní (obyvateľov, návštevníkov, dochádzajúcich, a pod.), (deľba prepravnej práce, dopravné prieskumy...).
Úroveň poznatkov o potrebách používateľov dopravy (obyvateľov, návštevníkov, dochádzajúcich, a pod.).
Úroveň poznatkov o dopravných službách (parkovanie, verejná doprava, cyklistická infraštruktúra, služby, car sharing, ...).

Graf na Obr. 38 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Dosiahnuté skóre sa pohybuje v rozmedzí 1 až 4 bodov, čo predstavuje značné názorové rozdiely jednotlivých hodnotiteľov na túto oblasť. Pri sumárnom hodnotení dosiahol kraj pre túto oblasť skóre 49 %. Skóre bolo vypočítané ako priemer hodnotenia všetkých členov pracovnej skupiny.



Obr. 39: Hodnotenie počiatočných podmienok jednotlivými hodnotiteľmi

V tejto oblasti existujú viaceré problémy:

- kraj v súčasnosti nemá vypracovaný plán udržateľnej mobility, problematike dopravy všeobecne sa venuje napr. ÚPN VÚC Košický kraj alebo Regionálna integrovaná územná stratégia Košického kraja,
- kraj nepozná mobilitné správanie ani potreby obyvateľov a ostatných účastníkov prepravného procesu, pretože sa pravidelne nevykonávajú mobilitné, či dopravno-sociologické prieskumy,
- okrem nedostatočných vedomostí o dopravnom správaní obyvateľov z prieskumu vyplýva aj nízka úroveň politickej zhody pri plánovaní udržateľnej mobility.

Vízia a stratégia

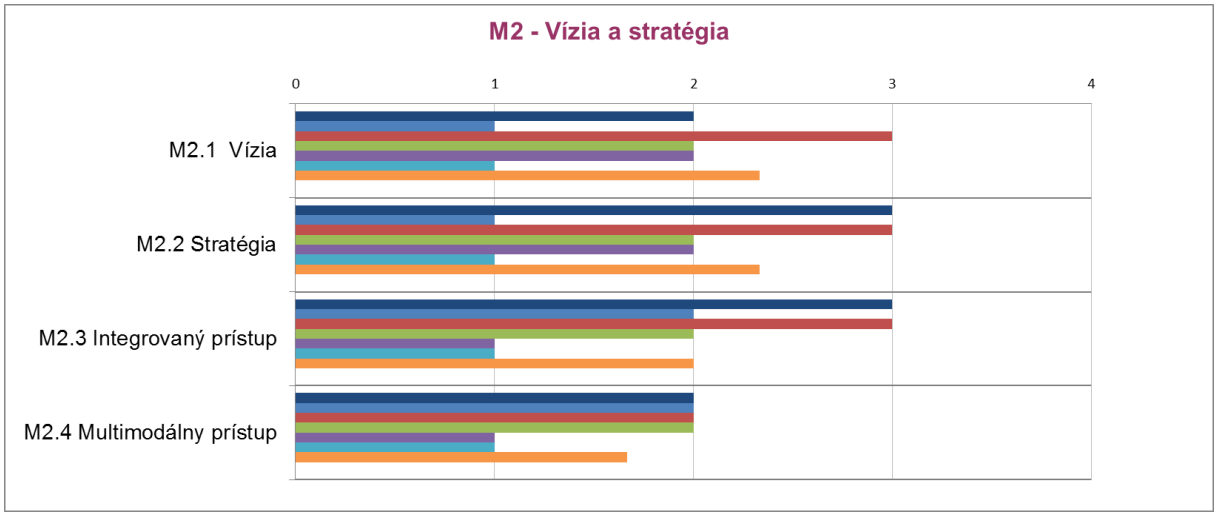
Základom každého plánovania je vízia, v tomto prípade vízia trvalo udržateľnej mobility. Hodnotenie tejto oblasti sa zameriava na tvorbu alebo existenciu jasnej vízie trvalo udržateľnej mobility v rámci kraja a na spôsob prenosu tejto vízie do stratégie. Pod pojmom stratégia sa rozumie spôsob, akým kraj dáva svojej vízii obsah.

Tab. 5 Otázky pre víziu a stratégie

Vízia by mala poskytovať rámec pre budúci rozvoj mesta a slúžiť ako podklad pre návrh vhodných plánovaných opatrení. Plánovanie dopravy a mobility by malo byť súčasťou širšieho konceptu územného rozvoja s prihliadnutím na jeho sociálne aspekty. Vízia by mala byť pripravená tak, aby brala do úvahy ostatné politické výhľady. Na akej úrovni existuje spoločná vízia v oblasti mobility.

Stratégia znamená, že kraj dáva svojej vízii konkrétny obsah. Stratégia je zapracovaná v politických dokumentoch kraja. Tento dokument by mal obsahovať aj dôvody, prečo si kraj želá byť krajom s trvalo udržateľnou mobilitou a ciele, ktoré chce v tejto oblasti dosiahnuť. Úroveň na akej sú formulované ciele v konkrétnom politickom dokumente.
Úroveň na akej sú v dopravnej a mobilitnej politike kraja integrované všetky relevantné aspekty ako sú: územné plánovanie, ochrana životného prostredia, sociálna inklúzia, bezpečnosť, prístup pre znevýhodnené osoby, ekonomický rozvoj a pod?
Úroveň zachovania multimodálneho prístupu, keď sa navrhujú riešenia pre uspokojovanie potrieb obyvateľov kraja v oblasti mobility.

Graf na Obr. 40 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Dosiahnuté skóre sa pohybuje v rozmedzí 1 až 3 bodov. Pri sumárnom hodnotení dosiahol kraj pre túto oblasť skóre 48 %.



Obr. 40: Hodnotenie stratégie a vízie jednotlivými hodnotiteľmi

Vízie pre oblasť dopravy v KSK boli načrtnuté ÚPN VÚC Košického kraja, Regionálnej integrovanej územnej stratégii Košického kraja a Programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja. Aktivity dotýkajúce sa oblasti mobility v Národného parku Slovenský raj boli špecifikované napríklad v Marketingovej stratégii destinácie Slovenský raj. Navrhované aktivity by teda mali brať v úvahu aj napĺňanie relevantných cieľov týchto stratégii.

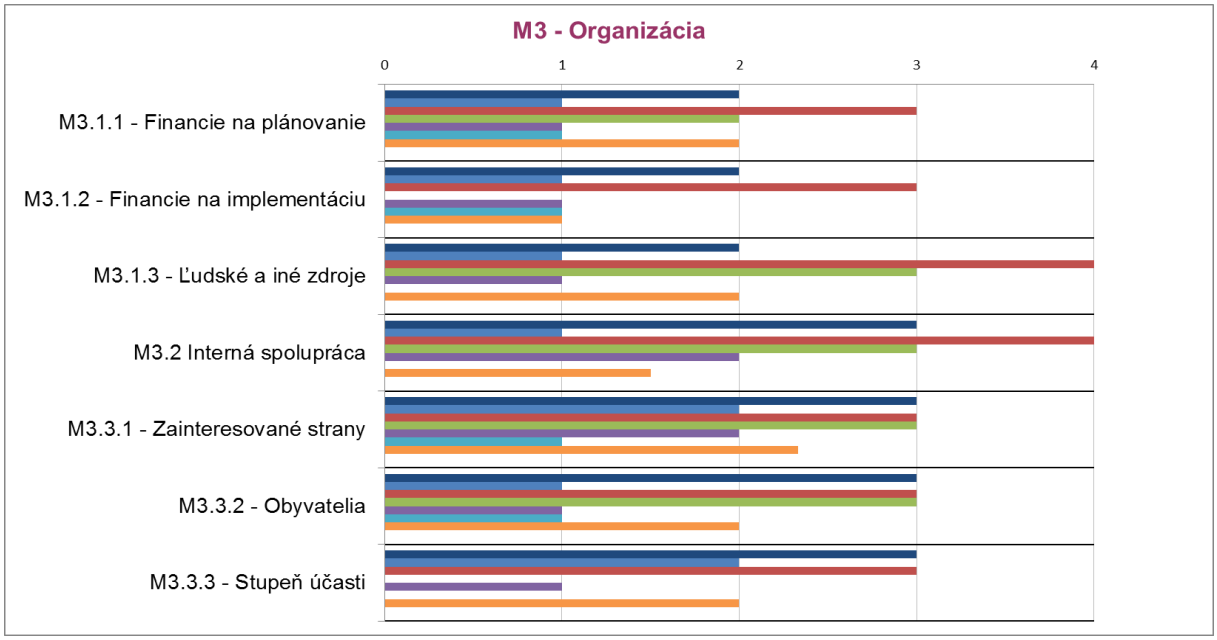
Organizácia

Táto časť procesov zahŕňa všetky organizačné aspekty plánovania mobility, ako sú interná organizácia (oddelenia, zodpovednosť), spolupráca s ostatnými samosprávami, oddeleniami, komunikácia a interakcia so zainteresovanými stranami a ostatnými cieľovými skupinami (občania, študenti, obchodníci...), konzultačná a komunikačná štruktúra (poskytovatelia verejnej dopravy...), zabezpečenie financovania atď.

Tab. 6 Otázky pre oblasť organizácie

Dostupnosť zdrojov pre proces plánovania a implementáciu opatrení v oblasti mobility je veľmi dôležitá. Nevyhnutné sú ľudské ako aj finančné zdroje. Bez nich je ťažké pripraviť plán i implementovať opatrenia.
Úroveň potvrdenia finančných zdrojov na plánovanie udržateľnej mobility?
Úroveň potvrdenia finančných zdrojov na implementáciu opatrení definovaných v akčnom pláne udržateľnej mobility.
Úroveň na akej sú na vašom úrade k dispozícii ľudské zdroje pre proces plánovania a implementáciu opatrení v oblasti mobility.
Úroveň spolupráce medzi úradmi a samosprávami v oblasti mobility. (Je spolupráca pravidelná, systematická, preukázateľná?)
Do procesu plánovania je nevyhnutné zainteresovať rôzne záujmové skupiny, aby bolo možné identifikovať a rešpektovať ich potreby a požiadavky. To by malo podporiť jeho kvalitu a neskôr pomôcť plán legalizovať. Účasť a podpora záujmových skupín pomáha vypracovať efektívnejší plán.
Spôsob, akým je zabezpečená účasť záujmových skupín v procese plánovania a rozhodovania v oblasti mobility.
Spôsob, akým je zabezpečená účasť obyvateľov (vrátene znevýhodnených osôb, chodcov, cyklistov, užívateľov MHD a pod.) v procese plánovania a rozhodovania v oblasti mobility?
Frekvencia a pravidelnosť účasti.

Graf na Obr. 41 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Dosiahnuté skóre sa pohybuje v rozmedzí 1 až 4 bodov, čo predstavuje značné názorové rozdiely jednotlivých hodnotiteľov na túto oblasť. Pri sumárnom hodnotení dosiahol kraj pre túto oblasť skóre 53 %.



Obr. 41: Hodnotenie pre oblasť organizácie jednotlivými hodnotiteľmi

Oblasť organizácie teda bola hodnotená nadpriemerne. Toto pozitívne hodnotenie mohlo byť spôsobené aj existenciou Oblastná organizácia cestovného ruchu "SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ", ktorá sa v súčasnosti zaoberá aj podporou udržateľnej mobility v regióne. Najvyššie hodnotenie získa oblasť internej spolupráce (60%).

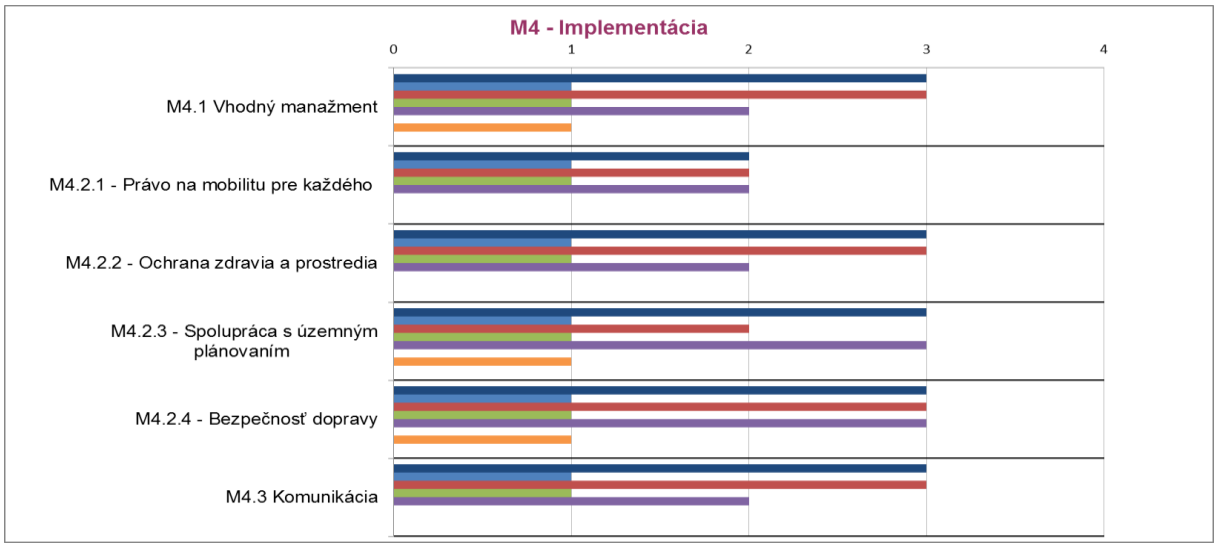
Implementácia

Proces implementácie sa vzťahuje na to, ako sa politika udržateľnej mobility implementuje alebo ktoré konkrétne aktivity/opatrenia sa prijímajú. Cieľom je zahrnúť do implementácie všetky strategické prvky a aktivity/opatrenia prijaté v rámci kraja vo vzťahu k vízii a stratégii.

Tab. 7 Otázky pre oblasť implementácie

Úroveň riadenia implementácie (existuje vhodné riadenie, stanovenie zodpovednosti, sú zainteresované všetky dôležité strany, a pod.)
Akčný plán udržateľnej mobility by mal nájsť vhodnú rovnováhu medzi nasledujúcimi štyrmi základnými oblasťami:
Úroveň kompatibility implementovaných opatrení s právom každého na mobilitu (vrátane znevýhodnených osôb).
Úroveň kompatibility implementovaných opatrení s ochranou zdravia a životného prostredia.
Úroveň kompatibility implementovaných opatrení v rámci územného plánovania a mobility.
Úroveň kompatibility implementovaných opatrení s bezpečnosťou dopravy.
Úroveň komunikácie s obyvateľmi mesta pri implementácii opatrení (napr. pravidelnosť).

Graf na Obr. 42 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Dosiahnuté skóre sa pohybuje v rozmedzí 1 až 3 bodov. Pri sumárnom hodnotení dosiahol kraj pre túto oblasť skóre 47 %.



Obr. 42: Hodnotenie implementácie opatrení jednotlivými hodnotiteľmi

Vo vykonanom hodnotení súčasného stavu udržateľnej mobility mala oblasť implementácie druhé najnižšie hodnotenie (47%). Najväčším problémom implementácie je často izolovanosť jednotlivých opatrení a aktivít a ich nedostatočná kontinuita. Väčšina vízií sa z rôznych dôvodov nepremietne do praxe. Do implementácie nie sú zainteresované všetky dôležité strany. Úroveň kompatibility implementovaných opatrení s právom na mobilitu pre všetkých (vrátane znevýhodnených osôb) je nepostačujúca.

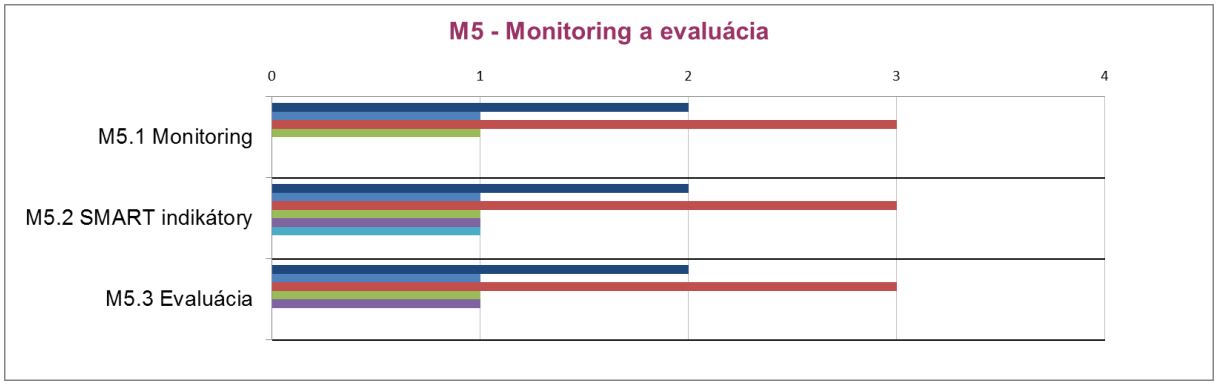
Monitoring a evaluácia

Tento proces sa týka spôsobu, akým sa analyzujú výsledky implementácie plánovania v oblasti mobility a ich použitie pri zavedení príslušnej politiky. Podstatné je prispôsobiť tento proces vzhľadom na výsledky a celkový kontext. Monitorujú sa dosiahnuté ciele plánov a hodnotia dopady opatrení. Týmto spôsobom sa môžu (dobré a zlé) výsledky použiť na vyvodenie záverov a stavať tak na predchádzajúcich skúsenostiach

Tab. 8 Otázky pre počiatočné podmienky

Úroveň monitorovania opatrení v rôznych poliach aktivít.
Stanovené ciele by mali byť tzv. SMART (specific - presné, measurable - merateľné, achievable - dosiahnuteľné, realistic - realistické, time-bound - termínované) a týkať sa cieľov stanovených v stratégii. Úroveň definovania SMART indikátorov, ktoré umožňujú monitorovanie procesu vedúceho k dosiahnutiu stanovených cieľov. Úroveň definovania SMART indikátorov.
Úroveň vyhodnocovania výsledkov monitoringu (napr. pravidelnosť)

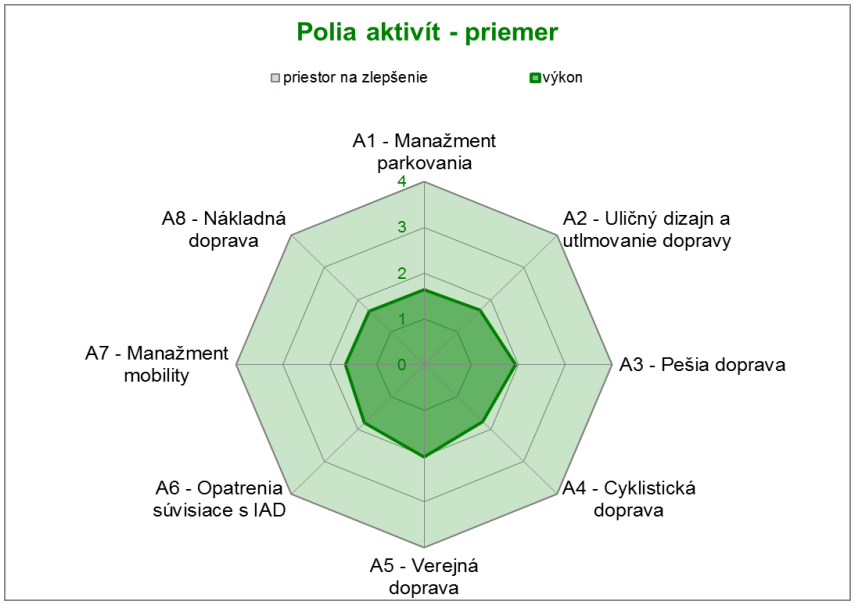
Graf na Obr. 43 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Dosiahnuté skóre sa pohybuje v rozmedzí 1 až 3 bodov. Pri sumárnom hodnotení dosiahol kraj pre túto oblasť skóre 40 %.



Obr. 43: Hodnotenie počiatočných podmienok jednotlivými hodnotiteľmi

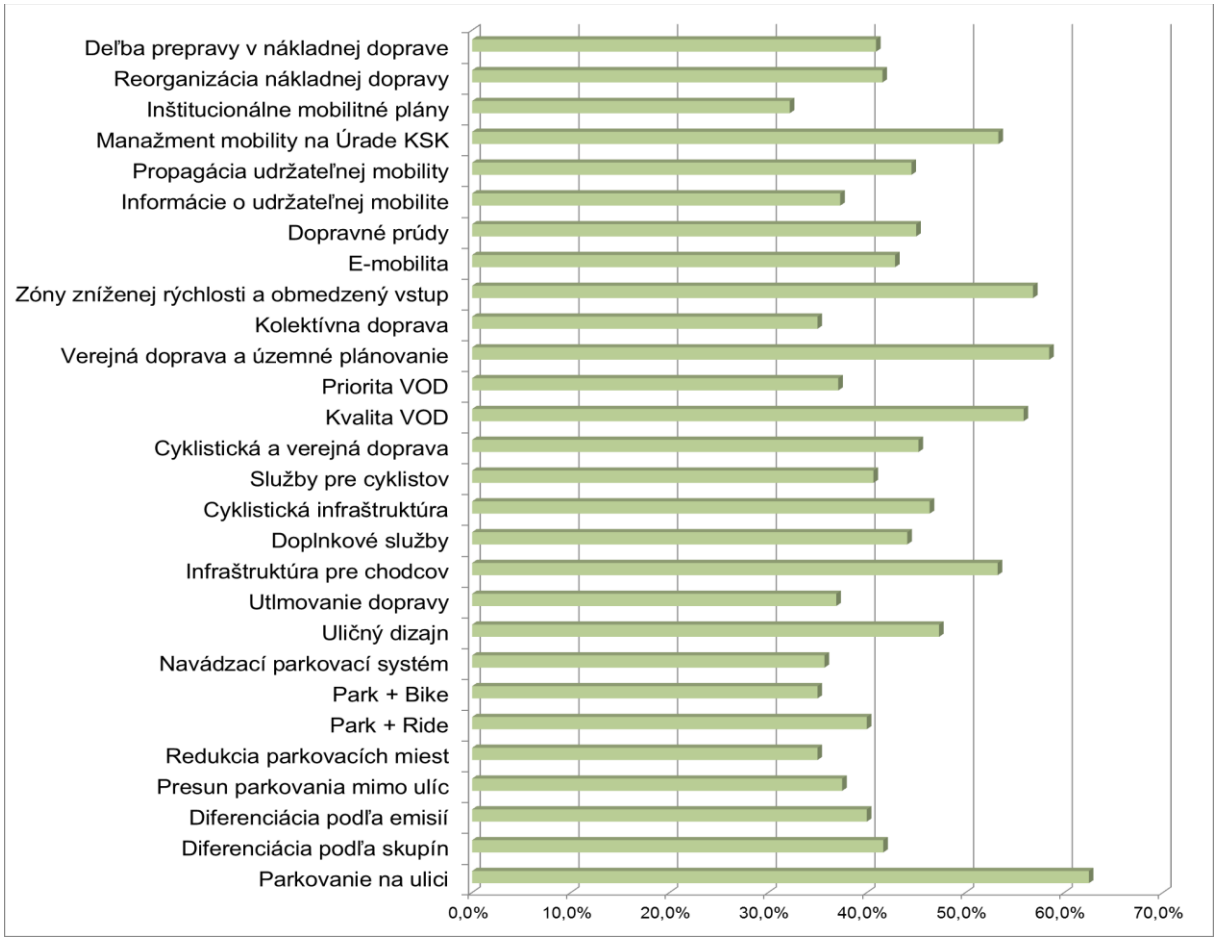
Dá sa povedať, že monitorovanie dosiahnutia cieľov stanovených v stratégiách týkajúcich sa mobility neexistuje. Podobne sa nemerajú ani dopady jednotlivých opatrení. Do určitej miery o tom svedčí aj nižší počet označených odpovedí v tejto oblasti medzi hodnotiteľmi.

1.4.3.2 Výsledky hodnotenia pre polia aktivít



V druhej časti hodnotenia sa respondenti zaoberali hodnotením jednotlivých aktivít v oblasti mobility v dotknutom území. Dotazník pre aktivity pozostával zo 71 otázok, ktoré mapovali situáciu v ôsmich rôznych oblastiach. Skóre dosiahnuté pre jednotlivé polia aktivít v percentách je zobrazené pomocou pavučinového diagramu na obr. 44.

Obr. 44: Celkové hodnotenie pre polia aktivít

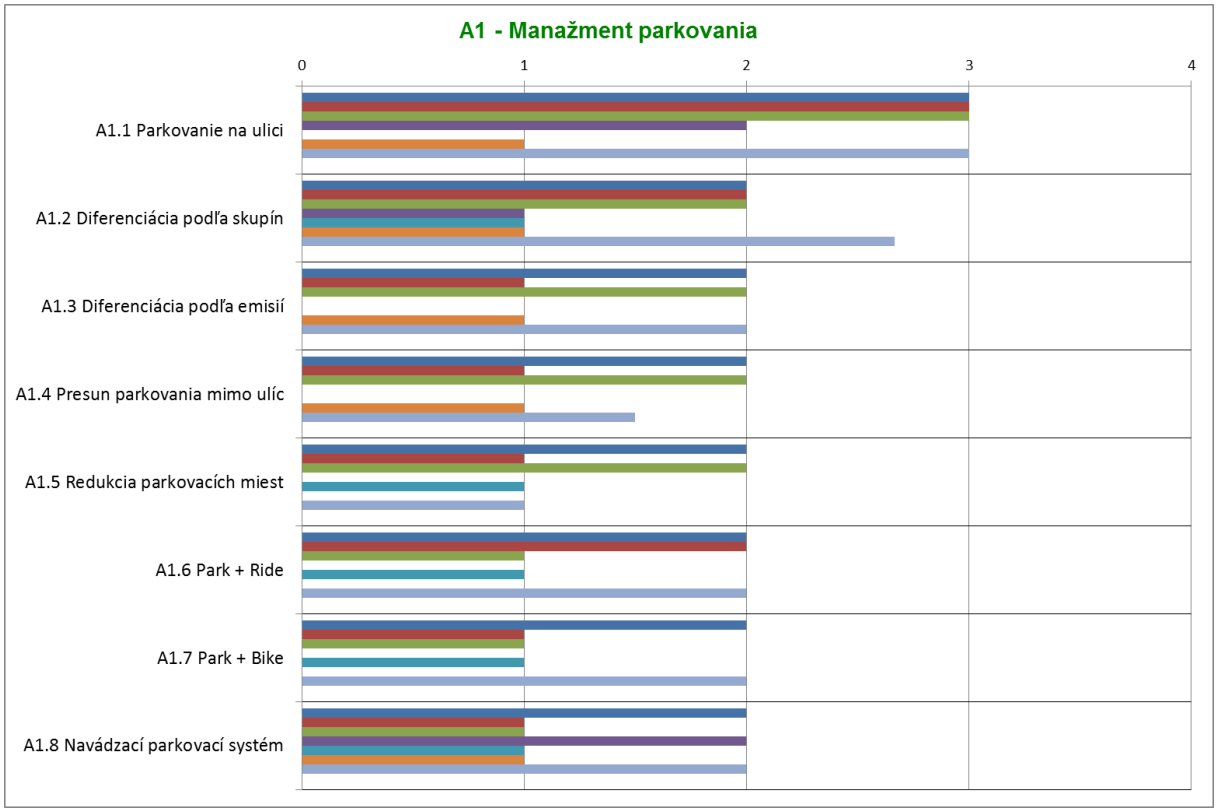


Obr. 45: Celkové hodnotenie pre polia aktivít

Toto hodnotenie umožnilo analyzovať silné a slabé stránky v súčasnom plánovaní, politike a implementácii opatrení v oblasti mobility. Kraj získal v celkovom hodnotení 127 z možných 276 bodov, čo predstavuje 46 %.

Manažment parkovania

Manažment parkovania sa zaoberá rôznymi politikami a aktivitami, ktorých cieľom je efektívnejšie využívanie parkovacích miest a plôch. Manažment parkovania je účinným mechanizmom ovplyvňujúcim rozhodovanie o tom, aký spôsob dopravy si ľudia volia pri cestovaní do mesta alebo v meste. Parkovanie je dvojaký nástroj: pôsobí na reguláciu počtu áut parkujúcich v území aj na reguláciu dopravy (intenzity na prístupových komunikáciách).

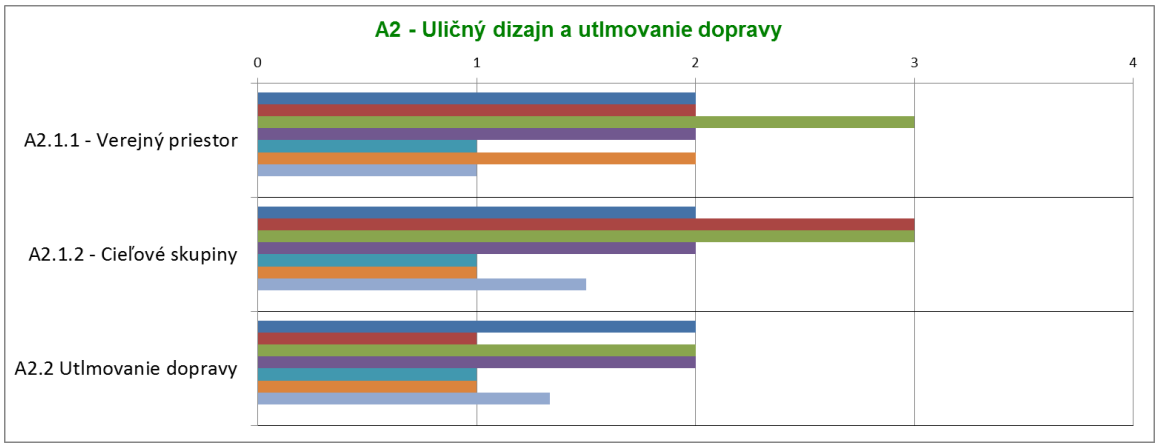


Obr. 46: Hodnotenie manažmentu parkovania jednotlivými hodnotiteľmi

Pri hodnotení aktivít dosiahol kraj najhoršie sumárne skóre práve pre oblasť parkovania, 41%. Najnižšie skóre získali polia aktivít hodnotiace redukciu parkovacích miest a systémy Park and Bike, ktoré v kraji momentálne nie sú v prevádzke.

Dizajn uličného priestoru a upokojovanie dopravy

Dizajn uličného priestoru môže určitým spôsobom ovplyvniť správanie a rozhodovanie ľudí o použití konkrétneho dopravného prostriedku. Utlmovanie IAD dopravy sa má chápať ako komplex iniciatív rôzneho druhu, ktoré majú riadiť uličný priestor takým spôsobom, aby poskytoval výhody nemotorizovanej doprave.

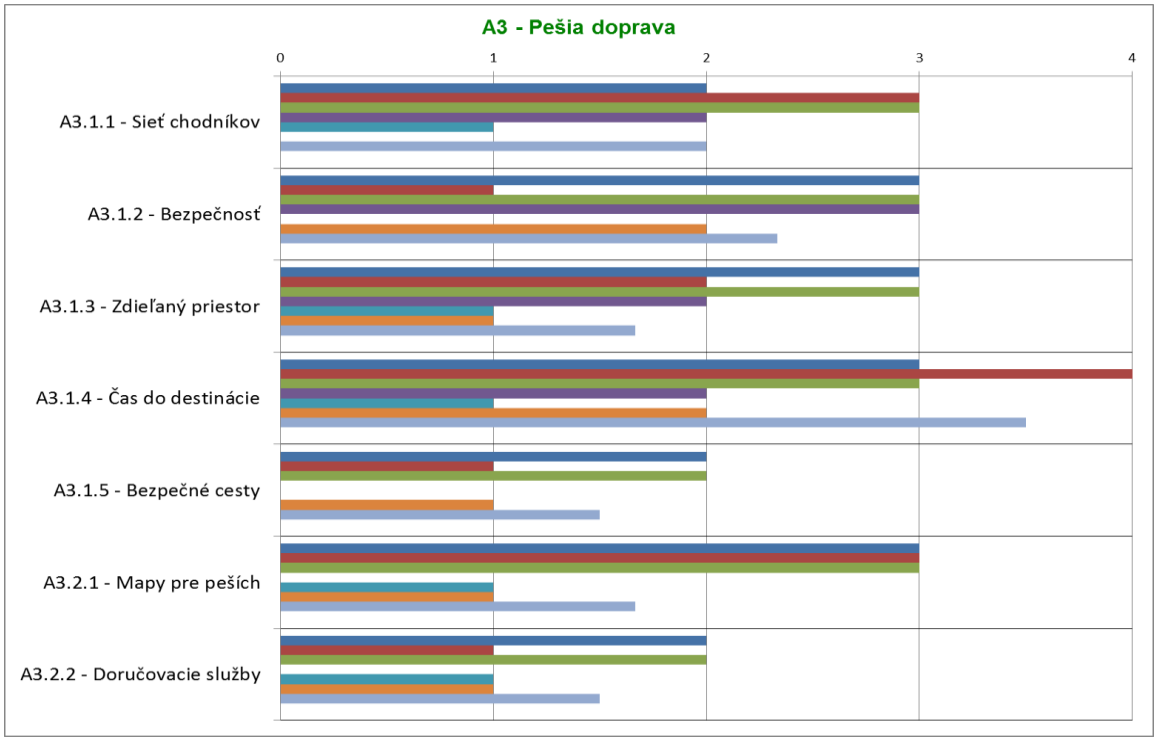


Obr. 47: Hodnotenie upokojovania dopravy jednotlivými hodnotiteľmi

V celkovom hodnotení bola oblasť uličného dizajnu a utlmovania dopravy hodnotená podpriemerne. Celkové dosiahnuté skóre bolo 42%. Najhoršie bola hodnotená oblasť utlmovania dopravy. Vzhľadom na vysoký počet turistov využívajúci pozemné komunikácie spoločne s motoristami, bude teda potrebné v budúcnosti zvýšiť prioritu aktivít zameraných na túto oblasť.

Pešia doprava

Chôdza je najprirodzenejším spôsobom zo všetkých možností dostupných pre rozvoj trvalo udržateľnej mobility. Kraje by mali podporovať svojich obyvateľov a návštevníkov, aby chodili pešo, namiesto cestovania dopravným prostriedkom, a to prinajmenšom v prípade krátkych vzdialeností.



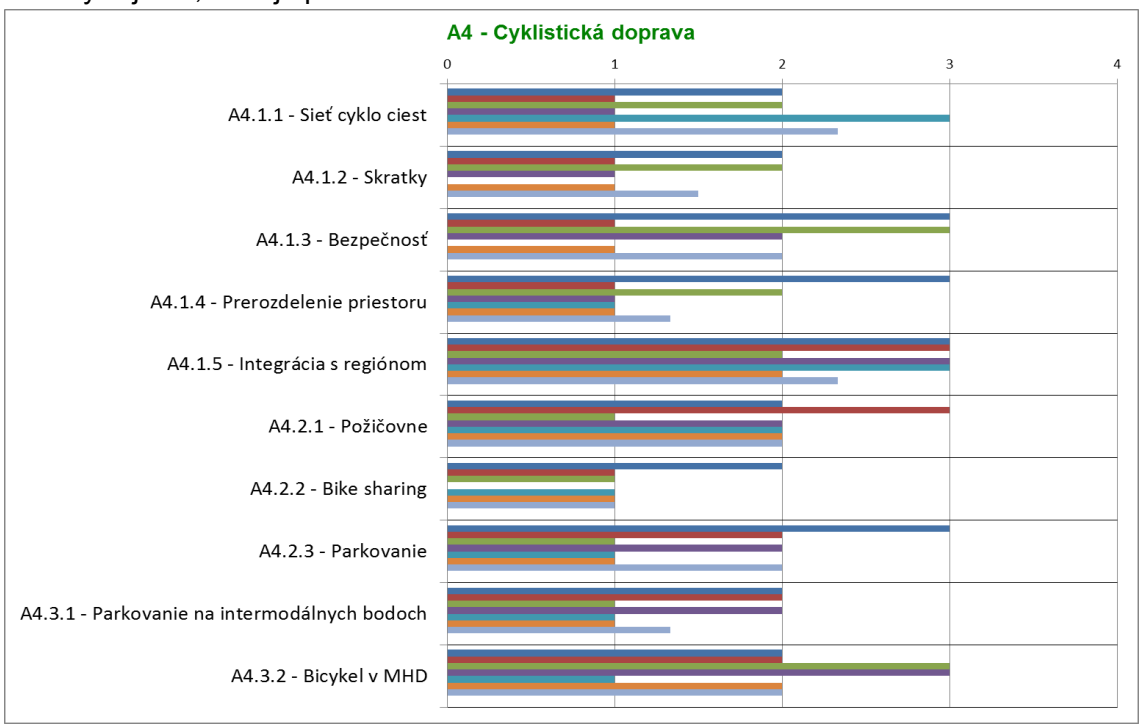
Obr. 48: Hodnotenie pešej dopravy jednotlivými hodnotiteľmi

V tejto oblasti dosiahol kraj sumárne skóre 49%. Spolu s verejnou osobnou dopravou ide teda o najlepšie hodnotené oblasti aktivít. K dobrému hodnoteniu prispieva najmä rozsiahla sieť značených cykloturistických trás v území a tiež dostupnosť máp s vyznačenými trasami a časmi.

Obr. 49: Turistické smerovníky v NP Slovenský raj

Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je veľmi efektívny a optimálny spôsob dopravy na krátke a stredné vzdialenosti. Používanie bicykla ponúka množstvo výhod oproti používaniu motorového vozidla, ako sú fyzická aktivita, alternatíva k použitiu fosílnych palív, žiadne znečistenie ovzdušia ani zamorenie hlukom, zníženie dopravných kongescii, jednoduchšie parkovanie, väčšia flexibilita pri výbere trasy. Výhody v podobe nízkych nákladov ponúka nielen tomu, kto na bicykli jazdí, ale aj spoločnosti.

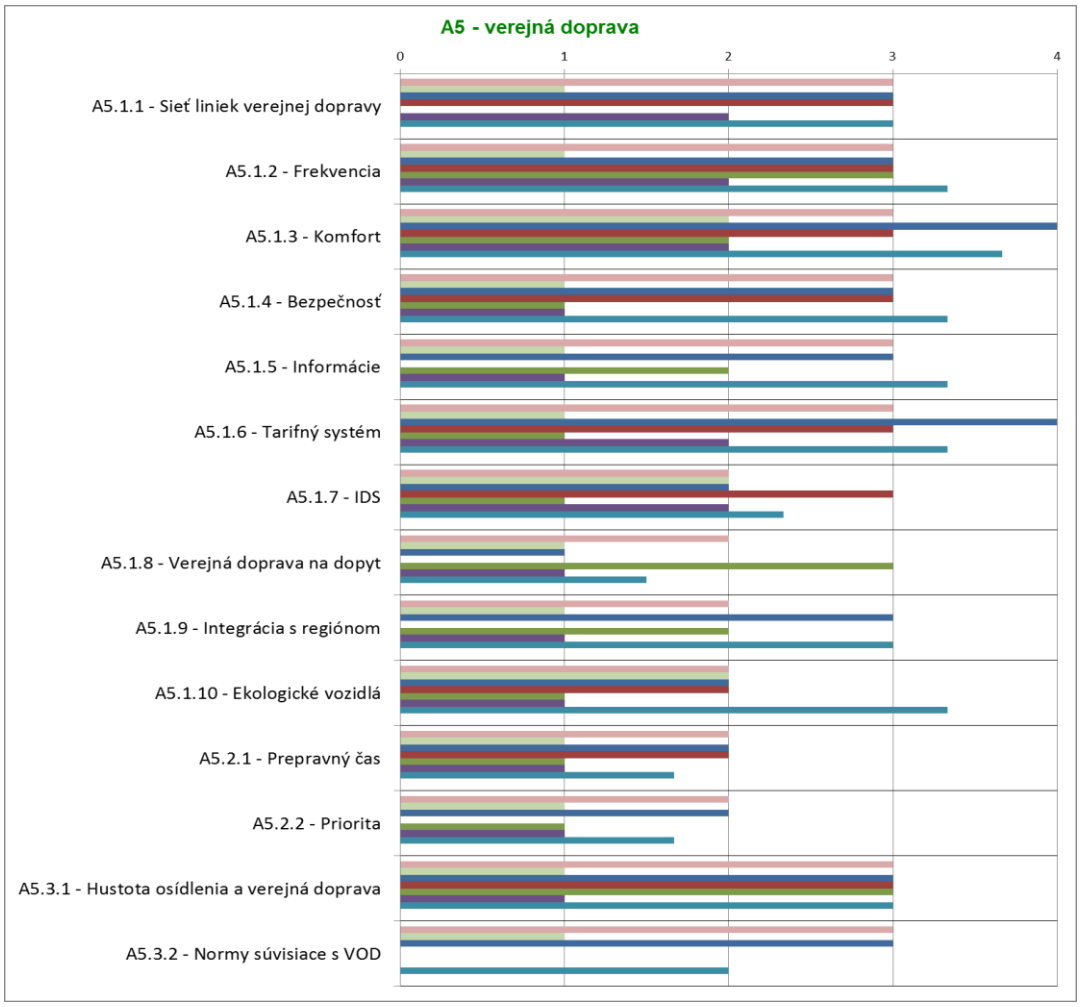


Obr. 50: Hodnotenie cyklistickej dopravy jednotlivými hodnotiteľmi

V tejto oblasti dosiahol kraj sumárne skóre 44%, teda respondenti hodnotili úroveň cyklistickej dopravy na úrovni priemeru ostatných oblastí aktivít. Z hodnotených aktivít v rámci cyklistickej dopravy najnižšie skóre získali polia aktivít hodnotiace systémy Park and Bike, ktoré v kraji momentálne nie sú v prevádzke a prerozdelenie dopravného priestoru v prospech cyklistov. K vyznačeniu pruhov či cestičiek pre cyklistov pritom v Slovenskom raji alebo okolí došlo iba v Spišskej Novej Vsi. Ani tu však nie je zatiaľ zabezpečené napojenie segregovanou cyklistickou infraštruktúrou medzi mestom a niektorým z nástupných miest národného parku.

Verejná doprava

Verejná doprava zahŕňa všetky spôsoby dopravy, pri ktorých pasažier necestuje vo vlastnom automobile, ale zdieľa dopravný prostriedok s ostatnými cestujúcimi. V kraji funguje mestská hromadná doprava, prímestská doprava aj diaľková doprava na fixných trasách s fixným cestovným poriadkom. Napriek množstvu zavádzaných opatrení, ktorých cieľom je zlepšiť služby pre cestujúcich a zatraktívniť verejnú dopravu, počet prepravených osôb kontinuálne klesá. Je to spôsobené najmä celkovým nárastom IAD, časom premiestňovania v dopravnom prostriedku, rastom náročnosti cestujúcich na kvalitu služieb ako aj cenou verejnej dopravy a ďalšími faktormi.

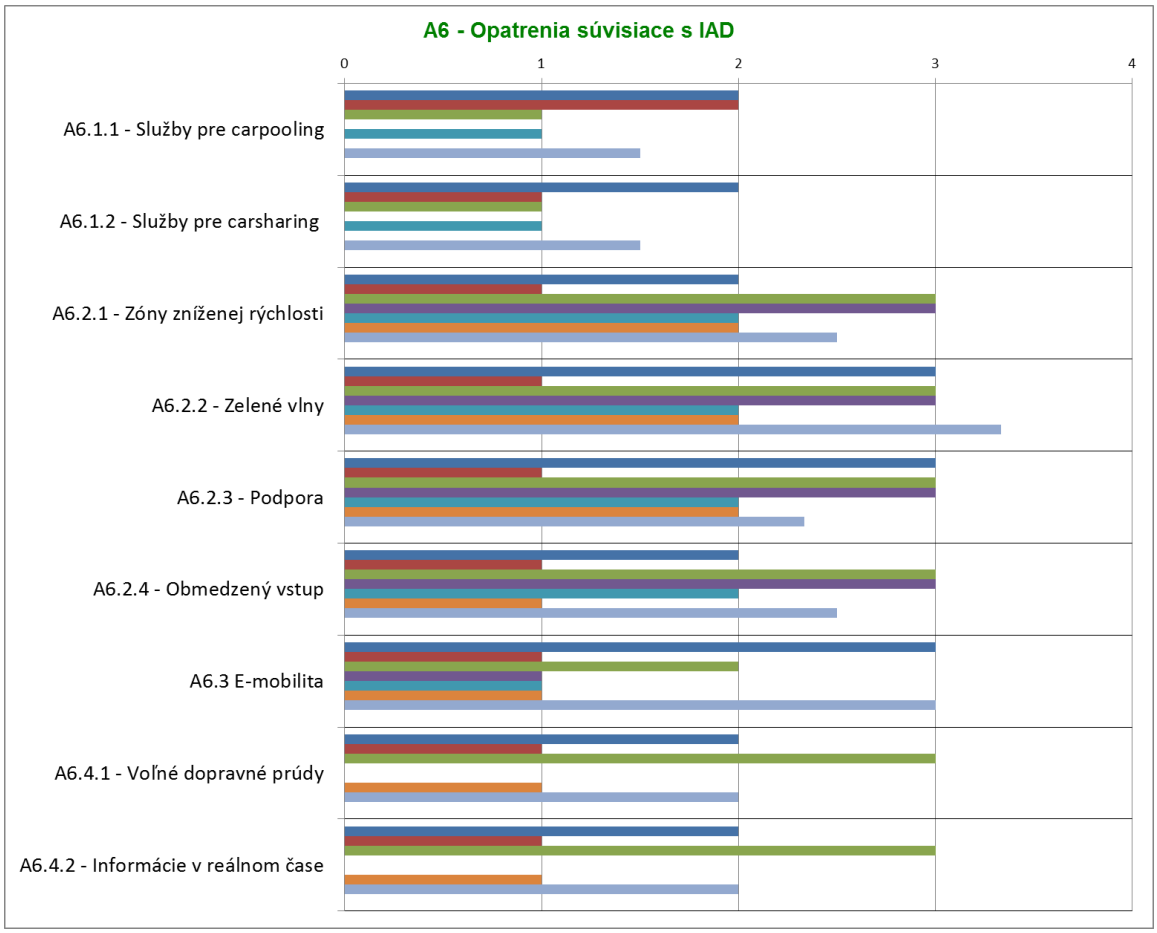


Obr. 51: Hodnotenie verejnej osobnej dopravy jednotlivými hodnotiteľmi

Pri hodnotení verejnej dopravy dosiahol kraj skóre 50%. Z hodnotených oblastí v oblasti verejnej dopravy sú nedostatky najmä nedostatočnej, resp. neexistujúcej prioritizácií VOD a absencia verejnej dopravy na dopyt, flexibilných dopravných systémov. Tieto oblasti získali v hodnotení iba 36%, resp. 39% skóre. Na základe tohto hodnotenie je možné odporúčať pre akčný plán opatrenia zamerané na prioritizáciu VOD a zavádzanie flexibilných dopravných systémov. Pozitívne boli hodnotiteľmi vnímané najmä aktivity zamerané na zvýšenie komfortu cestujúcich, ži už vo vozidlách alebo na zastávkach.

Opatrenia súvisiace s IAD

Opatrenia súvisiace s individuálnou automobilovou dopravou sa týkajú doplnkových opatrení, ako aj samotnej automobilovej dopravy. Ide o využívanie automobilovej dopravy trvalo udržateľnejším spôsobom.

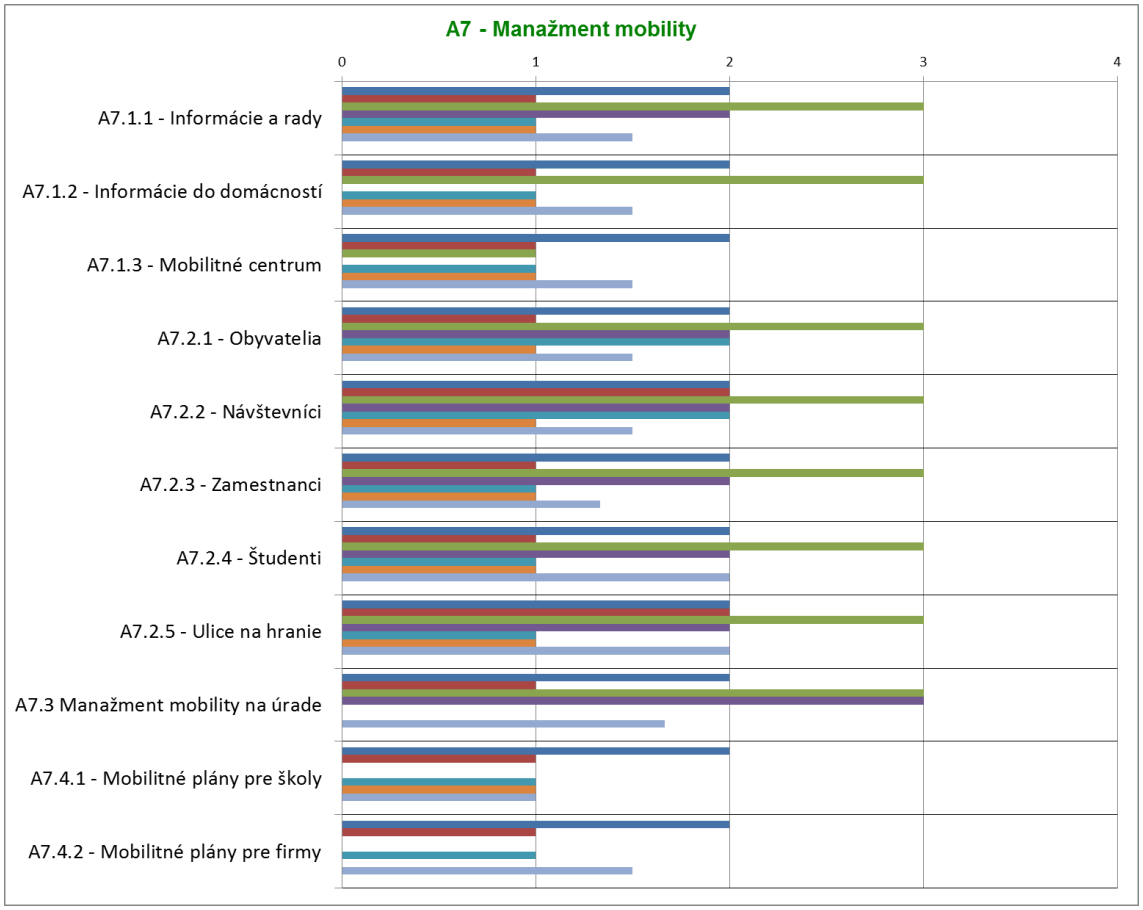


Obr. 52: Hodnotenie individuálnej automobilovej dopravy jednotlivými hodnotiteľmi

Pri hodnotení týchto opatrení dosiahol kraj sumárne skóre 45%. Nízke skóre bolo dosiahnuté najmä v oblasti zdieľania automobilov, teda carsharingu a carpoolingu. Služby podporujúce tieto aktivity v kraji chýbajú, resp. sú dostupne len cez všeobecne dostupné aplikácie bez podpory z kraja, či jednotlivých samospráv. Ďalšou oblasťou, v ktorej vidia hodnotitelia veľký priestor pre zlepšenie je podpora elektromobility.

Manažment mobility

Manažment mobility je koncept propagujúci trvalo udržateľnú dopravu. Riadi dopyt po automobilovej doprave prostredníctvom nástrojov na zmenu postoja a správania cestujúcich. Jadrom manažmentu mobility sú tzv. „mäkké“ opatrenia ako informovanosť, komunikácia, organizačné služby a koordinačné aktivity rôznych partnerov. Mäkké opatrenia často podporujú tzv. tvrdé opatrenia v doprave (napr. nové vlaky, nové cesty a nové cyklotrasy). Opatrenia manažmentu mobility (na rozdiel od tvrdých opatrení) nevyhnutne nevyžadujú veľké finančné investície a môžu mať vysoký pomer rentability.



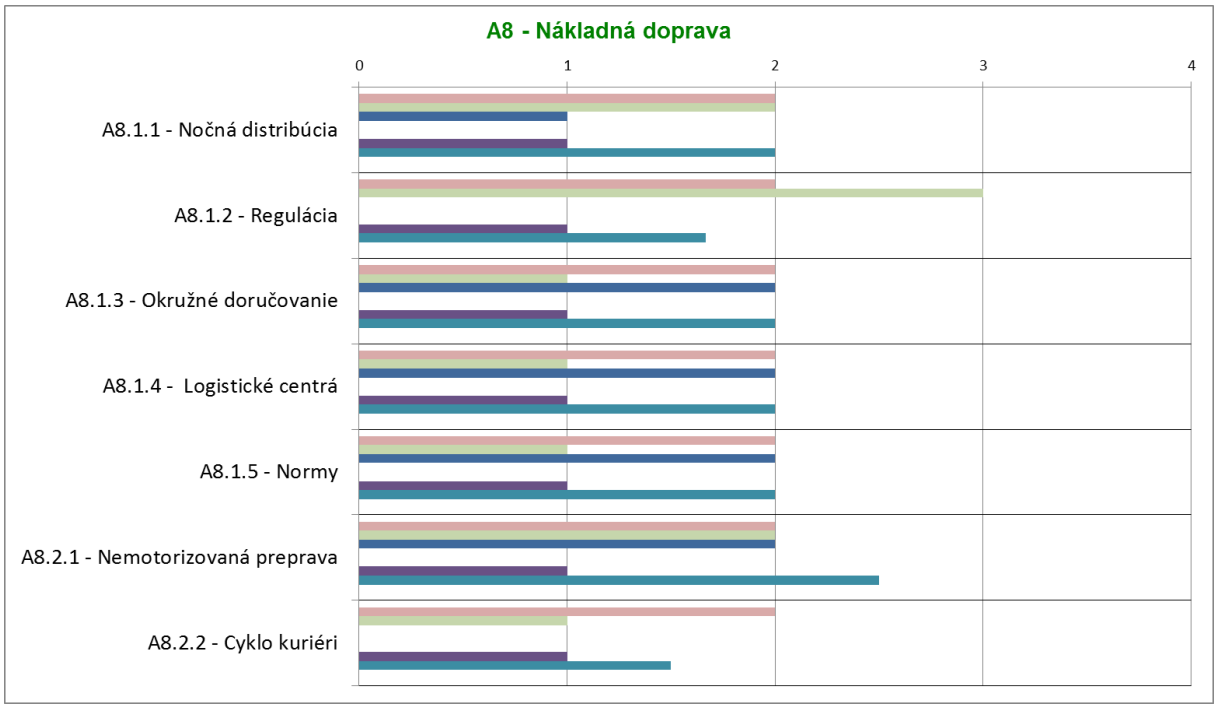
Obr. 53: Hodnotenie manažmentu mobility jednotlivými hodnotiteľmi

V tejto oblasti dosiahol kraj podpriemerné skóre 42 %. Z hodnotených oblastí v oblasti manažmentu mobility sú nedostatky najmä v týchto oblastiach:

- kraj nedistribuuje informácie o trvalo udržateľnej doprave do domácností, firiem alebo škôl,
- v kraji zatiaľ v rámci škôl alebo súkromných firiem nebol spracovaný plán udržateľnej mobility,
- v Slovenskom raji neexistuje mobilitné centrum alebo informačný bod poskytujúci informácie a rady pre oblasť udržateľnej mobility,
- nerobia sa pravidelne opatrenia zamerané na špecifické cieľové skupiny, napr. turistov.

Manažment nákladnej dopravy

Manažment nákladnej dopravy zahŕňa rôzne stratégie s cieľom zvýšiť efektívnosť nákladnej a komerčnej dopravy na území kraja. Samosprávny kraj a jednotlivé obce sa musia v rámci svojich kompetencií a možností postarať o dobré podmienky prepravy tovarov potrebných pre obchod a podnikanie a zároveň vhodne regulovať nákladnú dopravu.



Obr. 54: Hodnotenie pre opatrenia manažmentu nákladnej dopravy

V tejto oblasti dosiahol kraj podpriemerné skóre 41%. Z pomedzi hodnotených oblastí nákladnej dopravy dosiali najnižšie skóre cyklokuriéri, ktorí v rámci kraja v minulosti pôsobili iba v Košiciach. V ďalších mestách alebo v Slovenskom raji existencia týchto služieb bez podpory samospráv alebo súkromného sektora nie je možná. V kraji tiež nie je propagovaná prepravu na krátke vzdialenosti a ďalšie opatrenia zamerané na koordinovanie prepravy, skracovanie prepravných vzdialeností, maximalizáciu nákladu a zamedzenie ciest naprázdno.

1.5 SWOT analýza

Na základe spracovaných analýz v tomto dokumente a tiež Prehľadu najmodernejších analýz dopravných systémov bola spracovaná SWOT analýzy týchto systémov. SWOT analýza definuje faktory úspechu pri zavádzaní a realizácií dopravných systémov pre oblasť udržateľnej mobility v cestovnom ruchu a tiež príslušné rámcové podmienky (právne, finančné a pod.).

Tab. 9 SWOT analýza pre oblasť dopravy v cestovnom ruchu

Silné stránky	**Slabé stránky**
- Spolupráca Oblastnej organizácie cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ /OOCR/ + KSK + eurobus, a.s. + miestne samosprávy. - Existencia taxislužieb v Spišskej Novej Vsi a Dobšinej. - Skúsenosti so sezónnymi kyvadlovými autobusmi ako súčasťou verejnej dopravy (ski bus a letný autobus); prevádzka po dobu 4 rokov. - Blízkosť medzinárodných letísk v Poprade a Košiciach. - Široká sieť regionálnych komunikácií. - Prítomnosť významnej železničnej trate ŽSR 180: Žilina - Košice. - Priaznivá vzdialenosť od veľkých slovenských miest (Košice cca 240 tis. obyvateľov, Prešov 89 tis., Poprad 51 tis., Spišská Nová Ves 38 tis. obyv.). - Obce – nástupné miesta Slovenského raja sú pomerne dobre rozmiestnené, sú prepojené cestami ale existuje aj dopravné spojenie viacerými druhmi dopravy. - Vybudované a pripravované park and ride systémy. - Hustá sieť cykloturistických trás s pripojením na cyklistické trasy vedúce do širokého okolia.	- Zlý stav cestnej infraštruktúry, nedostatočná marketingová komunikácia (na diaľnici D1 nie sú k dispozícii informácie o turistických cieľoch). - Nedostatočná komunikácia a spolupráca subjektov zodpovedných za rozvoj dopravy a mobility. - Absencia možností prepravy bicyklov v autobusoch. - Absencia železničných spojení SNV - Levoča a spojení sever - juh na území Slovenského raja. - Absencia koordinácie miestnych autobusov s vlakmi. - Potreba posilnenia spolupráce a komunikácie medzi prevádzkovateľmi verejnej dopravy. - Nedostatok spojení kyvadlovými autobusmi (alebo autobusmi na dopyt) počas víkendov a sviatkov. - Slabá infraštruktúra cyklistickej dopravy. - Dlhé cestovné časy dopravných spojení severnej a južnej časti Slovenského raja. - Nadmerné zaťaženie parkovacích miest v dňoch s vysokým počtom návštevníkov- nedostatočná rezerva kapacity. - Nízka traťová rýchlosť na žel. trati ŽSR 173 : Červená Skala – Margecany
Príležitosti	**Ohrozenia**
- Zavedenie jednotného cestovného lístka v rámci integrovaného dopravného systému. - Implementácia regionálnych kariet (ich uplatňovanie aj v doprave). - Založenie centrálneho dispečingu integrovaného dopravného systému. - Synchronizacia grafikonov železničnej a autobusovej dopravy. - Spustenie prevádzky parných lokomotív na trati ŽSR 173 : Červená Skala - Margecany.	- Neúspech iniciatívy týkajúcej sa legislatívnych zmien v oblasti mobility a flexibilných dopravných systémov. - Obmedzenia železničnej dopravy zo strany štátu a Ministerstva dopravy a výstavby SR. - Vplyv náročných horských podmienok na rekonštrukciu a údržbu ciest. - Nedostatok finančných prostriedkov na obnovu a rozvoj dopravnej infraštruktúry. - Komplikované majetkoprávne vysporiadanie

- Rozvoj integrovanej dopravy na území kraja. - Obnova železničnej dopravy na trati ŽSR 186: Spišská Nová Ves - Levoča. - využívanie Kopaneckej cesty (cesty III/3227) na dopravné spojenie severu a juhu Slovenského raja. - Rozšírenie skibusov a letných sezónnych autobusov ako súčasti systému verejnej dopravy alebo ako dopravy podporovanej verejným aj súkromným sektorom. - Zmena správania dopravcov vo vzťahu k cestujúcim (ochota pomôcť, poradenstvo, informovanosť).	pozemkov potrebných na rozvoj dopravnej infraštruktúry. - Neustále rastúci stupeň motorizácie aj automobilizácie v SR aj krajinách s najvyšším počtom turistov.

2 Politický kontext

2.1 Politické nástroje

Cieľom akčného plánu je ovplyvniť:

■ Investície pre rast a zamestnanosť

☐ Program európskej územnej spolupráce

☐ Iný nástroj politiky regionálneho rozvoja

Uveďte politický nástroj, na ktorý je akčný plán zameraný:	Integrovaný regionálny operačný program 2014 - 2020

2.2 Ciele politických nástrojov v Košickom kraji

Zdrojom finančných prostriedkov na podporu udržateľnej mobility v Slovenskej republike aj Košickom samosprávnom kraji sú najmä európske štrukturálne a investičné fondy. Táto podpora je možná najmä cez Integrovaný regionálny operačný program.

IROP je programovým dokumentom Slovenskej republiky obdobie 2014 – 2020. Jeho globálnym cieľom je zlepšenie kvality života a zabezpečenie udržateľných verejných služieb s dopadom na vyvážený a udržateľný územný rozvoj, hospodársku, územnú a sociálnu súdržnosť regiónov, miest a obcí. Stratégia podpory IROP zohľadňuje stratégiu Európa 2020 a prispieva k plneniu jej priorít, predovšetkým k udržateľnému a inkluzívnemu rastu.

Po konzultácii so zástupcami oddelení dopravy a cestovného ruchu Košického samosprávneho kraja bolo dohodnuté, že tento politický nástroj by sa mohol ovplyvniť / zlepšiť navrhovaním opatrení alebo aktivít v rámci akčného plánu LAST MILE, ktoré sú v súlade s Regionálnou integrovanou územnou stratégiou (RITS). Ide o dokument/zoznam konkrétnych aktivít plánovaných v košickom regióne, ktoré môžu byť podporené z IROP, ak sú v zozname uvedené.

Košický samosprávny kraj je zodpovedný za vypracovanie tohto dokumentu a teda aktivity uvedené v akčnom pláne LAST MILE, ktoré zodpovedajú požiadavkám na aktivity v RITS, bude možné financovať z IROP. Začlenením aktivít podporujúcich udržateľnú dopravu je možné pozitívne ovplyvniť dosiahnutie cieľov IROP v oblasti nízkouhlíkového hospodárstva.

Navrhnutý ukazovateľ výkonnosti bude monitorovaný počtom subjektov zapojených do služieb LAST MILE: 40.

Vybrané aktivity tohto akčného plánu budú v budúcnosti zahrnuté do Plánu udržateľnej mobility Košického kraja (PUM KK). Obstarávateľom tohto PUM KK je Košice samosprávny kraj a dokončený by mal byť v 1.12.2019.

Aktivity navrhované v tomto akčnom pláne sú v súlade so **Stratégiou rozvoja územia Slovenský raj s dôrazom na rozvoj cestovného ruchu na obdobie rokov 2015 – 2020** a **Marketingovou stratégiou destinácie Slovenský raj**.

3 Navrhované aktivity, akčný plán LAST MILE a monitoring jeho realizácie

Na základe spracovanej analýzy súčasného stavu udržateľnej mobility v Košickom samosprávnom kraji s dôrazom na oblasť Slovenského raja a vykonaných prieskumov mobility, bolo po konzultáciách v rámci pracovnej skupiny vybratých 24 aktivít pre hodnotenie priority pre ďalšie spracovanie akčného plánu. Proces tvorby a implementácie plánu je tiež zhrnutý prílohe č.2 v informačnom grafe. Proces prioritizácie jednotlivých aktivít je popísaný v kapitole 3.1 Hodnotenie priority navrhovaných aktivít.

3.1 Hodnotenie priority navrhovaných aktivít

Pre vyhodnotenie priority každej z 24 navrhovaných aktivít bol použitý proces multikriteriálneho hodnotenia popísaný v nasledujúcom texte.

3.1.1 Hodnotiace kritériá

Pre účely multikriteriálnej analýzy boli použité kritériá, ktoré zohľadňujú ciele udržateľnosti dopravy a finančnú nákladovosť realizácie jednotlivých aktivít. Kritériá boli vybraté členmi pracovnej skupiny, tak aby zohľadňovali regionálny kontext a výsledky hodnotenia súčasného stavu mobility v území. Nasledujúci zoznam uvádza zoznam kritérií a ich stručný popis v poradí bez určenia váhy kritéria:

1. **Zvýšenie podielu ciest udržateľnými dopravnými módmi** (zvýšenie počtu ciest pešo, verejnou dopravou alebo na bicykli a/alebo zníženie počtu ciest individuálnou automobilovou dopravou)
2. **Podpora intermodality** (budovanie intermodálnych prestupných bodov, záchytných parkovísk so zastávkami verejnej osobnej dopravy alebo požičovňami bicyklov atď)
3. **Zvýšenie počtu návštevníkov Slovenského raja** (zvýšiť počet návštevníkov v Slovenskom raji a tiež počet prenocovaní)
4. **Zvýšenie ponuky udržateľných dopravných módov v území** (zvýšenie počtu spojov VOD, najmä v turisticky atraktívnych časoch, zvýšenie počtu miest s možnosťou zapožičania bicykla, budovanie nových zastávok, napr. aj na znamenie)
5. **Podpora flexibilných dopravných systémov** (zavádzanie kyvadlových autobusov, autobusov na dopyt, liniek s premennou trasou/zachádzkami, verejných bicyklov atď.)
6. **Zlepšenie dopravného spojenia medzi nástupnými miestami v Slovenskom raji** (zavedenie liniek verejnej osobnej dopravy prepájajúcich nástupné miesta do Slovenského raja, skrátenie cestovného času medzi nimi, budovanie komunikácií pre ich prepojenie)
7. **Investičné náklady**

Kritériá č. 1 – 6 je možné označiť ako kvalitatívne, keďže ich pri väčšine aktivít nie je možné presne kvantifikovať. Pri hodnotiacom kritériu č. 7 ide o kritérium kvantitatívne, keďže predpokladané investičné náklady pre jednotlivé aktivity sú známe alebo je možné ich odhadnúť a porovnať pre jednotlivé. Poradie v uvedenom zozname je náhodné,

nezohľadňuje výslednú preferenciu kritéria po hodnotení. Metóda použitá pre určenie preferencie jednotlivých kritérií je uvedená v nasledujúcom texte.

3.1.2 Použitá metóda hodnotenia

Váha jednotlivým kritériám bola priradená použitím Saatyho matice. Použitý postup je označovaný ako Saatyho analytický hierarchický proces, ktorý sa bežne používa v ekonomike, priemysle, doprave a ďalších oblastiach, kde je potrebné objektívnym spôsobom získať kvalifikované podklady pri rozhodovacích procesoch. Ako hierarchická je táto metóda nazvaná preto, že poskytuje komplexnú logickú koncepciu pre štruktúrované, postupné riešenie rozhodovacieho problému.

Metóda párového porovnania Saatyho maticami je založená na porovnávaní stupňa významnosti kritérií a úrovne toho, ako spĺňajú zadané predpoklady. Párové expertné hodnotenie sa vykonalo na základe kvalitatívnej stupnice rovnaký – slabý – stredný – silný – veľmi silný, pričom tomuto verbálnemu vyjadreniu zodpovedali kvantitatívne hodnoty {1, 3, 5, 7, 9}. Detailný popis jednotlivých stupňov podľa preferencií je vyjadrený v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 10 Stupne hodnotenia pre párové porovnanie prostredníctvom Saatyho matice

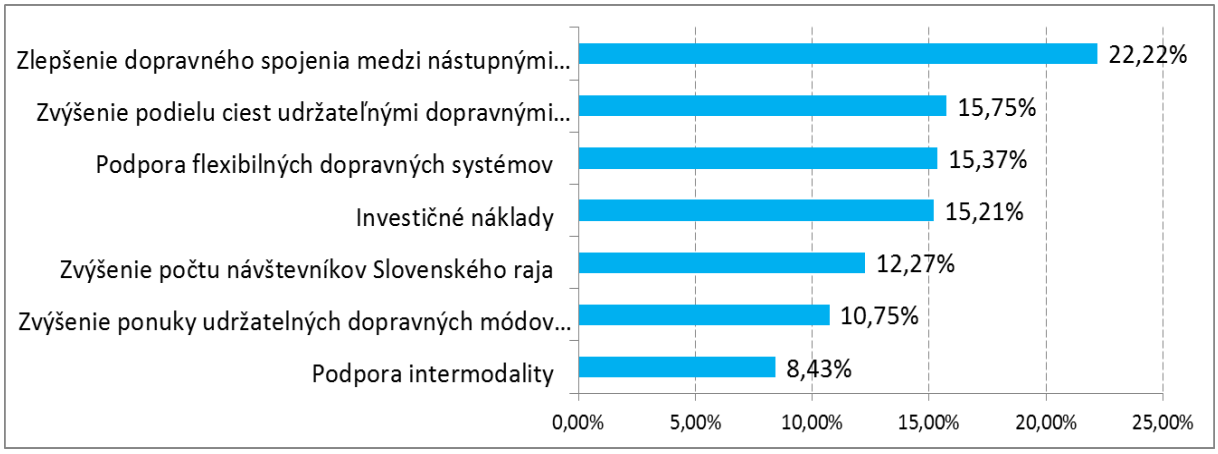
Intenzita dôležitosti	Definícia	Slovné vysvetlenie
1	rovnaká dôležitosť	Dva prvky majú rovnaký podiel na intervencii cieľa.
3	menšia dôležitosť jedného prvku vzhľadom k druhému	Názory a skúsenosti naznačujú preferencie jedného atribútu pred druhým.
5	podstatná alebo silná dôležitosť	Názory a skúsenosti silne preferujú jeden atribút pred druhým.
7	preukázateľná dôležitosť	Jeden atribút je veľmi preferovaný pred druhým a jeho dominancia je demonštrovateľná v praxi.
9	absolútna dôležitosť	Favorizovanie jedného atribútu pred druhým je na najvyššom stupni vyjadrenia.
2, 4, 6, 8	stredné hodnoty medzi susednými posúdeniami	Použijú sa, ak sa vzhľadom k nejednoznačnosti priradenia preferencie vyžaduje kompromis.

Princíp určovania hodnôt polí Saatyho matice vychádza z pravidla, že pokiaľ je kritérium v riadku významnejšie, ako kritérium v stĺpci, do príslušného poľa ij sa zapíše hodnota veľkosti príslušnej preferencie kritéria v riadku ku kritériu/cieľu v stĺpci. V prípade opačnej významnosti, t.j. ak prvok v stĺpci je významnejší, ako prvok v riadku, zapíše sa do poľa prevrátená hodnota zvolenej preferencie. Zároveň pre polia prvkov pod hlavnou diagonálou ji platí prevrátená hodnota polí ij. Príklad takto vyplnenej matice je na nasledujúcom obrázku.

	CI	Zvýšenie podielu ciest udržateľnými dopravnými módmi	Podpora intermodality	Zvýšenie počtu návštevníkov Slovenského raja	Zvýšenie ponuky udržateľných dopravných módov v území	Podpora flexibilných dopravných systémov	Zlepšenie dopravného spojenia medzi nástupnými miestami v Slovenskom raji	Investičné náklady
	3,11%							
Zvýšenie podielu ciest udržateľnými dopravnými módmi		1	4	3	2	2	1	3
Podpora intermodality		1/4	1	1	1/3	1/2	1/2	1
Zvýšenie počtu návštevníkov Slovenského raja		1/3	1	1	1/3	1/3	1/3	1
Zvýšenie ponuky udržateľných dopravných módov v území		1/2	3	3	1	1/2	1/2	2
Podpora flexibilných dopravných systémov		1/2	2	3	2	1	2	2
Zlepšenie dopravného spojenia medzi nástupnými miestami v Slovenskom raji		1	2	3	2	1/2	1	2
Investičné náklady		1/3	1	1	1/2	1/2	1/2	1

Obr. 55: Príklad vyplnenej Saatyho matice

Za účelom zvýšenia objektivity celého rozhodovacieho procesu boli využité viaceré hodnotiace subjekty, čo umožnilo naraz zosúladiť niekoľko individuálnych expertných odhadov. Na zosúladenie expertných hodnotení bol použitý aritmetický priemer, teda všetci hodnotitelia mali rovnakú váhu. Výsledné váhy jednotlivých kritérií sa nachádzajú na nasledovnom grafe.



Obr. 56: Váhy hodnotiacich kritérií získané párovým porovnávaním Saatyho maticou

Jednotlivé navrhované aktivity boli hodnotené z hľadiska týchto kritérií/cieľov na nominálnej stupnici. Stupnica bola rozdelená pre kvalitatívne hodnotiace kritériá/ciele do piatich úrovní, podľa predpokladaného vplyvu aktivity na napĺňanie kritéria. Najvyšší dvojbodový zisk v kvalitatívnom hodnotení vyjadroval priamy pozitívny vplyv aktivity na dosiahnutie cieľa,

jednobodový zisk predstavoval nepriamy pozitívny vplyv aktivity a nulový bodový zisk predstavoval nulový vplyv aktivity na daný cieľ. Záporné hodnoty predstavovali negatívny vplyv na dosiahnutie sledovaného kritéria. Kritériá, ktoré bolo možné v hodnotení kvantifikovať, boli z dôvodu možnosti vzájomného porovnávania s bodovými ziskami kvalitatívnych kritérií hodnotené na intervalovej stupnici v intervale <-2,2>. Hodnotu 2 reprezentuje aktivita s najnižšími investičnými a hodnotu -2 naopak aktivita s najvyššími nákladmi. Zvyšné hodnoty boli určené pomerne v danom intervale.

3.2 Navrhované aktivity

Popísaný spôsob hodnotenia dôležitosti navrhovaných aktivít pre akčný plán umožnil určenie poradia aktivít na základe bodového zisku z procesu hodnotenia a tiež určenie priority jednotlivých aktivít. Pre realizáciu v rámci tohto akčného plánu bolo vybratých 8 aktivít s vysokou prioritou, 7 aktivít so strednou prioritou a 2 aktivity s nízkou prioritou, ktoré budú slúžiť pre monitoring a propagáciu akčného plánu. Zoznam aktivít s výsledným bodovým ziskom sa nachádza v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 11 Navrhované aktivity akčného plánu zoradené podľa priority

Č.	Aktivita	Výsledný bodový zisk
1	Podpora legislatívnych zmien v prospech flexibilných dopravných systémov	1,73
2	Podporu zaradenia FTS do zásobníka projektov RIUS	1,73
3	Zrýchlený autobusový spoj Spišská Nová Ves – Podlesok - Kopanec – Stratená	1,64
4	Doplniť autobusové spoje do stredísk CR počas letnej i zimnej turistickej sezóny	1,61
5	Rekonštrukcia cesty III/3227 cez sedlo Kopanec	1,51
6	Cesta Ukrajina: Smižany – Podlesok (severná hranica Národného parku Slovenský raj)	1,49
7	Rekonštrukcia lanovej dráhy Dedinky – Geravy	1,45
8	Výstavba prestupných terminálov s príslušným informačným systémom	1,44
9	Doplniť vlakové spoje na železničnej trati 173 Červená Skala – Margecany počas prázdnin a cez víkendy	1,38
10	Uzavretie cesty cez sedlo Kopanec pre individuálnu automobilovú dopravu	1,32
11	Vybaviť verejné dopravné prostriedky pomôckami pre cestovanie (držiaky na bicykle, lyže)	1,27
12	Realizácie kampane na podporu flexibilných dopravných systémov a udržateľnej mobility počas dňa Zeme	1,25
13	Tvorba územného plánu pre oblasť Slovenského raja	1,24

14	Tarifno-informačné zabezpečenie integrovaného dopravného systému	1,23
15	Zavádzanie prvkov elektromobility v Národnom parku Slovenský raj	1,21
16	Rozšírenie sčítacieho formulára pre sčítanie turistov o informácie o mobilitnom správaní turistov	0,98
17	Organizácia kampane počas Európskeho týždňa mobility	0,83

Jednotlivé aktivity sú spracované vo forme prehľadných tabuliek (listov formátu A4), v ktorých je uvedený názov aktivity a jej stručný opis (zdôvodnenie), organizácia zodpovedná za realizáciu aktivity, obdobie realizácie, ako aj predpokladané investičné náklady s potenciálnym zdrojom financovania. Na tabuľku s popisom aktivity je možné prejsť prekliknutím na text aktivity v tabuľke.

Predpokladané investičné náklady reprezentujú náklady, ktoré bude potrebné vynaložiť na realizáciu aktivity do jej uvedenia do prevádzky (napr. stavebné náklady). Do tejto ceny zväčša nie sú zahrnuté náklady na organizáciu pracovných stretnutí alebo propagáciu aktivít, s výnimkou aktivít zameraných priamo na propagáciu udržateľných a flexibilných foriem dopravy. Pri tzv. mäkkých (soft) aktivitách predstavujú náklady najmä náklady na výrobu propagačných predmetov, odmeny dobrovoľníkov atď. **Detailné listy aktivít sa nachádzajú v prílohe č.1.** Do zoznamu aktivít neboli začlenené aktivity s nízkou prioritou okrem aktivít č. 16 a 17, ktoré budú využité pre monitoring a propagáciu akčného plánu a udržateľnej mobility v území.

Vybrané aktivity boli na základe požiadaviek projektu rozdelené do šiestich zo siedmich z odporúčaných oblastí. Aktivity bez priameho dopadu na niektorú z uvedených oblastí však môžu nepriamo prispievať napĺňaniu cieľov projektu pre tieto oblasti.

3.2.1 Aktivity upravujúce politické nástroje

Aktivita 2: Podporu zaradenia FTS do zásobníka projektov RIUS

Východiskový stav:

V košickom kraji v súčasnosti neexistujú príklady flexibilných alebo dopytovo orientovaných dopravných systémov. Turisti zvyčajne používajú svoje súkromné vozidlá na to, aby sa dostali do vybraných oblastí cestovného ruchu - pokiaľ neexistuje iná možnosť. Jedným z prostriedkov pre podporu udržateľnej mobility je Integrovaný regionálny operačný program 2014 – 2020. RIUS predstavuje zoznam projektov, ktoré je možné podporiť z IROP. Viac informácií nájdete v 1.3.2 Legislatíva na regionálnej úrovni.

Aktivita:

Hlavným cieľom akčného plánu pre oblasť zmeny a tvorby politík je úprava a doplnenie zásobníka projektov Regionálnej integrovanej územnej stratégie (RIÚS) pre Košický samosprávny kraj. RIÚS je východiskovým strategickým dokumentom pre realizáciu Integrovanej územnej investície na regionálnej úrovni s dopadom na miestnu úroveň. Zároveň RIÚS predstavuje záväzný plán konkrétnych plánovaných aktivít pre Integrovaný regionálny operačný program 2014 – 2020 (IROP) v Košickom kraji, definujúci konkrétne plánované aktivity s dôrazom na integrovaný prístup pre rozvoj územia.

Zodpovedná organizácia: Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o.

Ďalšie zainteresované organizácie: Rada partnerstva pre RIUS, Košický samosprávny kraj

Harmonogram realizácie: 2018 - 2019

Náklady: Nepredpokladáme významné náklady

Možnosti financovania: Projekt LAST MILE

Indikátor splnenia aktivity: Počet zapojených subjektov, počet stretnutí so zainteresovanými stranami na regionálnej úrovni

Spôsob monitoringu:

Keďže nie je možné vopred predpovedať rozhodnutie Rady partnerstva pre Regionálnu integrovanú územnú stratégiu o rozšírení zoznamu projektov, bol ako hodnotiaci ukazovateľ aktivity na podporu nástrojov politík určený počet subjektov zainteresovaných na príprave strategických dokumentov v oblasti dopravy v regióne. Širokou akceptáciou flexibilných dopravných systémov a udržateľných foriem dopravy subjektmi a ich zástupcami, ktorí predkladajú a schvaľujú v rámci rady návrh nových projektových zámerov sa zvýši pravdepodobnosť rozšírenia zoznamu a realizácie akčného plánu.

Aktivita 2	Podporu zaradenia FTS do zásobníka projektov RIUS
Zodpovedná organizácia	Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o.
Ďalšie zainteresované organizácie	Rada partnerstva pre RIUS, Košický samosprávny kraj
Harmonogram realizácie	2018 - 2019
Predpokladané náklady	-
Možnosti financovania	Projekt LAST MILE
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zlepšenie regionálnych politík a vytvorenie jasných podmienok pre udržateľné a flexibilné druhy dopravy pre poslednú míľu.
Popis aktivity	Aktivita pozostáva zo stretnutí so zainteresovanými skupinami a členmi Rady partnerstva pre RIUS zameranými na prerokovanie možností začlenenia aktivít navrhovaných v tomto akčnom pláne do zásobníka projektových zámerov oprávnených podľa IROP. Žiadosti o nenávratný finančný príspevok z IROP je možné podávať iba na projekty uvedené v tomto zásobníku.
Synergické efekty k aktivite	6, 7, 8, 10, 11, 14, 15
Indikátor splnenia aktivity	Počet stretnutí so zainteresovanými stranami na regionálnej úrovni Počet zapojených subjektov
Priorita aktivity 2	Vysoká

3.2.2 Aktivity upravujúce legislatívny rámec

Aktivita 1: Podpora legislatívnych zmien v prospech flexibilných dopravných systémov

Východiskový stav:

Významnou prekážkou rozvoja udržateľnej mobility a flexibilných dopravných systémov je chýbajúca alebo nedostatočná legislatíva. Flexibilné druhy dopravy nie je možné financovať z verejných zdrojov z dôvodu ich problematickej integrácie do systému verejnej dopravy. Viac informácií nájdete v 1.3.1 Legislatíva na národnej úrovni.

Aktivita:

Významným a koncepčným riešením pre uplatnenie prvkov flexibilnej dopravy v systéme pravidelnej dopravy vo verejnom záujme sú mierne úpravy súčasnej legislatívy. Tieto úpravy spočívajú najmä v nasledujúcich zmenách:

1. Definovaním niektorých málo využívaných pravidelných autobusových spojov ako „autobus na zavolanie“ (dial-a-bus), bude možné hospodárnejšie zabezpečovanie dopravných služieb, novelizáciou vyhlášky č. 124 Prílohy č. 3 doplnením informatívnej značky „autobus na zavolanie“.
2. Vytvorením možnosti alternatívnych trás pravidelnej autobusovej dopravy a zachádzok len v prípade potreby, doplnením § 7 ods. 1 o písm. j) v znení „údaj o alternatívnych trasách autobusového spoja a zachádzok len na požiadanie“.
3. Umožnením spolufinancovania kyvadlovej dopravy (shuttle) na základe služby vo verejnom záujme novelizáciou § 21 ods. 2 zákona č. 56/2012 Z. z. vypustením textu „rekreačné a turistické“ alebo § 22 ods. 4 doplnením o možnosť poskytovať príspevok od podnikateľských subjektov na podporu cestovného ruchu ako spolufinancovanie služieb vo verejnom záujme.

Zodpovedná organizácia: Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o.

Ďalšie zainteresované organizácie: Košický samosprávny kraj, Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Harmonogram realizácie: 2018 - 2020

Náklady: Nepredpokladáme významné náklady

Možnosti financovania: Projekt LAST MILE

Indikátor splnenia aktivity: Počet stretnutí so zainteresovanými stranami na regionálnej a národnej úrovni

Aktivita 1	Podpora legislatívnych zmien v prospech flexibilných dopravných systémov
Zodpovedná organizácia	Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o.
Ďalšie zainteresované organizácie	Košický samosprávny kraj, Ministerstvo dopravy a výstavby SR
Harmonogram realizácie	2018 - 2020
Predpokladané náklady	-
Možnosti financovania	Projekt LAST MILE
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zlepšenie regionálnych politík a vytvorenie jasných podmienok pre udržateľné a flexibilné druhy dopravy pre poslednú míľu.
Popis aktivity	Významným a koncepčným riešením pre uplatnenie prvkov flexibilnej dopravy v systéme pravidelnej dopravy vo verejnom záujme sú mierne úpravy súčasnej legislatívy. 1. Definovaním niektorých málo využívaných pravidelných autobusových spojov ako „autobus na zavolanie“ (dial-a-bus), by bolo možné hospodárnejšie zabezpečovanie dopravných služieb, *novelizáciou vyhlášky č. 124 Prílohy č. 3 doplnením informatívnej značky „autobus na zavolanie“.* 2. Vytvorením možnosti alternatívnych trás pravidelnej autobusovej dopravy a zachádzok len v prípade potreby, doplnením § 7 ods. 1 o písm. j) v znení „údaj o alternatívnych trasách autobusového spoja a zachádzok len na požiadanie“. 3. Umožnením spolufinancovania kyvadlovej dopravy (shuttle) na základe služby vo verejnom záujme novelizáciou § 21 ods. 2 zákona č. 56/2012 Z. z. vypustením textu „rekreačné a turistické“ alebo § 22 ods. 4 doplnením o možnosť poskytovať príspevok od podnikateľských subjektov na podporu cestovného ruchu ako spolufinancovanie služieb vo verejnom záujme.
Synergické efekty k aktivite	2, 4, 8, 14, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet stretnutí so zainteresovanými stranami na regionálnej a národnej úrovni
Priorita aktivity 1	Vysoká

3.2.3 Aktivity súvisiace s organizačnými štruktúrami

Aktivita 8: Výstavba prestupných terminálov s príslušným informačným systémom

Východiskový stav:

Atraktivita autobusovej dopravy v uplynulých rokoch v SR aj Košickom kraji klesá. Je to možné vidieť aj na prepravných výkonoch dopravcov v 1.2.2.2 Výkony v autobusovej doprave. Stavebno-technický stav autobusových staníc je zhodnotený v kapitole 1.2.2.1 Zastávky a stanice VOD. V kraji nie je v prevádzke systém integrovanej dopravy.

Aktivita:

V rámci tejto aktivity bude realizované dobudovanie nástupísk, ich zastrešenie, informačný a kamerový systém a odstavné plochy pre osobné autá. Budú tiež doplnené stojany pre bicykle a stojiská pre autobusy, ktoré začínajú a končia autobusové spoje na termináli.

Na novovybudovaných odchodových nástupištiach pribudne 6 odchodových tabúľ a 2 centrálne tabule, na ktorých budú zverejňované všetky odchody a príchody jednotlivých spojov. Informačné tabule tiež umožnia informovanie cestujúcich o ďalších možnostiach dopravy v území, napr. o flexibilných dopravných systémoch.

Zodpovedná organizácia: ARRIVA Michalovce a.s.

Ďalšie zainteresované organizácie: Košický samosprávny kraj

Harmonogram realizácie: Začiatok neznámy - Ukončenie 12/2020

Náklady: cca 1 mil. €

Možnosti financovania: IROP + 10% vlastných zdrojov

Indikátor splnenia aktivity: Počet nových alebo zrekonštruovaných terminálov

Aktivita 8	Výstavba prestupných terminálov s príslušným informačným systémom
Zodpovedná organizácia	ARRIVA Michalovce a.s.
Ďalšie zainteresované organizácie	Košický samosprávny kraj
Harmonogram realizácie	Začiatok neznámy - Ukončenie 12/2020
Predpokladané náklady	cca 1 mil. €
Možnosti financovania	IROP + 10% vlastných zdrojov
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy.
Popis aktivity	Plánované aktivity: dobudovanie nástupísk, ich zastrešenie, informačný a kamerový systém a odstavné plochy pre osobné autá, stojany pre bicykle a autobusy, ktoré začínajú a končia autobusové spoje na termináli. Na novovybudovaných odchodových nástupištiach pribudne 6 odchodových tabúľ a 2 centrálne tabule, na ktorých budú zverejňované všetky odchody a príchody jednotlivých spojov.
Synergické efekty k aktivite	4, 11, 14, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet nových alebo zrekonštruovaných terminálov
Priorita aktivity 8	Vysoká

Aktivita 13: Tvorba územného plánu pre oblasť Slovenského raja

Východiskový stav:

Obce na území Slovenského raja v súčasnosti medzi sebou nedostatočne komunikujú pri plánovaní dopravy. Územné plány spracovávajú túto oblasť iba jednotlivo a aj keď pri tom rešpektujú Územný plán veľkého územného celku Košický kraj z roku 1998 (doplnený 2017) nedostatočne pri tom reagujú na dopyt turistov, miestnych obyvateľov, či dopravnú situáciu v okolitých obciach.

Aktivita:

Existencia Národného parku Slovenský raj si vyžaduje spoločné plánovanie viacerých miest a obcí pre oblasť územného rozvoja, dopravy apod. Spoločný územný plán musí byť v súlade s územným plánom regiónu a mal by byť podkladom pre tvorbu a aktualizáciu územných plánov miest a obcí v danom území. Spracovanie plánu by malo nadväzovať na plán udržateľnej mobility KSK.

Územný plán ustanoví zásady a regulatívy štruktúry osídlenia, priestorového usporiadania a funkčného využívania dotknutého územia z hľadiska jeho trvalo udržateľného rozvoja, zásady a regulatívy usporiadania verejného dopravného a technického vybavenia a okrem iného aj verejnoprospešné stavby. V procese tvorby tohto dokumentu bude možné nadviazať aj na spracovávaný plán udržateľnej mobility samosprávneho kraja.

Zodpovedná organizácia: Košický samosprávny kraj

Ďalšie zainteresované organizácie: Oblastná organizácia cestovného ruchu Slovenský raj & Spiš, miestne samosprávy

Harmonogram realizácie: 11/2019 – 4/2021

Náklady: 70 000 €

Možnosti financovania: Rozpočet KSK

Indikátor splnenia aktivity: Počet územných plánov a plánov udržateľnej mobility

Aktivita 13	Tvorba územného plánu pre oblasť Slovenského raja
Zodpovedná organizácia	Košický samosprávny kraj
Ďalšie zainteresované organizácie	Oblastná organizácia cestovného ruchu Slovenský raj & Spiš, miestne samosprávy
Harmonogram realizácie	11/2019 – 4/2021
Predpokladané náklady	70 000 €
Možnosti financovania	Rozpočet KSK
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie sociálnej a územnej kohézie prostredníctvom rovnakých dopravných možností a lepšej dopravnej dostupnosti. Zlepšenie regionálnych politík a vytvorenie jasných podmienok pre udržateľné a flexibilné druhy dopravy pre poslednú míľu.
Popis aktivity	Existencia Národného parku Slovenský raj si vyžaduje spoločné plánovanie viacerých miest a obcí pre oblasti územného rozvoja, dopravy apod. Spoločný územný plán musí byť v súlade s územným plánom regiónu a mal by byť podkladom pre tvorbu a aktualizáciu územných plánov miest a obcí v danom území. Spracovanie plánu by malo nadväzovať na plán udržateľnej mobility KSK. Územný plán ustanoví zásady a regulatívy štruktúry osídlenia, priestorového usporiadania a funkčného využívania dotknutého územia z hľadiska jeho trvalo udržateľného rozvoja, zásady a regulatívy usporiadania verejného dopravného a technického vybavenia a okrem iného aj verejnoprospešné stavby.
Synergické efekty k aktivite	2, 5, 6, 7, 8, 10, 16, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet územných plánov a plánov udržateľnej mobility
Priorita aktivity 13	Stredná

Aktivita 14: Tarifno-informačné zabezpečenie integrovaného dopravného systému

Východiskový stav:

V súčasnosti v Košickom kraji pôsobia dvaja významný dopravcovia v osobnej doprave. Časť ich vozidiel je vybavená systémom pre sledovanie polohy vozidiel. Informácie o aktuálnej polohe sa môže verejnosť dozvedieť prostredníctvom mobilnej aplikácie pre telefóny, no autobusové stanice nie sú vybavené verejným pripojením na internet a cestujúci bez smart telefónu nemajú iný prístup k aktuálnym informáciám.

Aktivita:

Zavedenie nového tarifno-informačné zabezpečenie integrovaného dopravného systému zvýši atraktivitu verejnej dopravy medzi cestujúcimi a malo by tiež prilákať nových používateľov. Informácie o aktuálnej polohe vozidiel verejnej dopravy podporia zavádzanie flexibilných dopravných systémov. Aktivita bude pozostávať z týchto činností:

1. Obnova technického zariadenia – palubné počítače, tlačiarne, personifikačné pracovisko
2. Informačné systémy v autobusoch pre prímestskú dopravu a mestskú hromadnú dopravu – tabule vonkajšie, tabule vnútorné, kamery, wifi, hlásiče pre nevidomých, informačný displej
3. Dopravná kontrola – revízorské čítačky
4. Aplikačný software

Zodpovedná organizácia: Dopravcovia vo verejnom záujme - eurobus, a.s. a ARRIVA, a.s.

Ďalšie zainteresované organizácie: Košický samosprávny kraj

Harmonogram realizácie: 1/2018 (omeškanie) - 12/2020

Náklady: cca 5 mil. €

Možnosti financovania: IROP + 10% vlastných zdrojov

Indikátor splnenia aktivity: Počet zavedených informačných systémov

Aktivita 14	Tarifno-informačné zabezpečenie integrovaného dopravného systému
Zodpovedná organizácia	Dopravcovia vo verejnom záujme - eurobus, a.s. a ARRIVA, a.s.
Ďalšie zainteresované organizácie	Košický samosprávny kraj
Harmonogram realizácie	1/2018 (omeškanie) - 12/2020
Predpokladané náklady	cca 5 mil. €
Možnosti financovania	IROP + 10% vlastných zdrojov
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie sociálnej a územnej kohézie prostredníctvom rovnakých dopravných možností a lepšej dopravnej dostupnosti. Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy.
Popis aktivity	1. Obnova technického zariadenia – palubné počítače, tlačiarne, personifikačné pracovisko 2. Informačné systémy v autobusoch pre prímestskú dopravu a mestskú hromadnú dopravu – tabule vonkajšie, tabule vnútorné, kamery, wifi, hlásiče pre nevidomých, informačný displej 3. Dopravná kontrola – revízorské čítačky 4. Aplikačný software
Synergické efekty k aktivite	8, 11, 12, 13
Indikátor splnenia aktivity	Počet zavedených informačných systémov
Priorita aktivity 14	Stredná

Aktivita 16: Rozšírenie sčítacieho formulára pre sčítanie turistov o informácie o mobilitnom správaní turistov

Východiskový stav:

Na území Slovenskej republiky ani Košického samosprávneho kraja nebol doposiaľ zavedený systém zberu dát o mobilitnom správaní obyvateľstva prostredníctvom dopravno-sociologických prieskumov, či u turistov prostredníctvom anketových prieskumov. Výsledky realizovaných prieskumov pre danú oblasť nájdete v **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů. Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**. Systematickým zberom dát o turistoch sa zaoberá Správa NP Slovenský raj v pravidelne realizovaných sčítaniach turistov.

Aktivita:

Doplnenie sčítacieho formulára pre sčítanie turistov v Slovenskom raji o otázku o použitom dopravnom móde pre príchod do Slovenského raja. Doplnením tejto otázky bude možné sledovať deľbu prepravnej práce medzi turistami a tiež vyhodnocovať dopad aktivít zameraných na podporu udržateľnej mobility a flexibilných dopravných systémov. Táto aktivita by nemala zvýšiť finančnú náročnosť sčítania a iba mierne predĺžiť čas prieskumu.

Zodpovedná organizácia: Správa NP Slovenský raj

Ďalšie zainteresované organizácie: Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o., Oblastná organizácia cestovného ruchu Slovenský raj & Spiš

Harmonogram realizácie: Zmena formulára do 12/2018, použitie od 1/2019

Náklady: Nepredpokladáme významné zvýšenie nákladov

Možnosti financovania: Správa NP Slovenský raj

Indikátor splnenia aktivity: Počet realizovaných prieskumov

Aktivita 16	Rozšírenie sčítacieho formulára pre sčítanie turistov o informácie o mobilitnom správaní turistov
Zodpovedná organizácia	Správa NP Slovenský raj
Ďalšie zainteresované organizácie	Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o., Oblastná organizácia cestovného ruchu Slovenský raj & Spiš
Harmonogram realizácie	Zmena formulára do 12/2018, použitie od 1/2019
Predpokladané náklady	-
Možnosti financovania	Správa NP Slovenský raj
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Rozšírenie zberu informácií o mobilitnom správaní návštevníkov Slovenského raja a možností evaluácie aktivít. Zabezpečenie súladu konkrétnych aktivít s regionálnymi štrukturálnymi programami.
Popis aktivity	Doplnenie sčítacieho formulára pre sčítanie turistov v Slovenskom raji o otázku o použitom dopravnom móde pre príchod do Slovenského raja. Doplnením tejto otázky bude možné sledovať deľbu prepravnej práce medzi turistami a tiež vyhodnocovať dopad aktivít zameraných na podporu udržateľnej mobility a flexibilných dopravných systémov. Táto aktivity by nemala zvýšiť finančnú náročnosť sčítania a iba mierne predĺžiť čas prieskumu.
Synergické efekty k aktivite	Všetky aktivity- sčítanie bude využívané pri monitoringu
Indikátor splnenia aktivity	Počet realizovaných prieskumov
Priorita aktivity 16	Nízka

3.2.4 Aktivity podporujúce implementáciu FTS

Aktivita 3: Zrýchlený autobusový spoj Spišská Nová Ves – Podlesok - Kopanec – Stratená

Východiskový stav:

V minulosti boli pre spojenie severnej a južnej časti Slovenského raja využívané najmä cesty I/66 a II/533 a to i autobusovou dopravou. Tieto cesty však predstavujú časové zdržania v porovnaní s trasou rekonštruovanej komunikácie III/3227 popísanej v aktivite 5. Existujúce autobusové linky pritom využívajú všetky autobusové zastávky na trase linky, čo spôsobuje ďalšie zdržania. Sieť súčasných autobusových zastávok je znázornená na Obr. 18: Teoretická izochróna 15 min. dostupnosti autobusových zastávok.

Aktivita:

Táto aktivita vychádza z príkladu dobrej praxe prezentovaného v rámci projektu LAST MILE mestom Varna. Autobusová linka by mala byť zrýchlená- ako stále zastávky budú označené iba zastávky v SNV, Podlesku, v sedle Kopanec a Stratenej. Zvyšné zastávky (napr. Spišský Štvrtok, Hrabušice, Hrabušice- Píla) budú na znamenie, čo skráti cestovný čas medzi východiskovou a cieľovou zastávkou. Táto priama linka (bez prestupu v Poprade alebo Dobšinej) skráti cestovný čas medzi SNV a Stratenou o približne polovicu, z viac ako 2 hodín na približne 55 minút. Počas pilotnej prevádzky bude na Kopaneckej ceste vykonané sčítanie dopravy, ktoré by malo preukázať význam realizácie ďalších aktivít pre zvýšenie preferencie udržateľných dopravných módov v území.

Zodpovedná organizácia: eurobus, a.s.

Ďalšie zainteresované organizácie: Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o., Oblastná organizácia cestovného ruchu Slovenský raj & Spiš

Harmonogram realizácie: 1.7. - 2.9.2019

Náklady: 1 príves pre prepravu bicyklov: 3 700 €, 4 označníky a ich montáž: 1 300 €, sčítanie dopravy: 750 €, propagácia: 2 000 €

Možnosti financovania: Projekt Last Mile, rozpočet eurobus, a.s.

Indikátor splnenia aktivity: Počet cestujúcich

Aktivita 3	Zrýchlený autobusový spoj Spišská Nová Ves – Podlesok - Kopanec – Stratená
Zodpovedná organizácia	eurobus, a.s.
Ďalšie zainteresované organizácie	Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o., Oblastná organizácia cestovného ruchu Slovenský raj & Spiš
Harmonogram realizácie	1.7. - 2.9.2019
Predpokladané náklady	1 príves pre prepravu bicyklov: 3 700 €, 4 označníky a ich montáž: 1 300 €, sčítanie dopravy: 750 €, propagácia: 2 000 €
Možnosti financovania	Projekt Last Mile, rozpočet eurobus, a.s.
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie sociálnej a územnej kohézie prostredníctvom rovnakých dopravných možností a lepšej dopravnej dostupnosti. Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy. Výmena politík a príkladov dobrej praxe v oblasti udržateľnej mobility.
Popis aktivity	Autobusová linka by mala byť zrýchlená- ako stále zastávky budú označené iba zastávky v SNV, Podlesku, v sedle Kopanec a Stratenej. Zvyšné zastávky (napr. Spišský Štvrtok, Hrabušice, Hrabušice- Píla) budú na znamenie, čo skráti cestovný čas medzi východiskovou a cieľovou zastávkou. Táto priama linka (bez prestupu v Poprade alebo Dobšinej) skráti cestovný čas medzi SNV a Stratenou o približne polovicu, z viac ako 2 hodín na približne 55 minút. Počas pilotnej prevádzky bude na Kopaneckej ceste vykonané sčítanie dopravy.
Synergické efekty k aktivite	2, 4, 5, 10, 11, 14, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet cestujúcich
Priorita aktivity 3	Vysoká

Aktivita 4: Doplniť autobusové spoje do stredísk CR počas letnej i zimnej turistickej sezóny

Východiskový stav:

Jedným z dôvodov klesajúceho počtu prepravených osôb v autobusovej doprave je aj nízky počet spojov medzi Spišskou Novou Vsou a nástupnými miestami do Slovenského raja, či pre turistov neatraktívne časy odchodov spojov. Prejavuje sa to najmä v letných mesiacoch, kedy neskorší západ slnka umožňuje organizáciu dlhších výletov, pri návrate z ktorých turisti nemajú vhodný spoj smerom zo Slovenského raja. Prehľad prepravných výkonov v autobusovej doprave nájdete v 1.2.2.2 Výkony v autobusovej doprave.

Aktivita:

Aktivita bude spočívať v doplnení minimálne jedného autobusového spoja spájajúceho strediská CR v Slovenskom raji so Spišskou Novou Vsou počas víkendov a letných a zimných prázdnin (približne 164 dní). Trasa a časy odchodov bude potrebné ďalej špecifikovať. Predbežne sa javí ako turisticky atraktívna okružná trasa cez Vernár (prípadne Kopanec v letnom období) a Grajnár s odchodom vo večerných hodinách. Realizáciou tejto aktivity dôjde tiež k zvýšeniu atraktivity južnej časti Slovenského raja a k zníženiu potreby cestovania súkromným vozidlom do tejto oblasti.

Zodpovedná organizácia: Košický samosprávny kraj, eurobus, a.s.

Ďalšie zainteresované organizácie: Oblastná organizácia cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ

Harmonogram realizácie: 2019

Náklady: Približne 21 300 € ročne

Možnosti financovania: Rozpočet Košického samosprávneho kraja a Oblastnej organizácie cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ

Indikátor splnenia aktivity: Počet nových autobusových spojov

Aktivita 4	Doplniť autobusové spoje do stredísk CR počas letnej i zimnej turistickej sezóny
Zodpovedná organizácia	Košický samosprávny kraj, eurobus, a.s.
Ďalšie zainteresované organizácie	Oblastná organizácia cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ
Harmonogram realizácie	2019
Predpokladané náklady	Približne 21 300 € ročne
Možnosti financovania	Rozpočet Košického samosprávneho kraja a Oblastnej organizácie cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie sociálnej a územnej kohézie prostredníctvom rovnakých dopravných možností a lepšej dopravnej dostupnosti. Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy.
Popis aktivity	Aktivita bude spočívať v doplnení minimálne jedného autobusového spoja spájajúceho strediská CR v Slovenskom raji so Spišskou Novou Vsou počas víkendov a letných a zimných prázdnin (približne 164 dní). Trasa a časy odchodov bude potrebné ďalej špecifikovať. Predbežne sa javí ako turisticky atraktívna okružná trasa cez Vernár (prípadne Kopanec v letnom období) a Grajnár s odchodom vo večerných hodinách.
Synergické efekty k aktivite	1, 5, 8, 9, 10, 11, 14, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet nových autobusových spojov
Priorita aktivity 4	Vysoká

Aktivita 9: Doplniť vlakové spoje na železničnej trati 173 Červená Skala – Margecany počas prázdnin a cez víkendy

Východiskový stav:

Napriek nárastu počtu prepravených osôb v železničnej doprave popísanom v 1.2.3.3 Výkony v železničnej doprave v posledných rokoch a relatívne vysokému záujmu turistov o tento druh dopravy v Slovenskom raji, ministerstvo dopravy a objednávateľ služieb vo verejnom záujme doposiaľ nepristúpil k zvýšeniu počtu spojov na železničnej trati 173 Červená Skala – Margecany v južnej časti Slovenského raja.

Aktivita:

Doplnenie jedného spoja počas víkendov medzi žel. stanicami Margecany (Košice) a Dobšinská ľadová jaskyňa, prípadne aj ďalej. Toto priame dopravné spojenie zvýši atraktivitu verejnej dopravy aj južnej časti územia Slovenského raja medzi turistami aj miestnymi obyvateľmi. Existenciu tohto spoja si vyžiada aj spustenie prevádzky lanovej dráhy Dedinky – Geravy, ktoré je plánované v roku 2019. Najvyššie vyťaženie tohto spoja sa predpokladá počas letnej sezóny, počas otvorenia Dobšinskej ľadovej jaskyne (od mája do septembra).

Zodpovedná organizácia: Košice región turizmus

Ďalšie zainteresované organizácie: Košický samosprávny kraj, Oblastná organizácia cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ, ŽSR

Harmonogram realizácie: 7 – 8/2019

Náklady: 8 000 €

Možnosti financovania: Košice región turizmus

Indikátor splnenia aktivity: Počet prepravených cestujúcich

Aktivita 9	Doplniť vlakové spoje na železničnej trati 173 Červená Skala – Margecany počas prázdnin a cez víkendy
Zodpovedná organizácia	Košice región turizmus
Ďalšie zainteresované organizácie	Košický samosprávny kraj, Oblastná organizácia cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ, ŽSR
Harmonogram realizácie	7 – 8/2019
Predpokladané náklady	8 000 €
Možnosti financovania	Košice región turizmus
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie sociálnej a územnej kohézie prostredníctvom rovnakých dopravných možností a lepšej dopravnej dostupnosti. Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy.
Popis aktivity	Doplnenie jedného spoja počas víkendov medzi žel. stanicami Margecany (Košice) a Dobšinská ľadová jaskyňa, prípadne aj ďalej. Toto priame dopravné spojenie zvýši atraktivitu verejnej dopravy aj južnej časti územia Slovenského raja medzi turistami aj miestnymi obyvateľmi. Existenciu tohto spoja si vyžiada aj spustenie prevádzky lanovej dráhy Dedinky – Geravy, ktoré je plánované v roku 2019. Najvyššie vyťaženie tohto spoja sa predpokladá počas letnej sezóny, počas otvorenia Dobšinskej ľadovej jaskyne (od mája do septembra).
Synergické efekty k aktivite	1, 4, 11, 14, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet prepravených cestujúcich
Priorita aktivity 9	Stredná

Aktivita 10: Uzavretie cesty cez sedlo Kopanec pre individuálnu automobilovú dopravu

Východiskový stav:

Realizáciou aktivity 5: Rekonštrukcia cesty III/3227 cez sedlo Kopanec dôjde k zvýšeniu atraktivity tejto cesty nielen medzi turistami a cyklistami ale aj medzi motoristami. V Slovenskom raji alebo okolí pritom zatiaľ nie je zavedená preferencia verejnej dopravy a cestovné časy verejnej dopravy sú výrazne dlhšie ako v prípad individuálnej automobilovej dopravy. Sieť cestných komunikácií v Slovenskom raji je bližšie popísaná v 1.2.1.1 Pozemné komunikácie v Košickom kraji a Slovenskom raji.

Aktivita:

Aktivita spočíva v zmene organizácie dopravy na ceste III/3227 v úseku Píla - križovatka I/67. V súčasnosti je v úseku zakázaný vjazd vozidiel s hmotnosťou nad 7,5t, čo obmedzuje aj vjazd vozidiel verejnej osobnej dopravy. Po rekonštrukcii tejto cesty bude možné jej využívanie verejnou dopravou, no očakávame aj zvýšenie záujmu o jej využitie medzi vodičmi osobných motorových vozidiel, čo bude viesť k zvýšeniu intenzít, produkcie emisií a zníženiu bezpečnosti. Zmenou zvislého dopravného značenia v uvedenom úseku na značky č. B 3 s dodatkovými tabuľkami umožňujúcimi vjazd verejnej doprave a napr. dopravnej obsluhe dôjde k zmierneniu týchto negatívnych javov. Verejné prerokovania o pripravovaných zmenách je možné zorganizovať v rámci prípravy Plánu udržateľnej mobility v KSK (čas potrebný na realizáciu aktivity preto nezohľadňuje tieto prerokovania).

Zodpovedná organizácia: Košický samosprávny kraj

Ďalšie zainteresované organizácie: Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o., miestne samosprávy

Harmonogram realizácie: 12/2019 – 1/2020

Náklady: Projektová dokumentácia: 400€, dopravné značenie: 500€

Možnosti financovania: Rozpočet KSK

Indikátor splnenia aktivity: Dĺžka infraštruktúry s preferenciou verejnej osobnej dopravy

Aktivita 10	Uzavretie cesty cez sedlo Kopanec pre individuálnu automobilovú dopravu
Zodpovedná organizácia	Košický samosprávny kraj
Ďalšie zainteresované organizácie	Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o., miestne samosprávy
Harmonogram realizácie	12/2019 – 1/2020 (najskôr 2 mesiace po vyhodnotení pilotnej aktivity - zrýchlený autobusový spoj a dopravných prieskumov, po spracovaní Plánu udržateľnej mobility Košíckého samosprávneho kraja)
Predpokladané náklady	Projektová dokumentácia: 400€ Dopravné značenie: 500€
Možnosti financovania	Rozpočet KSK
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy. Výmena politík a príkladov dobrej praxe v oblasti udržateľnej mobility.
Popis aktivity	Aktivita spočíva v zmene organizácie dopravy na ceste III/3227 v úseku Píla - križovatka I/67. V súčasnosti je v úseku zakázaný vjazd vozidiel s hmotnosťou nad 7,5t, čo obmedzuje aj vjazd vozidiel verejnej osobnej dopravy. Po pripravovanej rekonštrukcii tejto cesty bude možné jej využívanie verejnou dopravou, no očakávame aj zvýšenie záujmu o jej využitie medzi vodičmi osobných motorových vozidiel, čo bude viesť k zvýšeniu intenzít, produkcie emisií a zníženiu bezpečnosti. Zmenou zvislého dopravného značenia v uvedenom úseku na značky č. B 3 s dodatkovými tabuľkami umožňujúcimi vjazd verejnej doprave a napr. dopravnej obsluhe dôjde k zmierneniu týchto negatívnych javov. Verejné prerokovania o pripravovaných zmenách je možné zorganizovať v rámci prípravy Plánu udržateľnej mobility v KSK.
Synergické efekty k aktivite	3, 4, 5, 11, 13, 17
Indikátor splnenia aktivity	Dĺžka infraštruktúry s preferenciou verejnej osobnej dopravy
Priorita aktivity 10	Stredná

Aktivita 15: Zavádzanie prvkov elektromobility v Národnom parku Slovenský raj

Východiskový stav:

V území Slovenského raja doposiaľ nie je vybudovaná sieť nabíjacích staníc pre elektromobily, či elektrobicykle a ani systém verejných bicyklov. Zo strany turistov tu je však vysoký záujem o požičiavanie bicyklov a všeobecne rastie aj záujem o využívanie elektrobicyklov. Deľbu prepravnej práce vo vybraných mestách v Košickom kraji si môžete pozrieť v 1.1.4.2 Deľba prepravnej práce. Záujem o zavedenie a poskytovanie týchto služieb už prejavili miestne samosprávy a podnikatelia v cestovnom ruchu, no realizácia týchto aktivít mala doposiaľ nízku prioritu. K zmene vnímania priority týchto aktivít došlo aj v rámci spracovania projektu LAST MILE.

Aktivita:

Inštalácia nabíjacích staníc pre elektrobicykle a vozidlá s elektrickým pohonov zvýši atraktivitu týchto vozidiel a zároveň zvýši atraktivitu územia medzi ich vodičmi. Možnosť zapožičania elektrobicyklov o.i. zníži potrebu použitia súkromných motorových vozidiel na území Slovenského raja. Dobíjacie stanice by mali byť umiestnené v severnej aj južnej časti Slovenského raja v závislosti od možností miestnych samospráv. Elektrobicykle bude možné zapožičať v severnej časti Slovenského raja v obci Hrabušice. Ich dojazd ale umožní návštevu južných časti SR.

Zodpovedná organizácia: Jednotlivé samosprávy a podnikatelia v cestovnom ruchu

Ďalšie zainteresované organizácie: Oblastná organizácia cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ

Harmonogram realizácie: 9/2019

Náklady: 2ks nabíjacích staníc 2000€/ks, 5ks elektrobicyklov 1800€/ks

Možnosti financovania: Rozpočet samosprávy, súkromné zdroje

Indikátor splnenia aktivity: Počet nových služieb v udržateľnej mobilite

Aktivita 15	Zavádzanie prvkov elektromobility v Národnom parku Slovenský raj
Zodpovedná organizácia	Jednotlivé samosprávy a podnikatelia v cestovnom ruchu
Ďalšie zainteresované organizácie	Oblastná organizácia cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ
Harmonogram realizácie	9/2019
Predpokladané náklady	2ks nabíjacích staníc 2000€/ks 5ks elektrobicyklov 1800€/ks
Možnosti financovania	Rozpočet samosprávy, súkromné zdroje
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy. Zvýšenie zamestnanosti vytvorením ekologických pracovných miest prostredníctvom zavádzania nových služieb v oblasti mobility.
Popis aktivity	Inštalácia nabíjacích staníc pre elektrobicykle a vozidlá s elektrickým pohonov zvýši atraktivitu týchto vozidiel a zároveň zvýši atraktivitu územia medzi ich vodičmi. Možnosť zapožičania elektrobicyklov o.i. zníži potrebu použitia súkromných motorových vozidiel na území Slovenského raja.
Synergické efekty k aktivite	3, 4, 10, 11, 12, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet nových služieb v udržateľnej mobilite
Priorita aktivity 15	Stredná

3.2.5 Aktivity propagujúce udržateľnú mobilitu

Aktivita 17: Organizácia kampane počas Európskeho týždňa mobility

Východiskový stav:

Doposiaľ boli kampane zamerané na podporu udržateľnej mobility organizované najmä vo väčších mestách (Košice, Michalovce, Spišská Nová Ves) so zameraním na obyvateľov mesta, nie turistov, či obyvateľov okolitých obcí. Väčšinou spočívali v možnosti bezplatného využitia verejnej dopravy počas jedného dňa, FTS ako jedno z riešení zlepšenia dopravnej dostupnosti vzdialených lokalít prezentované neboli.

Aktivita:

Realizácia tejto aktivity bude spočívať v aktívnom zapájaní samospráv, ich občanov a návštevníkov do aktivít realizovaných v rámci Európskeho týždňa mobility. Po registrácií samosprávy na stránke http://eurotm2017.eurotm.sk/ samosprávy pripravia program pre týždeň od 16. do 22.9. zameraný najmä na kampane podporujúce udržateľné formy mobility. Častou aktivitou býva bezplatné cestovanie mestskou, čí prímestskou dopravou počas Medzinárodného dňa bez áut 22.9.

Zodpovedná organizácia: Miestne samosprávy

Ďalšie zainteresované organizácie: Dopravcovia vo verejnom záujme - eurobus, a.s. a ARRIVA, a.s.

Harmonogram realizácie: každoročne od 16. do 22.9.

Náklady: 1 500 €/mesto

Možnosti financovania: Rozpočet samospráv a dopravcov, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len „MŽP SR“)

Indikátor splnenia aktivity: Počet zorganizovaných kampaní

Aktivita 17	Organizácia kampane počas Európskeho týždňa mobility
Zodpovedná organizácia	Miestne samosprávy
Ďalšie zainteresované organizácie	Dopravcovia vo verejnom záujme - eurobus, a.s. a ARRIVA, a.s.
Harmonogram realizácie	každoročne od 16. do 22.9.
Predpokladané náklady	1 500 €/mesto
Možnosti financovania	Rozpočet samospráv a dopravcov, MŽP SR
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy.
Popis aktivity	Po registrácií samosprávy na stránke http://eurotm2017.eurotm.sk/ samosprávy pripravia program pre týždeň od 16. do 22.9. zameraný najmä na kampane podporujúce udržateľné formy mobility. Častou aktivitou býva bezplatné cestovanie mestskou dopravou počas Medzinárodného dňa bez áut 22.9.
Synergické efekty k aktivite	1, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 15
Indikátor splnenia aktivity	Počet zorganizovaných kampaní
Priorita aktivity 17	Nízka

3.2.6 Aktivity vedúce k zvyšovaniu povedomia

Aktivita 12: Realizácie kampane na podporu flexibilných dopravných systémov a udržateľnej mobility počas dňa Zeme

Východiskový stav:

Deň Zeme je jedným z najvhodnejších dní počas roka pre organizáciu aktivít a kampaní na podporu udržateľnej mobility vrátane verejnej dopravy. V tento deň bývajú na základných a stredných školách realizované aktivity na podporu zodpovedného prístupu k životnému prostrediu. Stredné školy sú pritom v zriaďovateľskej pôsobnosti samosprávnych krajov.

Aktivita:

Samosprávny kraj bude ako zriaďovateľ stredných škôl v spolupráci s miestnymi samosprávami ako zriaďovateľmi základných škôl v rámci tejto aktivity najmä koordinovať činnosť zapojených samospráv a škôl pri kampaniach zameraných na zvyšovanie povedomia o udržateľnej mobilite. Žiaci škôl môžu okrem bežných aktivít ako býva zber smetí v prírode vykonávať aj osvetu medzi turistami/motoristami, či zúčastňovať sa diskusií a školení v oblasti udržateľnej mobility a FTS. Vedomosti v tejto oblasti majú žiaci Strednej priemyselnej školy dopravnej v Košiciach, či stredných priemyselných škôl v Spišskej Novej Vsi.

Zodpovedná organizácia: Košický samosprávny kraj

Ďalšie zainteresované organizácie: Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o., miestne samosprávy

Harmonogram realizácie: Každoročne počas dňa Zeme, 22.4.

Náklady: 600 €/kampaň

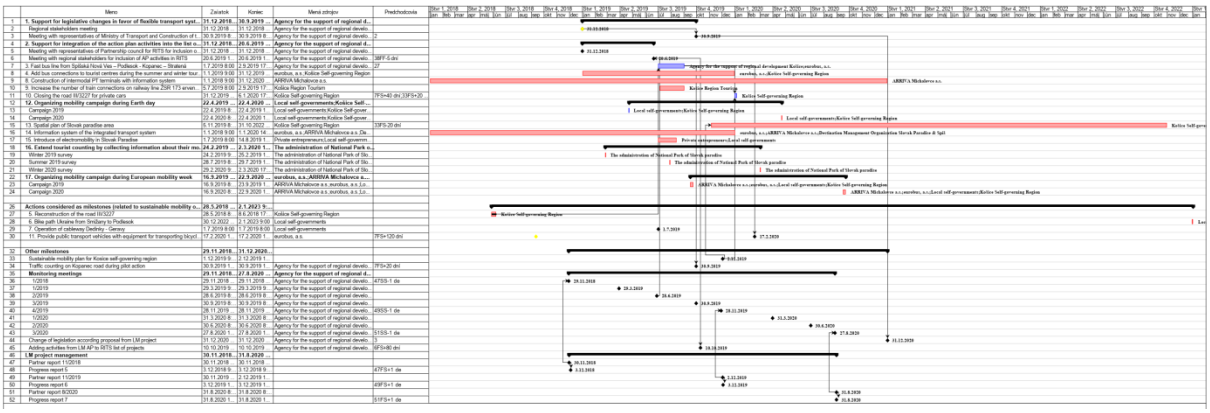
Možnosti financovania: Rozpočet samosprávy

Indikátor splnenia aktivity: Počet organizovaných kampaní

Aktivita 12	Realizácie kampane na podporu flexibilných dopravných systémov a udržateľnej mobility počas dňa Zeme
Zodpovedná organizácia	Košický samosprávny kraj
Ďalšie zainteresované organizácie	Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o., miestne samosprávy
Harmonogram realizácie	Každoročne počas dňa Zeme, 22.4.
Predpokladané náklady	600 €/kampaň
Možnosti financovania	Rozpočet samosprávy
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Výmena politík a príkladov dobrej praxe v oblasti udržateľnej mobility.
Popis aktivity	Deň Zeme je jedným z najvhodnejších dní počas roka pre organizáciu aktivít a kampaní na podporu udržateľnej mobility vrátane verejnej dopravy. V tento deň bývajú na základných a stredných školách realizované aktivity na podporu zodpovedného prístupu k životnému prostrediu. Realizáciu kampaní je vhodné koordinovať na regionálnej úrovni úradom samosprávneho kraja ako zriaďovateľa stredných škôl v spolupráci s miestnymi samosprávami ako zriaďovateľmi ZŠ. Žiaci škôl môžu okrem bežných aktivít ako býva zber smetí v prírode vykonávať aj osvetu medzi turistami/motoristami, či sa zúčastňovať diskusií a školení v oblasti udržateľnej mobility.
Synergické efekty k aktivite	3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15
Indikátor splnenia aktivity	Počet organizovaných kampaní
Priorita aktivity 12	Stredná

3.3 Harmonogram realizácie navrhovaných aktivít

Harmonogram akčného plánu LAST MILE bol zostavený v podobe Ganttovho diagramu, ktorý prehľadnou grafickou formou zobrazuje jednotlivé navrhnuté aktivity akčného plánu (zoradené podľa priority) a organizácie zodpovedné za ich implementáciu, ako aj termíny začiatku a ukončenia (splnenia) realizácie jednotlivých aktivít a teda obdobie (trvanie) ich realizácie.



	Meno	Začiatok	Koniec	Meno zdroja	Predchodcovia
1	**1. Support for legislative changes in favor of flexible transport syst...**	**31.12.2018...**	**30.9.2019 ...**	**Agency for the support of regional d...**	
2	Regional stakeholders meeting	31.12.2018 ...	31.12.2018 ...	Agency for the support of regional develo...	
3	Meeting with representatives of Ministry of Transport and Construction of t...	30.9.2019 8:...	30.9.2019 8:...	Agency for the support of regional develo...	2
4	**2. Support for integration of the action plan activities into the list o...**	**31.12.2018...**	**20.6.2019 ...**	**Agency for the support of regional d...**	
5	Meeting with representatives of Partnership council for RITS for inclusion o...	31.12.2018 ...	31.12.2018 ...	Agency for the support of regional develo...	
6	Meeting with regional stakeholders for inclusion of AP activities in RITS	20.6.2019 1:...	20.6.2019 1:...	Agency for the support of regional develo...	3RFT-5-dni
7	3. Fast bus line from Spišská Nová Ves – Podlesok - Kojanec – Strážená	1.7.2019 8:00	2.9.2019 17:...	Agency for the support of regional develo...	27
8	4. Add bus connections to tourist centres during the summer and winter tour...	1.1.2019 9:00	31.12.2019 ...	eurobus, a.s.;Košice Self-governing Region	
9	5. Construction of intermodal PT terminals with information system	1.1.2019 9:00	31.12.2020 ...	ARRIVA Michalovce a.s.	
10	9. Increase the number of train connections on railway line ZSR 173 arrivin...	5.7.2019 8:00	2.9.2019 17:...	Košice Region Tourism	
11	10. Closing the road III/3227 for private cars	31.12.2019 ...	5.1.2020 17:...	Košice Self-governing Region	TFS=40 dni;33FS+20
12	**12. Organizing mobility campaign during Earth day**	**22.4.2019 ...**	**22.4.2020 ...**	**Local self-governments;Kosice Self...**	
13	Campaign 2019	22.4.2019 8:...	22.4.2019 1:...	Local self-governments;Kosice Self-gover...	
14	Campaign 2020	22.4.2020 8:...	22.4.2020 1:...	Local self-governments;Kosice Self-gover...	
15	13. Spatial plan of Slovak paradise area	5.11.2019 8:...	31.10.2022 ...	Kosice Self-governing Region	33FS-20 dni
16	14. Information system of the integrated transport system	1.1.2019 9:00	1.1.2020 14:...	eurobus, a.s.;ARRIVA Michalovce a.s.;De...	
17	15. Introduce of electromobility in Slovak Paradise	1.7.2019 8:00	14.8.2019 1:...	Private entrepreneurs;Local self-governm...	
18	**16. Extend tourist counting by collecting information about their vis...**	**24.4.2019 ...**	**2.1.2020 1:...**	**The administration of National Park o...**	
19	Winter 2019 survey	24.2.2019 8:...	25.2.2019 1:...	The administration of National Park of Slo...	
20	Summer 2019 survey	28.7.2019 8:...	29.7.2019 1:...	The administration of National Park of Slo...	
21	Winter 2020 survey	29.2.2020 9:...	2.3.2020 17:...	The administration of National Park of Slo...	
22	**17. Organizing mobility campaign during European mobility week**	**16.9.2019 ...**	**22.9.2020 ...**	**eurobus, a.s.;ARRIVA Michalovce a.s...**	
23	Campaign 2019	16.9.2019 8:...	23.9.2019 1:...	ARRIVA Michalovce a.s.;eurobus, a.s.;Lo...	
24	Campaign 2020	16.9.2020 8:...	22.9.2020 1:...	ARRIVA Michalovce a.s.;eurobus, a.s.;Lo...	
25	**Actions considered as milestones (related to sustainable mobility o...**	**28.5.2019 ...**	**2.1.2023 9:...**		
27	5. Reconstruction of the road III/3227	28.5.2018 8:...	8.6.2018 17:...	Kosice Self-governing Region	
28	6. Bike path Ukraina from Šindiarny to Podlesok	30.12.2022 ...	2.1.2023 9:00	Local self-governments	
29	7. Operation of cableway Dedinky - Geresy	1.7.2019 8:00	1.7.2019 8:00	Local self-governments	
30	11. Provide public transport vehicles with equipment for transporting bicycl...	17.2.2020 1:...	17.2.2020 1:...	eurobus, a.s.	TFS=120 dni
32	**Other milestones**	**29.11.2018...**	**31.12.2020...**		
33	Sustainable mobility plan for Kosice self-governing region	1.12.2019 9:...	2.12.2019 1:...		
34	Traffic counting on Kojanec road during pilot action	30.9.2019 1:...	30.9.2019 1:...	Agency for the support of regional develo...	TFS=20 dni
35	**Monitoring meetings**	**29.11.2018...**	**27.8.2020 ...**	**Agency for the support of regional d...**	
36	1/2018	29.11.2018 ...	29.11.2018 ...	Agency for the support of regional develo...	47FS-1 dni
37	1/2019	29.3.2019 9:...	29.3.2019 9:...	Agency for the support of regional develo...	
38	2/2019	28.6.2019 8:...	28.6.2019 8:...	Agency for the support of regional develo...	
39	3/2019	30.9.2019 8:...	30.9.2019 8:...	Agency for the support of regional develo...	
40	4/2019	28.11.2019 ...	28.11.2019 ...	Agency for the support of regional develo...	49SS-1 dni
41	1/2020	31.3.2020 8:...	31.3.2020 8:...	Agency for the support of regional develo...	
42	2/2020	30.6.2020 8:...	30.6.2020 8:...	Agency for the support of regional develo...	
43	3/2020	27.8.2020 1:...	27.8.2020 1:...	Agency for the support of regional develo...	51SS-1 dni
44	Change of legislation according proposal from LM project	31.12.2020 ...	31.12.2020 ...	Agency for the support of regional develo...	3
45	Adding activities from LM AP to RITS list of projects	10.10.2019 ...	10.10.2019 ...	Agency for the support of regional develo...	9FS=80 dni
46	**LM project management**	**30.11.2018...**	**31.8.2020 ...**		
47	Partner report 1/1/2018	30.11.2018 ...	30.11.2018 ...		
48	Progress report 5	3.12.2018 9:...	3.12.2018 9:...		47FS+1 dni
49	Partner report 1/1/2019	30.11.2019 ...	2.12.2019 1:...		
50	Progress report 6	3.12.2019 1:...	3.12.2019 1:...		49FS+1 dni
51	Partner report 8/2020	31.8.2020 8:...	31.8.2020 8:...		
52	Progress report 7	31.8.2020 1:...	31.8.2020 1:...		51FS+1 dni

Obr. 57: Harmonogram realizácie navrhovaných aktivít vo forme Ganttovho grafu

Harmonogram realizácie navrhovaných aktivít vo väčšom rozlíšení sa nachádza v prílohe č.3 tohto dokumentu.

4 Monitoring realizácie akčného plánu

Pre účely monitoringu tohto akčného plánu bude v zmysle usmernení pre tvorbu regionálnych akčných plánov zavedený regionálny monitorovací systém.

4.1.1 Regionálny monitorovací systém

Pre zvýšenie udržateľnosti akčného plánu bude v každom zo zapojených regiónov zavedený regionálny monitorovací systém. Monitoring bude prebiehať počas druhej fázy projektu LAST MILE, no pri aktivitách s dlhším trvaním by mal prebiehať aj po skončení projektu. Ukazovatele pre monitoring jednotlivých aktivít sú zhrnuté v nasledovnej tabuľke.

Tab. 12 Monitorovacie indikátory jednotlivých aktivít

Aktivita	Indikátor	Obdobie	Metóda
1	Počet stretnutí so zainteresovanými stranami na regionálnej a národnej úrovni	Ex post	Dochádzková listina
2	Počet stretnutí so zainteresovanými stranami na regionálnej úrovni	Ex post	
2	Počet zainteresovaných subjektov	Ex post	
3, 9	Počet cestujúcich	Ex post	Evidencia predaných cestovných lístkov
4	Počet nových autobusových spojov	Ex post	Evidencia dopravcu
5, 7	Dĺžka rekonštruovanej infraštruktúry	Ex post	Odovzdanie stavby
6	Dĺžka novej infraštruktúry	Ex post	
8	Počet nových alebo zrekonštruovaných terminálov	Ex post	
10	Dĺžka infraštruktúry s preferenciou VOD	Ex post	
11	Počet modernizovaných vozidiel	Ex post	Evidencia dopravcu
12, 17	Počet organizovaných kampaní	Ex post	Evidencia samospráv, internetových stránok
13	Počet územných plánov a plánov udržateľnej mobility	Ex post	Zverejnenie plánu
14	Počet nových informačných systémov	Ex post	Odovzdanie do užívania
15	Počet nových služieb v udržateľnej mobilite	Ex post	Terénny prieskum
16	Počet realizovaných prieskumov	Ex post	

V rámci akčného plánu boli tiež stanovené cieľové hodnoty daných ukazovateľov. Súbor ukazovateľov, cieľových a súčasných hodnôt je uvedený v nasledujúcej tabuľke. Cieľové hodnoty indikátorov pre počty cestujúcich sú stanovené ako predpokladané ročné hodnoty.

Tab. 13 Súbor indikátorov a ich cieľových hodnôt

Aktivita	Indikátor	Cieľová hodnota	Súčasná hodnota
1	Počet stretnutí so zainteresovanými stranami na regionálnej a národnej úrovni	3	0
2	Počet stretnutí so zainteresovanými stranami na regionálnej úrovni	2	0
2	Počet zainteresovaných subjektov*	40	0
3	Počet cestujúcich	960 c/rok**	0
4	Počet nových autobusových spojov	1	0
5	Dĺžka rekonštruovanej infraštruktúry	8 km	
6	Dĺžka novej infraštruktúry	0,0 km (2020) 12,6 km (2022)	0
7	Dĺžka rekonštruovanej infraštruktúry	1,9 km	0
8	Počet nových alebo zrekonštruovaných terminálov	1	0
9	Počet cestujúcich	2 600 c/rok	0
10	Dĺžka infraštruktúry s preferenciou VOD	8,6 km	0
11	Počet modernizovaných vozidiel	2	0
12	Počet organizovaných kampaní	1 kampaň/rok	0
13	Počet územných plánov a plánov udržateľnej mobility	1	0
14	Počet nových informačných systémov	1	0
15	Počet nových služieb v oblasti udržateľnej mobility	2	0
16	Počet realizovaných prieskumov	2 prieskumy/rok	0
17	Počet organizovaných kampaní	1 kampaň/rok	0

* Osobitný ukazovateľ výkonnosti

** Autobus bude premávať iba počas letných prázdnin

Monitoring bude realizovaný formou osobných stretnutí zamestnancov ARR a zástupcov organizácií zodpovedných za realizáciu aktivít a ďalších zainteresovaných organizácií. **Stretnutia budú organizované 4krát ročne.** Na stretnutia budú pozývaní najmä zástupcovia organizácií realizujúcich aktivity v priebehu sledovaného obdobia (štvrťroka),

alebo tí ktorí aktivity už realizovali a sprístupnia zistené výsledky/hodnoty pre určenie stavu napĺňania sledovaných ukazovateľov.

Termíny stretnutí sú uvedené v harmonograme akčného plánu LAST MILE prílohe č.3 a budú predchádzať stretnutiam projektových partnerov a predkladaniu hodnotiacich správ. Časová previazanosť týchto stretnutí je znázornená v Ganttovom grafe.

Ukazovatele výsledkov

Tab. 14 Súbor ukazovateľov výsledkov a ich cieľových hodnôt

Ukazovatele výsledkov	Cieľová hodnota	Počiatočná hodnota
Suma (EUR) štrukturálnych fondov (rast a pracovné miesta a/alebo Európska územná spolupráca) ovplyvnená projektom v oblasti riešenej projektom	3 530 000,00 €	0
Suma (EUR) iných fondov ovplyvnených projektom v oblasti, ktorú rieši projekt	- €	0
Počet subjektov zainteresovaných v projekte LAST MILE	40	0

Príspevok k dosiahnutiu celkových cieľov projektu

Akčný plán a aktivity v ňom navrhované by mali viesť tiež k napĺňaniu cieľov projektu LAST MILE. Ich konkrétny prínos k dosiahnutiu požadovaných výsledných hodnôt je zhrnutý v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 15 Súbor cieľov a ich cieľových hodnôt projektu LAST MILE

Cieľ	Cieľová hodnota	Príspevok	V rámci aktivity
Zmena výberu dopravného módu turistov z IAD smerom k udržateľných druhom dopravy	Zvýšenie o 5% do roku 2020 (v porovnaní s rokom 2015)	0	1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 15
Rozšírenie spádovej oblasti mesta verejnou dopravou o 10% do roku 2020 (pre dochádzkový čas 60/120 min.) implementáciou FTS.	Zvýšenie o 10% do roku 2020	1,8% (Košice)	3, 4, 9
		6,8% (Spišská Nová Ves)	3, 4, 5

Vytvorenie nových „zelených“ pracovných miest	100 miest do roku 2020 (v rámci projektu LAST MILE)	0,5*	3
		3	7
		1	15
Zefektívnenie nákladov na verejnú osobnú dopravu	Do 10%	0	
Zvýšenie počtu prepravených osôb multimodálnymi alebo flexibilnými dopravnými systémami	+25 000 cestujúcich ročne	960 cestujúcich ročne (v roku 2019)	3
		2 600 cestujúcich ročne (v roku 2019)	9
		120 cestujúcich ročne	15

* Časť pracovného úväzku- dva dni týždenne

V nasledujúcom texte sú bližšie špecifikované spôsoby dosiahnutia týchto cieľových hodnôt pre jednotlivé ciele.

Zmena výberu dopravného módu turistov

Podľa Dopravného modelu SR by mal v sledovanom období rásť stupeň automobilizácie v KSK z približne 310 voz./tis. obyv. (2015) na 360 voz./tis. obyv. (2020) a podiel IAD na prepravnej práci by mal rásť o 6,6 – 8% do roku 2030, pri súčasnom poklese podielu VOD o približne 3%. Na základe týchto dopravných modelov nie je možné predpokladať nárast podielu ciest udržateľnými dopravnými módmi na území národného parku. Realizované aktivity zvýšia počet ciest vykonaných udržateľnými dopravnými módmi, no podľa Dopravného modelu SR bude nárast počtu ciest IAD výraznejší a teda sa celkový podiel udržateľných foriem dopravy nezvýši.

Rozšírenie spádovej oblasti mesta verejnou dopravou

Spádová oblasť pre verejnú dopravu bola určovaná pre mestá Košice a Spišská Nová Ves, ako mesto, ktoré je zdrojom posledných ciest návštevníkov Slovenského raja dochádzajúcich verejnou dopravou. Pre výpočet veľkosti spádovej oblasti nebolo uvažované so strednou dobou čakania na spoj v zdroji ciest, keďže pre spoje v južnej časti Slovenského raja je táto doba dlhšia ako sledovaný cestovný čas.

V prípade spádového územia mesta Košice verejnou dopravou v čase 60 minút dôjde realizáciou aktivít tohto akčného plánu o rozšírenie spádovej oblasti o približne 44 km^2, čo

predstavuje nárast o 1,8%. Pôvodná uvažovaná spádová oblasť má pritom rozlohu 2 512 km^2 a zasahuje na územie susedného štátu.

V prípade spádového územia mesta Spišská Nová Ves dôjde realizáciou aktivít akčného plánu LAST MILE o zväčšenie spádového územia o približne 105,1 km^2, čo predstavuje viac ako polovicu rozlohy územia národného parku (194 km^2). V percentuálnom vyjadrení ide o rozšírenie spádovej oblasti o 6,8%, pričom ďalšie rozširovanie spádovej oblasti je možné viac-menej už iba mimo územia NP SR.

Vytvorenie nových „zelených“ pracovných miest

Najvyšší počet novovzniknutých pracovných miest je možné predpokladať v rámci aktivity „Rekonštrukcia lanovej dráhy Dedinky – Geravy“, pri ktorej vzniknú nové pracovné miesta pri obsluhe lanovej dráhy. Ďalšie pracovné miesta vzniknú tiež v rámci zavádzania prvkov elektromobility v Národnom parku Slovenský raj, či pri realizácií pilotnej aktivity. Pri zvyšných aktivitách vzniknú nové pracovné miesta pri príprave alebo výstavbe a nepriamo i pri realizácií aktivít.

Zefektívnenie nákladov na verejnú osobnú dopravu

Na základe dostupných dopravných modelov nie je možné očakávať v rámci KSK nárast počtu prepravených cestujúcich, obsadenosti spojov a v snahe o zachovanie dopravnej obslužnosti územia ani zníženie výšky dotácií do verejnej dopravy všeobecne. V rámci navrhovaných aktivít však dôjde k zvýšeniu atraktivity VOD a zvýšenie počtu prepravených cestujúcich v časoch najvyššieho dopytu zo strany turistov, čo bude viesť k zefektívneniu vynakladaných dotácií.

Zvýšenie počtu prepravených osôb multimodálnymi alebo flexibilnými dopravnými systémami

K najvýraznejšiemu nárastu počtu pasažierov dôjde po rekonštrukcií, modernizácií lanovej dráhy Dedinky – Geravy, kde predpokladáme po jej uvedení do prevádzky viac ako 35 000 prepravených pasažierov ročne. Vzhľadom k nízkej kapacite odstavných plôch v blízkosti dolnej stanice lanovky a tiež výhodnej polohe autobusovej a železničnej zastávky, je možné predpokladať využívanie lanovky pri intermodálnych cestách v spojení s verejnou osobnou dopravou- autobusmi či vlakmi.

K nárastu počtu osôb prepravených multimodálnymi dopravnými systémami dôjde po zvýšení počtu železničných a autobusových spojov prepájajúcich železničnú stanicu v SNV s nástupnými miestami do NP SR, najmä v jeho južnej časti, kde sa miestna a regionálna samospráva snaží zvýšiť atraktivitu územia pre turistov a o ich redistribúciu v rámci národného parku.

Regionálny akčný plán pre podporu flexibilných dopravných systémov v Košickom samosprávnom kraji so zameraním na Slovenský raj

LAST MILE - Udržateľná mobilita pre poslednú míľu v turistických regiónoch

Dátum: 24.09.2018

Podpis: _____

Pečiatka organizácie: Agentúra pre podporu regionálneho rozvoja Košice n.o. Strojárenská 3, 040 01 KOŠICE 2

5 Zoznam obrázkov

Obr. 1: Územie Košického samosprávneho kraja 10

Obr. 2: Územie Národného parku Slovenský raj 11

Obr. 3: Vývoj počtu trvalo bývajúcich obyvateľov v KSK na konci roka 12

Obr. 4: Vývoj počtu trvalo bývajúcich obyvateľov v okrese SNV na konci roka 12

Obr. 5: Vývoj stupňa motorizácie v SR v rokoch 1980 až 2015.....13

Obr. 6: Vývoj stupňa motorizácie v KSK a okrese SNV 14

Obr. 7: Deľba prepravnej práce turistov v SR podľa krajiny pôvodu v roku 2016 15

Obr. 8: Deľba prepravnej práce v meste Košice 15

Obr. 9: Deľba prepravnej práce v meste Spišská Nová Ves 16

Obr. 10: Sieť TEN-T v Košickom kraji.....17

Obr. 11: Kartogram RPDI celoštátneho sčítania dopravy v roku 2015 18

Obr. 12: Zloženie dopravného prúdu na cestách I. a II. triedy s Slovenskom raji 19

Obr. 13: Prístupový chodník medzi železničnou a autobusovou stanicou a pohľad na nástupištia autobusovej stanice v Spišskej Novej Vsi 20

Obr. 14: Zastávka Dobšinská ľadová jaskyňa a informačná kancelária 20

Obr. 15: Zastávka Hrabušice, rázcestie Podlesok 21

Obr. 16: Zastávka Čingov, parkovisko 21

Obr. 17: Počet prepravených osôb a ubehnutých km 22

Obr. 18: Teoretická izochróna 15 min. dostupnosti autobusových zastávok 23

Obr. 19: Hlavné železničné trate v okolí Slovenského raja 24

Obr. 20: Budova železničnej stanice a prvé nástupište.....25

Obr. 21: Budova železničnej stanice a lávka pre chodcov 26

Obr. 22: Budova železničnej stanice a nástupištia.....26

Obr. 23: Počet prepravených osôb a ubehnutých km 27

Obr. 24: Poloha existujúcich dopravne značených cyklotrás v okolí Slovenského raja 28

Obr. 25: Začiatok a koniec spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov na nábreží Hornádu.28

Obr. 26: Komunikácie so zákazom vjazdu pri obciach Vernár a Hrabušice.....29

Obr. 27: Mapa cykloturistických trás v NP Slovenský raj a jeho ochrannom pásme.....30

Obr. 28: Chodník v Spišskej Novej Vsi a Hranovnica 32

Obr. 29: Chodci na ceste medzi centrom Hrabušíc a Podleskom 32

Obr. 30: Mapa turistických chodníkov v NP Slovenský raj a jeho ochrannom pásme 33

Obr. 31: Odstavná plocha v lokalite Kameňolom 35

Obr. 32: Odstavné plochy v obci Mlynky, vľavo stredisko Gugel, vpravo Biele Vody 36

Obr. 33: Zloženie vozidiel parkujúcich na odstavných plochách v obci Mlynky na základe miesta evidencie vozidla.....37

Obr. 34: Mapa splavu rieky Hornád v Slovenskom raji 38

Obr. 35: Počet prepravených cestujúcich na letisku Košice v uplynulých 10 rokoch.....39

Obr. 36: Počet prepravených cestujúcich na letisku Poprad - Tatry v uplynulých 10 rokoch .39

Obr. 37: Celkové hodnotenie procesov.....42

Obr. 38: Celkové hodnotenie procesov.....43

Obr. 39: Hodnotenie počiatočných podmienok jednotlivými hodnotiteľmi.....45

Obr. 40: Hodnotenie stratégie a vízie jednotlivými hodnotiteľmi.....46

Obr. 41: Hodnotenie pre oblasť organizácie jednotlivými hodnotiteľmi.....47

Obr. 42: Hodnotenie implementácie opatrení jednotlivými hodnotiteľmi.....48

Obr. 43: Hodnotenie počiatočných podmienok jednotlivými hodnotiteľmi.....49

Obr. 44: Celkové hodnotenie pre polia aktivít 50

Obr. 45: Celkové hodnotenie pre polia aktivít 50

Obr. 46: Hodnotenie manažmentu parkovania jednotlivými hodnotiteľmi.....51

Obr. 47: Hodnotenie upokojovania dopravy jednotlivými hodnotiteľmi 52

Obr. 48: Hodnotenie pešej dopravy jednotlivými hodnotiteľmi 52

Obr. 49: Turistické smerovníky v NP Slovenský raj 53

Obr. 50: Hodnotenie cyklistickej dopravy jednotlivými hodnotiteľmi 53

Obr. 51: Hodnotenie verejnej osobnej dopravy jednotlivými hodnotiteľmi 54

Obr. 52: Hodnotenie individuálnej automobilovej dopravy jednotlivými hodnotiteľmi.....55

Obr. 53: Hodnotenie manažmentu mobility jednotlivými hodnotiteľmi 56

Obr. 54: Hodnotenie pre opatrenia manažmentu nákladnej dopravy 57

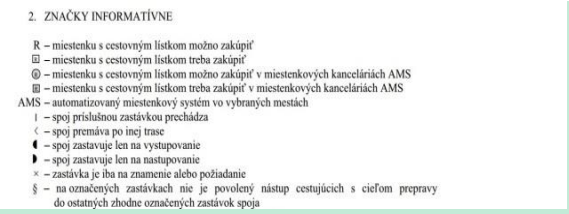
Obr. 55: Príklad vyplnenej Saatyho matice.....64

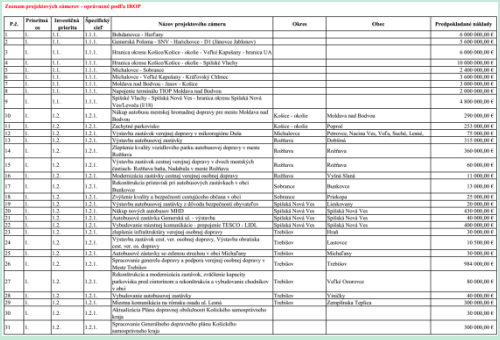
Obr. 56: Váhy hodnotiacich kritérií získané párovým porovnávaním Saatyho maticou 64

Obr. 57: Harmonogram realizácie navrhovaných aktivít vo forme Ganttovho grafu.....93

Prílohy

Príloha 1 – Listy aktivít akčného plánu LAST MILE

Aktivita 1	Podpora legislatívnych zmien v prospech flexibilných dopravných systémov
Zodpovedná organizácia	Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o.
Ďalšie zainteresované organizácie	Košický samosprávny kraj, Ministerstvo dopravy a výstavby SR
Harmonogram realizácie	2018 - 2020
Predpokladané náklady	-
Možnosti financovania	Projekt LAST MILE
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zlepšenie regionálnych politík a vytvorenie jasných podmienok pre udržateľné a flexibilné druhy dopravy pre poslednú míľu.
Popis aktivity	Významným a koncepčným riešením pre uplatnenie prvkov flexibilnej dopravy v systéme pravidelnej dopravy vo verejnom záujme sú mierne úpravy súčasnej legislatívy. 1. Definovaním niektorých málo využívaných pravidelných autobusových spojov ako „autobus na zavolanie“ (dial-a-bus), by bolo možné hospodárnejšie zabezpečovanie dopravných služieb, *novelizáciou vyhlášky č. 124 Prílohy č. 3 doplnením informatívnej značky „autobus na zavolanie“.* 2. Vytvorením možnosti alternatívnych trás pravidelnej autobusovej dopravy a zachádzok len v prípade potreby, doplnením § 7 ods. 1 o písm. j) v znení „údaj o alternatívnych trasách autobusového spoja a zachádzok len na požiadanie“. 3. Umožnením spolufinancovania kyvadlovej dopravy (shuttle) na základe služby vo verejnom záujme novelizáciou § 21 ods. 2 zákona č. 56/2012 Z. z. vypustením textu „rekreačné a turistické“ alebo § 22 ods. 4 doplnením o možnosť poskytovať príspevok od podnikateľských subjektov na podporu cestovného ruchu ako spolufinancovanie služieb vo verejnom záujme.
Obrázok alebo situácia	 2. ZNAČKY INFORMATÍVNE R – miestenku s cestovným lístkom možno zakúpiť ⊡ – miestenku s cestovným lístkom treba zakúpiť ◎ – miestenku s cestovným lístkom možno zakúpiť v miestenkových kanceláriách AMS ⊡ – miestenku s cestovným lístkom treba zakúpiť v miestenkových kanceláriách AMS AMS – automatizovaný miestenkový systém vo vybraných mestách I – spoj príslušnou zastávkou prechádza (– spoj premáva po inej trase ◖ – spoj zastavuje len na vystupovanie ◗ – spoj zastavuje len na nastupovanie × – zastávka je iba na znamenie alebo požiadanie § – na označených zastávkach nie je povolený nástup cestujúcich s cieľom prepravy do ostatných zhodne označených zastávok spoja
Synergické efekty k aktivite	2, 4, 8, 14, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet stretnutí so zainteresovanými stranami na regionálnej a národnej úrovni
Priorita aktivity 1	Vysoká

Aktivita 2	Podporu zaradenia FTS do zásobníka projektov RIUS
Zodpovedná organizácia	Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o.
Ďalšie zainteresované organizácie	Rada partnerstva pre RIUS, Košický samosprávny kraj
Harmonogram realizácie	2018 - 2019
Predpokladané náklady	-
Možnosti financovania	Projekt LAST MILE
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zlepšenie regionálnych politík a vytvorenie jasných podmienok pre udržateľné a flexibilné druhy dopravy pre poslednú míľu.
Popis aktivity	Aktivita pozostáva zo stretnutí so zainteresovanými skupinami a členmi Rady partnerstva pre RIUS zameranými na prerokovanie možností začlenenia aktivít navrhovaných v tomto akčnom pláne do zásobníka projektových zámerov oprávnených podľa IROP. Žiadosti o nenávratný finančný príspevok z IROP je možné podávať iba na projekty uvedené v tomto zásobníku.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	6, 7, 8, 10, 11, 14, 15
Indikátor splnenia aktivity	Počet stretnutí so zainteresovanými stranami na regionálnej úrovni Počet zapojených subjektov
Priorita aktivity 2	Vysoká

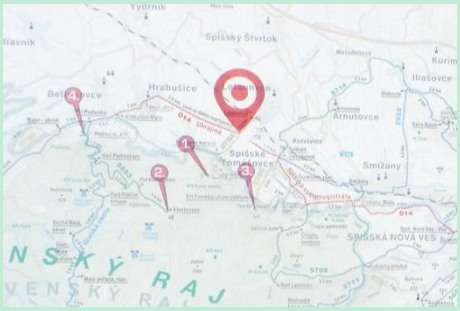
Zoznam projektových zámerov - oprávnené podľa IROP

P.Č.	Prioritná os	Investičná priorita	Špecifický cieľ	Názov projektového zámeru	Okres	Obec	Predpokladané náklady
1	1.	1.1.	1.1.1.	Bohdanovce - Harčovce			6 000 000,00 €
2	1.	1.1.	1.1.1.	Gemerská Poloma - ŠNV - Harčovce - D1 (Jánovce Jablonov)			5 600 000,00 €
3	1.	1.1.	1.1.1.	Hranica okresu Košice/Košice - okolie - Veľké Kapušany - hranica UA			6 000 000,00 €
4	1.	1.1.	1.1.1.	Hranica okresu Košice/Košice - okolie - Spišská Vlachy			10 000 000,00 €
5	1.	1.1.	1.1.1.	Michalovce - Sobranec			2 400 000,00 €
6	1.	1.1.	1.1.1.	Michalovce - Veľké Kapušany - Kráľovský Chlmec			3 600 000,00 €
7	1.	1.1.	1.1.1.	Moldava nad Bodvou - Jasov - Košice			3 000 000,00 €
8	1.	1.1.	1.1.1.	Napojenie terminálu TRIP Moldava nad Bodvou			2 000 000,00 €
9	1.	1.1.	1.1.1.	Spišské Vlachy - Spišská Nová Ves - hranica okresu Spišská Nová Ves/Levoča (UTB)			4 800 000,00 €
10	1.	1.2.	1.2.1.	Nákup autobusu mestskej hromadnej dopravy pre mesto Moldava nad Bodvou	Košice - okolie	Moldava nad Bodvou	290 000,00 €
11	1.	1.2.	1.2.1.	Zmyslené parkovisko	Košice - okolie	Poproč	253 000,00 €
12	1.	1.2.	1.2.1.	Výstavba zastávok verejnej dopravy v mikroregióne Dúbie	Michalovce	Pusté Čeklís, Nacina Ves, Voľa, Suché, Lesné,	75 000,00 €
13	1.	1.2.	1.2.1.	Výstavba autobusovej zastávky	Rožňava	Dobšiná	315 000,00 €
14	1.	1.2.	1.2.1.	Zápalnica kvality vzdelávacího parku autobusovej dopravy v meste Rožňava	Rožňava	Rožňava	360 000,00 €
15	1.	1.2.	1.2.1.	Výstavba zastávok cestnej verejnej dopravy v dvoch mestských častiach: Rožňava baňa, Nadabula v meste Rožňava	Rožňava	Rožňava	60 000,00 €
16	1.	1.2.	1.2.1.	Modernizácia zastávky cestnej verejnej osobnej dopravy	Rožňava	Vyšný Skerný	11 000,00 €
17	1.	1.2.	1.2.1.	Rekonštrukcia prístrešok pri autobusových zastávkach v obci Štítnik	Sobrance	Ruskovce	13 000,00 €
18	1.	1.2.	1.2.1.	Zvýšenie kvality a bezpečnosti cestujúceho občina v obci	Sobrance	Pribeníka	25 000,00 €
19	1.	1.2.	1.2.1.	Výstavba autobusovej zastávky z dôvodu bezpečnosti obyvateľov	Spišská Nová Ves	Landerovce	20 000,00 €
20	1.	1.2.	1.2.1.	Nákup nových autobusov MHD	Spišská Nová Ves	Spišská Nová Ves	430 000,00 €
21	1.	1.2.	1.2.1.	Autobusová zastávka Gemerská ul. - výstavba	Spišská Nová Ves	Spišská Nová Ves	40 000,00 €
22	1.	1.2.	1.2.1.	Vybudovanie mestnej komunikácie - prepojenie TESCO - LIDL	Spišská Nová Ves	Spišská Nová Ves	400 000,00 €
23	1.	1.2.	1.2.1.	Zlepšenie infraštruktúry verejnej osobnej dopravy	Trebišov	Streda	30 000,00 €
24	1.	1.2.	1.2.1.	Výstavba zastávok cest. var. osobnej dopravy, Výstavba otváracia cest. var. os. dopravy	Trebišov	Latorice	10 500,00 €
25	1.	1.2.	1.2.1.	Autobusové zástavky na zelenou streche v obci Michaľany	Trebišov	Michaľany	30 000,00 €
26	1.	1.2.	1.2.1.	Spracovania generála dopravy a podpora verejnej osobnej dopravy v Meste Trebišov	Trebišov	Trebišov	984 000,00 €
27	1.	1.2.	1.2.1.	Rekonštrukcia a modernizácia zastávok, zvýšenie kapacity parkoviska pred cintorínom a rekonštrukcia a vybudovanie chodníkov v obci	Trebišov	Veľké Ozorovce	80 000,00 €
28	1.	1.2.	1.2.1.	Vybudovania autobusovej zastávky	Trebišov	Vinický	40 000,00 €
29	1.	1.2.	1.2.1.	Mestská komunikácia na rómsky osadu ul. Lesná	Trebišov	Zemplínska Teplica	300 000,00 €
30	1.	1.2.	1.2.1.	Aktualizácia Plánu dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja			30 000,00 €
31	1.	1.2.	1.2.1.	Spracovanie Generálneho dopravného plánu Košického samosprávneho kraja			300 000,00 €

Aktivita 3	Zrýchlený autobusový spoj Spišská Nová Ves – Podlesok - Kopanec – Stratená
Zodpovedná organizácia	eurobus, a.s.
Ďalšie zainteresované organizácie	Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o., Oblastná organizácia cestovného ruchu Slovenský raj & Spiš
Harmonogram realizácie	1.7. - 2.9.2019
Predpokladané náklady	1 príves pre prepravu bicyklov: 3 700 €, 4 označníky a ich montáž: 1 300 €, sčítanie dopravy: 750 €, propagácia: 2 000 €
Možnosti financovania	Projekt LAST MILE, rozpočet eurobus, a.s.
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie sociálnej a územnej kohézie prostredníctvom rovnakých dopravných možností a lepšej dopravnej dostupnosti. Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy. Výmena politík a príkladov dobrej praxe v oblasti udržateľnej mobility.
Popis aktivity	Autobusová linka by mala byť zrýchlená- ako stále zastávky budú označené iba zastávky v SNV, Podlesku, v sedle Kopanec a Stratenej. Zvyšné zastávky (napr. Spišský Štvrtok, Hrabušice, Hrabušice- Píla) budú na znamenie, čo skráti cestovný čas medzi východiskovou a cieľovou zastávkou. Táto priama linka (bez prestupu v Poprade alebo Dobšinej) skráti cestovný čas medzi SNV a Stratenou o približne polovicu, z viac ako 2 hodín na približne 55 minút. Počas pilotnej prevádzky bude na Kopaneckej ceste vykonané sčítanie dopravy.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	2, 4, 5, 10, 11, 14, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet cestujúcich
Priorita aktivity 3	Vysoká

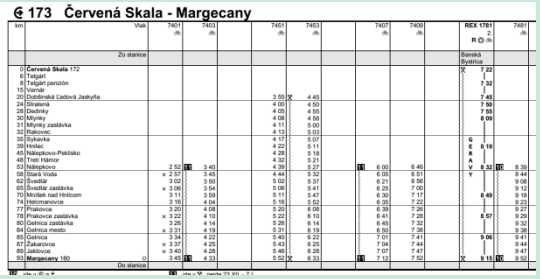
Aktivita 4	Doplniť autobusové spoje do stredísk CR počas letnej i zimnej turistickej sezóny
Zodpovedná organizácia	Košický samosprávny kraj, eurobus, a.s.
Ďalšie zainteresované organizácie	Oblastná organizácia cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ
Harmonogram realizácie	2019
Predpokladané náklady	Približne 21 300 € ročne
Možnosti financovania	Rozpočet KSK a OOCR
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie sociálnej a územnej kohézie prostredníctvom rovnakých dopravných možností a lepšej dopravnej dostupnosti. Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy.
Popis aktivity	Aktivita bude spočívať v doplnení minimálne jedného autobusového spoja spájajúceho strediská CR v Slovenskom raji so Spišskou Novou Vsou počas víkendov a letných a zimných prázdnin (približne 164 dní). Trasa a časy odchodov bude potrebné ďalej špecifikovať. Predbežne sa javí ako turisticky atraktívna okružná trasa cez Vernár (prípadne Kopanec v letnom období) a Grajnár s odchodom vo večerných hodinách.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	1, 5, 8, 9, 10, 11, 14, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet nových autobusových spojov
Priorita aktivity 4	Vysoká

Aktivita 5	Rekonštrukcia cesty III/3227 cez sedlo Kopanec
Zodpovedná organizácia	Košický samosprávny kraj
Ďalšie zainteresované organizácie	eurobus, a.s., Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o.
Harmonogram realizácie	28.5.-8.6.2018
Predpokladané náklady	496 000 €
Možnosti financovania	Rozpočet Košického samosprávneho kraja
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie sociálnej a územnej kohézie prostredníctvom rovnakých dopravných možností a lepšej dopravnej dostupnosti.
Popis aktivity	Rekonštrukcia cesty III/3227 cez sedlo Kopanec má za cieľ zlepšenie stavebno-technického stavu tejto komunikácie. Po rekonštrukcií bude možné využívanie komunikácie vozidlami verejnej dopravy. Pre tento účel bude tiež vykonaná orezávka zelene v okolí cesty. Do roku 2018 bol do tohto úseku zakázaný vjazd vozidiel s okamžitou hmotnosťou presahujúcou 7,5 tony.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	3, 4, 6, 10, 11, 13
Indikátor splnenia aktivity	Dĺžka zrekonštruovanej infraštruktúry
Priorita aktivity 5	Vysoká

Aktivita 6	Cesta Ukrajina: Smižany – Podlesok (severná hranica Národného parku Slovenský raj)
Zodpovedná organizácia	Obec Smižany
Ďalšie zainteresované organizácie	Oblastná organizácia cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ, Slovenský cykloklub
Harmonogram realizácie	Do roku 2022
Predpokladané náklady	Približne 3 150 000 €
Možnosti financovania	Rozpočet miestnej samosprávy, IROP po doplnení do RIUS
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie sociálnej a územnej kohézie prostredníctvom rovnakých dopravných možností a lepšej dopravnej dostupnosti. Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy.
Popis aktivity	Spracovanie projektovej dokumentácie a realizácia projektu. Zvýšenie atraktívnosti územia vytvorením doplnkových služieb – výstavba cestičky pre cyklistov a priaznivcov kolieskových korčúľ. Vedenie cestičky pre cyklistov cez obce s nízkym počtom pracovných príležitostí a mesto Spišská Nová Ves zvýši aj mobilitu pracovných síl, cestičku pre cyklistov budú môcť miestny obyvatelia využívať aj na dochádzanie do práce.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	10, 11, 13, 15, 17
Indikátor splnenia aktivity	Dĺžka novej infraštruktúry
Priorita aktivity 6	Vysoká

Aktivita 7	Rekonštrukcia lanovej dráhy Dedinky – Geravy
Zodpovedná organizácia	Obec Dedinky
Ďalšie zainteresované organizácie	Košický samosprávny kraj, Košice Región Turizmus, Oblastná organizácia cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ
Harmonogram realizácie	Uvedenie do prevádzky 7/2019
Predpokladané náklady	800 000€
Možnosti financovania	400 000€ rozpočet KSK 200 000€ regionálny príspevok
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie zamestnanosti vytvorením ekologických pracovných miest prostredníctvom zavádzania nových služieb v oblasti mobility. Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy.
Popis aktivity	Sedačková lanovka Dedinky – Geravy bola uvedená do prevádzky v decembri 1970. V roku 2009 však bola jej prevádza ukončená. Pôvodná lanovka mala prepravnú kapacitu 270 osôb za hodinu, rekonštruovaná by mala byť opäť ako jednolanová s jednomiestnymi sedačkami so zachovaním pôvodnej kapacity. Pri obsluhe lanovky vzniknú nové pracovné príležitosti a tiež sa zvýši atraktivita danej lokality.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	4, 9, 11, 14, 17
Indikátor splnenia aktivity	Dĺžka rekonštruovanej infraštruktúry
Priorita aktivity 7	Vysoká

Aktivita 8	Výstavba prestupných terminálov s príslušným informačným systémom
Zodpovedná organizácia	ARRIVA Michalovce a.s.
Ďalšie zainteresované organizácie	Košický samosprávny kraj
Harmonogram realizácie	Začiatok neznámy - Ukončenie 12/2020
Predpokladané náklady	cca 1 mil. €
Možnosti financovania	IROP + 10% vlastných zdrojov
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy.
Popis aktivity	Plánované aktivity: dobudovanie nástupísk, ich zastrešenie, informačný a kamerový systém a odstavné plochy pre osobné autá, stojany pre bicykle a autobusy, ktoré začínajú a končia autobusové spoje na termináli. Na novovybudovaných odchodových nástupištiach pribudne 6 odchodových tabúľ a 2 centrálne tabule, na ktorých budú zverejňované všetky odchody a príchody jednotlivých spojov.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	4, 11, 14, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet prestupných uzlov
Priorita aktivity 8	Vysoká

Aktivita 9	Doplniť vlakové spoje na železničnej trati 173 Červená Skala – Margecany počas prázdnin a cez víkendy
Zodpovedná organizácia	Košice región turizmus
Ďalšie zainteresované organizácie	Košický samosprávny kraj, Oblastná organizácia cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ, ŽSR
Harmonogram realizácie	7 – 8/2019
Predpokladané náklady	8 000 €
Možnosti financovania	Košice región turizmus
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie sociálnej a územnej kohézie prostredníctvom rovnakých dopravných možností a lepšej dopravnej dostupnosti. Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy.
Popis aktivity	Doplnenie jedného spoja počas víkendov medzi žel. stanicami Margecany (Košice) a Dobšinská ľadová jaskyňa, prípadne aj ďalej. Toto priame dopravné spojenie zvýši atraktivitu verejnej dopravy aj južnej časti územia Slovenského raja medzi turistami aj miestnymi obyvateľmi. Existenciu tohto spoja si vyžiada aj spustenie prevádzky lanovej dráhy Dedinky – Geravy, ktoré je plánované v roku 2019. Najvyššie vyťaženie tohto spoja sa predpokladá počas letnej sezóny, počas otvorenia Dobšinskej ľadovej jaskyne (od mája do septembra).
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	1, 4, 11, 14, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet prepravených cestujúcich
Priorita aktivity 9	Stredná

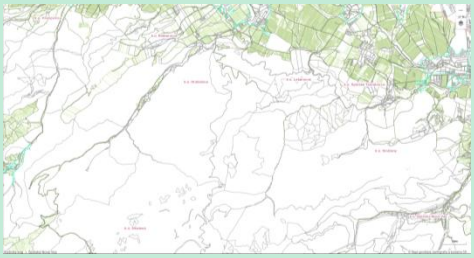
€ 173 Červená Skala - Margecany

km	Vlak	7401	7403	7451	7453	7407	7409	REX 1781	7481
								2	
								R ⊘	
	Zo stanice							Banská Bystrica	
0	**Červená Skala** 172							X 7 22	
6	Telgárt								
8	Telgárt penzión							7 32	
15	Vernár								
20	Dobšinská Ľadová Jaskyňa			3 55 X	4 45			7 45	
24	Stratená			4 00	4 50			7 50	
28	Dedinky			4 05	4 55			7 55	
30	Mýtky			4 08	4 58			8 00	
31	Mýtky zastávka			4 11	5 00				
32	Rákovec			4 13	5 03				
35	Sykavka			4 17	5 07				
39	Hnilec			4 22	5 11			G 8 19	
45	Nálepkovo-Pelclisko			4 28	5 18			E	
48	Tretí Hámor			4 32	5 21			R	
53	Nálepkovo	2 52 [1]	3 40	4 39	5 27	[1] 6 00	6 46	A	
58	Stará Voda	x 2 57	3 45	4 44	5 32	6 05	6 51	V 8 32 [1]	8 39
62	Švedlár	3 02	3 50	5 02	5 37	6 21	6 56		8 44
66	Švedlár zastávka	x 3 06	3 54	5 06	5 41	6 25	7 00		9 08
70	Mníšek nad Hnilcom	3 11	3 59	5 11	5 47	6 30	7 17	8 49	9 18
74	Helcmanovce	3 16	4 04	5 16	5 52	6 35	7 22		9 23
77	Prakovce	3 20	4 08	5 20	6 08	6 39	7 26		9 27
78	Prakovce zastávka	x 3 22	4 10	5 22	6 10	6 41	7 28	8 57	9 29
80	Gelnica zastávka	3 26	4 14	5 26	6 14	6 45	7 32		9 32
84	Gelnica mesto	x 3 31	4 19	5 31	6 19	6 50	7 38		9 38
85	Gelnica	3 34	4 22	5 40	6 22	7 01	7 41	9 06	9 41
87	Žakarovce	x 3 37	4 25	5 43	6 25	7 04	7 44		9 44
89	Jaklovce	x 3 40	4 28	5 46	6 28	7 07	7 47		9 47
93	**Margecany** 180 ⊘	3 45 [1]	4 33	5 52 X	6 33	[1] 7 12	7 52	X 9 15 [1]	9 52
	Do stanice								

Aktivita 10	Uzavretie cesty cez sedlo Kopanec pre individuálnu automobilovú dopravu
Zodpovedná organizácia	Košický samosprávny kraj
Ďalšie zainteresované organizácie	Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o., miestne samosprávy
Harmonogram realizácie	12/2019 – 1/2020 (najskôr 2 mesiace po vyhodnotení pilotnej aktivity - zrýchlený autobusový spoj a dopravných prieskumov, po spracovaní Plánu udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja)
Predpokladané náklady	Projektová dokumentácia: 400 € Dopravné značenie: 500 €
Možnosti financovania	Rozpočet KSK
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy. Výmena politík a príkladov dobrej praxe v oblasti udržateľnej mobility.
Popis aktivity	Aktivita spočíva v zmene organizácie dopravy na ceste III/3227 v úseku Píla - križovatka I/67. V súčasnosti je v úseku zakázaný vjazd vozidiel s hmotnosťou nad 7,5 t, čo obmedzuje aj vjazd vozidiel verejnej osobnej dopravy. Po pripravovanej rekonštrukcii tejto cesty bude možné jej využívanie verejnou dopravou, no očakávame aj zvýšenie záujmu o jej využitie medzi vodičmi osobných motorových vozidiel, čo bude viesť k zvýšeniu intenzít, produkcie emisií a zníženiu bezpečnosti. Zmenou zvislého dopravného značenia v uvedenom úseku na značky č. B 3 s dodatkovými tabuľkami umožňujúcimi vjazd verejnej doprave a napr. dopravnej obsluhe dôjde k zmierneniu týchto negatívnych javov. Verejné prerokovania o pripravovaných zmenách je možné zorganizovať v rámci prípravy Plánu udržateľnej mobility v KSK.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	3, 4, 5, 11, 13, 17
Indikátor splnenia aktivity	Dĺžka infraštruktúry s preferenciou verejnej osobnej dopravy
Priorita aktivity 10	Stredná

Aktivita 11	Vybaviť verejné dopravné prostriedky pomôckami pre cestovanie (držiaky na bicykle, lyže)
Zodpovedná organizácia	eurobus, a.s.
Ďalšie zainteresované organizácie	Košický samosprávny kraj, Oblastná organizácia cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ
Harmonogram realizácie	Po overení záujmu a realizácií pilotnej aktivity č.3, od 2/2020
Predpokladané náklady	7 400 €
Možnosti financovania	Rozpočet eurobus, a.s. a Košického samosprávneho kraja
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy. Výmena politík a príkladov dobrej praxe v oblasti udržateľnej mobility.
Popis aktivity	Aktivita bude spočívať v doplnení vozidiel prímestskej dopravy turisticky atraktívnych spojov o dva prívesné vozíky umožňujúce prepravu bicyklov a lyží. Potrebná kapacita vozidiel a prívesov bude overená počas realizácie pilotnej aktivity tohto akčného plánu.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet modernizovaných vozidiel alebo vozidiel s možnosť prepravy bicyklov a lyží
Priorita aktivity 11	Stredná

Aktivita 12	Realizácie kampane na podporu flexibilných dopravných systémov a udržateľnej mobility počas dňa Zeme
Zodpovedná organizácia	Košický samosprávny kraj
Ďalšie zainteresované organizácie	Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o., miestne samosprávy
Harmonogram realizácie	Každoročne počas dňa Zeme, 22.4.
Predpokladané náklady	600 €/kampaň
Možnosti financovania	Rozpočet samosprávy
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Výmena politík a príkladov dobrej praxe v oblasti udržateľnej mobility.
Popis aktivity	Deň Zeme je jedným z najvhodnejších dní počas roka pre organizáciu aktivít a kampaní na podporu udržateľnej mobility vrátane verejnej dopravy. V tento deň bývajú na základných a stredných školách realizované aktivity na podporu zodpovedného prístupu k životnému prostrediu. Realizáciu kampaní je vhodné koordinovať na regionálnej úrovni úradom samosprávneho kraja ako zriaďovateľa stredných škôl v spolupráci s miestnymi samosprávami ako zriaďovateľmi ZŠ. Žiaci škôl môžu okrem bežných aktivít ako býva zber smetí v prírode vykonávať aj osvetu medzi turistami/motoristami, či sa zúčastňovať diskusií a školení v oblasti udržateľnej mobility.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15
Indikátor splnenia aktivity	Počet organizovaných kampaní
Priorita aktivity 12	Stredná

Aktivita 13	Tvorba územného plánu pre oblasť Slovenského raja
Zodpovedná organizácia	Košický samosprávny kraj
Ďalšie zainteresované organizácie	Oblastná organizácia cestovného ruchu Slovenský raj & Spiš, miestne samosprávy
Harmonogram realizácie	11/2019 – 4/2021
Predpokladané náklady	70 000 €
Možnosti financovania	Rozpočet KSK
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie sociálnej a územnej kohézie prostredníctvom rovnakých dopravných možností a lepšej dopravnej dostupnosti. Zlepšenie regionálnych politík a vytvorenie jasných podmienok pre udržateľné a flexibilné druhy dopravy pre poslednú míľu.
Popis aktivity	Existencia Národného parku Slovenský raj si vyžaduje spoločné plánovanie viacerých miest a obcí pre oblasti územného rozvoja, dopravy apod. Spoločný územný plán musí byť v súlade s územným plánom regiónu a mal by byť podkladom pre tvorbu a aktualizáciu územných plánov miest a obcí v danom území. Spracovanie plánu by malo nadväzovať na plán udržateľnej mobility KSK. Územný plán ustanoví zásady a regulatívy štruktúry osídlenia, priestorového usporiadania a funkčného využívania dotknutého územia z hľadiska jeho trvalo udržateľného rozvoja, zásady a regulatívy usporiadania verejného dopravného a technického vybavenia a okrem iného aj verejnoprospešné stavby.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	2, 5, 6, 7, 8, 10, 16, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet územných plánov a plánov udržateľnej mobility
Priorita aktivity 13	Stredná

Aktivita 14	Tarifno-informačné zabezpečenie integrovaného dopravného systému
Zodpovedná organizácia	Dopravcovia vo verejnom záujme - eurobus, a.s. a ARRIVA, a.s.
Ďalšie zainteresované organizácie	Košický samosprávny kraj
Harmonogram realizácie	1/2018 (omeškanie) - 12/2020
Predpokladané náklady	cca 5 mil. €
Možnosti financovania	IROP + 10% vlastných zdrojov
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie sociálnej a územnej kohézie prostredníctvom rovnakých dopravných možností a lepšej dopravnej dostupnosti. Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy.
Popis aktivity	1. Obnova technického zariadenia – palubné počítače, tlačiarne, personifikačné pracovisko 2. Informačné systémy v autobusoch pre prímestskú dopravu a mestskú hromadnú dopravu – tabule vonkajšie, tabule vnútorné, kamery, wifi, hlásiče pre nevidomých, informačný displej 3. Dopravná kontrola – revízorské čítačky 4. Aplikačný software
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	8, 11, 12, 13
Indikátor splnenia aktivity	Počet zavedených informačných systémov
Priorita aktivity 14	Stredná

Aktivita 15	Zavádzanie prvkov elektromobility v Národnom parku Slovenský raj
Zodpovedná organizácia	Jednotlivé samosprávy a podnikatelia v cestovnom ruchu
Ďalšie zainteresované organizácie	Oblastná organizácia cestovného ruchu SLOVENSKÝ RAJ & SPIŠ
Harmonogram realizácie	9/2019
Predpokladané náklady	2 ks nabíjacích staníc 2000 €/ks 5 ks elektrobicyklov 1800 €/ks
Možnosti financovania	Rozpočet samosprávy, súkromné zdroje
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy. Zvýšenie zamestnanosti vytvorením ekologických pracovných miest prostredníctvom zavádzania nových služieb v oblasti mobility.
Popis aktivity	Inštalácia nabíjacích staníc pre elektrobicykle a vozidlá s elektrickým pohonov zvýši atraktivitu týchto vozidiel a zároveň zvýši atraktivitu územia medzi ich vodičmi. Možnosť zapožičania elektrobicyklov o.i. zníži potrebu použitia súkromných motorových vozidiel na území Slovenského raja.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	3, 4, 10, 11, 12, 17
Indikátor splnenia aktivity	Počet nových služieb v udržateľnej mobilite
Priorita aktivity 15	Stredná

Aktivita 16	Rozšírenie sčítacieho formulára pre sčítanie turistov o informácie o mobilitnom správaní turistov
Zodpovedná organizácia	Správa NP Slovenský raj
Ďalšie zainteresované organizácie	Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o., Oblastná organizácia cestovného ruchu Slovenský raj & Spiš
Harmonogram realizácie	Zmena formulára do 12/2018, použitie od 1/2019
Predpokladané náklady	-
Možnosti financovania	Správa NP Slovenský raj
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Rozšírenie zberu informácií o mobilitnom správaní návštevníkov Slovenského raja a možností evaluácie aktivít. Zabezpečenie súladu konkrétnych aktivít s regionálnymi štrukturálnymi programami.
Popis aktivity	Doplnenie sčítacieho formulára pre sčítanie turistov v Slovenskom raji o otázku o použitom dopravnom móde pre príchod do Slovenského raja. Doplnením tejto otázky bude možné sledovať deľbu prepravnej práce medzi turistami a tiež vyhodnocovať dopad aktivít zameraných na podporu udržateľnej mobility a flexibilných dopravných systémov. Táto aktivita by nemala zvýšiť finančnú náročnosť sčítania a iba mierne predĺžiť čas prieskumu.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	Všetky aktivity- sčítanie bude využívané pri monitoringu
Indikátor splnenia aktivity	Počet realizovaných prieskumov
Priorita aktivity 16	Nízka

Aktivita 17	Organizácia kampane počas Európskeho týždňa mobility
Zodpovedná organizácia	Miestne samosprávy
Ďalšie zainteresované organizácie	Dopravcovia vo verejnom záujme - eurobus, a.s. a ARRIVA, a.s.
Harmonogram realizácie	Každoročne od 16. do 22.9.
Predpokladané náklady	1 500 €/mesto
Možnosti financovania	Rozpočet samospráv a dopravcov, MŽP SR
Predpokladaný dopad aktivity a príspevok k naplneniu celkového cieľa	Zvýšenie počtu používateľov multimodálnych/flexibilných druhov verejnej dopravy.
Popis aktivity	Po registrácií samosprávy na stránke http://eurotm2017.eurotm.sk/ samosprávy pripravia program pre týždeň od 16. do 22.9. zameraný najmä na kampane podporujúce udržateľné formy mobility. Častou aktivitou býva bezplatné cestovanie mestskou dopravou počas Medzinárodného dňa bez áut 22.9.
Obrázok alebo situácia	
Synergické efekty k aktivite	1, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 15
Indikátor splnenia aktivity	Počet zorganizovaných kampaní
Priorita aktivity 17	Nízka

Príloha 2 – Proces tvorby a implementácie akčného plánu LAST MILE

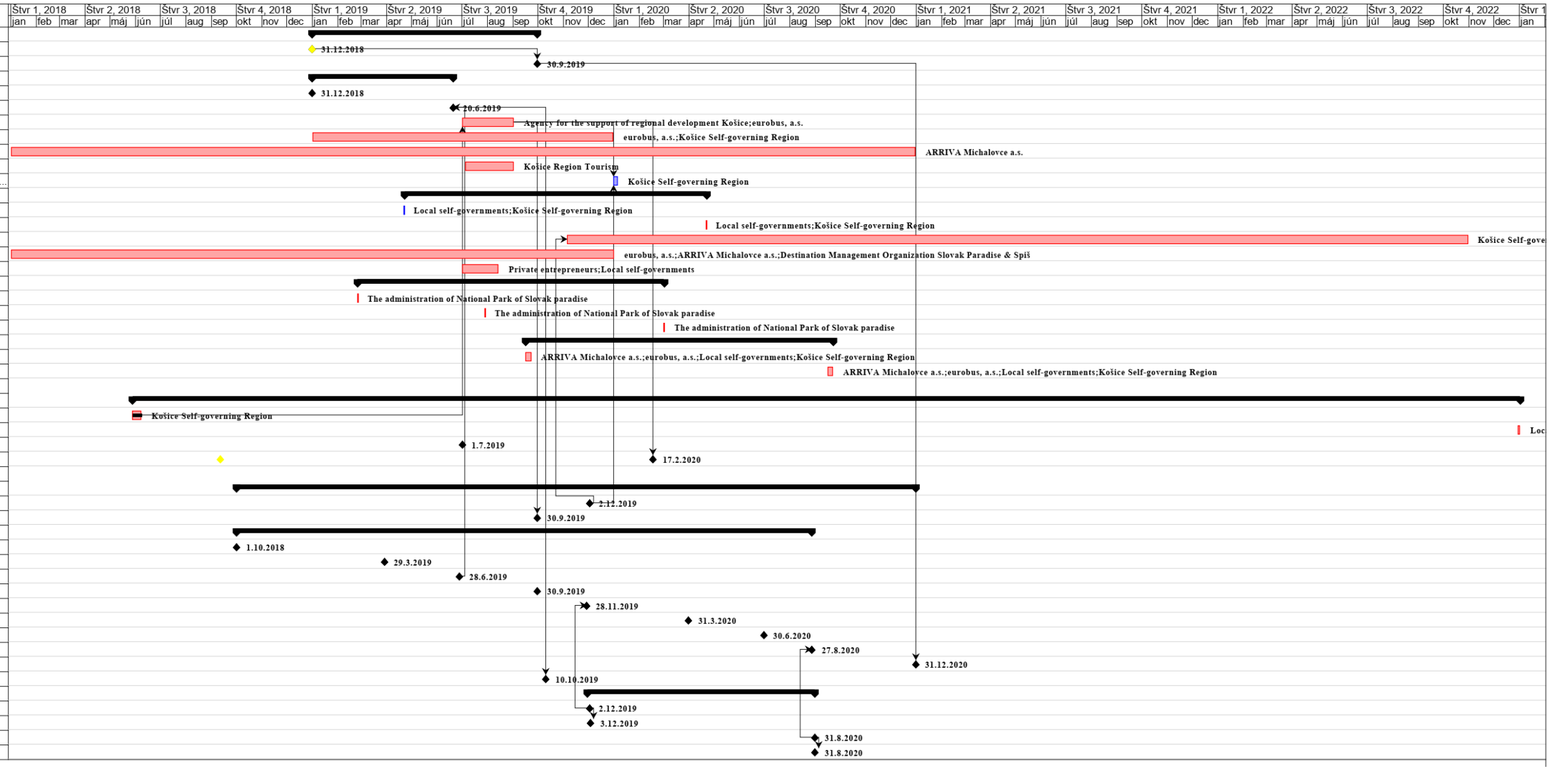
LAST MILE Interreg Europe

Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n. o.

European Union
European Regional Development Fund

Príloha 3 – Harmonogram akčného plánu LAST MILE

	Meno	Zaiatok	Koniec	Mená zdrojov	Predchodcovia
1	**1. Support for legislative changes in favor of flexible transport syst...**	**31.12.2018...**	**30.9.2019 ...**	**Agency for the support of regional d...**	
2	Regional stakeholders meeting	31.12.2018 ...	31.12.2018 ...	Agency for the support of regional develo...	
3	Meeting with representatives of Ministry of Transport and Construction of t...	30.9.2019 8:...	30.9.2019 8:...	Agency for the support of regional develo...	2
4	**2. Support for integration of the action plan activities into the list o...**	**31.12.2018...**	**20.6.2019 ...**	**Agency for the support of regional d...**	
5	Meeting with representatives of Partnership council for RITS for inclusion o...	31.12.2018 ...	31.12.2018 ...	Agency for the support of regional develo...	
6	Meeting with regional stakeholders for inclusion of AP activities in RITS	20.6.2019 1...	20.6.2019 1...	Agency for the support of regional develo...	38FF-5 dní
7	3. Fast bus line from Spišská Nová Ves – Podlesok - Kopanec – Stratená	1.7.2019 8:00	2.9.2019 17:...	Agency for the support of regional develo...	27
8	4. Add bus connections to tourist centres during the summer and winter tour...	1.1.2019 9:00	31.12.2019 ...	eurobus, a.s.;Košice Self-governing Region	
9	8. Construction of intermodal PT terminals with information system	1.1.2018 9:00	31.12.2020 ...	ARRIVA Michalovce a.s.	
10	9. Increase the number of train connections on railway line ŽSR 173 erven...	5.7.2019 8:00	2.9.2019 17:...	Košice Region Tourism	
11	10. Closing the road III/3227 for private cars	31.12.2019 ...	6.1.2020 17:...	Košice Self-governing Region	7FS+40 dní;33FS+20 ...
12	**12. Organizing mobility campaign during Earth day**	**22.4.2019 ...**	**22.4.2020 ...**	**Local self-governments;Košice Self-...**	
13	Campaign 2019	22.4.2019 8:...	22.4.2019 1...	Local self-governments;Košice Self-gover...	
14	Campaign 2020	22.4.2020 8:...	22.4.2020 1...	Local self-governments;Košice Self-gover...	
15	13. Spatial plan of Slovak paradise area	5.11.2019 8:...	31.10.2022 ...	Košice Self-governing Region	33FS-20 dní
16	14. Information system of the integrated transport system	1.1.2018 9:00	1.1.2020 14:...	eurobus, a.s.;ARRIVA Michalovce a.s.;De...	
17	15. Introduce of electromobility in Slovak Paradise	1.7.2019 8:00	14.8.2019 1...	Private entrepreneurs;Local self-governm...	
18	**16. Extend tourist counting by collecting information about their mo...**	**24.2.2019 ...**	**2.3.2020 1...**	**The administration of National Park o...**	
19	Winter 2019 survey	24.2.2019 9:...	25.2.2019 1...	The administration of National Park of Slo...	
20	Summer 2019 survey	28.7.2019 8:...	29.7.2019 1...	The administration of National Park of Slo...	
21	Winter 2020 survey	29.2.2020 9:...	2.3.2020 17:...	The administration of National Park of Slo...	
22	**17. Organizing mobility campaign during European mobility week**	**16.9.2019 ...**	**22.9.2020 ...**	**eurobus, a.s.;ARRIVA Michalovce a....**	
23	Campaign 2019	16.9.2019 8:...	23.9.2019 1...	ARRIVA Michalovce a.s.;eurobus, a.s.;Lo...	
24	Campaign 2020	16.9.2020 8:...	22.9.2020 1...	ARRIVA Michalovce a.s.;eurobus, a.s.;Lo...	
26	**Actions considered as milestones (related to sustainable mobility o...**	**28.5.2018 ...**	**2.1.2023 9:...**		
27	5. Reconstruction of the road III/3227	28.5.2018 8:...	8.6.2018 17:...	Košice Self-governing Region	
28	6. Bike path Ukraine from Smižany to Podlesok	30.12.2022 ...	2.1.2023 9:00	Local self-governments	
29	7. Operation of cableway Dedinky - Geravy	1.7.2019 8:00	1.7.2019 8:00	Local self-governments	
30	11. Provide public transport vehicles with equipment for transporting bicycl...	17.2.2020 1...	17.2.2020 1...	eurobus, a.s.	7FS+120 dní
32	**Other milestones**	**1.10.2018 ...**	**31.12.2020...**		
33	Sustainable mobility plan for Kosice self-governing region	1.12.2019 9:...	2.12.2019 1...		
34	Traffic counting on Kopanec road during pilot action	30.9.2019 1...	30.9.2019 1...	Agency for the support of regional develo...	7FS+20 dní
35	**Monitoring meetings**	**1.10.2018 ...**	**27.8.2020 ...**	**Agency for the support of regional d...**	
36	1/2018	1.10.2018 8:...	1.10.2018 8:...	Agency for the support of regional develo...	
37	1/2019	29.3.2019 9:...	29.3.2019 9:...	Agency for the support of regional develo...	
38	2/2019	28.6.2019 8:...	28.6.2019 8:...	Agency for the support of regional develo...	
39	3/2019	30.9.2019 8:...	30.9.2019 8:...	Agency for the support of regional develo...	
40	4/2019	28.11.2019 ...	28.11.2019 ...	Agency for the support of regional develo...	47SS-1 de
41	1/2020	31.3.2020 8:...	31.3.2020 8:...	Agency for the support of regional develo...	
42	2/2020	30.6.2020 8:...	30.6.2020 8:...	Agency for the support of regional develo...	
43	3/2020	27.8.2020 1...	27.8.2020 1...	Agency for the support of regional develo...	49SS-1 de
44	Change of legislation according proposal from LM project	31.12.2020 ...	31.12.2020 ...	Agency for the support of regional develo...	3
45	Adding activities from LM AP to RITS list of projects	10.10.2019 ...	10.10.2019 ...	Agency for the support of regional develo...	6FS+80 dní
46	**LM project management**	**30.11.2019...**	**31.8.2020 ...**		
47	Partner report 11/2019	30.11.2019 ...	2.12.2019 1...		
48	Progress report 6	3.12.2019 1...	3.12.2019 1...		47FS+1 de
49	Partner report 8/2020	31.8.2020 8:...	31.8.2020 8:...		
50	Progress report 7	31.8.2020 1...	31.8.2020 1...		49FS+1 de



LAST MILE Interreg Europe

Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n. o.

European Union
European Regional Development Fund