

Trvalý finančný mechanizmus na implementáciu Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike

1 Úvod

V súlade s uznesením vlády Slovenskej republiky č. 223, bod B.2. zo dňa 7. mája 2013 k návrhu Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (ďalej len „Cyklostratégia“) sa ukladá ministromi dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja do 31. decembra 2013 predložiť na rokovanie vlády SR *návrh Trvalého finančného mechanizmu na implementáciu Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike* (ďalej len „TFM“).

Návrh TFM predstavuje nástroj pre implementáciu jednotlivých opatrení štyroch základných priorít Cyklostratégie:

1. Riadenie a legislatívna podpora
2. Rozvoj cyklistickej infraštruktúry
3. Zabezpečenie financií na rozvoj infraštruktúry pre cyklodopravu a cykloturistiku
4. Osveta, výskum a vzdelávanie

Dlhodobý neriešený problém v oblasti podpory rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike sa prejavuje predovšetkým v nedostatočne vybudovanej cyklistickej infraštruktúre, prípadne v jej nevyhovujúcom stave a s tým súvisiacimi problémami s bezpečnosťou najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky – chodcov a cyklistov. Nemenej dôležitým aspektom je aj slabá podpora a propagácia cyklistickej dopravy a cykloturistiky z národnej úrovne, ktorá v období rozvíjajúceho sa záujmu verejnosti o zdravý životný štýl a celkové zlepšenie kvality života nevytvára dostatočné podmienky pre jej rozvoj na úrovni okolitých vyspelých európskych krajín.

Cyklistická doprava je v súčasnosti vo väčšine krajín EÚ akceptovaná ako ekonomický, environmentálne výhodný a zdraviu prospešný dopravný subsystem, predstavujúci reálny spôsob prepravy pre každodenné cesty na kratšie vzdialenosti hlavne v obciach, mestách a ich okolí. Zároveň sa cyklomobilita stáva čoraz významnejšou pre rozvoj turizmu. Cykloturistika sa vo viacerých krajinách EÚ postupne zaraďuje k nosným produktom cestovného ruchu. V Slovenskej republike sa stále viac zvyšuje záujem o cyklistiku, nielen zo strany nášho obyvateľstva, ale aj zo strany zahraničných turistov, ktorí by si radi pozreli krásy našej krajiny nie spoza okna auta, ale zo sedla bicykla, aby tak mohli byť v priamom kontakte s prírodou.

Podpora rozvoja cykloturistiky s využitím rôznorodosti kultúrneho, historického a geografického potenciálu našej krajiny predurčuje Slovensko k tomu, aby sa prostredníctvom tejto konkurenčnej výhody presadilo na globálnom trhu cestovného ruchu. Zámer zvýšenej podpory tejto oblasti vyplýva aj z pripravovaného návrhu Marketingová stratégia Slovenskej agentúry pre cestovný ruch na roky 2014 – 2020.

Implementácia národnej Cyklostratégie má reálne predpoklady výrazne zlepšiť súčasný stav v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Bez podpory finančného zabezpečenia výstavby cyklistickej infraštruktúry na Slovensku a ďalších súvisiacich opatrení zo strany štátu to však nie je možné. Skúsenosti z okolitých cyklisticky vyspelých krajín (Česká republika, Nemecko) jasne dokazujú, že prostriedky investované do rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky sa spoločnosti niekoľkonásobne vrátia v podobe vyššej kvality života obyvateľstva.

2 Zhodnotenie súčasného stavu financovania cyklistickej infraštruktúry v SR

Zdroje na financovanie cyklistickej infraštruktúry možno rozdeliť nasledovne:

- Štátny rozpočet
- Rozpočty samosprávnych krajov, miest a obcí
- Európske zdroje – európske investičné a štrukturálne fondy (ďalej len „EŠIF“)
- Domáce nadačné zdroje
- Zahraničné nadačné zdroje okrem fondov EÚ
- Súkromné zdroje (sponzoring)
- Vlastné zdroje občianskych združení
- Nefinančné zdroje občianskych združení – hlavne dobrovoľnícka práca

2.1 Financovanie cykloprojektov na národnej úrovni

Slovenská republika nemá doteraz vypracovaný systematický prístup k financovaniu výstavby cyklistickej infraštruktúry ani k propagácii cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

Zo štátneho rozpočtu bola podpora cyklo dopravy a cykloturistiky doteraz zabezpečovaná len v minimálnom rozsahu.

Financovanie opráv a údržby cykloturistických trás zo strany štátu bolo realizované napríklad na základe výziev vyhlásených Ministerstvom školstva, vedy, výskumu a športu SR v súlade so zákonom č. 300/2008 Z. z. o organizácii a podpore športu a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Od roku 2004 do roku 2013 boli podporené cykloprojekty sumou 150,4 tis. € (z uvedených prostriedkov sa realizovala nevyhnutná údržba a školiace aktivity v rámci celej SR).

V rámci dotačného mechanizmu umožňuje podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v obmedzenej miere aj rezort Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (ďalej len „MDVRR SR“) na základe zákona č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu v znení neskorších predpisov a zákona č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja.

Uvedené zákony umožňujú poskytovanie finančných prostriedkov aj na iné účely, nie sú výlučne určené na podporu cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

V SR nie je k dispozícii ani fond obdobný českému SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury – je určený na financovanie dopravnej infraštruktúry vrátane cyklistickej infraštruktúry), z ktorého by sa popri cestách a železničiach financovala aj cyklistická infraštruktúra.¹ Jednou z mála možností na financovanie cyklistickej infraštruktúry je využitie EŠIF.

V programovom období 2007 – 2013 sa z jedenástich operačných programov uvádza možnosť čerpať financie na rozvoj cyklistickej infraštruktúry vo výške 3 mil. € na celé programovacie obdobie iba v **Regionálnom operačnom programe (ROP)**. Okrem toho Bratislavský kraj má možnosť čerpať financie na cyklistické komunikácie z **OP Bratislavský kraj** (k 31.01.2013 bola schválená realizácia troch projektov zameraných na cyklistickú infraštruktúru v celkovom objeme 1,5 mil. €).

¹ Štátny fond cestného hospodárstva (fond obdobný českému SFDI), ktorý bol určený na financovanie výstavby dopravnej infraštruktúry v SR a z ktorého by sa popri cestách a železničiach mohla financovať aj cyklistická a cykloturistická infraštruktúra bol zrušený v roku 2001.

Z **ROP** sa financovali väčšinou projekty rekonštrukcie námestí miest a obcí, v rámci ktorých sa vybudovali aj krátke úseky chodníkov či cyklochodníkov v celkovej dĺžke 12,82 km. Celkový objem financií využitých v rámci ROP na takéto projekty bol k 31.01.2013 čerpaný vo výške 22,2 mil. € (investície do cyklistickej infraštruktúry predstavujú len zlomok uvedenej sumy).

V rámci **Programov cezhraničnej spolupráce** boli financované viaceré projekty, ktorých výstupom bola či už výstavba a vyznačenie nových cyklotrás v teréne, obnova existujúcich cyklistických trás, plánovanie a výstavba cyklomostu alebo spracovanie strategických dokumentov zameraných na rozvoj cyklotrás v určitých regiónoch a zameranie cyklotrás s cieľom ich digitalizácie a použitia pre webové aplikácie. Celkový počet schválených projektov, v ktorých sa určitým spôsobom objavila problematika cyklotransportu a cykloturistiky, bol 26 (k 31.01.2013) a celkový objem oprávnených nákladov bol vo výške 26,5 mil. €. Financovanie výstavby ciest pre cyklistov či značenia cykloturistických trás bolo len súčasťou komplexnejších projektov.

V rámci **OP Doprava** bola cyklistika podporená len okrajovo, ako vyvolaná investícia v rámci veľkých investičných projektov (napr. budovanie cyklostaníc na železničných staniaciach).

2.2 Financovanie na regionálnej a lokálnej úrovni

Ojedinele a v minimálnom rozsahu vyčleňujú finančné zdroje zo svojich rozpočtov na výstavbu cyklistickej infraštruktúry od prípravy projektovej dokumentácie až po samotnú realizáciu aj jednotlivé samosprávne kraje, mestá a obce. Niektoré mestá majú vlastné všeobecné grantové schémy, z ktorých sa okrem iného dajú financovať aj propagačné aktivity spojené s podporou udržateľných foriem dopravy.

Vzhľadom k nevyhnutnosti znižovať deficit verejných financií nie je v súčasnosti reálne predpokladať, že by zdroje potrebné na realizáciu Cyklostratégie bolo možné v plnej miere pokryť zo štátneho rozpočtu a rozpočtov samosprávnych krajov. Je preto nanajvýš vhodné využiť fakt, že trvalo udržateľný rozvoj mobility v mestských aglomeráciách patrí medzi dôležité ciele Európskej únie a opatrenia naplňajúce tento cieľ bude možné financovať z fondov EÚ na programové obdobie 2014 – 2020. Preto je dôležité, aby financovanie opatrení na podporu širšieho využívania nemotorovej, vrátane cyklistickej dopravy bolo zahrnuté do budúcich operačných programov na obdobie 2014 – 2020 a aby v relevantných operačných programoch boli vyčlenené zdroje umožňujúce pokrytie čo najväčšej časti finančných potrieb.

Zároveň je však potrebné postupne vytvoriť mechanizmus pre možnosť tvorby zdrojov na financovanie rozvoja cyklistickej infraštruktúry na úrovni štátneho rozpočtu tak, aby mohli po roku 2020 plynule nahradiť prostriedky z fondov EÚ.

V súčasnom období prebiehajú rokovania pri príprave podkladov pre optimálne nastavenie čerpania nenávratnej finančnej pomoci z operačných programov: Integrovaný regionálny operačný program, Program rozvoja vidieka, OP cezhraničnej spolupráce.

3 Základné princípy trvalého finančného mechanizmu na implementáciu Cyklostratégie

Vytvorenie trvalo udržateľného finančného mechanizmu si vyžaduje každoročné vyčleňovanie určitého objemu finančných prostriedkov na budovanie a údržbu cyklistickej infraštruktúry zo štátneho rozpočtu, rozpočtov samosprávnych krajov, miest a obcí. Pri tvorbe návrhu TFM vychádzame zo skúseností funkčných systémov financovania cyklistickej infraštruktúry v Českej republike a v Nemecku (bližšie v prílohe č. 1).

Základné princípy TFM:

1. Vytvorenie samostatného programu v rozpočte MDVRR SR pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky.
2. Vyčlenenie pravidelného finančného objemu prostriedkov zo štátneho rozpočtu do vytvoreného programu na základe požiadavky premietnutej pri tvorbe návrhu rozpočtu verejnej správy SR na príslušné obdobie.
3. Vytvorenie stabilného dotačného mechanizmu na prerozdelenie finančných zdrojov oprávneným žiadateľom.

Pre objektívne nastavenie základných princípov financovania rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky je potrebné zamerať pozornosť na tri najdôležitejšie oblasti:

- Zdroje financovania
- Nástroje podpory
- Prijemcovia

3.1 Financovanie z verejných zdrojov (štátny rozpočet)

V súlade so základnou víziou Cyklostratégie sa budú pravidelne vyčleňovať finančné prostriedky z kapitoly MDVRR SR, ktoré budú **určené na projekty zamerané na rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike a ich účelové viazanie na výstavbu bezpečnej cyklistickej infraštruktúry.**

3.1.1 Zdroje financovania

Pre implementáciu opatrení zo schválenej Cyklostratégie a plnenie úloh vyplývajúcich z uznesenia vlády SR č. 223/2013 sa budú každoročne vyčleňovať verejné zdroje z kapitoly MDVRR SR. Financovanie bude realizované prostredníctvom poskytovania dotácií.

Podmienkou poskytnutia dotácie alebo príspevku na projekt je finančná spoluúčasť žiadateľa, čo predstavuje jeden z európskych dotačných princípov. Finančná spoluúčasť zároveň zabezpečí väčšiu zainteresovanosť žiadateľa. Výška finančnej spoluúčasti závisí od nastavenia podmienok konkrétneho programu, z ktorého bude poskytnutá finančná podpora na projekt.

V programovej štruktúre MDVRR SR sa vytvorí samostatný účelový program s názvom: **Rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky.**

V návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2014 – 2016 sú zabezpečené finančné prostriedky na podporu osvedy, vzdelávania a propagácie v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky. V rámci programu sa budú postupne vyčleňovať finančné prostriedky aj pre financovanie

cyklistickej infraštruktúry a vytvárať tak podmienky pre jej súbežné financovanie popri čerpaní EŠIF aj z verejných zdrojov štátneho rozpočtu.

Každoročné požiadavky na pokrytie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky sa budú od 1. januára 2015 pri tvorbe návrhu rozpočtu verejnej správy SR uplatňovať nasledovne:

- **na úrovni MDVRR SR:**

- Predkladateľom požiadaviek pri tvorbe návrhu rozpočtu bude národný cyklokoordinátor.
- Kritériom pre uplatňovanie požiadaviek na rozpočet verejnej správy je implementácia jednotlivých opatrení Cyklostratégie.

- **na úrovni VÚC, miest a obcí:**

- Predkladateľom požiadaviek pri tvorbe návrhu rozpočtu predovšetkým na zabezpečenie financií potrebných na spolufinancovanie projektov, pokrytie miezd a režijných nákladov regionálnych cyklokoordinátorov, osvetu, výskum, vzdelávanie a propagáciu cyklistickej dopravy a cykloturistiky, budú regionálni a mestskí cyklokoordinátori.
- Základným kritériom pre uplatňovanie požiadaviek na rozpočet verejnej správy je zabezpečenie súladu programu hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja (ďalej len „PHSR“) vyššieho územného celku a obce so zákonom č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja s Národnou stratégiou regionálneho rozvoja SR, s Národnou stratégiou rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR a so Stratégiou rozvoja cestovného ruchu do roku 2020 s cieľom vybudovania ucelenej národnej siete cyklistických komunikácií s možnosťou napojenia na trasy Eurovelo.

Celkový objem a štruktúra jednotlivých požiadaviek na pokrytie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky pri tvorbe rozpočtu verejnej správy SR (za všetky kraje) bude predmetom prerokovania v Medzirezortnej pracovnej skupine pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR.

V súlade s Cyklostratégiou je potrebné uvažovať do roku 2020 s výstavbou nových cyklistických komunikácií v predpokladanej dĺžke 1000 km (125 km/rok), čím sa SR môže priblížiť k úrovni cyklistickej infraštruktúry v okolitých krajinách. Zároveň je potrebné vyznačovať nové cykloturistické trasy, opravovať, obnovovať a udržiavať existujúce cykloturistické trasy, budovať doplnkovú cykloinfraštruktúru, budovať a udržiavať horské cyklotrasy a prislúchajúcu infraštruktúru (strediská MTB), zabezpečovať potrebné normy a technické predpisy. Nemenej dôležitý je výskum, osвета s dôrazom na bezpečnosť a vzdelávanie v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

Pre zabezpečenie tohto zámeru sa bude od roku 2015 uplatňovať v rozpočte MDVRR SR každoročne čiastka 2 – 3 € na obyvateľa pre potreby podpory rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR. Uvedená čiastka vychádza zo schválenej Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR pri súčasnom porovnaní výdajov na rozvoj cyklistiky v Českej republike a v Nemecku.

Návrh trvalého vyčleňovania finančných prostriedkov z verejných zdrojov na rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky plynule vytvorí predpoklady pre postupné doplnenie

časovo obmedzenej nenávratnej finančnej pomoci z EŠIF v rámci programového obdobia 2014 - 2020 a nasledujúcich programových období.

3.1.2 Nástroje podpory

Platný legislatívny rámec v pôsobnosti MDVRR SR v súčasnosti vytvára podmienky aj pre podporu cyklistickej dopravy a cykloturistiky:

1. v rámci zákona č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 91/2010 Z. z.“).

Podľa § 29 tohto zákona je možné dotáciu poskytnúť len organizáciám cestovného ruchu (oblastným a krajským organizáciám cestovného ruchu) registrovaným MDVRR SR na realizáciu aktivít, ktoré sú spojené s hlavným predmetom ich činnosti. Ide hlavne o aktivity smerujúce k zvýšeniu počtu domácich a zahraničných návštevníkov, predĺženiu ich pobytu na území Slovenskej republiky a zvýšeniu ich prínosu pre hospodárstvo. V rámci činností môžu byť zahrnuté aj činnosti na podporu rozvoja cykloturistiky.

2. v rámci zákona č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja (ďalej len „zákon č. 539/2008 Z. z.“), ktorý umožňuje poskytnúť podporu na:
 - zlepšenie dopravnej a technickej vybavenosti regiónu, inžinierskych stavieb,
 - rozvoj cestovného ruchu,
 - rozvoj pôdohospodárstva a rozvoj vidieka, rozvoj vidieckych oblastí a zvyšovanie kvality života na vidieku,
 - realizáciu opatrení na ochranu, udržiavanie a zveľaďovanie životného prostredia a na obmedzovanie vplyvov poškodzujúcich životné prostredie a zlepšenie environmentálnej infraštruktúry regiónu,
 - udržateľný rozvoj aglomerácií, obnovu, regeneráciu a rozvoj miest a obcí podľa záväznej časti príslušnej územnoplánovacej dokumentácie,
 - rozvoj telesnej kultúry, športu a turistiky,
 - ochranu, podporu a rozvoj verejného zdravia.

Podľa zákona č. 539/2008 Z. z. je možné podporu poskytnúť slovenským častiam euroregiónov a regionálnym rozvojovým agentúram v rámci Integrovannej siete regionálnych rozvojových agentúr.

MDVRR SR v súčasnosti pripravuje návrh novely zákona č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja. V zmysle pripravovaného návrhu bude možné poskytovať finančnú podporu nielen regionálnym rozvojovým agentúram a slovenskej časti euroregiónu, ale aj PO (podnikateľom), mestám, obciam, združeniam obcí, VÚC a občianskym združeniam. Táto zmena umožní požiadať o finančnú podporu na rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky širšiemu okruhu žiadateľov.

Zákon č. 300/2008 Z. z. o organizácii a podpore športu a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 300/2008 Z. z.“) je v gescii MŠVVaŠ SR a umožňuje podporu športu prostredníctvom poskytovania dotácií. Podpora cykloturistiky je zabezpečovaná prostredníctvom Programu 026 – Národný program rozvoja športu v SR - Rekreačné a športové služby.

V záujme koordinácie výstavby cyklistickej infraštruktúry z národnej úrovne, ako aj z pohľadu komplexného rozvoja ucelenej cyklistickej infraštruktúry a jej prepojenia na medzinárodnú cyklistickú sieť Eurovelo, bude dôležité objektívne posudzovanie prípravy

a výstavby jednotlivých cyklistických komunikácií tak, aby tvorili logickú a navzájom prepojenú sieť. V tomto smere bude zohrávať nezameniteľnú úlohu Medzirezortná pracovná skupina pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR zložená zo zástupcov jednotlivých samosprávnych krajov (regionálni cyklokoordinátori), občianskych združení a dotknutých rezortov, ktorá sa bude okrem iného podieľať aj na posudzovaní opodstatnenosti jednotlivých projektov z hľadiska naplňania základných vízií Cyklostratégie.

3.1.3 Prijemcovia

Správne nastavenie dotačného mechanizmu je nevyhnutným predpokladom na zabezpečenie presunu finančných prostriedkov z kapitoly MDVRR SR na príslušné samosprávne kraje, mestá a obce v nadväznosti na predložené projekty k rozvoju cyklistickej infraštruktúry.

V zmysle pripravovaného návrhu novely zákona č. 539/2008 Z. z. o finančnú podporu na rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky formou dotácie budú môcť požiadať regionálne rozvojové agentúry, slovenské časti euroregiónov, VÚC, mestá, obce, združenia obcí, mimovládne neziskové organizácie a iné právnické osoby², ktoré zabezpečujú rozvojové aktivity v súlade s cieľmi podpory regionálneho rozvoja tak, aby podporené projekty boli v súlade s programom hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja obce a s programom hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja vyššieho územného celku, ak takýto program má obec alebo VÚC schválený, a príslušnej územnoplánovacej dokumentácie. O finančnú podporu na rozvoj cykloturistiky budú môcť požiadať taktiež na základe zákona č. 91/2010 Z. z. aj organizácie cestovného ruchu a na základe zákona č. 300/2008 Z. z. aj FO a PO so sídlom na území SR.

3.2 Financovanie prostredníctvom európskych investičných a štrukturálnych fondov

Na rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky bude možné využiť aj nenávratnú finančnú pomoc z EŠIF v rámci nového programového obdobia 2014 – 2020. Medzi cieľmi EK na toto obdobie je aj podpora trvalo udržateľného rozvoja mobility v urbanizovaných územiach, čo vytvára predpoklady na krytie rozhodujúcej časti finančných potrieb súvisiacich s rozvojom infraštruktúry pre cyklistickú dopravu a možnosti jej kombinovaného využívania s verejnou osobnou dopravou.

Zároveň možno uvažovať s podporou rozvoja cykloturistickej infraštruktúry v rámci iných cieľov EK, ktorými sú zvyšovanie konkurencieschopnosti malých a stredných podnikov, ako aj podpora zamestnanosti. Investície do cyklotrás a doplnkovej infraštruktúry by zvyšovali atraktivitu a konkurencieschopnosť väčšiny zariadení cestovného ruchu v príslušnom regióne a prispievali tak k tvorbe pracovných miest, obzvlášť vo vidieckych oblastiach.

Z európskych zdrojov môže byť reálne zabezpečenie rozhodujúceho podielu zdrojov potrebných na budovanie cyklistických komunikácií, parkovísk pre bicykle, vyznačenie cykloturistických trás i opatrenia zlepšujúce možnosti integrácie a kombinovaného využívania cyklistickej a verejnej osobnej dopravy. V štátnom rozpočte i rozpočtoch samosprávnych krajov, miest a obcí je v každom prípade potrebné počítať so zdrojmi na nevyhnutné spolufinancovanie projektov.

² Napríklad zákon č. 83/1990 Zb. o združovaní občanov alebo zákon č. 213/1997 Z. z. o neziskových organizáciách poskytujúcich všeobecne prospešné služby alebo zákon č. 147/1997 Z. z. o neinvestičných fondoch a o doplnení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 207/1996 Z. z.

Do návrhu zoznamu hlavných aktivít, ktoré by mohli byť financované z EŠIF a Kohézneho fondu EÚ v programovom období 2014 – 2020, prostredníctvom pripravovaných operačných programov MDVRR SR zahrnulo aj tieto aktivity:

- Podpora budovania cyklistických komunikácií a doplnkovej infraštruktúry stimulujúcej k širšiemu využívaniu nemotorovej dopravy v urbanizovaných územiach.
- Podpora budovania infraštruktúry pre cykloturistiku s potenciálom rozvoja zamestnanosti v nadväzujúcich službách cestovného ruchu.
- Podpora zabezpečovania intermodality (vzájomného prepojenia verejnej osobnej dopravy, individuálnej automobilovej dopravy a cyklistickej dopravy) v prestupných uzloch (záchytné parkoviská, prístrešky pre bicykle).
- Podpora osvetu a zvyšovania bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky, budovanie a modernizácia dopravných ihrísk.
- Podpora výstavby prvkov a zón upokojenia dopravy, ako aj bezpečného oddelenia motorovej a nemotorovej dopravy najmä v intravilánoch a extravilánoch s dôrazom na komunikácie s vysokým podielom zraniteľných účastníkov premávky.

V programovom období 2014 – 2020 sa predpokladá čerpanie finančných prostriedkov na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky z nasledovných operačných programov:

1. Integrovaný regionálny operačný program (IROP) – financovanie projektov zameraných na rozvoj cyklistickej dopravy
2. Program rozvoja vidieka (PRV) – financovanie projektov zameraných na rozvoj cykloturistiky
3. Operačné programy cezhraničnej spolupráce - cieľom programov je podpora harmonického a vyváženého rozvoja územia EÚ, budú pokrývať regióny nachádzajúce sa na hraniciach za účelom podpory spolupráce a výmeny skúseností medzi regiónmi:
 - Operačný program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2014 - 2020
 - Operačný program cezhraničnej spolupráce Maďarsko – Slovenská republika 2014 - 2020
 - Operačný program cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika 2014 - 2020
 - Operačný program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko 2014 - 2020
 - Operačný program cezhraničnej spolupráce ENI Maďarsko – Slovensko – Rumunsko – Ukrajina 2014 - 2020

Vstupy pre jednotlivé operačné programy na programové obdobie 2014 – 2020 predstavujú finančné prostriedky z Európskeho fondu regionálneho rozvoja a Európskeho poľnohospodárskeho fondu pre rozvoj vidieka, spolufinancovanie zo štátneho rozpočtu Slovenskej republiky a konečných príjemcov. Momentálne nie je rozhodnuté o celkovom objeme prostriedkov z Európskeho fondu regionálneho rozvoja, preto nie je možné určiť ani objem národných zdrojov na spolufinancovanie.

Príslušná výška spolufinancovania zo štátneho rozpočtu v rámci jednotlivých rokov sa zahŕňa do rozpočtu verejnej správy na príslušný rok v závislosti od odhadovaných príjmov finančných prostriedkov z EÚ, ako aj príslušnej výšky spolufinancovania zo štátneho rozpočtu.

3.2.1 Integrovaný regionálny operačný program (IROP)

IROP predstavuje programový dokument SR pre programové obdobie 2014 – 2020, ktorého globálnym cieľom je podporiť zvýšenie kvality života a zabezpečiť udržateľné poskytovanie verejných služieb s dopadom na vyvážený 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 a reflektujúc potreby a výzvy území smeruje k:

- rozvoju vybraných oblastí/komponentov podmieňujúcich kvalitu života a konkurencieschopnosť v danom území,
- rozvíjaniu/posilňovaniu hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti na regionálnej a subregionálnej úrovni, ako predpokladu eliminácie prehlbovania vnútroregionálnych rozdielov.

3.2.1.1 Zdroje financovania

Prioritná os: Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch

1. Investičná priorita: Posilnenie regionálnej mobility prostredníctvom prepojenia sekundárnych a terciálnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T

Špecifický cieľ: *Zlepšenie dostupnosti k cestnej infraštruktúre TEN-T a cestám I. triedy*

Investície do ciest II. a III. triedy zabezpečujú dopravnú obsluhu územia regiónov, umožňujú generovať priame investície do produkčnej sféry, ktorých pôsobenie výrazne ovplyvňuje rast ekonomickej výkonnosti a konkurencieschopnosti regiónov a prispievajú k podpore ich ekonomického rozvoja. Investovanie do regionálnych ciest umožňuje menej rozvíjajúcim a zaostávajúcim oblastiam znižovať vnútroregionálne rozdiely v prístupe k základným službám (vzdelanie, zdravotná a sociálna starostlivosť, kultúra a pod.), v prístupe na trh práce ako aj v prístupe k základným tovarom. Kvalitnejšie cesty II. a III. triedy predstavujú základnú podmienku pre zlepšenie každodennej mobility osôb vidieckych území. Dostatočne vybudovaná a kvalitná cestná infraštruktúra priamo vplýva na rozvoj cestovného ruchu v regiónoch.

Rozsah podpory v oblasti cyklistiky v rámci investičnej priority:

- budovanie prvkov upokojenia dopravy v sídlach, vytváranie podmienok pre bezpečný pohyb zraniteľných účastníkov premávky, predovšetkým chodcov a cyklistov.

2. Investičná priorita: Rozvoj ekologicky priaznivých a nízkouhlíkových dopravných systémov

Špecifický cieľ: *Zníženie environmentálneho zaťaženia mestských a prímestských oblastí prostredníctvom podpory a rozvoja integrovaných dopravných systémov a zvyšovania atraktivity verejnej osobnej dopravy.*

Predpokladom rozvoja jedného z prínosov verejnej osobnej dopravy, t. j. nižšej miery emisií skleníkových plynov na prepraveného jednotlivca, je jej čo najširšie využívanie, a teda jej uprednostnenie pred individuálnou dopravou. Preto je potrebné uskutočňovať opatrenia s cieľom zatriktívniť verejnú dopravu ako prostriedok na zaistenie mobility osôb v mestách a regiónoch. Prostredníctvom IROP sa budú v rámci vyššie uvedeného špecifického cieľa podporovať také opatrenia, ktorú budú smerovať k zvýšeniu atraktivity mestskej a prímestskej dopravy, znižovaniu environmentálneho zaťaženia mestských oblastí prostredníctvom

podpory nízkouhlíkových dopravných systémov s dôrazom na kvalitu mestského prostredia a zlepšenia kvality systému integrovanej dopravy.

Špecifický cieľ: *Zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy (predovšetkým cyklistickej dopravy) na celkovom počte prepravených osôb.*

Hlavným cieľom v oblasti podpory nemotorovej dopravy je zvýšenie atraktivity cyklistickej dopravy prostredníctvom budovania siete bezpečných cyklotrás a nadväzujúcej infraštruktúry (parkovanie a úschovne bicyklov, potrebné hygienické zabezpečenie pre zamestnancov po príchode do práce, a pod.), realizáciu opatrení na upokojuvanie dopravy a pod. Prostredníctvom jednotlivých opatrení a aktivít bude potrebné začleniť cyklistickú dopravu ako plnohodnotný spôsob prepravy v rámci mestskej mobility a zmeniť vnímanie cyklistov nielen v kontexte športového či turistického vyžitia. V prvých rokoch rozvoja cyklistickej infraštruktúry je vzhľadom k rozdrobenosti pozemkov v SR reálnejšie dosiahnuť podstatné rozšírenie ponuky cyklokomunikácií realizáciou cyklopruhov a cyklokoridorov na existujúcich komunikáciách spolu s príslušným dopravným značením a doplnkovou cykloinfraštruktúrou.

Rozsah podpory v oblasti cyklistiky v rámci investičnej priority:

- spracovanie strategických dokumentov a územnoplánovacích podkladov (generely dopravy, plány dopravnej obsluhy),
- rekonštrukcia, modernizácia a výstavba záchytných parkovísk Bike & Ride (B+R),
- zavádzanie doplnkových služieb verejnej osobnej dopravy (napr. preprava bicyklov, lyží, internetové pripojenie a pod.),
- budovanie cyklistickej infraštruktúry (cyklodopravné účely, cykloturistické účely v rámci miest):
 - komunikácie - obnova a rekonštrukcia už existujúcich cyklistických komunikácií, budovanie nových cyklistických komunikácií, cyklokoridorov na existujúcich mestských komunikáciách,
 - doplnková infraštruktúra,
- budovanie prvkov upokojuvania dopravy (pešie zóny, shared space, vylúčenie dopravy z ulíc okrem mestskej hromadnej dopravy a cyklistov, a pod.),
- revitalizácia verejných priestorov s cieľom uprednostnenia verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy,
- zvyšovanie bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky, odstraňovanie úzkych miest v pešej doprave, odstraňovanie bariér pri prestupovaní a pod.

Prioritná os: Bratislavský kraj

Investičná priorita: Rozvoj ekologicky priaznivých a nízkouhlíkových dopravných systémov

Špecifický cieľ: *Zabezpečenie udržateľnej mobility v regióne rozšírením účinnosti Integrovaného dopravného systému Bratislavského regiónu rozvojom infraštruktúry autobusovej a nemotorovej dopravy.*

V niektorých obciach nie je vzhľadom na nízky počet obyvateľov ekonomicky vhodné vykonávať častú obsluhu verejnou dopravou, preto sa navrhuje doplnenie cyklistickej

infraštruktúry a doplnkovej infraštruktúry pre cyklistickú dopravu, prostredníctvom ktorej bude možné využiť na cestovanie cyklo dopravu, príp. kombinovať časť cesty cyklo dopravou do najbližšieho vhodného bodu obsluhovaného verejnou dopravou. Takéto spojenie sa (vzhľadom na pomerne nový prvok v našom prostredí) navrhuje len v takých miestach, kde je dostupnosť verejnej dopravy do 5 - 7 km od zdroja cesty. Budovanie cyklistickej infraštruktúry bude realizované prevažne rozširovaním existujúcich komunikácií a budovaním doplnkovej infraštruktúry - stojany a parkoviská pre bicykle, kryté parkoviská a úschovne bicyklov, budovanie informačných tabúl a stojanov s veľkoplošnými mapami.

Rozsah podpory v oblasti cyklistiky v rámci investičnej priority:

- Budovanie cyklo dopravy ako súčasť verejnej hromadnej dopravy.

3.2.1.2 Nástroje podpory

IROP bude realizovaný prostredníctvom regionálnych integrovaných územných stratégií (ďalej len RIUS), ktorých cieľom je dosiahnutie čo najväčších synergických efektov preinvestovaných finančných prostriedkov. RIUS ako základný implementačný mechanizmus IROP budú vyhotovené na úrovni regiónov NUTS III (kraj), čím sa zabezpečí predchádzanie prílišnej tematickej a územnej rozdrobenosti vynaložených finančných prostriedkov. Nositeľom stratégií bude partnerstvo zložené z predstaviteľov regionálnej a miestnej samosprávy, ktoré bude zodpovedné za proces tvorby a vypracovania stratégií. Obsahom RIUS bude formulácia základných cieľov pre územie regiónu, finančné alokácie resp. finančný plán, implementačné ustanovenia, monitorovacie ustanovenia vrátane požadovaných výsledkov. Prvoradým cieľom integrovaných územných stratégií je predchádzanie negatívnym účinkom nekoordinovaného plánovania v ohraničenom území za účasti rôznych socioekonomických partnerov vykonávajúcich svoje činnosti v tomto území, t. j. zamedzeniu plytvania finančných prostriedkov socioekonomických partnerov, a taktiež zdrojov EÚ a štátneho rozpočtu a nedostatočnej adresnosti a predvídateľnosti opatrení uskutočnených na danom území.

Financovanie tvorby RIUS bude zabezpečené ešte v rámci ROP a ďalšie fázy spojené s jej následnou implementáciou budú financované z projektu technickej pomoci IROP. V rámci IROP bude použitý aj ďalší implementačný nástroj, a to integrované územné investície (ďalej len ITI), ktorý bude slúžiť pri implementácii trvalo udržateľného rozvoja miest (povinná 5% alokácia pre trvalo udržateľný rozvoj miest z EFRR v zmysle článku 7 nariadenia pre EFRR). Princíp ITI spočíva vo výbere a implementácii prepojených aktivít v danom území. Podľa nariadenia o EFRR ITI prepája predovšetkým aktivity v rámci oblastí ekonomických, environmentálnych, klimatických a sociálnych.

3.2.1.3 Prijímatelia

Prioritná os *Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch*, investičná priorita 1.:

Oprávnení prijímatelia finančných prostriedkov: VÚC ako vlastníci ciest II. a III. triedy, v prípade ciest II. a III. triedy na území mesta Košice magistrát mesta Košice

Oprávnené územie pre podporu: celé územie SR okrem Bratislavského kraja

Cieľová skupina: užívatelia cestnej dopravnej siete, predovšetkým obyvatelia vidieckych obcí a miest, prevádzkovatelia a investori v priemyselných zónach

Prioritná os *Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch*, investičná priorita 2.:

Oprávnení prijímatelia finančných prostriedkov: mestá, obce, združenia obcí, VÚC, subjekty poskytujúce pravidelnú verejnú osobnú dopravu, subjekty organizujúce integrované dopravné systémy (pozn. vzťahuje sa na subjekty vo vlastníctve objednávateľov dopravy)

Oprávnené územie pre podporu: celé územie SR okrem Bratislavského kraja

Cieľová skupina: široká verejnosť

Prioritná os *Bratislavský kraj*:

Oprávnení prijímatelia finančných prostriedkov:

- Hlavné mesto Slovenskej republiky v zmysle zákona č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislava v znení neskorších predpisov,
- Bratislavský samosprávny kraj založený v zmysle zákona č. 302/2001 Z. z. o samospráve vyšších územných celkov v znení neskorších predpisov,
- Obec založená v zmysle zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov,
- Združenia miest a obcí založené v zmysle zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov,
- Právnická osoba oprávnená na podnikanie v oblasti integrovanej dopravy so 100 % účasťou subjektu verejnej správy (BID a.s.) v zmysle zákona č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov, registrovaná na území SR.

Oprávnené územie pre podporu: Bratislavský kraj

Cieľová skupina: obyvatelia Bratislavského kraja

3.2.2 Program rozvoja vidieka (PRV)

Politika rozvoja vidieka ako súčasť Spoločnej poľnohospodárskej politiky Európskej únie slúži na dosiahnutie trvalo udržateľného rozvoja vidieka.

Rozvoj vidieka bude podporovaný krajinami Európskeho spoločenstva v rokoch 2014 – 2020 z Európskeho poľnohospodárskeho fondu pre rozvoj vidieka (EPFRV).

Programovým dokumentom na čerpanie finančných prostriedkov z EPFRV je program rozvoja vidieka.

3.2.2.1 Zdroje financovania

Opatrenie: Základné služby a obnova dedín na vidieku

Oprávnená činnosť v rámci opatrenia: *Investície na rozvoj a marketing cestovného ruchu*

Cieľ opatrenia: Podpora miestneho rozvoja vo vidieckych oblastiach prostredníctvom zriaďovania, zlepšovania alebo rozširovania miestnych základných služieb pre obyvateľov vidieka spolu s ďalšími opatreniami na zlepšenie kvality života a zvýšenie ich atraktívnosti

vrátane infraštruktúry, čo bude prispievať k podpore podnikania na vidieku a rozvoju vidieckeho cestovného ruchu.

Podpora v rámci tohto opatrenia sa týka iba infraštruktúry malého rozsahu. Investície v rámci opatrenia sú oprávnené na podporu, ak sa príslušné operácie vykonávajú v súlade s plánmi rozvoja obcí a dedín vo vidieckych oblastiach a ich základných služieb, ak takéto plány existujú a sú konzistentné s akoukoľvek príslušnou stratégiou miestneho rozvoja.

Rozsah podpory v oblasti cyklistiky v rámci opatrenia:

- investície do rekreačnej infraštruktúry, turistických informácií a informačných tabúl v turistických lokalitách na verejné využitie - turistické prístrešky, táboriská a oddychové zóny pre pešiu, cyklistickú, vodnú a konštruktívnu turistiku. Budovanie infraštruktúry verejných táborísk a služieb (prístup, spevnené plochy, WC, sprchy, informácie s výnimkou autokempingov), visuté turistické chodníky a rebríky,
- budovanie náučných chodníkov, cykloturistických trás, ich napojenie na náučné chodníky vrátane budovania doplnkovej infraštruktúry (odpočinkové miesta, stojany na bicykle a pod.), údržba a obnova cykloturistického značenia na existujúcich cykloturistických trasách.

3.2.2.2 Nástroje podpory

Žiadateľ, ktorý má záujem čerpať finančné prostriedky z Programu rozvoja vidieka SR 2014 – 2020 (PRV 2014-2020) by mal v prvom rade špecifikovať či projekt, ktorý má záujem uskutočniť, zodpovedá opatreniam PRV 2014-2020, pri prístupe LEADER miestnej rozvojovej stratégii.

Pôdohospodárska platobná agentúra (PPA), pri prístupe LEADER príslušná miestna akčná skupina (MAS), zverejní výzvu na predkladanie žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku z PRV 2014 – 2020 (ďalej len „výzva“) pre jednotlivé opatrenia na svojich internetových stránkach. Žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku z PRV 2014 – 2020 prijíma PPA, pri prístupe LEADER príslušná MAS, podľa ustanovení a v termínoch uvedených vo výzve. Pravidlá poskytovania nenávratného finančného príspevku (NFP) budú bližšie definované v príslušnej metodologickej príručke pre žiadateľa o poskytnutie NFP z OP PRV.

3.2.2.3 Prijímatelia

Oprávnení prijímatelia finančných prostriedkov: obce definované v územnej koncentrácii ako vidiecke obce vidiek 1 a vidiek 2 s výnimkou obcí so štatútom mesta; združenie obcí. Pri prístupe LEADER sú oprávnenými prijímateľmi subjekty definované v stratégii miestneho rozvoja.

Oprávnené územie pre podporu: celé územie SR

Cieľová skupina: široká verejnosť

3.2.3 OP pre cezhraničnú spoluprácu na roky 2014 – 2020

Hlavným cieľom programov cezhraničnej spolupráce bude prostredníctvom realizácie spoločných projektov vytvorenie ekonomicky, spoločensky, environmentálne a kultúrne integrovaných prihraničných regiónov poskytujúcich svojim obyvateľom vysokú kvalitu života, inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast, ako aj dosiahnutie sociálnej, ekonomickej a územnej súdržnosti.

Územie programov cezhraničnej spolupráce v programovom období 2014 - 2020 zahŕňa nasledujúce regióny:

Program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Česká republika:

Slovenská republika:

Trnavský samosprávny kraj
Trenčiansky samosprávny kraj
Žilinský samosprávny kraj

Česká republika:

Jihomoravský kraj
Zlínsky kraj
Moravskoslezský kraj

Program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko:

Slovenská republika:

NUTS III:

- Bratislavský kraj
- Trnavský kraj

Rakúsko:

NUTS III:

- Weinviertel
- Wiener Umland-Nordteil
- Wiener Umland-Südteil
- Nordburgenland
- Viedeň

Regióny z nižším pomerom financovania z ERDF, t.j. 20%, ktoré sa nachádzajú iba na rakúskej strane hranice:

- Waldviertel
- Mostviertel-Eisenwurzen
- Sankt Pölten
- Niederösterreich-Süd
- Mittelburgenland

Program cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika:

Poľsko:

NUTS III (subregióny): Bielski, Nowosądecki, Krośnieński, Przemyski, Rzeszowski

NUTS IV (okresy): Miasto Rzeszów, Pszczyński, Myślenicki

Slovenská republika:

NUTS III (regióny): Žilinský kraj a Prešovský kraj.

NUTS IV (okresy): Spišská Nová Ves

Program cezhraničnej spolupráce Maďarsko – Slovenská republika:

Maďarsko:

Győr-Moson-Sopron (megye)

Komárom-Esztergom (megye)

Pest (megye)

Nógrád (megye)

Heves (megye)

Borsod-Abaúj-Zemplén (megye)

Szabolcs-Szatmár- Bereg (megye)

Budapest (megye)

Slovenská republika:

Bratislavský kraj

Trnavský kraj

Nitriansky kraj

Banskobystrický kraj

Košický kraj

Program cezhraničnej spolupráce ENI:

Slovenská republika:

Košický kraj

Prešovský kraj

V rámci ostatných krajín ešte nie je územie odsúhlasené.

3.2.3.1 Zdroje financovania

Spoločný strategický rámec v oblasti cezhraničnej sieťovej infraštruktúry odporúča, aby sa programy cezhraničnej spolupráce, najmä medzi menej rozvinutými regiónmi, zameriavali na chýbajúce cezhraničné prepojenia, ktoré spôsobujú prekážky pre dopravné toky a zavádzanie a využívanie ekologickej infraštruktúry.

Opatrenia by mali byť zamerané predovšetkým na zvýšenie napojenia územia na nadradené dopravné koridory a ich privádzače a na zlepšenie dostupnosti cezhraničného územia s podporou zvýšenia bezpečnosti na cestách, ktoré poskytujú prepojenie cezhraničného územia na nadradené dopravné systémy.

Podpora využívania ekologickej dopravy na cezhraničnom území je možná dvoma spôsobmi, a to prostredníctvom priamej podpory verejnej hromadnej dopravy a nepriamej podpory individuálnej osobnej dopravy. V oblasti podpory osobnej dopravy by mali byť investície smerované predovšetkým do budovania infraštruktúry, ktorá umožní bezpečne využívať individuálnu zelenú dopravu, ktorá je tvorená z cyklo dopravy a pešej dopravy.

Rozsah podpory v oblasti cyklistiky v rámci programov cezhraničnej spolupráce:

- budovanie a podpora ekologickej dopravy ako alternatíva individuálnej automobilovej dopravy, napr. výstavba prepojovacích úsekov cyklotrás, resp. ako spojnice medzi obcami k prestupným bodom integrovanej dopravy, informačný systém.

Vstupy pre Programy cezhraničnej spolupráce 2014 – 2020 predstavujú finančné prostriedky z Európskeho fondu regionálneho rozvoja, štátneho rozpočtu Slovenskej republiky a ostatných partnerských krajín a konečných príjemcov. Momentálne nie je rozhodnuté o celkovom objeme prostriedkov z Európskeho fondu regionálneho rozvoja na podporu aktivít rozvoja cezhraničnej spolupráce, preto nie je možné určiť ani objem národných zdrojov.

3.2.3.2 Nástroje podpory

Programy cezhraničnej spolupráce budú financované z finančných prostriedkov Európskeho fondu pre regionálny rozvoj (ERDF), Nástroja európskeho susedstva (ENI), štátneho rozpočtu SR a ostatných partnerských krajín. Maximálna miera podpory zo zdrojov Európskej únie by mala predstavovať 85% (v prípade ENI programu až 90%) z celkových oprávnených verejných výdavkov. Miera spolufinancovania zo štátneho rozpočtu je viazaná na štát zúčastňujúci sa na programe.

Žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku v rámci schválených operačných programov budú žiadatelia predkladať na základe vyhlásenia výzvy. V nadväznosti na Systém

finančného riadenia EŠIF, ktorý vypracúva a priebežne aktualizuje MF SR, bude definovaný spôsob financovania projektov. Spôsob čerpania schválených projektov a pravidiel spracovania a predkladania žiadostí o platbu, ktoré predkladá prijímateľ na Riadiaci orgán resp. Národný orgán, bude upravený v zmluve o poskytnutí finančného príspevku a v ďalšej podpornej dokumentácii, ktoré budú dostupné na webovom sídle jednotlivých programov.

3.2.3.3 Prijímatelia

Oprávnení prijímatelia finančných prostriedkov: organizačné zložky územnej samosprávy (samosprávne kraje, obce, mestá, združenia obcí, mestské časti) a ich príspevkové a rozpočtové organizácie, ako aj školy, neziskové organizácie, záujmové združenia právnických osôb, občianske združenia a ďalšie subjekty.

Špecifikom programov voči iným národným operačným programom je podmienka spoločnej realizácie konkrétneho projektového zámeru minimálne dvoma projektovými partnermi z každej strany hranice a podmienka preukázateľného cezhraničného dopadu.

Oprávnené územie pre podporu: oprávnené územia jednotlivých programov

Cieľová skupina: obyvatelia a návštevníci programového územia

3.3 Financovanie z ostatných zdrojov

- Domáce nadačné zdroje
- Zahraničné nadačné zdroje okrem fondov EÚ
- Súkromné zdroje (sponzoring)
- Vlastné zdroje občianskych združení
- Nefinančné zdroje občianskych združení – hlavne dobrovoľnícka práca
- Iné zdroje

Hlavným zdrojom financovania neziskových organizácií zaoberajúcich sa podporou cyklistiky sú hlavne nadačné fondy (napr. nadácia Pontis, nadácia Intenda, nadácia Konto Orange, nadácia Ekopolis a iné). Finančné zdroje pokrývajú základný rozptyl aktivít občianskych združení spojených s propagáciou cyklodopravy, riešením neexistencie služieb pre cyklistov, opravou a debarierizáciou vybraných častí dopravnej infraštruktúry (schodiská, križovatky, obrubníky atď.).

Z Medzinárodného vyšehradského fondu je možné financovať kolaboratívne projekty medzinárodného presahu alebo spoluprácu na tvorbe vlastného projektu – Európsky týždeň mobility, cyklodielne, atď. Pri všetkých týchto zdrojoch ide o finančnú podporu v rozmedzí 1000 - 10 000 €.

Z ďalších zdrojov financovania možno spomenúť napr. kultúrne inštitúty rôznych krajín (napr. Poľsko, Rakúsko, Francúzsko, Nemecko, Holandsko a iné), ktoré pomáhajú zabezpečovať výmenu a prizývanie rôznych odborníkov z daných krajín na rôzne podujatia, projekty a aktivity.

Častou formou podpory cyklistických aktivít je sponzoring, ktorý je však viazaný skôr na poskytnutie zľavy zo služieb, poskytnutie materiálov, zriedkavejšie vo forme finančnej podpory.

Ďalším zdrojom sú rôzne programy Ministerstva kultúry SR, z ktorých sa financujú rôzne umelecké projekty zamerané napr. na revitalizáciu verejných priestorov. Ide o finančnú podporu viazanú na špecifický projekt a predpísané položky.

Existuje veľa ďalších fondov a zdrojov, ktoré sú určené na špecifické akcie a projekty na rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky, napríklad nadácia Intenda s programom “Mládež v akcii” podporuje výmeny mladých ľudí, nadácia Grundtvig podporuje vzdelávacie projekty.

S podporou cyklistickej dopravy a cykloturistiky zo zdrojov uvedených v tejto kapitole treba rátať aj v ďalšom období, nakoľko významnou mierou prispievajú k rozvoju cyklistiky v Slovenskej republike.

4 Záver

Správne nastavenie TFM a dosiahnutie 10 % -ného podielu cyklistickej dopravy na celkovej del'be dopravnej práce do roku 2020, v súlade s vládou schváleným strategickým dokumentom Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR, bude možné predovšetkým po splnení nasledovných podmienok:

1. Vytvorenie samostatného programu v rozpočte MDVRR SR pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky.
2. Vyčlenenie pravidelného finančného objemu prostriedkov zo štátneho rozpočtu do vytvoreného programu na základe požiadavky premietnutej pri tvorbe návrhu rozpočtu verejnej správy SR na príslušné obdobie.
3. Vytvorenie stabilného dotačného mechanizmu na prerozdeľovanie finančných zdrojov oprávneným žiadateľom.

Nemenej dôležitou podmienkou pre splnenie hore uvedeného cieľa je aj efektívne využívanie nenávratnej finančnej pomoci z fondov EÚ, ako aj každoročné vyčleňovanie finančných prostriedkov na rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky z rozpočtov verejnej správy a v neposlednom rade aj zapojenie súkromných subjektov do spolufinancovania cyklistickej infraštruktúry.

Príloha č. 1 Financovanie rozvoja cyklistickej infraštruktúry v zahraničí

1 Financovanie rozvoja cyklistickej infraštruktúry v Českej republike

Na podporu financovania projektov týkajúcich sa cyklistickej dopravy v Českej republike sa využívajú prostriedky z niekoľkých zdrojov:

- Štátny fond dopravnej infraštruktúry (Státní fond dopravní infrastruktury, SFDI)
- Štrukturálne fondy Európskej únie 2007 - 2013 (ROP pre NUTS II; Operačný program Praha; Operačný program „Európska územná spolupráca“, t.j. Programy cezhraničnej spolupráce)
- Plán rozvoja vidieka a poľnohospodárstva pre roky 2007 - 2013
- Dotačné programy krajov, resp. ich rozpočty
- Rozpočty miest a obcí

Najväčšími finančnými zdrojmi sú štrukturálne fondy EÚ a SFDI. Slúžia na podporu financovania cyklistických projektov, ale nemožno z nich financovať celý projekt. Vždy sa vyžaduje určité spolufinancovanie aj z rozpočtov krajov alebo miest a obcí.

Jednou z hlavných podmienok na podporu cyklistickej dopravy je výstavba potrebnej cyklistickej infraštruktúry. Miera integrácie či segregácie je stanovená na základe miestnych podmienok. Je zabezpečená každoročná finančná podpora na realizáciu cyklistickej infraštruktúry v rámci výdavkov SFDI a krajov (spolu s ďalšími európskymi zdrojmi) na:

- projektovú prípravu budovania cyklistických chodníkov,
- výstavbu a údržbu cyklistických chodníkov, spoločných chodníkov pre chodcov a cyklistov a ďalších vhodných komunikácií pre cyklistov (najmä v extraviláne),
- realizáciu cyklistických pruhov na miestnych komunikáciách a projektov k zvýšeniu bezpečnosti,
- metodické vedenie k realizácii ekonomických pro-cykloopatrení, ktoré výrazne pomôžu k rozvoju cyklistickej dopravy v území.

1.1 Financovanie cyklistických projektov z prostriedkov SFDI

Podpora výstavby a údržby cyklistických komunikácií v ČR vyplýva zo Zákona č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury. Účelom fondu je rozvoj, výstavba, údržba a modernizácia diaľnic a rýchlostných ciest, železničných dopravných ciest a vnútrozemských vodných ciest. Na podporu rozvoja cyklistiky je v SFDI vytvorený dotačný program "Cyklistické stezky" zameraný na podporu výstavby a údržby cyklochodníkov zdôvodnenú zvýšením bezpečnosti cyklistov.

Podpora výstavby cyklochodníkov z finančných prostriedkov SFDI má stanovené rámcové Pravidlá pre poskytovanie príspevku z rozpočtu SFDI, definujú napríklad: vecnú orientáciu projektov, výšku príspevku a percento spoluúčasti pre každý projekt, podmienky poskytnutia príspevku, kritériá vyhodnocovania žiadostí (bezpečnostné kritériá 40%, ekonomické kritériá 30%, koncepčné kritériá 30%), proces predkladania hodnotení a schvaľovania žiadostí a ďalšie.

Príspevok zo SFDI na výstavbu a údržbu cyklochodníkov v r. 2013 bol do výšky 65 % a pre rok 2014 je plánovaný až do výšky 85 % skutočne vynaložených oprávnených nákladov. Maximálna výška príspevku je limitovaná do 10 mil. Kč.

Príspevky SFDI nemožno kombinovať s prostriedkami štrukturálnych fondov EÚ a Regionálneho operačného programu (ROP). Výška schváleného príspevku SFDI je pevná a neprekročiteľná, takže ak sa v priebehu realizácie projektu navýšia náklady, navýšenie hradí príjemca z vlastných zdrojov. Príspevok SFDI je účelový a jeho čerpanie je viazané len na financovanie projektu, na ktorý bol poskytnutý.

SFDI po prvýkrát prispel na výstavbu cyklistických chodníkov v roku 2001 vo výške 12,0 mil. Kč, čím podporil 7 projektov. Od tej doby sa situácia značne zmenila, každým rokom sa podpora neustále zvyšovala. V rokoch 2001 – 2011 bolo podporených spolu 397 projektov vo výške 1 218,7 mil. Kč, v roku 2012 bolo podporených 35 projektov v celkovej výške 130 mil. Kč a v roku 2013 bolo podporených 34 projektov vo výške 116 mil. Kč.

1.2 Financovanie cyklistických projektov z fondov EÚ

V Českej republike sú druhým najväčším zdrojom financií na podporu budovania cyklistickej infraštruktúry štrukturálne fondy EÚ.

Zo štrukturálnych fondov boli doteraz podporované projekty cyklistickej dopravy, ako aj projekty smerujúce k rozvoju cykloturistiky a jazde na horských bicykloch v teréne po jedностopových cestách.

V rámci ŠF EÚ bolo v programovom období 2007 - 2013 možné čerpať financie z týchto operačných programov:

- Regionálny operačný program – NUTS II,
- Operačný program Praha,
- Operačný program „Európska územná spolupráca“, t.j. Programy cezhraničnej spolupráce.

Pre každý NUTS II v ČR je spracovaný prehľad dotačných programov na uľahčenie orientácie, vďaka ktorým je možné podporiť nielen rekonštrukciu a výstavbu cyklistických chodníkov, ale aj miestnych komunikácií a poľných ciest, ktoré sú vhodné na cyklistickú dopravu.

Takisto sa prostriedky ŠF EÚ dajú použiť aj na projekty, ktoré majú na cyklistickú dopravu nepriamy vplyv, ako napríklad:

- bezpečnosť na komunikáciách
- integrácia verejnej dopravy a rozvoj jej infraštruktúry
- výstavba, revitalizácia a modernizácia turistickej infraštruktúry, doplnkových služieb a atrakcií cestovného ruchu
- rozvoj vidieka a iné

K 25. 1. 2011 bolo v ČR evidovaných 192 schválených projektov s cyklistickou tematikou. Výška podpory predstavuje k tomuto dátumu 3,14 miliárd Kč a celkové náklady dosiahli výšku 3,59 miliárd Kč.

Najviac finančných prostriedkov sa investuje do cyklistickej dopravy z regiónov súdržnosti (t.j. ROP NUTS II). V tomto operačnom programe bolo k 25. 1. 2011 schválených 142 projektov s cyklistickou tematikou. Výška podpory doposiaľ predstavuje 2,34 miliárd Kč a celkové náklady dosiahli výšku 2,66 miliárd Kč.

Z Operačného programu Praha boli zafinancované 4 projekty v hodnote 197 mil. Kč. V rámci Operačného programu „Európskej územnej spolupráce“ (t.j. Programy cezhraničnej spolupráce) bolo podporených 46 projektov s cyklistickou tematikou a bolo pre ne vyčlenených 30,1 mil. € (t.j. 731,7 mil. Kč.).

Tieto fondy boli na konci roku 2012 už bez prostriedkov. Momentálne je podobne ako v Slovenskej republike východiskom pre ďalšie obdobie príprava podmienok pre čerpanie finančných prostriedkov z EŠIF pre programové obdobie 2014 – 2020. Dôležité je zapracovať do všetkých relevantných programových dokumentov pre obdobie 2014 - 2020 možnosť čerpať dotácie na cyklistickú dopravu i na komplexné inovatívne projekty rozvoja cykloturistiky a udržateľného cestovného ruchu v regiónoch.

1.3 Financovanie z krajských fondov a rozpočtov miest a obcí

V Českej republike nie sú cyklistické projekty financované v 100 % výške zo štrukturálnych fondov EÚ, ani zo SFDI. Keďže je nevyhnutné spolufinancovanie z úrovne samospráv, jednotlivé kraje ČR vyčleňujú vo svojich rozpočtoch financie na dofinancovanie.

Niektoré kraje majú vytvorený osobitný dotačný mechanizmus, prostredníctvom ktorého je možné žiadať financie na výstavbu a opravu cyklochodníkov z rozpočtu príslušného samosprávneho kraja.

Tiež je bežnou praxou, že okresné mesto finančne podporí projekt cyklistickej dopravy v nejakej obci, ktorá nemá dostatok financií vo svojom rozpočte, lebo celkový úžitok budú mať aj obyvatelia okresného mesta. V záujme realizácie cyklistických projektov sa obce združujú do zväzkov, ktoré majú vlastný rozpočet na tieto projekty.

2 Financovanie rozvoja cyklistickej infraštruktúry v Nemecku

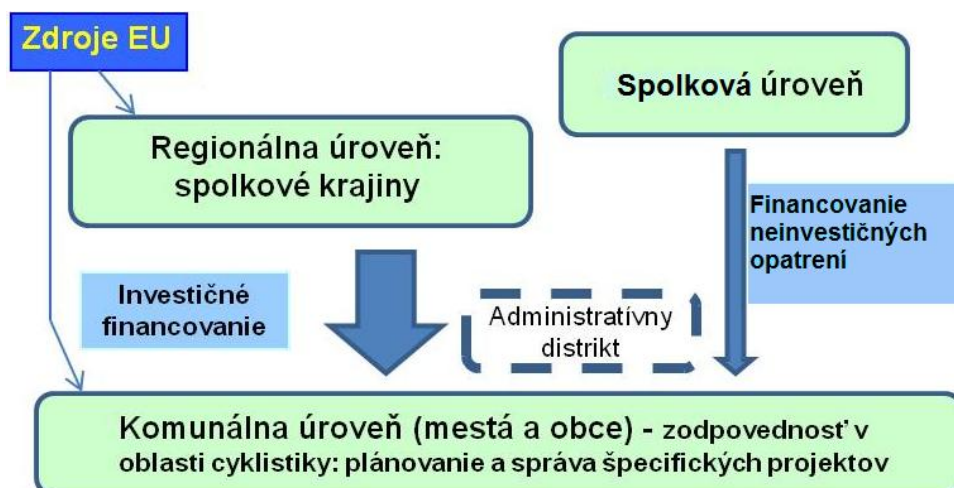
Rozvoj cyklistickej infraštruktúry v nemeckých mestách je financovaný zo zdrojov EU a z fondov a rozpočtov spolkových krajín. Spolková vláda zodpovedá za financovanie diaľnic a spolkových ciest (vrátane na nich budovanej cyklistickej infraštruktúry) a dohliada na ostatné politiky týkajúce sa cyklistiky. Financuje predovšetkým neinvestičné opatrenia, t.j. rôzne kampane či už na celonárodnej úrovni alebo úrovni miest a obcí.

Hlavnú zodpovednosť za investície do cyklistickej infraštruktúry nesú jednotlivé Spolkové krajiny, ktoré majú na to vyčlenený rozpočet a ďalej ho prerozdeľujú jednotlivým sídlam vo svojej krajine. Zároveň financujú výstavbu štátnych ciest vrátane cyklistickej infraštruktúry.

Mestá, ak chcú dostať zo Spolkovej krajiny dotácie aj na cyklistickú infraštruktúru, musia mať v prvom rade spracované platné územno-plánovacie dokumentácie a Plány trvalo udržateľnej mestskej mobility.

Spolkové krajiny tiež financujú opatrenia na komunálnej úrovni, ako je budovanie cyklistických zariadení na hlavných miestnych komunikáciách a systémov Bike & Ride na železničných staniciach. Ďalšie financie pre cyklistiku nepriamo prinášajú rôzne federálne fondy pre rozvoj miest, životné prostredie, zdravotníctvo a vedu.

Zjednodušený model financovania cykloprojektov



Zdroj: Analýza zahraničných skúseností a návrh národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR

Náklady na budovanie, údržbu a prevádzku cyklistickej infraštruktúry na jedného obyvateľa v Nemecku sa pohybujú od 0,5 do 8 € ročne. V Berlíne v roku 2010 predstavovali tieto náklady 3 € na jedného obyvateľa.

Finančné potreby komún (miest a obcí)

V r. 2012 bolo vypracované krátke zhodnotenie pokračujúceho vývoja Národného cyklistického plánu (NRVP) financovania cyklistickej dopravy. V prvom hodnotení určuje finančné potreby miest, obcí a krajov vo vzťahu k veľkosti populácie. Údaje sa pritom spracovávali diferencovane podľa rôznych východných situácií („začínajúci“, „rozvíjajúci sa“ a „priekopníci“) a môžu slúžiť komunálnym aktérom ako orientačná pomôcka (viď Tabuľka).

Tabuľka: Finančná potreba miest, obcí a vidieckych okresov na rôzne okruhy úloh (v € na obyvateľa a rok; interval hodnoty zodpovedá rôznym východiskovým situáciám resp. perspektívam)

| | | Infraštruktúra (prestavba/ novostavba a údržba) | Infraštruktúra (prevádzková údržba) | Suma (1+2) | Zariadenia na odstavenie bicykla | Neinvestičné opatrenia (o. i. komunikácia) | Ďalšie opatrenia (systém vypožičiav. bicyklov, cyklistické stanice) | Suma (3+4+5 +6) zaokr. |
|-----------------|----------------|---|-------------------------------------|--------------|----------------------------------|--|---|------------------------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Mestá a obce | Začínajúci | 5 - 12 | 1,10 | 6,10 - 13,10 | 1,10 - 2,50 | 0,50 | 0,50 - 2 | 8 - 18 |
| | Rozvíjajúci sa | 8 - 12 | 1,70 | 9,70 - 13,70 | 1,20 - 1,50 | 0,50 | 1 - 2 | 13 - 18 |
| | Priekopníci | 12 | 3 | 15 | 0,10 - 0,80 | 1 | 2 | 18 - 19 |
| Vidiecke okresy | Začínajúci | 0,20 - 4,60 | 0,10 | 0,30 - 4,70 | 0,50 - 1 | | | 1 - 6 |
| | Rozvíjajúci sa | 0,30 - 4,10 | 0,10 - 0,40 | 0,40 - 4,50 | 0,50 - 1,50 | | | 1 - 6 |
| | Priekopníci | 2,40 - 3,00 | 0,50 - 0,70 | 2,90 - 3,70 | 1 - 1,50 | | | 4 - 5 |

Zdroj: Nemecký národný cyklistický plán 2020

Príloha č. 2 Pravidlá stratégie financovania EŠIF pre programové obdobie 2014 – 2020

Pravidlá a limity pre poskytovanie pomoci prijímateľom v rámci projektov spolufinancovaných z Európskeho fondu regionálneho rozvoja – EFRR, Európskeho sociálneho fondu – ESF, Kohézneho fondu – KF a Európskeho fondu pre námorné a rybné hospodárstvo – EFNRH určuje Stratégia financovania štrukturálnych fondov, Kohézneho fondu a Európskeho fondu pre námorné a rybné hospodárstvo pre programové obdobie 2014 – 2020 (ďalej len „stratégia financovania 2014 – 2020“).

Stratégia financovania 2014 – 2020 zároveň stanovuje účasť jednotlivých zdrojov na financovaní projektov aj s ohľadom na to, či sa projekt EŠIF implementuje v rámci menej rozvinutého regiónu³, viac rozvinutého regiónu⁴ alebo cieľa Európska územná spolupráca, alebo či ide o projekt v rámci implementácie EFNRH. V rámci cieľa Európska územná spolupráca stanovuje stratégia financovania 2014 – 2020 rámce financovania len pre prijímateľov so sídlom na území Slovenskej republiky.

Príslušná výška spolufinancovania zo štátneho rozpočtu v rámci jednotlivých rokov sa zahŕňa do rozpočtu verejnej správy na príslušný rok v závislosti od odhadovaných príjmov finančných prostriedkov z EÚ, ako aj príslušnej výšky spolufinancovania zo štátneho rozpočtu.

Pravidlá financovania pre prijímateľov v rámci menej rozvinutých regiónov:

| Celkové oprávnené výdavky | | | | |
|----------------------------------|-----------------|------------------------|----------------|-----------|
| Prijímateľ | Zdroje EÚ | Národné verejné zdroje | | Spolu (%) |
| | EFRR/ESF/KF (%) | Štátny rozpočet (%) | Prijímateľ (%) | |
| organizácia štátnej správy | 85 | max. ⁵ 15 | 0 | 100 |
| ostatné subjekty verejnej správy | 85 | max. ⁵ 10 | 5 | 100 |
| obec / vyšší územný celok | 85 | max. ⁵ 10 | 5 | 100 |

| Celkové oprávnené výdavky | | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|-----------|
| Prijímateľ | Zdroje EÚ | Národné verejné zdroje | Súkromné zdroje | Spolu (%) |
| | EFRR/ESF/KF (%) | Štátny rozpočet (%) | Prijímateľ (%) | |
| mimovládna/nezisková organizácia | 85 | max. ⁵ 10 | 5 | 100 |
| súkromný sektor mimo schém štátnej pomoci | 85 | max. ⁵ 5 | 10 | 100 |
| súkromný sektor v rámci schém štátnej pomoci | x | 0 | y | 100 |

³ menej rozvinutý región - HDP na obyvateľa je nižší ako 75 % priemeru EÚ - 27 (Západné Slovensko, Stredné Slovensko, Východné Slovensko)

⁴ viac rozvinuté regióny - HDP na obyvateľa je nad 90 % priemeru EÚ - 27 (Bratislavský kraj)

⁵ v rámci jedného projektu sa bude počas celej doby implementácie uplatňovať jeden pomer financovania, ktorý sa stanoví v zmluve o poskytnutí nenávratného finančného príspevku / v rozhodnutí o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. ÚV SR v spolupráci s MF SR vypracuje mechanizmus stanovenia mier spolufinancovania zo zdrojov štátneho rozpočtu a vlastných zdrojov prijímateľa, v rámci ktorého bude zohľadnené aj sankcionovanie prijímateľov implementujúcich projekty v rámci schém štátnej pomoci.

Pravidlá financovania pre prijímateľov v rámci viac rozvinutých regiónov:

| Celkové oprávnené výdavky | | | | | |
|----------------------------------|------------------------|--|-------------------------------|-----------------------|------------------|
| Prijímateľ | Zdroje EÚ | | Národné verejné zdroje | | Spolu (%) |
| | EFRR/ESF/KF (%) | | Štátny rozpočet (%) | Prijímateľ (%) | |
| organizácia štátnej správy | 50 | | max. ⁵ 50 | 0 | 100 |
| ostatné subjekty verejnej správy | 50 | | max. ⁵ 45 | 5 | 100 |
| obec / vyšší územný celok | 50 | | max. ⁵ 45 | 5 | 100 |

| Celkové oprávnené výdavky | | | | | |
|--|------------------------|--|-------------------------------|------------------------|------------------|
| Prijímateľ | Zdroje EÚ | | Národné verejné zdroje | Súkromné zdroje | Spolu (%) |
| | EFRR/ESF/KF (%) | | Štátny rozpočet (%) | Prijímateľ (%) | |
| mimovládna/nezisková organizácia | 50 | | max. ⁵ 45 | 5 | 100 |
| súkromný sektor mimo schém štátnej pomoci | 50 | | max. ⁵ 40 | 10 | 100 |
| súkromný sektor v rámci schém štátnej pomoci | x | | 0 | y | 100 |

Zoznam použitých skratiek

| | |
|-----------|---|
| ČR | Česká republika |
| ČNB | Česká národní banka |
| ČSN | Česká technická norma |
| EFNRH | Európsky fond pre námorné a rybné hospodárstvo |
| EFRR | Európsky fond regionálneho rozvoja |
| EK | Európska komisia |
| ENI | Operačný program cezhraničnej spolupráce Maďarsko – Slovensko – Rumunsko – Ukrajina 2014 - 2020 |
| EPFRV | Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka |
| ERDF | Európsky fond pre regionálny rozvoj |
| ESF | Európsky sociálny fond |
| EŠIF | Európske investičné a štrukturálne fondy |
| EÚ | Európska únia |
| FO | Fyzická osoba |
| HDP | Hrubý domáci produkt |
| IROP | Integrovaný regionálny operačný program |
| ITI | Integrované územné investície |
| KF | Kohézny fond |
| MHD | Mestská hromadná doprava |
| MDVRR SR | Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR |
| MŠVVaŠ SR | Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR |
| MTB | Mountain bike (horské bicykle) |
| NFP | Nenávratný finančný príspevok |
| NRVP | Národný cyklistický plán (Nationale Radverkehrsplan) |
| OP | Operačný program |
| PHSR | Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja VÚC alebo obce |
| PO | Právnická osoba |
| PRV | Program rozvoja vidieka |
| RIUS | Regionálne integrované územné stratégie |
| RO | Riadiaci orgán |
| ROP | Regionálny operačný program |
| SFDI | Státní fond dopravní infrastruktury |
| SR | Slovenská republika |
| ŠF | Štrukturálne fondy |

TEN-T Pan-Európske koridory (Trans-European Transport Network)
VÚC Vyšší územný celok