

EuroVelo 11



ČO JE EUROVELO

Sieť cyklistických komunikácií, ktoré spájajú významné európske destinácie v rámci celého kontinentu. Od roku 2013 sú súčasťou hlavnej transeurópskej dopravnej siete TEN – T a sieť EuroVelo bola zaradená do hlavných dopravných koridorov v Európe.

Trasy EuroVelo sú v hierarchii cyklistických komunikácií prioritné a majú najvyššiu kvalitu technického prevedenia. Vedú bezpečným a atraktívnym prostredím. Majú byť celoročne zjazdné, čo vyžaduje pevný povrch komunikácie.

Sieť EuroVelo sa buduje v Európe od roku 1993. Celková dĺžka je okolo 70 000 km. Veľká časť, približne 45 000 km cyklotrás, je už zrealizovaná, predovšetkým v západnej Európe. Európska cyklistická federácia, ktorá je garantom projektu od roku 1995, predpokladá kompletizáciu do roku 2020.

IDEA

Dialkové medzinárodné cyklotrasy prepájajú atraktívne turistické ciele a zároveň vedú aj menej známymi lokalitami, čím na ne priťahujú pozornosť návštevníkov. Mnohé regióny tak môžu začať rozvíjať cestovný ruch a turistickú infraštruktúru len vďaka tomu, že medzinárodná cyklotrasa vedie práve ich územím.



Mapa EuroVelo



Vyžaduje sa však vysoká kvalita miestnej cyklistickej infraštruktúry, pretože sieť EuroVelo je aj dobre strážená marketingová značka.

Má potenciál:

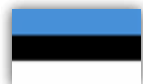
- v stimulácii rozvoja vidieckeho cestovného ruchu v lokalitách, ktoré nie sú primárne turistické ciele,
- v rozvoji cezhraničného turizmu s minimálnym dopadom na životné prostredie,
- v podpore ekologických druhov dopravy – verejnej dopravy, nemotorovej dopravy a jej využití pre denné cestovanie do práce alebo školy,
- vo využití línii bývalých železníc, lesných ciest či hrádzí,
- v diverzifikácii poľnohospodárskych činností napr. zriadení drobných turistických služieb ako je ubytovanie, občerstvenie či predaj miestnych produktov.



Norway
Nordkap



Finland
Oulu, Helsinki



Estonia
Tallin



Latvia
Daugavpils



Lithuania
Vilnius



Poland
Warszawa, Kraków



Slovakia
Prešov, Košice



Hungary
Tokaj, Szeged



Serbia
Beograd, Niš



Macedonia
Skopje



Greece
Thessaloniki, Athina

EuroVelo 11

SKÚSENOSTI S EUROVELO V EURÓPE

Velká Británie, EuroVelo, Sustrans – do realizácie cyklistických trás sa snažia zapájať umelcov a dizajnérov, aby maximálne zatriaktívili okolitý priestor okolo cyklotrás. Okrem inštalácie umeleckých diel, vytvárajú podmienky pre organizovanie kultúrno – spoločenských podujatí v blízkosti cyklotrás.

Veloland Švajčiarsko – pozornosť venujú predovšetkým rozvoju cyklistickej siete z hľadiska najvyššej kvality prevedenia – povrch cestičiek, informačný a orientačný systém, celkové vedenie trasy.

Nemecko, cyklotrasa okolo Berlínskeho múru – poukazuje na vhodný prienik historického dedičstva a bicyklovania, na vhodnú kombináciu užívateľov z radov miestnych obyvateľov a návštevníkov. Je to aj zaujímavý príklad prelínania mestského turizmu a cykloturizmu.

Eurovelo 6 – Od Atlantiku po Čierne more – tematicky zameraná cyklotrasa, ktorá vedie pozdĺž veľkých európskych riek – od delty rieky Loira po deltu Dunaja. Využíva predovšetkým vodné cesty a existujúce hrádze.

EuroVelo 13 – Cesta Železnej opony – tematická cyklotrasa, ktorá reflektuje obrazy a odkazy z modernej histórie Európy z obdobia studenej vojny. Využíva nepoužívané staré vojenské cesty a účelové komunikácie poprepájané novými cyklocestičkami.



EUROVELO 11: NORDKAP – ATÉNY

Cez územie východného Slovenska je naplánovaná časť tzv. Východoeurópskej cesty – EuroVelo č.11, ktorá má spojiť najsevernejší bod Škandinávie Nordkap v Nórsku s Aténami v Grécku. Medzi cykloturistami má prezývku „Beast of the East“ (šelma východu), čo nie je prekvapujúce, ak zväžite 6000 kilometrovú dĺžku trasy vedúcu od ľadového severu Nórska až po slnečný juh Grécka.

EuroVelo 11 prechádza z pobaltských štátov cez východné Poľsko, východné Slovensko a východné Maďarsko na južný Balkán.



SKÚSENOSTI S EUROVELO NA SLOVENSKU

Cez Bratislavský samosprávny kraj prechádzajú cyklotrasy EuroVelo 6 tzv. **Dunajská cyklocesta** (24 km a 21 km) a EuroVelo 13 tzv. **Cesta Železnej opony** (90 km). Takmer 95 % ich dĺžky tvoria existujúce hrádze alebo bývalé účelové vojenské cesty tzv. signálky. Odkedy boli začlenené do siete EuroVelo, ich návštevnosť sa zvýšila o 300 %. V letnej sezóne sa na cyklotrasách pohybuje 3 – 4 tisíc návštevníkov denne. Monitoring je zabezpečený tromi automatickými sčítacími zariadeniami.

Na otázky odpovedá

Ladislav Findl, krajský cyklokoordinátor Bratislavského samosprávneho kraja:

Ako ovplyvnil zvýšený počet cykloturistov rozvoj služieb v blízkosti cyklotrasy?

„Na trase EuroVelo 6 vzniklo až 10 väčších bufetov, každý s kapacitou 100 miest. Cykloobchody rozšírili servisné strediská, dokonca v letnej sezóne funguje aj pojazdový cykloservis. Počas horúcich dní mesto, ktoré je prevádzkovateľom cyklotrasy, dokonca zabezpečuje pitný režim. Pribúdajú odpočívadlá a drobná turistická vybavenosť.

Na trase EuroVelo 13, kde je vyšší počet rakúskeho cyklistov, vznikajú komplexné služby a areály – kempingy s kúpaním, penzión, hotel, dve reštaurácie, lanové centrum a fitness. V hlavnej sezóne prekvitajú stánky s drobným občerstvením.“

Aké boli náklady na realizáciu týchto cyklotrás?

„Náklady boli spojené len s vyznačením cyklotrasy a osadením drobnej architektúry, pretože sme využili existujúce nemotoristické komunikácie. Na EuroVelo 6 to bolo približne 120 tisíc eur a na EuroVelo 13 približne 200 tisíc eur plus most Slobody za 3,5 milión eur.“

Ak by ste boli opäť na začiatku, čo by ste robili inak?

„Určite by sme venovali viac dôrazu na vysporiadanie pozemkov a od samotného začiatku riešili vlastnícke vzťahy. Existujúce komunikácie, ktoré na prvý pohľad nikto nevlastní, síce je možné ihneď použiť, ale následne je problém ich udržiavať a opraviť. Pri detailnejšom skúmaní a s odstupom času sa ukázalo, že vojenské cesty sú majetkovo nevysporiadané a vlastníci nezistení. Z tohto dôvodu je problém získať trasu do majetku a správy a vykonávať následnú údržbu. Mali by sme oveľa menej problémov, keby sme ich riešili od začiatku.“

Čo by ste poradili samosprávam, ktoré začínajú?

„Odporúčam ísť cestou, kde sú jednoduchšie vlastnícke vzťahy a riešiť stavby vo verejnom záujme. Vopred si stanoviť spôsoby údržby a prevádzky.“

EuroVelo 11 NA VÝCHODNOM SLOVENSKU

EuroVelo 11 vstupuje na územie Slovenska cez hraničný priechod Mníšek nad Popradom a pokračuje cez mestá Stará Ľubovňa, Lipany, Sabinov a Prešov do Košíc. Vstupným bodom do Košického samosprávneho kraja je začiatok katastra obce Budimír vedľa cesty I. triedy č.68. Odtiaľto pokračuje cyklotrasa EuroVelo 11 smerom na obec Družstevná pri Hornáde a Košice. Trasa kopíruje koryto rieky Hornád až do obce Trstené pri Hornáde, kde vstupuje do Maďarska.



EuroVelo 11 NA ÚZEMÍ KOŠICKÉHO KRAJA.

Navrhovaná cyklotrasa je okrem krátkeho úseku vedená popri rieke Hornád. Vyznačuje sa minimálnymi stúpaniami a je vhodná pre všetky vekové kategórie a typy bicyklov. Cyklistická cestička zlepši dopravnú obslužnosť územia pre viac ako 200 tisíc obyvateľov.

Vedie cez katastre týchto obcí: Budimír, Družstevná pri Hornáde, Košice (6 mestských častí), Kokšov – Bakša, Nižná Myšľa, Ždaňa, Čaňa, Gyňov, Trstené pri Hornáde. Na základe informácií o vedení trasy EuroVelo 11 v Prešovskom kraji sú dotknutou obcou aj Obišovce.

PODROBNÝ POPIS NAVRHOVANÉHO VEDENIA CYKLOTRASY

Oba navrhované varianty trasy vstupujú do Košického kraja vpravo od cesty I/68. Cyklistickú cestičku bude od frekventovanej komunikácie oddeľovať zelený pás až do intravilánu obce **Budimír**. Trasa bude pokračovať v pridrúženom dopravnom priestore popri ceste 3. triedy až po vrchol stúpania v smere na **Družstevnú pri Hornáde**.

V tomto mieste prejde na druhú stranu komunikácie a odtiaľ po účelovej ceste a okrajom lesa ku plánovanému aquaparku na okraj obce **Družstevná pri Hornáde**, časť Tepličany. Cez intravilán bude viesť po existujúcich miestnych komunikáciách v podobe vyznačených cyklopruhov až na okraj plánovaného rekreačného areálu na ľavom brehu Hornádu. Ďalej bude pokračovať ako cyklistická cestička po navrhovanej lávke cez Viničný



potok a skalný útvar na účelovú cestu ku záhradkáckym osadám.

Po málo frekventovanej účelovej komunikácii doplnenej o informačné cykloturistické značenie bude trasa prechádzať cez kataster mestskej časti **Košice-Ťahanovce** až ku mostu cez Hornád, kde trasa prejde na pravý breh rieky. Z tohto miesta bude viesť po plánovanej pravobrežnej hrádzi popri Hornáde až na sídlisko Nad jazerom, kde sa rozšíri priestor okolo súbežného pešieho nábrežného chodníka a predĺži sa po Golianovu ulicu.

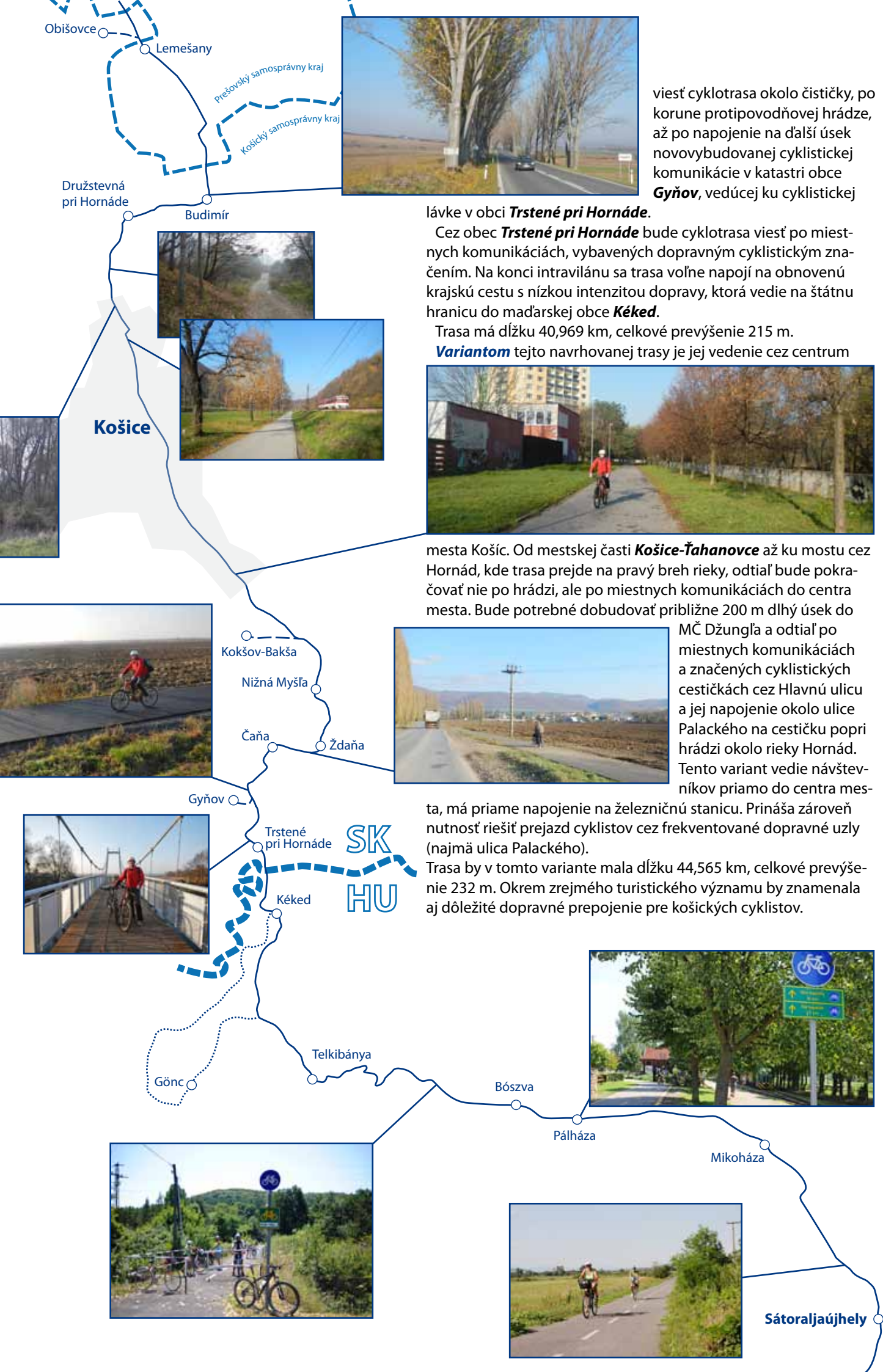
Cyklotrasa bude mimoúrovňovo križovať Ukrajinskú ulicu (cestu II/552) a ďalej pokračovať po pravom brehu Hornádu ku štrkovisku Krásna, kde obide stavenisko malej vodnej elektrárne. V úseku medzi železničnými mostmi povedie cyklistická cestička po účelovej komunikácii v korune protipovodňovej hrádzce.

Za mimoúrovňovým križovaním so širokorozchodnou traťou bude cyklotrasa pokračovať po spevnenej protipovodňovej hrádzi okolo obce **Kokšov-Bakša**. V tejto lokalite je navrhovaná rekonštrukcia nespevneneho úseku hrádzce.

Po opustení hrádzového priestoru bude trasa pokračovať ako cyklistická cestička po pravom brehu rieky po starý most v **Nižnej Myšli**. Vzhľadom na fakt, že sa pohybujeme v záplavovom území, budú primerane nainštalované konštrukčné vlastnosti novej komunikácie. Prechodom cez starý most (podmienkou je jeho rekonštrukcia) sa cyklotrasa napojí na ľavobrežnú hrádzu a cez plánovaný rekreačný areál pri **Nižnej Myšli**. V smere do obce **Ždaňa** bude cyklistická cestička križovať riečku Oľšava, v tomto mieste bude potrebné vybudovať lávku.

Do intravilánu obce **Ždaňa** vstúpi cyklotrasa cez koridor pomedzi domy plánovaný ako budúca miestna komunikácia. Tu prejde opäť mostom na pravý breh Hornádu a po existujúcej cyklistickej cestičke prejde až na okraj obce **Čaňa**. S rovnakými parametrami bude





viest cyklotrasa okolo čističky, po korune protipovodňovej hrádze, až po napojenie na ďalší úsek novovybudovanej cyklistickej komunikácie v katastri obce **Gyňov**, vedúcej ku cyklistickej

lávky v obci **Trstené pri Hornáde**.

Cez obec **Trstené pri Hornáde** bude cyklotrasa viesť po miestnych komunikáciách, vybavených dopravným cyklistickým značením. Na konci intravilánu sa trasa voľne napojí na obnovenú krajskú cestu s nízkou intenzitou dopravy, ktorá vedie na štátnu hranicu do maďarskej obce **Kéked**.

Trasa má dĺžku 40,969 km, celkové prevýšenie 215 m.

Variantom tejto navrhovanej trasy je jej vedenie cez centrum

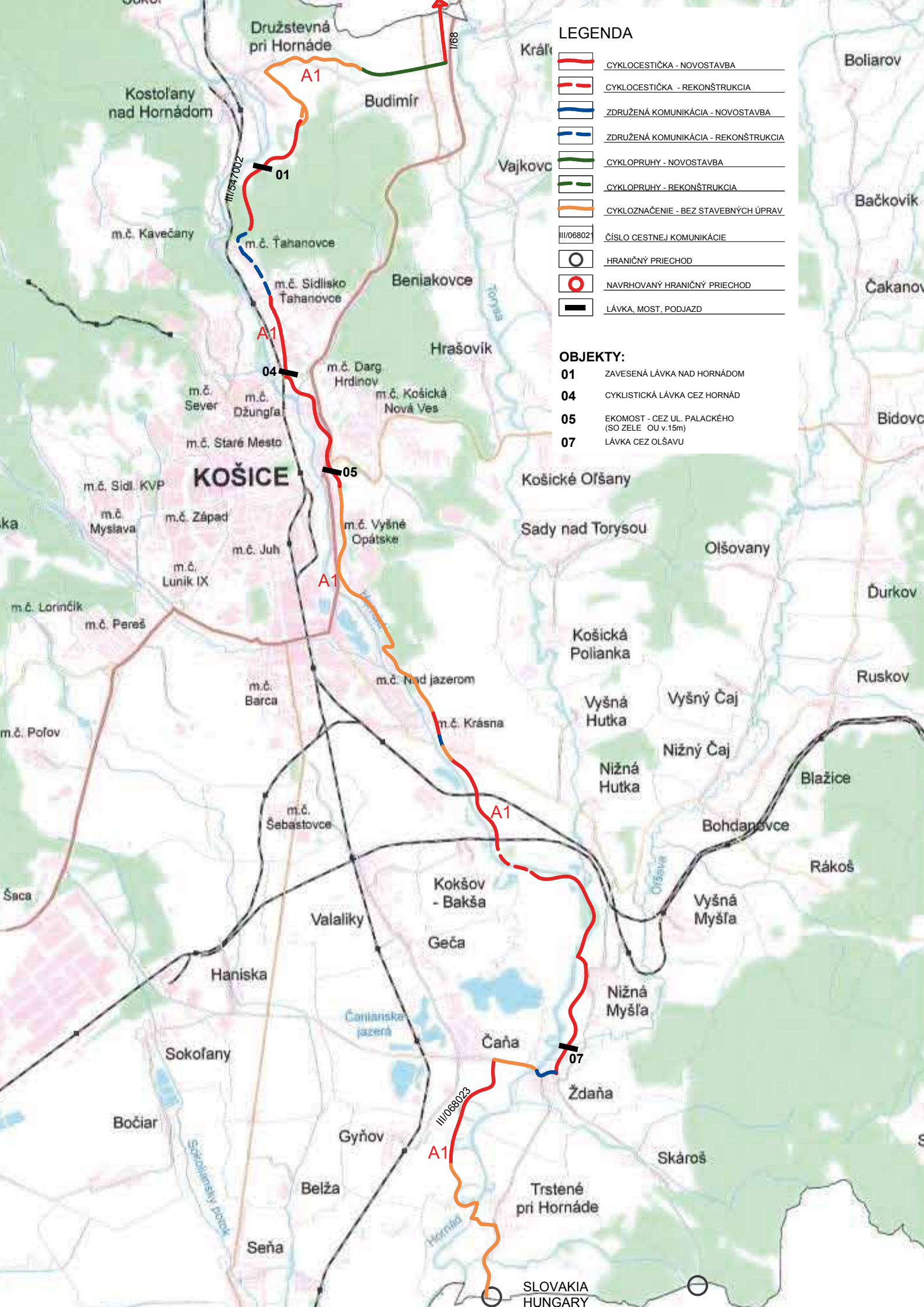
mesta Košíc. Od mestskej časti **Košice-Ťahanovce** až ku mostu cez Hornád, kde trasa prejde na pravý breh rieky, odtiaľ bude pokračovať nie po hrádzi, ale po miestnych komunikáciách do centra mesta. Bude potrebné dobudovať približne 200 m dlhý úsek do

MČ Džungľa a odtiaľ po miestnych komunikáciách a značených cyklistických cestičkách cez Hlavnú ulicu a jej napojenie okolo ulice Palackého na cestičku popri hrádzi okolo rieky Hornád. Tento variant vedie návštevníkov priamo do centra mes-

ta, má priame napojenie na železničnú stanicu. Prináša zároveň nutnosť riešiť prejazd cyklistov cez frekventované dopravné uzly (najmä ulica Palackého).

Trasa by v tomto variante mala dĺžku 44,565 km, celkové prevýšenie 232 m. Okrem zrejmejšieho turistického významu by znamenala aj dôležité dopravné prepojenie pre košických cyklistov.

Sátoraljaújhely



LEGENDA

-  CYKLOCESTIČKA - NOVOSTAVBA
-  CYKLOCESTIČKA - REKONŠTRUKCIA
-  ZDRUŽENÁ KOMUNIKÁCIA - NOVOSTAVBA
-  ZDRUŽENÁ KOMUNIKÁCIA - REKONŠTRUKCIA
-  CYKLOPRUHY - NOVOSTAVBA
-  CYKLOPRUHY - REKONŠTRUKCIA
-  CYKLOZNAČENIE - BEZ STAVEBNÝCH ÚPRAV
-  ČÍSLO CESTNEJ KOMUNIKÁCIE
-  HRANIČNÝ PRIECHOD
-  NAVRHOVANÝ HRANIČNÝ PRIECHOD
-  LÁVKA, MOST, PODJAZD

OBJEKTY:

- 01** ZAVESENÁ LÁVKA NAD HORNÁDOM
- 04** CYKLISTICKÁ LÁVKA CEZ HORNÁD
- 05** EKOMOST - CEZ UL. PALACKÉHO (SO ZELE - OU v.15m)
- 07** LÁVKA CEZ OLŠAVU

KOŠICE

PRÍKLADY ZÁSAD PRE NAVRHOVANIE TRASY Z HĽADISKA JEJ VYUŽÍVATEĽNOSTI

1. Dostupnosť pre obyvateľov



vzdialená – najmenej využívané
nepriame prepojenie



blízko – občas využívané vedie
jedným smerom



priamo – denné využívanie
prechádza priamo

2. Prepojenia na okolité sídla



nenapojené – nízka využívanosť



čistočná – lepšia využívanosť

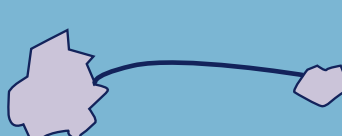


veľmi dobre prepojené – vysoká
využívanosť

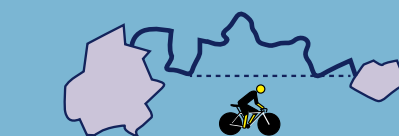
3. Priamosť a vzdialenosť pre cyklistov



obchádzka > 500 m využívanosť
nízka

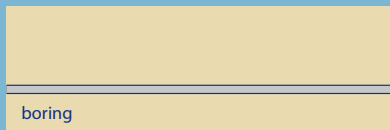


priamo lepšia využívanosť

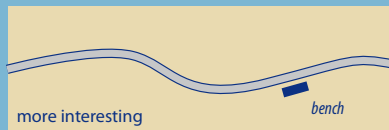


skratka vysoká využívanosť

4. Atraktivita a včlenenie do krajiny



boring



more interesting

bench



memorable

green

art

bench

NAVRHOVANIE CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY:

Počas plánovania a navrhovania cyklistickej infraštruktúry musia byť rešpektované platné národné zákony, normy a vyhlášky. Zároveň je potrebné zohľadniť zásady a kritériá Európskej cyklistickej federácie.

EuroVelo trasa musí:

- byť konzistentná v zmysle typu a kvality povrchu, tzn. vyhýbať sa častým zmenám a typom materiálov,
- byť plánovaná vzhľadom na bezpečnosť, rýchlosť a pohodlie akceptované pre diaľkových cyklistov (nosiče s batožinou) ako aj bicykle rôznych typov,
- byť adekvátne vyznačená a mať dostatok turistických informácií,
- mať možnosti ubytovania a občerstvenia na trase (obchody, reštaurácie a pod). Odporúčaná vzdialenosť medzi takýmito zariadeniami je maximálne 25 km,
- mať zdroje pitnej vody vzdialené od seba maximálne 20 km.

Parametre EuroVelo:

Priamosť trasy – nemá zbytočné obchádzky

Prepojenosť a súvislosť trasy – plynulo a bez prerušenia spája východzí a cieľový bod úseku

Atraktivita trasy – vedie krajinársky a kultúrne zaujímavým prostredím s turistickými službami

Bezpečnosť trasy – vyhýba sa sociálne nebezpečným miestam, úsekom s hustou premávkou

Komfort trasy – zabezpečená zjazdnosť trasy s ohľadom na povrch cesty a stúpanie

Skladobné prvky cyklistickej trasy EuroVelo:

- cyklistické cestičky šírky 3 m,
- cyklistické pruhy šírky 1,5 m,
- miestne komunikácie (zóny 30km/h, menej ako 1000 vozidiel / deň),
- cyklistické ulice,
- prvky spomalenia dopravy,
- účelové komunikácie – do 50 vozidiel / deň – lesné, poľné a vodné cesty.



EuroVelo 11 Košický samosprávny kraj

Košický samosprávny kraj
EuroVelo 11

Obišovce

Budimír

Družstevná pri
Hornáde

Košice

Kokšov-Bakša

Nižná Myšľa

Ždaňa

Čaňa

Gyňov

Trstené
pri Hornáde

Košický samosprávny kraj (KSK) zaradil cyklotrasu EuroVelo 11 do prioritných zámerov na podporu rozvoja cestovného ruchu. Je to príležitosť ako napomôcť rozvoju nášho územia v oblasti cestovného ruchu, modernej ekologickej dopravy a predovšetkým skvalitneniu života pre nás všetkých.

Okrem denného využitia na dopravu, šport či rekreáciu bude trasa nadväzovať na vzdialenejšie cezhraničné turistické ciele do Maďarska či Poľska.

REALIZÁCIA

Na realizáciu celého zámeru je potrebných 8 miliónov eur, vďaka ktorým budeme mať na území kraja vybudovaných 45 kilometrovú cyklistickú cestičku vysokého svetového štandardu.

SPOLUPRÁCA

Zámer bude úspešne zrealizovaný len za podmienky veľmi efektívnej spolupráce všetkých dotknutých obcí a inštitúcií. Uvítame tiež akúkoľvek aktivitu a podporu obyvateľov, záujmových združení a podnikateľských subjektov, ktorí by mali záujem participovať na projekte.

Naši partneri
Karpatský euroregión Slovensko,
... a ďalšími sa môžete stať aj Vy.

Viac informácií o projekte:
Košický samosprávny kraj,
Námestie maratónu mieru 1
042 66 Košice
e-mail: tourism@vucke.sk
tel.: +421 55 7268 340
www.vucke.sk
www.eurovelo.com
www.eurovelo.org

