



**CENTRAL  
EUROPE**  
COOPERATING FOR SUCCESS.



**EUROPEAN UNION**  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND

## Štúdia uskutočniteľnosti cyklotrasy EuroVelo č.11

na území Košického samosprávneho kraja

Január 2013



Twelve international cycle routes to change the face of Europe

EuroVelo® is a registered trade mark of the European Cyclists' Federation



### North - South Routes:

- ① Atlantic Coast Route: North Cape - Sagres 8,186 km
- ③ Pilgrims Route: Trondheim - Santiago de Compostela 5,122 km
- ⑤ Via Romea Francigena: London - Rome and Brindisi 3,900 km
- ⑦ The Sun Route: North Cape - Malta 7,305 km
- ⑨ Baltic Sea to Adriatic Sea (Amber Route): Gdansk - Pula 1,930 km
- ⑪ East Europe Route: North Cape - Athens 5,984 km

### West - East Routes:

- ② Capitals Route: Galway - Moscow 5,500 km
  - ④ Roscoff - Kiev 4,000 km
  - ⑥ Atlantic Ocean to Black Sea (Rivers Route): Nantes - Constanta 3,653 km
  - ⑧ Mediterranean Route: Cádiz - Athens and Cyprus 5,888 km
- Circuits:
- ⑩ Baltic Sea Cycle Route (Hansa circuit) 7,980 km
  - ⑫ North Sea Cycle Route 5,932 km

Total network: 65,380 km

**Štúdia uskutočniteľnosti cyklotrasy EuroVelo č.11  
na území Košického samosprávneho kraja**

Spracovateľ: Viera Štupáková

v spolupráci s

Ing.arch. Vladimír Ligus – urbanista a hlavný projektant

Ing. Anastázia Paľová – majetkoprávne a vlastnícke vzťahy

Jana Kačmáriková – grafická časť

Vypracované pre Košický samosprávny kraj v roku 2011

**A. TEXTOVÁ ČASŤ**

<b>1. Úvod</b>	5
<b>2. EuroVelo projekt a zásady navrhovania a posudzovania trás z hľadiska Európskej cyklistickej federácie</b>	5
<b>3. Analýza – rozbor územia</b>	
3.1. Popis hlavného koridoru a jeho možnosti	17
3.2. Popis cykloturistickej infraštruktúry v predmetnom území	20
3.3. Posúdenie zámeru z hľadiska existujúcich stratégií a zdrojov financovania	26
3.4. Posúdenie zámeru z hľadiska životného prostredia	32
3.5. Posúdenie zámeru z hľadiska potenciálu cestovného ruchu	37
3.6. Posúdenie z hľadiska rozvoja cestnej siete	38
<b>4. Analýza – návrh</b>	
4.1. Popis preskúmaných variant a návrh alternatív vedenia medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 11	42
4.2. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska územnoplánovacích dokumentácie dotknutých obcí a miest	51
4.3. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska demografického, cieľov a zdrojov	59
4.4. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska navrhovaných technických opatrení	61
4.5. Návrh technických opatrení v posudzovaných alternatívach	69
4.6. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska majetkových a vlastníckych vzťahov	77
4.7. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska nárokov na financovanie	106

<b>5. Vyhodnotenie návrhov</b>	
5.1. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska piatich základných kritérií EuroVelo	108
5.2. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska uskutočniteľnosti – tabuľky s hodnotiacimi kritériami	110
5.3. Posúdenie z hľadiska nárokov na financovania	111
5.4. Záverečné odporúčanie	113
5.5. Stručná charakteristika výsledného variantu	114
<b>6. Odborná literatúra</b>	<b>116</b>

## **B. GRAFICKÁ ČASŤ**

1. Výkres súčasného stavu
2. Výkres posudzovaných variantov
3. Výkres navrhovaných technických opatrení výsledných alternatív
4. Výkres umiestnenia turistickej vybavenosti
5. Výkres umiestnenia cykloturistickeho informačného systému

# 1. Úvod

Štúdia uskutočniteľnosti medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo č.11 na území Košického samosprávneho kraja je realizovaná v rámci aktivít projektu BICY, ktorý je spolufinancovaný z prostriedkov Európskej únie v rámci programu the Central Europe.

Vedenie cyklotrasy Eurovelo 11 cez územie kraja vytvára veľkú príležitosť zrealizovať zámer, ktorý svojimi nárokmi na kvalitu prevedenia a tým aj zvýšením jeho atraktivity pre užívateľov, môže vytvoriť jeden z nosných produktov cestovného ruchu Košického kraja v zmysle jeho porovnateľnej konkurencieschopnosti s ostatnými európskymi krajinami.

Zároveň pomôže vytvoriť hlavnú os siete cykloturistických trás v kraji, na ktorú budú nadväzovať národné cyklomagistrály a regionálne cyklotrasy. Hlavná kostra takejto siete vyžaduje štandardy ako celoročná zjazdnosť, prepojenosť či rovnakú kvalitu povrchu, čím výrazne prispeje k dopravnej obslužnosti územia cyklistami.

Štúdia uskutočniteľnosti si kladie za cieľ odporučiť najlepšiu možnú alternatívu pre budúci koridor medzinárodnej cyklotrasy Eurovelo 11 z hľadiska kritérií Európskej cyklistickej federácie ako aj stupňa realizovateľnosti z hľadiska majetkových vzťahov, prepojenia na existujúcu infraštruktúru a už zrealizované či plánované investície, územnoplánovacia dokumentáciu, životné prostredie, počet obyvateľov dotknutých plánovaným zámerom ako aj orientačných nákladov.

Štúdia je v súlade s politikou Európskej únie a Lisabonskou stratégiou (EU 2006) ohľadom rozvoja Európskeho turizmu, ktorý menuje štyri základné princípy:

- Zvýšiť konkurencieschopnosť a udržateľnosť regiónov – skvalitňuje turistickú ponuku, generuje pracovné príležitosti.
- Posilnenie zviditeľňovania turizmu - súčasť nadnárodnej európskej siete cyklotrás EuroVelo
- Podporiť propagáciu európskych destinácií – zvýši návštevnosť regiónu – kde je cesta, je aj turista.
- Zlepšiť koordináciu v rámci základnej siete – cezhraničná spolupráca v kontexte strednej a východnej Európy (celkom 11 krajín participujúcich na spoločnom projekte – Nórsko, Fínsko, Estónsko, Lotyšsko, Litva, Poľsko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Macedónsko, Grécko)

## 2. EuroVelo projekt

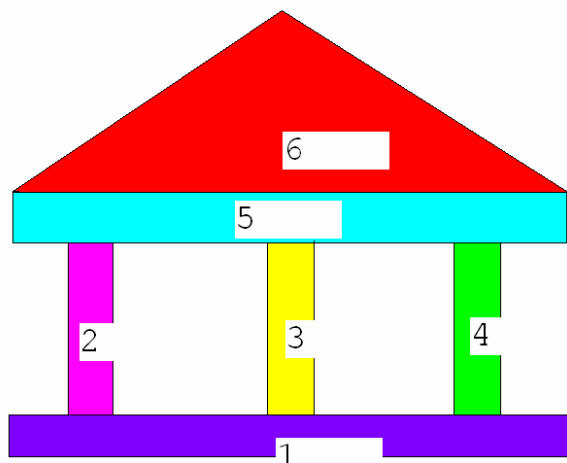
Rozvoj nemotoristickej dopravy je jednou zo základných úloh dopravnej politiky podporovanej Európskou úniou v rámci stratégie trvalo udržateľného rozvoja. Európske i národné politiky ohľadne klimatických zmien, kvality vzduchu, cestnej bezpečnosti, rozvoja turizmu ako aj mnohé ďalšie svorne uvádzajú príležitosti pre rozvoj a propagáciu cykloturistiky.

V rámci koordinácie rozvoja základnej dopravnej infraštruktúry v rámci Európskej únie bola vypracovaná a odsúhlasená aj koncepcia vytvorenia nadnárodnej celoeurópskej siete cyklomagistrál EuroVelo. EuroVelo je európska sieť cyklotrás, ktorá je od roku 1995 projektom Európskej cyklistickej federácie (ECF). Projekt rozvíja 12 starších trans-európskych cyklotrás s celkovou dĺžkou 66 000 km (45 000 km tras je už zrealizovaných), spájajúcich všetky krajiny Európy. Jej podstatnú časť tvoria existujúce národné a miestne cyklotrasy. K nim pribudli v roku 2012 ešte trasy EuroVelo 13 a 15. Projekt EuroVelo nie je len o vytváraní nových cyklotrás – je o ich spájaní do funkčnej kontinentálnej siete, ktorá prepojí všetky destinácie v rámci Európy.

Východným Slovenskom má podľa tejto koncepcie prechádzať severojužná cyklomagistrála EuroVelo č.11, ktorá má spojiť najsevernejší bod Škandinávie Cape Nord v Nórsku s Aténami v Grécku. Cez strednú Európu má táto trasa prechádzať cez Varšavu, Košice a Miškolc. Cieľom spracovania štúdie je výber optimálnej trasy diaľkovej európskej cyklomagistrály EuroVelo 11 na území Košického samosprávneho kraja.

### 2.1. Základná pravidlá a idea diaľkovej európskej siete EuroVelo

Nasledovné pravidlá a kritériá vytvoril Jens Erik Larsen, autor myšlienky EuroVelo siete a tiež aj prvý koordinátor projektu v rámci ECF. Publikované pravidlá sú uverejnené na stránke ECF a stránkach Európskej komisie a slúžia ako hlavné vodítka pre návrh a plánovanie trasovania týchto medzinárodných cyklotrás. Základný postup pri modelovaní a plánovaní trás EuroVelo predstavuje nasledovný diagram:



1. Základňa – (štát, krajina, podnebie)
2. Ubytovanie a ďalšie služby
3. Kultúrne a prírodné zaujímavosti
4. Infraštruktúra pre cyklistov zahrňujúca prístup na trasu a k informáciám
5. Turistické produkty pre cyklistov
6. Marketing

## **2.2. Všeobecné ideové kritériá pre výber trasy Eurovelo:**

- musí viesť cez Európsky kontinent,
- prepája mestá, prechádza cez mestá v kombinácii na železničné dopravné uzly,
- napája sa na existujúce cykloturistické trasy, vytvára možnosti odbočenia na regionálne a miestne cyklotrasy,
- pomáha vnieť do miestnych existujúcich cyklotrás najvyšší štandard,
- má jasnú tému, ktorá súvisí s geografickými alebo kultúrnymi reáliami napríklad vedie pozdĺž rieky, pobrežia, pútnické miesta a pod.,
- má potenciál stimulovať fyzickú aktivitu obyvateľov, environmentálne povedomie a medzinárodný kontakt naprieč Európou,
- pomáha napĺňať myšlienku Eurovelo prepojiť všetky krajiny Európy,
- pri zachovaní princípu priamosti trasa prepája pokiaľ je to možné čo najviac krajín Európy,
- zahrňuje najzaujímavejšie cyklistické destinácie v regióne,
- vyhýba sa monotónnym a nezaujímavým úsekom pokiaľ je to možné.

## **2.2. Popis základných pravidiel pre vedenie trás EuroVelo**

### **Priamosť**

Eurovelo ako hlavná európska cyklistická kostrová sieť má prepájať hlavné body záujmu na trase bez zbytočných obchádzok ku zaujímavostiam a atrakciám lokálneho významu.

### **Prepojenosť a súvislosť**

Identifikovateľné hlavné charakteristiky Eurovelo a prepojenie existujúcej cyklistickej infraštruktúry (chodníky, cestičky, pruhy a pod.). Jedná sa predovšetkým o prepojenia hlavných miest štátov a centier regiónov bez neopodstatneného „meandrovania trasy“. Cykloturista sa nepotrebuje pohybovať po priamke, ale trasa by sa nemala otáčať v celkovom smerovaní v polygónoch viac ako 90 stupňov (optimálne je max . 45 stupňov).

### **Atraktivita trasy**

Dôraz sa kladie na prostredie ktorým cyklotrasa prechádza – krajina, architektúra, výhľady a turisticky atraktívne miesta. Výhodou je identifikácia USP trasy (unique selling proposition), ktorý cyklotrasu charakterizuje a zaujme návštevníka.

### **Bezpečnosť trasy**

Vedenie trasy je navrhované mimo frekventované pozemné komunikácie, kde sa minimalizuje nebezpečenstvo dopravných konfliktov a nebezpečných situácií. Tiež sa musí brať do úvahy tzv.

sociálna bezpečnosť – vyhýbať sa úsekom, ktoré vedú cez územie, kde sa vyskytujú rôzne asociálne živly.

### **Komfort trasy**

Vedenie trasy by malo byť bez veľkého prevýšenia, s celoročne zjazdným povrchom.

### **V súvislosti s piatimi základnými princípmi EuroVelo trasa by mala:**

- byť konzistentná v zmysle bezpečnosti jej užívateľa,
- byť konzistentná v zmysle typu a kvality povrchu, 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 maximálna vzdialenosť medzi takýmito zariadeniami je 25 km,
- zdroj pitnej vody vzdialený od seba maximálne 20 km,
- garantovanie zapamätateľných zážitkov kdekoľvek to je možné,
- dostupnosť, aktuálnosť a komplexnosť informácií aj pre medzinárodných turistov, zahrňujúcich informácie o miestnych zákonoch a pravidlách, ktoré sa môžu týkať návštevníkov trasy.

### **2.3. Základné technické pravidlá EuroVelo – kritériá Európskej cyklistickej federácie:**

Zdieľaný dopravný priestor s intenzitou maximálne 1000 vozidiel za deň a len vo výnimočných prípadoch 3000 vozidiel za deň

Cyklistické pruhy by sa nemali navrhovať pozdĺž komunikácií, na ktorých sa pohybuje viac ako 10000 vozidiel za deň.

Úseky ciest, kvalifikované ako „traffic free“ nemotoristické komunikácie s prítomnosťou maximálne 50 vozidiel denne

Nemotoristické komunikácie navrhovať tak, aby boli dostatočne široké pre dvoch cyklistov vedľa seba väčšinu času a s možnosťou vyhnúť sa bezpečne oproti idúcim cyklistom. Rôzne šírkové usporiadania na trase je akceptované.

Stúpanie viac ako 6% len v minimálnej miere a pokiaľ je to možné, odporúčame vyhnúť sa takýmto miestam. V horských partiách a sedlách maximálne stúpanie 10% na krátkych úsekoch.

Trasa by mala byť zjazdná za každého počasia a počas celého roku i keď na severe a v horských oblastiach to nemusí byť vždy možné.



Ku veľmi frekventovaným trasám pre nemotorových účastníkov (chodci, jazdci na koňoch a pod.) by sa mala nájsť možná alternatíva s prioritou minimalizovať konflikty medzi účastníkmi premávky.

Jednotné a zrozumiteľné značenie aj pre zahraničných cykloturistov - aplikovať logá európskych a cezhraničných trás na štandardné národné značenie.

Dostatok služieb pozdĺž trás - ubytovacích a stravovacích – Cyklisti vítaní a pod., cyklo servisy a požičovne, odpočívadlá a prístrešky a pod.

Efektívna propagácia trasy a aktualizované informácie o trase - vlastné web stránky, cyklomapy a sprievodcovia, existencia ďalších turistických produktov vrátane miestnych regionálnych cyklotrás, trás pre jazdenie na koni, peších turistických trás a podobne.

Dopravná dostupnosť - napojenie na hromadnú dopravu – predovšetkým vlak, cyklobusy apod.

Jednotná koordinácia na európskej (ECF) a národnej úrovni (SCK).

#### **2.4.Základné pravidlá informačného značenia trás EuroVelo v rámci ECF**

Základné pravidlá značenia diaľkových európskych trás EuroVelo vychádzajú z Príručky ECF z roku 2006. Tato príručka sa zakladá na vyhodnotení "Prieskumu značenia tras EuroVelo," ktorý v roku 2006 vypracovala švajčiarska Nadácia Veloland Schweiz - dnes Nadácia SchweizMobil v spolupráci s Európskou cyklistickou federáciou (ECF) a projektom na EuroVelo trase Atlantik-Čierne more.

Konečná trasa Eurovelo sa tvorí priradením k existujúcim národným cyklotrasám, ktoré sú vyznačené na báze značenia národných európskych trás.

Jednotlivé varianty značiek odrážajú rozdielne požiadavky jednotlivých krajín. Zohľadňujú individuálne a finančne únosné značenie trás EuroVelo, ktoré sa ale zdajú cyklistom jednotné navzdory drobným odlišnostiam v prevedení.

#### **Číslovanie trás**

Číslovanie trás sa koordinuje s Európskou cyklistickou federáciou, ktorú na Slovensku zastupuje Slovenský cykloklub.

#### **Označenie trás**

Logo manuál upravuje dizajn, rozmery, prevedenie a farebnosť loga Eurovelo, ako aj jeho umiestňovanie do národných prvkov značenia

Prvou prioritou je integrované značenie trás. Kompletný popis a rôzne verzie značenia spolu s rozmermi sú uvedené v prílohe tohto dokumentu, alebo na [www.ecf.com](http://www.ecf.com).



Verzia s názvami trás a internetovými adresami

### **Druhou prioritou je kombinované značenie trás**

Môže sa použiť pre existujúce značenie, pokiaľ je nedostatok miesta pre integrované značenie a tam, kde žiadne ďalšie značenie už nebude pridané.

Informačné tabule o značení na existujúcich trasách majú nasledovný dizajn. Je potrebné zabezpečiť, aby existoval kontrast medzi obidvomi informačnými panelmi!



**Príklady rôznych typov značenia jednej EuroVelo trasy (Dunajská cyklistická cesta) v jednotlivých krajinách.**



## **2.5. Zásady značenia trás Eurovelo na Slovensku možno zhrnúť do nasledujúcich bodov:**

- značenie trás Eurovelo konzultovať s Národným koordinátorom Eurovelo na Slovensku – Slovenským Cykloklubom,
- značenie vykonávať podľa STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“,
- značiť trasy môžu iba akreditované vyškolení značkári s platným preukazom značkára cykloturistických trás,
- trasy Eurovelo sa značia ako diaľkové cyklomagistrály výlučne červenou farbou,
- evidenčné čísla slovenských trás Eurovelo sú: EV-6, EV-11, EV-13,
- nad trasy sa umiestňuje emblémová tabuľka trasy Eurovelo,
- logo Eurovelo sa môže umiestňovať výlučne s číslom, alebo slovným spojením v anglickom alebo národnom jazyku,
- ak je trasa Eurovelo totožná s inou národnou cyklomagistrálou, umiestňuje sa emblémová cyklotabuľka spolu s logom Eurovelo ako aj logom národnej cyklomagistrály,
- vo veľkých cyklosmerovkách sa okrem evidenčného čísla umiestňuje nad piktogramom cyklistu aj malé logo trasy Eurovelo,
- na malých cyklosmerovkách sa okrem evidenčného čísla umiestňuje nad piktogramom cyklistu aj malé logo trasy Eurovelo,
- ak sa používajú vo veľkých i malých cyklosmerovkách nad piktogramom cyklistu aj iné logá, logo Eurovelo sa uvádza ako prvé.

Zásady navrhovania trás Eurovelo na Slovensku v rámci navrhovanej Národnej cyklostratégie z roku 2012 možno zhrnúť do nasledujúcich bodov:

- prioritne navrhovať a viesť trasy Eurovelo mimo zóny automobilovej dopravy,
- nenavrhovať trasy na cestných komunikáciách s intenzitou viac ako 7000 áut/deň, ak nie je iná možnosť navrhnuť výstavbu cyklistického pruhu v pridruženom dopravnom priestore,
- koordinovať vedenie trasy s Národným koordinátorom EuroVelo na Slovensku,
- vstupné a výstupné body trás EuroVelo konzultovať s okolitými štátmi, ich Národnými koordinátormi, resp. organizáciami, ktoré majú trasy v správe v príslušnom štáte,
- myslieť pri navrhovaní na drobnú infraštruktúru na cyklotrasách,
- myslieť pri navrhovaní na služby na cyklotrasách .

## 2.5. EuroVelo a jeho význam z hľadiska cestovného ruchu

Základná terminológia a pojmy, s ktorými pracujú zahraniční analytici pri rôznych strategických a porovnávajúcich štúdiách európskej siete EuroVelo predstavujú zároveň model postupu, ktorý by sa mal uplatňovať od začiatku riešenia a posudzovania vplyvu navrhovanej cyklotrasy na rozvoj cestovného ruchu aj na území Košického kraja. Nasledovné definície sú citované zo štúdie „THE EUROPEAN CYCLE ROUTE NETWORK EUROVELO CHALLENGES AND OPPORTUNITIES FOR SUSTAINABLE TOURISM STUDY“ – Štúdia možností a rozvoja trvalo udržateľného turizmu Európskej cyklistickej siete EuroVelo, ktorá bola v roku 2011 vypracovaná pre Európsku komisiu a poslancov Európskeho parlamentu pri procese zaradenia projektu EuroVelo do programu TEN-T projektov. Tieto definície sú používané najmä pri výpočte ekonomických ukazovateľov hodnoty cykloturistickeho trhu pri procese vypracovania cost-benefit analýzy, alebo stanovenia efektivity vynaložených prostriedkov do cykloturistickej infraštruktúry.

**Cykloturizmus** – cestovanie na bicykli z dôvodu voľno časových aktivít, bicyklovanie je integrálnou súčasťou turistického zážitku.

**Cyklodovolenka** – presahuje dĺžku pobytu o viac ako 2 noci, bicyklovanie je hlavným programom i keď doplnené o ďalšie aktivity.

**Diaľkové cyklotrasy** – sú také, na ktorých cykloturisti cestujú na dlhšie vzdialenosti. Najčastejšie sú pobyty na nich rozdelené na vzdialenosti v rozmedzí od 100 do 500 km. Väčšinou sú tematicky orientované a promované na rôznych trhoch cestovného ruchu so zapojením a spoluprácou väčšieho počtu organizácií.

**Cyklo výlety** – voľno časová aktivita na bicykli najčastejšie uskutočňovaná z miesta bydliska trvajúca viac ako 3 hodiny. Často sú tieto typy výletov uvádzané ako cyklo exkurzie. Môžu byť súčasťou dlhšej cyklo dovolenky .

**Integrácia verejnej dopravy** – cieľom siete EuroVelo je podporovať všetky možné druhy integrácie medzi bicyklovaním a ďalšími druhmi dopravy – vlakmi, autobusom, trajektami. Pred všetkými týmito zariadeniami sa odporúča umiestnenie nového alebo skvalitnenie existujúceho bezpečného parkovania pre bicykle ako aj čakacie plochy pre cyklistov. Integrácia v širšom kontexte je chápaná najmä ako prepojenie medzi dopravným systémom, turizmom a informačnými systémami.

**Pomalé cestovanie** (slow travel) – termín, ktorý sa vzťahuje k trvalo udržateľným spôsobom cestovania napríklad vlakom, do cieľovej destinácie. Návštevník získa lepšiu možnosť spoznať miestnu kuchyňu či kultúru a stráviť viac času v navštívenej krajine tým, že preferuje cestovanie verejnou dopravou, bicyklom alebo pešo. Takáto forma turistiky obohacuje zážitky účastníka a zároveň znižuje negatívne dopady turizmu na životné prostredie.

**Trvalo udržateľný rozvoj turizmu** – diaľkové cyklotrasy by mali rešpektovať zásady trvalo udržateľného rozvoja. Plánovači musia zohľadňovať a rešpektovať ochranu prírody a minimalizovať možné zdroje znečistenia a poškodenia krajiny.

Hlavné výstupu vyššie uvedenej štúdie možno sumarizovať v nasledovných výstupoch (viac v samotnej štúdii uverejnenej na [www.ecf.com](http://www.ecf.com)):

## **Cykloturistický trh**

V súčasnosti nie sú relevantné zdroje informácií, ktoré by definovali celkovú výšku a hodnotu cykloturistického trhu. Údaje uvedené v štúdiu vychádzali z verejne dostupných internetových zdrojov. Tento fakt je preto potrebné zohľadniť pri čítaní tejto štúdie i keď rôznorodosť kvality informácií a rozdielnosť sociálno-demografických ukazovateľov v jednotlivých krajinách boli pri záverečných výstupoch brané do úvahy.

Na základe dostupných údajov bol vytvorený model, ktorý určil výšku a hodnotu cykloturizmu v Európe. Celkový ročný počet cykloturistických výletov odhadli na 2,795 miliardy a ich hodnotu (v zmysle utratených peňazí) na 54 miliárd Euro ročne. Počet prenocovaní cykloturistov je 25,6 milióna ročne, čo je okolo 3% z celkového počtu turistov v Európe.

Najväčší trh v Európe predstavuje Nemecko a Veľká Británia. V krajinách ako Rakúsko, Belgicko, Dánsko, Francúzsko a Holandsko je cykloturistika významným segmentom cestovného ruchu. Zatiaľ čo niektoré trhy stále rastú, väčšina (podľa expertov z rôznych krajín) ostatných krajín stagnuje.

V zásade sa ako hlavné požiadavky trhu na kvalitu trasy objavili prepojenosť – kontinualita trasy, bezpečnosť a estetická hodnota spolu s dobrým informačným systémom na trase. Pri splnení týchto požiadaviek výrazne stúpol počet tých, ktorí sa rozhodli pre cyklo dovolenku v konkrétnej destinácii.

## **Motivačné faktory užívateľov**

Cykloturisti sú k bicyklovaniu motivovaní predovšetkým zdravotnými dôvodmi (fyzická aktivita), možnosťou oddychu a tiež získaním nových poznatkov o nových krajinách. Menšiu úlohu hrá cenová dostupnosť, atraktivita krajiny a pohodlie počas pobytu.

Najdôležitejšími faktormi pre cykloturistov pri výbere destinácie sú bezpečnosť (cesty s nízkou intenzitou dopravy), dobrá orientácia v teréne (dostatočné cykloznačenie), možnosť variant pri výbere trasy a turistické služby.

Významnými, i keď menej dôležitými faktormi pre výber cyklo dovolenky sú informačné materiály, napojenie na systém verejnej dopravy, hustota cestnej siete, servis bicyklov a odpočívadlá na trase.

## **Profil užívateľa diaľkových cyklotrás**

Profil užívateľa by mali zohľadňovať plánovači cyklotrás, pretože predstavuje obraz cieľovej skupiny, na ktorý má byť výsledok – v tomto prípade diaľková cyklotrasa – zameraný. Nasledovné ukazovatele sú založené na analýze piatich prieskumov trhu (ETI 2007, Ickert et al. 2005, MANOVA 2007, Öhlschläger 2007, Trendscape 2008a):

priemerný vek: 45-55 rokov

pohlavie: 60% muži, 40% ženy

vzdelanie: najviac stredoškolské s vysokým podielom vysokoškolsky vzdelaných ľudí

spôsob cestovania: 20% individuálne, 50% v pároch, 20% menšie skupiny 3-5 ľudí  
rodinný príjem: široké spektrum od 24 –36 000 Euro/ ročne.

Najlepšie zmapované údaje o užívateľoch cyklotrás sú z Nemecka a ponúkajú nám obraz o dĺžke a spôsobe trávenia cyklistickej dovolenky. Viac ako 65% cykloturistov strávi denne viac ako 7 hodín bicyklovaním v sedle a len 11% sa bicykuje menej ako 4 hodiny (Trendscope 2008a). Tieto čísla podporujú výskumy zo Španielska, Francúzska a Veľkej Británie.

Pri územnom plánovaní (najmä z hľadiska odporúčanej lokalizácie ubytovacích služieb) predstavuje tento údaj vzdialenosti od 28 do 105 kilometrov denne. Tento údaj potvrdzuje aj prieskum z EuroVelo 6, kedy denná prejdená vzdialenosť u 50% návštevníkov je menej ako 35 km. *(Z tohto hľadiska je počet prenocovaní na území KSK, vzhľadom na dĺžku úseku cyklotrasy, najviac 2 dni). Zvýšenú pozornosť je potrebné venovať rozvoju súvisiacej cykloturistickej infraštruktúry, ktorá môže návštevníka zdržať ale tiež zamerať pozornosť o cyklotrasu pre domácich obyvateľov v rámci nielen denných cyklovýletov ale aj ceste do práce a školy.)*

Nemeckí cykloturisti a dĺžka cyklistickej dovolenky

Trvanie	Cykloturisti %
2-4 dni	30
5-7 dní	30
8-14 dní	32
15 dní a viac	8
spolu	100

### **Ekonomický dopad**

Jedným z hlavných očakávaní rozvoja cyklistickej siete je útrata peňazí na miestnej úrovni, podpora malých miestnych ekonomík a tvorba či udržanie pracovných miest. Dobrý príklad predstavuje projekt Veloland Schweiz (8000 km cyklotrás). Švajčiari monitorovali rozvoj cyklistickej siete od samého začiatku – jej využitie bolo vysoké hneď od uvedenia do prevádzky. Cykloturisti minuli priemerne 53 Euro za deň, vrátane úhrady za ubytovanie. Cyklisti počas jednodňových výletov minuli menej ako 16 Euro/deň. Podobné výsledky priniesli štúdie z iných krajín. Holandskí mototuristi na dlhších domácich dovolenkách (priemerná dĺžka 9,9 dňa) minuli okolo 21 Euro/deň. Na kratších dovolenkách (priemerne 3,2 dňa) minuli 32 Euro /deň. Tento údaj je porovnateľný s priemernou útratou na cyklo dovolenkách v Holandsku – 31 Euro/deň.

Údaje zo Slovenska nie sú k dispozícii.

### **2.6.Environmentálne dopady cyklotrás**

Nasledovné možné dopady na životné prostredie a ekosystémy boli posudzované v súvislosti s cyklistikou:

- Pôdna erózia – spôsobované vodou stekajúcou po telese trasy
- Poškodenie vegetácie

- Rušenie divokej zvery
- Zastavanosť územia – dopad na kvalitu rekreácie

Cykloturistika tak ako každá iná ľudská činnosť má dopad na životné prostredie a na klimatické zmeny. Investície do cykloturistickej infraštruktúry sa preto väčšinou smerované aj do využitia existujúcej infraštruktúry ako napríklad nevyužívané železničné trate, koruny vodných hrádzi alebo starých nevyužívaných ciest. Samotná výstavba nových cyklo cestičiek má minimálny vplyv na faunu a flóru. Väčší dopad na život v prírode môže zaznamenať skôr ich zvýšené využívanie zvlášť ak sa jedná o chránené a citlivé územia.

Samotné bicyklovanie nespôsobuje žiadne emisie i keď je pri stanovení hodnoty uhlíkovej stopy potrebné zakalkulovať aj cestu motorovým vozidlom do destinácie. Pre detailnejší obraz uvádzame výstupy štúdie v Nemecku, ktorá sa zamerala na produkciu CO<sub>2</sub> počas cyklo dovoleníek. Nemeckí cyklisti využívajú ekologické dopravné prostriedky a cestujú na kratšie vzdialenosti v porovnaní s inými dovolenkami – emisie sú o 66 % nižšie v porovnaní s inými typmi dovoleníek.

Dopad na prírodu a krajinu môže byť minimalizovaný, pretože vyžaduje menšie nároky na rozsah infraštruktúry, pričom sa odporúča maximálne využívať miestne prírodné zdroje a materiály.

Poškodzovanie pôdy a pôdna erózia súvisí vždy s miestnymi podmienkami a je potrebné ju posudzovať individuálne. Tiež je tento dopad úzko spätý s typom užívateľa – jazdci na koňoch, peší turisti či cyklisti majú odlišný vplyv na pôdnu eróziu.

V roku 2009 bola vypracovaná štúdia (Olive et al. 2009: 1489), ktorá skúmala vplyv rôznych druhov užívateľov rekreačných trás na eróziu pôdy a zistila, že typ užívateľa má väčší dopad ako ich intenzita. Úbytok pôdy podľa typu užívateľa na nespevnených komunikáciách a cestičkách ročne:

ETV – štvorkolky - 144 m<sup>3</sup>/km trasy

Jazdci na koňoch - 94.9 m<sup>3</sup>/km trasy

Peší turisti - 11.8 m<sup>3</sup>/km trasy

Cyklisti - 3.5 m<sup>3</sup>/km trasy.

Cyklotrasy so spevneným povrchom minimalizujú pôdnu eróziu.

Ako inšpiráciu pri posudzovaní vplyvu cyklistickej trasy na vtáčie územie uvádzame záver výskumu z oblasti Pembrokeshire, Wales, Veľká Británia (Asken Ltd 2004) ktorý uvádza:

„Vybudovanie novej cyklotrasy nemá väčší vplyv na život vtákov. Môže mať istý vplyv na hmyz. Na vtáčie územie má vplyv užívanie novej trasy ale najmä typy jej užívateľov – najviac negatívne pôsobia motorky a psy. Dopad na faunu a flóru súvisí s užívaním deň/noc, intenzitou premávky, produkciou hluku, možných alternatív na hniezdiská pre živočíchy bývajúce v blízkosti budúcej trasy. Preto je dobré aby sa tieto aspekty zohľadňovali pri plánovaní trás EuroVelo a aby sa minimalizovalo možné vyrušovanie živočíchov. „





### 3. Analýza – existujúci stav

#### 3.1. Popis hlavného koridoru

EuroVelo 11 – tzv. East Europe Route – Východoeurópska trasa prepája nórsky Nord Cap a Atény. Jedná sa o vôbec najdlhšiu trasu v rámci Európy dlhú približne 6000 kilometrov. Ako ukazuje schematická mapka vedenie tejto trasy je naplánované cez východné Slovensko a teda aj Košický samosprávny kraj.

Hlavný koridor trasy cyklomagistrály EuroVelo 11 v tesnom susedstve so Slovenskom prechádza z pobaltských štátov cez východné Poľsko, východné Slovensko a východné Maďarsko na južný Balkán. V severnej časti východného Slovenska, na území Prešovského samosprávneho kraja, má jeho trasa viesť od severu údolím rieky Torysa do krajského mesta Prešov. Odtiaľ po pravom brehu rieky Torysa a západnej strane diaľnice D1 sa táto trasa dostane do obce Bretejovce a južne od nej na hranicu Košického samosprávneho kraja. Styčným bodom bude križovatka navrhovanej cyklomagistrály s cestou III. triedy č. 068 009 vedúcej z cesty I. triedy č.68 severne od obce

Budimír do obce Ploské. Tento **vstup cyklotrasy na územie KSK** je odporúčaným z hľadiska možného vedenia cyklotrasy na území Prešovského kraja v súlade s piatimi základnými kritériami EuroVelo. Ďalšie možné prepojenia medzi oboma krajinami sú možné len ako varianty pre horské bicykle nakoľko prechádzajú územím náročným na prevýšenie a s upustením od kritéria priamosti.

Trasa EuroVelo 11 na území Košického samosprávneho kraja má spojiť severný styčný bod s trasou na území Prešovského samosprávneho kraja pri obci Bretejovce, krajské mesto Košice a južný styčný bod na hranici s Maďarskou republikou pri obci Trstené nad Hornádom (s posudzovanými alternatívnymi hraničnými priechodmi). Aj keď z technického hľadiska by bolo jednoduchšie viesť trasu údolím Torysy až po jej sútok s Hornádom juhovýchodne od Košíc, jej vedenie cez krajské mesto je základnou požiadavkou na vedenie transeurópskej cyklomagistrály. Košice sú významným centrom poznávacieho cestovného ruchu, poskytujú cyklistom širokú škálu služieb, a samotné sú aj významným zdrojom a cieľom dopravy vrátane dopravy cyklistickej.

**Výstupné body z územia KSK** môžu pokračovať na územie Maďarskej republiky smerom na Sárospatak cez hraničné priechody Milhošť, Trstené nad Hornádom a Skároš.

#### **Posúdenie hraničných priechodov na základe terénneho šetrenia:**

**Milhošť** – hraničný priechod určený pre automobilovú dopravu, kde sa cyklista môže pohybovať len po jazdných pruhoch pre autá. V priestore prechodu nie sú možné stavebné úpravy pre cyklistov. Hraničný priechod je účelovo urobený pre motorové vozidlá. Vysoký podiel 58% nákladných vozidiel. Z hľadiska pravidiel ECF neprijateľné pre cyklistov. Skôr hľadať alternatívu popri železničnej trati mimo hlavný hraničný priechod.

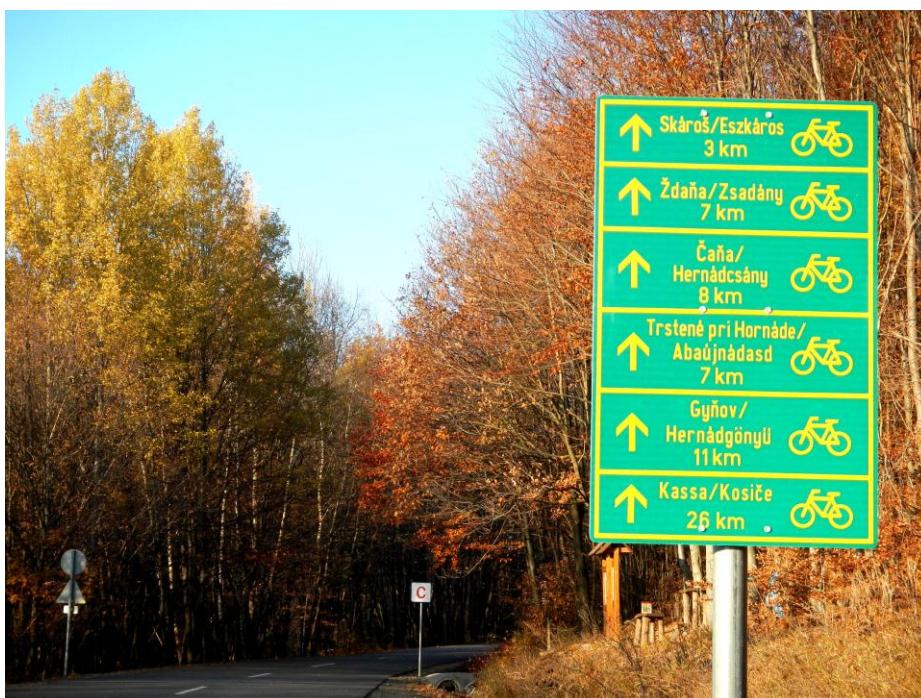


**Trstená nad Hornádom** - dokončením cezhraničného projektu komunikačného prepojenia obcí Trstené pri Hornáde a Kéked na ľavom brehu Hornádu sa vytvorí možnosť pre pohodlný

a bezpečný vstup do Maďarska. Zo slovenskej strany je už vybudovaná miestna komunikácia až na hraničnú čiaru, z maďarskej strany boli v novembri 2012 stavebné práce v počiatočnom štádiu – zemné práce na samostatnej cyklistickej cestičke vedúce popri existujúcej poľnej ceste. V čase spracovania tejto štúdie nebol hraničný priechod využívaný motorovými vozidlami, nakoľko na maďarskej strane neexistovala spevnená komunikácia.



**Skároš** – pôvodne málo využívaná lesná cesta s občasou premávkou lesných vozidiel sa prestavala na komunikáciu 3. triedy prepájajúcu obec Skároš (SK) a Holloháza (HU). V súčasnosti ju využívajú ako výhodnú skratku nákladné vozidlá a tiež osobné vozidlá smerujúce do Sárospataku. Pomerne náročné stúpanie v neprehľadných



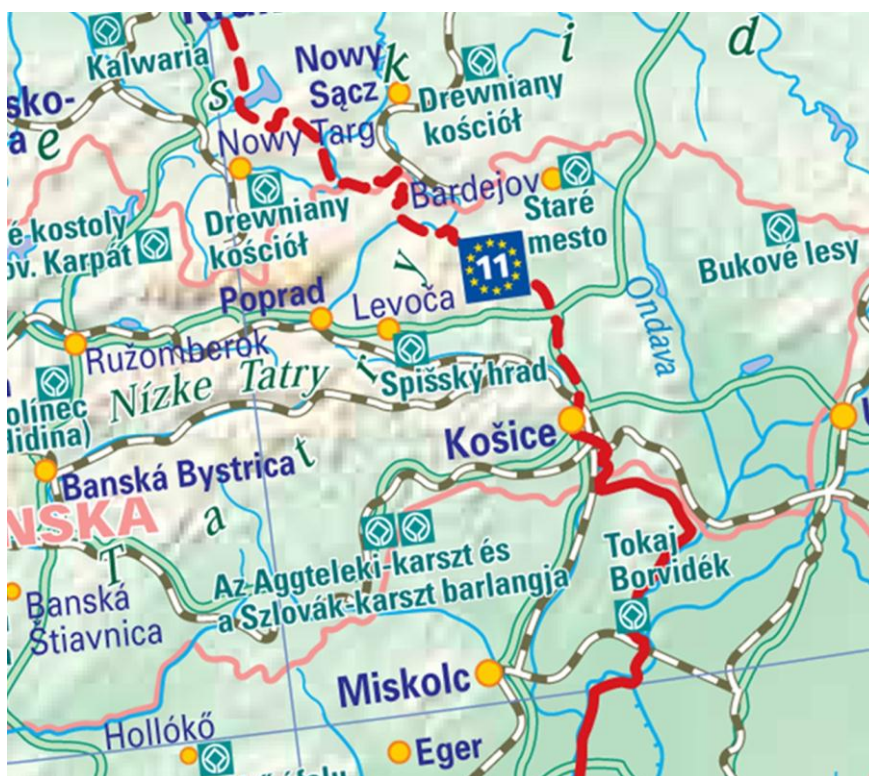
zákrutách a vysoká rýchlosť prechádzajúcich vozidiel urobili z pokojného miesta nebezpečný úsek, ktorú nespĺňa základné kritériá pre vedenie EuroVelo trasy najmä s ohľadom na bezpečnosť.

Najprirodzenejším koridorom trasy je údolie Hornádu. Tu môže trasa viesť po oboch brehoch Hornádu alebo súbežne s hlavnou cestou č.68, kde sú už v niektorých úsekoch vybudované súbežné nemotoristické komunikácie.

Cyklomagistrála má spájať významné mestá na trase (v užšom kontexte Krakov, Prešov, Košice a Sárospatak), ale okrem významu pre diaľkovú cyklistiku má čo najviac slúžiť najmä regionálnej, doplnkovo samozrejme aj lokálnej cyklistickej doprave. Má byť vybavená dostatkom služieb pre cyklistov – stravovacích, ubytovacích, informačných, maloobchodných a servisných. Trasa cyklomagistrály má viesť turisticky a prírodne atraktívnym územím, sprístupňovať kultúrne pamiatky a športové atraktivity. Na cyklomagistrálu má nadväzovať sieť lokálnych a regionálnych cyklistických trás, pričom cyklomagistrála ich má prepájať, integrovať do uceleného systému

a napájať na zdroje cyklistickej dopravy.

hlavné  
a ciele



Horskou alternatívou EuroVelo 11 v časti pod Košicami môže byť plánovaná cyklotrasa z Vyšnej Myšle ku hraničnému priechodu pri jazere Veľká Izra. V čase spracovania tejto štúdie uskutočniteľnosti nebolo definitívne určené vedenie cezhraničnej cyklotrasy.

### 3.2. Popis cykloturistickej infraštruktúry v predmetnom území

V koridore trasy cyklomagistrály EuroVelo 11 na území KSK sú už v súčasnosti vybudované alebo zriadené viaceré cykloturistické trasy lokálneho, regionálneho a aj medzinárodného významu. Situácia v jednotlivých mikroregiónoch je však dosť rozdielna čo do hustoty siete aj technickej úrovne trás.

Mimo mesto Košice bola väčšina z nich vytvorená len realizáciou cykloturistického značenia po existujúcich komunikáciách rôzneho typu, pričom viaceré úseky sú značené nedostatočne, resp. chýbajúcou údržbou pôvodné značenie zaniklo. Aj technicky sú viaceré úseky oficiálne existujúcich trás nevyhovujúce, lebo vedú po neupravenom teréne a minimálne sezónne a v obdobiach zhoršených klimatických podmienok sú neprejazdné.

Na území mesta Košice sú cyklistické trasy prevažne vo vyhovujúcom stave, viaceré sú zriadené na chodníkoch a miestnych komunikáciách so spevnených povrchoch s príslušným vodorovným a zvislým dopravným značením, chýba na nich však orientačný informačný systém.

Cyklotrasy v riešenom území všeobecne nie sú vybavené infraštruktúrou a službami, napríklad neexistujú oddychové miesta s prístreškami a lavičkami, hygienické zariadenia, stravovacie zariadenia, cykloservisy a predajne, ubytovanie, informačné zariadenia a kancelárie a pod.

### **Existujúce cykloturistické trasy v koridore EuroVelo 11**

V severnej časti koridoru, medzi Košicami a Budimírom, resp. hranicou kraja pri Bretejovciach, v roku 2012 neexistovala jediná oficiálne zriadená cyklistická trasa. Podľa Cykloturistickej mapy Košice jedna plánovaná cyklotrasa má viesť z lokality Džungľa cez miestnu časť Ťahanovce po účelových cestách na ľavom brehu Hornádu do Družstevnej pri Hornáde a ďalej po ceste III. triedy č. 547 002 údolím proti toku Hornádu smerom na Kysak. V súčasnosti je táto trasa v úseku medzi záhradkárskou osadou za železničným mostom za Ťahanovským tunelom a Tepličanmi, miestnou časťou Družstevnej, neprejazdná, a preto sa nepoužíva. Cyklisti využívajú trasu z Košíc, rekreačného areálu Anička, po Kostolianskej ceste, t.j. po ceste III. triedy č. 547 002 do Kostolian nad Hornádom a Družstevnej pri Hornáde, odtiaľ ďalej smerom na Kysak a vodnú nádrž Ružín. Komunikácia, po ktorej je trasa vedená, je však vzhľadom na svoje technické parametre nevyhovujúca, je široká max. 6 m, bez krajnice, s úsekmi s prudkým stúpaním/klesaním, povrch je v zlom technickom stave.



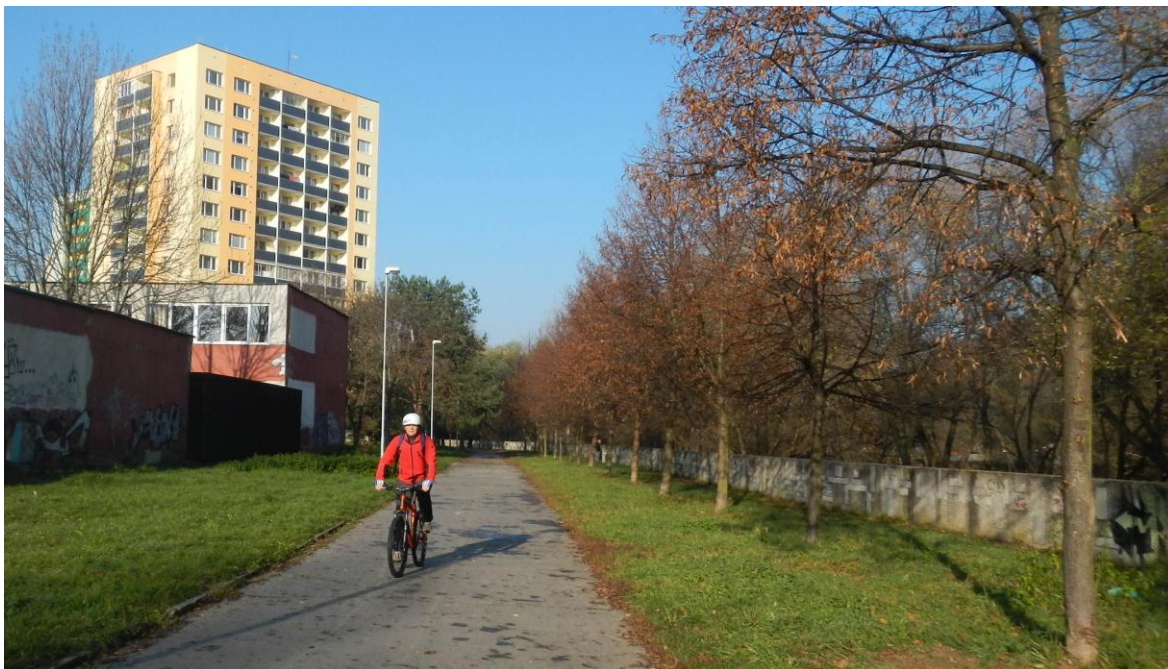
Kritickým je jej začiatkový úsek medzi Košicami a Kostolianmi nad Hornádom, kde dlhodobo prebieha sanácia príľahlého svahu a výstavba ochranných stavieb voči

padaniu kameňov. Z hľadiska cyklistickej dopravy je v tomto úseku výrazným negatívnym prvkom kameňolom, ktorý generuje ťažkú nákladnú dopravu a znečisťovanie vozovky. Viacero kameňolomov je aj v ďalších úsekoch tejto trasy po obec Kysak.

**Vzhľadom na svoj charakter a pomerne vysoké dopravné zaťaženie vyše 3500 vozidiel/24 hod. s 11,5 %-ným podielom nákladnej dopravy, je táto trasa nevhodná pre vedenie medzinárodnej cyklomagistrály a aj akejkolvek inej cyklotrasy.** Cyklotrasa nemá evidenčné číslo.

Na území mesta Košíc existujú cyklistické trasy viacerých kategórií. Najvyšší štandard má samostatná cyklistická cestička vybudovaná na Hlavnej ulici v rámci jej rekonštrukcie a vytvorenia pešej zóny. Je dvojpruhová, v časti ulice riešená ako dve jednopruhové jednosmerné cestičky, má spevnený povrch s farebným (červeným) asfaltom. Takto vytvorená cyklistická trasa pokračuje formou cyklistických pruhov vedených v súbehu s chodníkom pre peších po západnej strane Komenského ulice až po konečnú električiek v Čermeli a cez Potočnú a Urbánkovu ulicu ku detskej železnici v Čermeli. Opačným smerom vedú cyklistické pruhy na Južnej triede a Ulici Osloboditeľov po ich východnej strane od Požiarnickej ulice v centre mesta po Gavlovičovú ulicu v miestnej časti Barca.

Významnou a najmä rekreačnými cyklistami využívanou je trasa v Košiciach, vedúca po pravom brehu Hornádu od ulice Stará pracháreň na sídlisko Nad jazerom, kde využíva združený chodník až po ulicu Pri sídlisku. Na území mesta sa predpokladá postupné predlžovanie tejto cyklo cestičky proti prúdu Hornádu až po lokalitu Anička na severnom okraji mesta využitím opevnenej koruny protipovodňovej hrádze, ktorej výstavba je zahrnutá do Podnikového rozvojového plánu na roky 2013 – 2018 Slovenského vodohospodárskeho podniku, š.p., Odštepného závodu Košice.



Samostatná značovaná cyklistická trasa vedie aj východnou časťou katastra mesta, z miestnej časti Krásna cez Vyšné Opátske, Heringeš, Košickú Novú Ves, Zelený dvor, krematórium a cez mestské lesy do Ťahanoviec. Trasa má dĺžku 22,4 km, členitý profil s celkovým prevýšením 470/ - 445 m. Len 43% trasy vedie po spevnených cestách, má rekreačný charakter a je vhodná pre horské bicykle. Je značená modrou cykloturistickou značkou.



V území južne od Košíc po štátnu hranicu je sieť cyklistických trás oveľa rozvinutejšia, pričom sa koncentruje do okolia Hornádu a dolnej časti údolia Torysy. Na území mesta Košice, na okraji sídliska Nad jazerom, začínajú cyklotrasy vedúce po oboch brehoch rieky Hornád, ktoré nadväzujú na cyklocestičku Hornád. Pravo brežná trasa začína na ulici Sv.Gorazda a vedie prevažne po nespevnených poľných cestách v inundačnom území po most v Nižnej Myšli. Pri obci Kokšov–Bakša je možné využiť 1km dlhý úsek protipovodňovej hrádze so spevneným povrchom z cestných panelov. Trasa od sídliska Nad jazerom po Nižnú Myšľu je súčasťou dvoch značených cyklotrás:

**1. Medzinárodná cyklotrasa F.Rákocziho** vedie po pravom brehu Hornádu z mestskej časti Nad jazerom úsekom dlhým 8 km po most pri Nižnej Myšli, kde prechádza cez rieku do obce, a z nej vedie po ceste III. triedy č.5524 na cestu II. triedy č.552, po nej do Bohdanoviec a ďalej východným smerom na Slanec a Slovenské Nové Mesto. Cyklomagistrála nemá evidenčné číslo a je značená zelenou cykloturistickou značkou. Správcom je Klub rodinnej turistiky Košice.

**2.Hornádska cyklomagistrála č.039**, vytvorená v roku 2003 občianskym združením Sosna, vedie rovnako po pravom brehu Hornádu z Košíc po most pri Nižnej Myšli, ale pokračuje ďalej na pravom brehu ešte 4 km po cestu III. triedy č. 068021v úseku medzi obcami Čaňa a Ždaňa. Po tejto ceste prechádza mostom do Ždane, odkiaľ vedie po ceste III. triedy č. 068 024 do obce Trstené pri Hornáde a z nej po ceste účelovej ceste do obce Skároš.



Zo Skároša je možné pokračovať opäť po ceste III. triedy č.068021 ku štátnej hranici alebo po cykloturistickej trase č.2706 do Vyšnej a Nižnej Myšle. Cyklotrasa Hornád má dĺžku 20 km, vedie väčšinou po poľných cestách a chodníkoch v teréne, záverečný úsek Trstené pri Hornáde - Skároš po asfaltovej ceste. Je značená červenými cykloturistickými značkami, značenie je však v nevyhovujúcom stave. Kvalita trasy smerom od Košíc klesá, niektoré jej úseky sú ťažko prejazdné, úsek pri Čani od štrkoviska po panelovú cestu vedúcu ku tranzitným plynovodom je prakticky neprejazdný. Pri uvedenej panelovej ceste je veľký počet nelegálnych skládok odpadu, ktoré výrazne znehodnocujú tamojšie prostredie a atraktivitu trasy. Správca a zriaďovateľ cyklotrasy je OZ Sosna.

### Cyklotrasy Mikroregiónu Hornád

Obce ležiace v okolí Hornádu juhovýchodne od Košíc vytvorili združenie Mikroregión Hornád. V rámci činnosti združenia bolo vytvorených niekoľko značených aj neznačených cyklotrás. Základnou z nich je cyklotrasa vedúca z obce Čaňa po ceste III. triedy č. 068 021 cez Geču do obce Valaliky, kde vedie po cyklistických pruhoch, vybudovaných na okraji chodníkov pre peších pozdĺž prieťahu cesty III. triedy cez obec. Od podjazdu pod železničnou traťou cyklotrasa pokračuje po ceste na križovatku s cestou I. triedy č.68 a krátkym úsekom po nej do Košíc – miestnej časti Barca, kde po Abovskej ulici ústí v centre tejto miestnej časti. Odtiaľ sa po Gavlovičovej ulici cyklotrasa napája na existujúcu cyklocestičku na Ulici osloboditeľov a Južnej triede. Cyklotrasa nemá evidenčné číslo, vyznačená je orientačným smerovým značením modrej farby.



V roku 2012 vznikla nová cyklotrasa, spájajúca obce na oboch brehoch rieky, vytvárajúca okruh spájajúci obce Čaňa, Ždaňa, Trstené pri Hornáde a Byšta. Tento projekt bol financovaný z fondov Európskej únie v rámci operačného programu cezhraničnej slovensko – maďarskej spolupráce. Je významným tým, že v rámci neho došlo aj k výstavbe dvoch úsekov samostatne vedených cyklocestičiek. Kratší z nich, v dĺžke 900 m, vedie z východného okraja obce Čaňa po južnej strane cesty III. triedy č. 068021 po most cez rieku Hornád do obce Ždaňa. Z nej cyklotrasa vedie po ceste III. triedy do Trsteného pri Hornáde a po

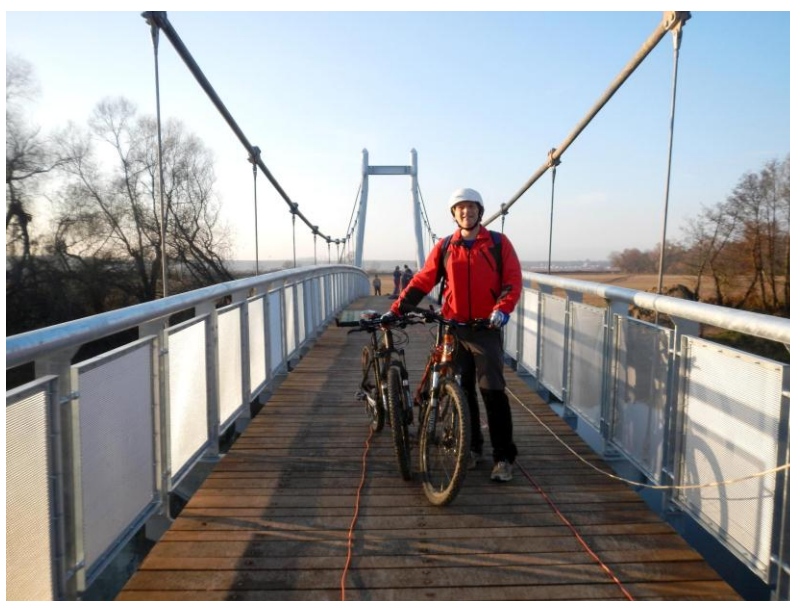


miestnych komunikáciách ku rieke Hornád. Tu prístupovou cestou k novopostavenej lávke cez Hornád začína druhý vybudovaný úsek cyklocestičky, vedúci ďalej od lávky po pravom brehu rieky a jej mŕtvych ramien v dĺžke 2100 m po asfaltovú účelovú cestu, napojenú na cestu III. triedy č. 068 023 vedúcu z Čane do Gyňova.

Cyklotrasa ďalej vedie cez obec Gyňov a z nej po účelovej ceste ku štrkovisku Čaňa, a po okraji rekreačnej oblasti Tajvan pri štrkovisku, popri železničnej trati, do obce Čaňa. Tu by mala byť podľa pôvodného projektu dobudované cyklistické pruhy pozdĺž cesty III/068 021 v prieťahu obcou od železničného priecestia po východný okraj obce. Celá trasa vedie po spevnených asfaltových komunikáciách a preto je celoročne vhodná pre všetky typy bicyklov. Cyklotrasa nemá evidenčné číslo, značená je **modrými smerovými značkami**.

Cyklotrasy existujú aj v juhovýchodnej časti dotknutého územia, východne od Hornádu, v ľavo brežnej časti územia. V roku 2008 zriadilo združenie obcí Mikroregión Hornád okružnú **cyklotrasu Hornád-Torysa-Hornád**. Vedie z Košíc – miestnej časti Krásna -po poľnej ceste po ľavom brehu rieky ku sútoku Hornádu a Torysy, odtiaľ taktiež po poľnej ceste, križujúcej podjazdom dve železničné trate, ku mostu cez rieku Torysa na ceste II. triedy č.552 a z nej do Nižnej Hutky. Odtiaľ pokračuje po miestnych, účelových, poľných a aj cestách III. triedy do Vyšnej Hutky, cez Mikov majer a vyhliadkový vrch Radar (najvyšší bod trasy) do Košickej Polianky, kde opäť prechádza mostom cez Torysu smerom na Krásnu. Z tejto cesty odbočuje na Rešov dvor a do Zdoby, časti obce Sady nad Torysou, a cez Heringeš opäť do Košíc – miestnej časti Vyšné Opátske, odkiaľ sa popri Hornáde vracia do Krásnej. Trasa meria 32,7 km, má prevýšenie 140 m, je značená červenou cykloturistickou značkou, skratka z Vyšnej Hutky do Košickej Polianky popri Toryse žltou značkou. Keďže niektoré úseky vedú po nespevnených poľných cestách a chodníkoch je vhodná len pre horské bicykle.

Novou možnou cyklotrasou bude v súčasnosti budované cestné prepojenie Trstené – Kéked. Projekt „Výstavba spojovacej cesty Kéked – Trstené pri Hornáde, ktorého realizátorom je Košický samosprávny kraj v spolupráci s maďarským partnerom Nemzeti Infarstruktúra Fejlesztő Zrt., spolufinancovaný zo zdrojov Európskeho fondu regionálneho rozvoja, Program cezhraničnej spolupráca Maďarská republika – Slovenská republika, je na slovenskej strane už zrealizovaný formou obnovy cesty III. triedy č.068024 zo Ždane cez Trstené pri Hornáde po štátnu hranicu smerom na obec Kéked. Na maďarskej strane bude projekt ukončený v roku 2013, súčasťou projektu je okrem cesty pre motorové vozidlá aj súbežný chodník vhodný pre peších aj cyklistov.



### **Odporúčané cyklovýlety**

V rámci podpory rozvoja cykloturistiky v Mikroregióne Hornád je na internetovej stránke popísaných viacero neznačených cyklotrás v riešenom území, spájajúcich pravo brežnú a ľavo brežnú časť údolia Hornádu pod Košicami. Je ňou aj medzinárodná cyklotrasa Tokaji, vedúca z Košíc – Barce cez Valaliky, Čaňu, Ždaňu a Skároš na hraničný prechod smerom na Holloházu. Cez územie Maďarska prechádza do Slovenského Nového Mesta a z neho cez tokajské vinohradnícke obce Borša, Viničky, Bara, Černochovo, Malá a Veľká Třňa do Čerhova. Trasa má 80,9 km, prevýšenie 430 m, vedie po spevnených komunikáciách, prevažne cestách III. triedy a je vhodná pre horské aj cestné bicykle.

Poznávací okruh dedinkami Mikroregiónu Hornád je cyklotrasa, prechádzajúca dedinami v území južne od Košíc. Začína v Košiciach – Barci, odkiaľ krátkym úsekom po ceste I/68 a po ceste III/068 021 vedie do obce Valaliky. Z nej odbočuje po ceste III. triedy č. 06822 do Kokšova-Bakše, kde prichádza ku toku Hornádu a po jeho pravom brehu, zhodne s trasami Cyklomagistrály F.Rákocziho a Cyklomagistrály Hornád, ide po most v Nižnej Myšli. Z Nižnej Myšle vedie cez vyhladkové miesto Koscelek a po ceste III/5524 do Ždane, odkiaľ vytvára okruh cez Skároš, pamätník II. svetovej vojny pri Skároši a Trstené pri Hornáde späť do Ždane, ku mostu cez Hornád. Odtiaľ prechádza do obce Čaňa, obchádza rekreačnú oblasť Tajvan pri čanianskom štrkovisku a vedie po ceste III. triedy č. 068 025 ku rázcestiu na ceste I/68 pri Haniske, odkiaľ je možnosť návratu do Košíc po tejto ceste I. triedy. Dĺžka trasy je 50 km, prevýšenie 250 m. Vzhľadom na úseky vedúce po nespevnených poľných cestách a chodníkoch je ako celok vhodná len pre horské bicykle.

V rámci Mikroregiónu Hornád bola vytvorená aj cyklotrasa Košice – hrad Boldogkőm pri obci Boldogkővár v Maďarsku, prechádzajúca po existujúcich cestách z Košíc – Barce cez Valaliky, Čaňu, Ždaňu do Trsteného pri Hornáde, odtiaľ po poľných cestách na štátnu hranicu a do obce Kéked, z ktorej pokračuje po maďarskom území. Celá trasa má dĺžku 98,3 km, prevýšenie 530 m, vzhľadom na úseky vedúce po nespevnených poľných cestách a chodníkoch je vhodná len pre horské bicykle. Obdobná cyklotrasa na hrad Füzser vedie z Košíc – Barce cez Valaliky, Čaňu a Ždaňu do Skároša a na hraničný prechod smerom na Holloházu.

Na uvedené cyklotrasy v okolí Hornádu juhovýchodne od Košíc nadväzujú ďalšie značené cyklotrasy, vedúce východným smerom do južnej časti Slanských vrchov, alebo severným smerom údoliami Olšavy a Torusy smerom na Herľany a Prešov. Ďalšie cyklotrasy vedú z Košíc západným a severozápadným smerom do rekreačného zázemia mesta na okraji Slovenského Rudohoria, na Bukovec, Bankov, Alpinku, Čermel a Jahodnú, Kavečany a Vysoký vrch.

### **3.3. Posúdenie zámeru z hľadiska strategických materiálov a zdrojov financovania**

Predkladaný návrh vedenia trasy EuroVelo 11 plne rešpektuje navrhovaný koridor ktorý vyplýva zo základnej stratégie Európskej cyklistickej federácie, organizácie ktorá je priamo podporovaná Európskou komisiou a zastupuje záujmy 70 členov zo všetkých členských štátov Európskej únie. Projekt EuroVelo bol plne zakomponovaný a explicitne uvedený v stratégii Európa 2020. Plne podporuje napĺňanie Lisabonskej stratégie EÚ 2006 v nasledovných cieľoch:

Cieľ stratégie	Úloha Eurovelo projektu
Zvýšiť konkurencieschopnosť a udržateľnosť regiónov	skvalitňuje turistickú ponuku, generuje pracovné príležitosti.
Posilnenie zviditeľňovania turizmu	súčasť nadnárodnej európskej siete cyklotrás EuroVelo – zviditeľnenie na kontinentálnej úrovni
Podporiť propagáciu európskych destinácií	zvýši sa návštevnosť regiónu – kde je cesta, je aj turista
Zlepšiť koordináciu v rámci základnej siete	cezhraničná spolupráca v kontexte strednej a východnej Európy (celkom 11 krajín participujúcich na spoločnom projekte – Nórsko, Fínsko, Estónsko, Lotyšsko, Litva, Poľsko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Macedónsko, Grécko)

Detailné zhodnotenie vybraných stratégií a politík EÚ popisuje dokument **Národnej stratégie rozvoj a cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku**. Jedná sa predovšetkým o nasledovné dokumenty:

- Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27.septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011-2020 (2010/2235(INI)),
- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne vyžívajúceho zdroje (do r. 2050),
- Zelená kniha: Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007).

Ideové myšlienky deklarované v uvedených dokumentoch sú od 18.decembra 2012 podporené aj finančným príslubom. Európska komisia pre dopravu a cestovný ruch odhlasovala zaradenie cyklistickej infraštruktúry a menovite projektu Eurovelo do Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) so strategickým významom pre EÚ a otvorila tak dvere miliónom Euro pre investovanie do cyklistickej dopravy. Rozhodnutiu členov európskej komisie a európskeho parlamentu (MEP) predchádzala masívna kampaň vedená ECF a jej členmi a sympatizantmi.

MEP doplnila svoje stanovisko s nasledovným dodatkom:

- ***Projekty cyklotrás by mali zabezpečiť synergiu s ostatným odvetviami a politikami napríklad s aspektmi cestovného ruchu ako aj by mali obsahovať budovanie dopravné inžinierskych konštrukcií ako sú mosty a tunely na diaľkových cyklistických cestách typu EuroVelo.***

Zdroje na financovanie cyklistickej infraštruktúry sa týmto rozhodnutím oproti predchádzajúcemu programovaciemu obdobiu 2007-2013 zvýšili z 0,7% na 10% zo sumy určenej na dopravnú

infraštruktúru. V ďalšom plánovacom období 2014 -2020 predstavuje vyčlenená suma 6 miliárd Euro.

## Finančné zdroje



Financovanie cyklistickej infraštruktúry sa očakáva predovšetkým zo zdrojov Európskej únie. Prostriedky budú plno naviazané na priority Kohéznej politiky súdržnosti Európskej únie a budú distribuované prostredníctvom fondov podľa jednotlivých operačných programov. Politika súdržnosti v rokoch 2014-2020 nastavuje viaceré zmeny finančnej pomoci a to najmä možnosti:

- **politiky zjednodušovania** - znižovanie a zjednodušovanie administrácie pre prijímateľov,
- **integrovaného udržateľného rozvoja miest** - odporúča sa, aby mestá kombinovali akcie, ktoré podporujú odvetvové investičné priority špecifické pre mestá na podporu nízko uhlíkových stratégií pre mestské oblasti, na zlepšenie životného prostredia miest, na podporu udržateľnej mobility v mestách a na podporu sociálneho začleňovania prostredníctvom podpory fyzickej a hospodárskej obnovy znevýhodnených mestských oblastí) a aby ich začlenili do svojej integrovanej stratégie rozvoja.
- **miestny rozvoj** - podpora miestnych akčných skupín na regionálnej úrovni
- **integrovaná územná investícia (IUI)** – investície, ktoré umožnia členským štátom EÚ získať balík financií z niekoľkých prioritných osí jedného alebo viacerých operačných programov na multi dimenzionálnu a medziodvetvovú intervenciu. IUI je nástroj propagujúci integrované využívanie fondov, má v sebe potenciál viesť k lepším súhrnným výsledkom pri rovnakej výške verejných investícií. Nástroj zahŕňa viacero finančných zdrojov, ktoré sú zabezpečené už od začiatku, je väčšia istota financovania integrovaných činností.
- **Európska územná spolupráca 2014 – 2020** - táto schéma je súčasťou politiky súdržnosti EÚ, ktorá je aj naďalej kľúčovým prvkom finančného rámca EÚ na roky 2014 až 2020 a ktorý navrhla Európska komisia. EÚ naň vyčlení dostatočné množstvo finančných prostriedkov. Európska územná spolupráca sa uskutočňuje prostredníctvom troch rôznych programov: **cezhraničná spolupráca** – financovanie projektov zahrňujúcich regióny a miestne orgány na oboch stranách spoločnej hranice, ako napríklad francúzsko-nemecký projekt na zvýšenie používania cezhraničnej infraštruktúry. Takmer všetky hraničné oblasti v EÚ participujú na určitom programe cezhraničnej spolupráce;  
**spolupráca medzi štátmi** – financovanie projektov medzi národnými, regionálnymi a miestnymi subjektmi v rámci väčších geografických oblastí – členských štátov alebo regiónov na pobreží Baltického mora alebo na území Álp;  
**programy spolupráce medzi regiónmi** – na posilnenie výmeny osvedčených postupov o inovácii, energetickej efektívnosti, rozvoji miest a iných témach.

Finančné nástroje relevantné realizáciu projektu Eurovelo predstavuje predovšetkým:

**Kohézny fond 2014 – 2020** – slúži predovšetkým začleneniu najmenej rozvinutých členských štátov do jednotného trhu EÚ prostredníctvom financovania výstavby hlavnej dopravnej infraštruktúry a presadzovania súladu s normami v oblasti životného prostredia. Podpora bude určená pre:

- investície zamerané na zabezpečenie súladu s normami v oblasti životného prostredia;
- projekty v oblasti energetiky (za pre podkladu, že ide o projekty, ktoré zohľadňujú životné prostredie – podporujú napríklad energetickú efektívnosť alebo využité energie z obnoviteľných zdrojov);
- investície do trans-európskych dopravných sietí, ako aj mestských a nízko uhlíkových dopravných systémov;
- novinkou je, že z KF sa čiastočne bude financovať nový nástroj Connecting Europe (Spájame Európu), ktorý slúži na zvýšenie konkurencieschopnosti a udržateľnosti európskeho dopravného systému.

**Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR) 2014 – 2020** - má za cieľ odstraňovať najvýraznejšie rozdiely medzi regiónmi. Podporuje rozvoj a štrukturálne prispôsobovanie sa miestnych ekonomík vrátane transformácie upadajúcich priemyselných a zaoštvajúcich regiónov. Hlavnými oblasťami, do ktorých bude podľa návrhu nariadenia o EFRR smerovať finančná podpora sú:

- energetická účinnosť, obnoviteľné zdroje, inovácia a podpora malých a stredných podnikov
- osobitná finančná pomoc z EFRR je určená mestám a integrovanému mestskému rozvoju.
- vytvorenie platformy, ktorá má ich rozvoj podporiť prostredníctvom vzájomných výmen – programy cezhraničnej spolupráce.

### **Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy**

Koncept dokumentu bol vypracovaný v roku 2012 a v súčasnosti prebieha procesom interného posudzovania na Ministerstve dopravy, ktoré zadalo jeho vypracovanie pre Výskumný ústav dopravy v Žiline. V apríli 2013 sa predpokladá jeho predloženie na vládu SR. Z navrhovaného konceptu vyberáme tie priority súvisiace so zámerom EuroVelo11.

#### **2.1. Hlavná cyklistická infraštruktúra**

„Rozširovanie a sceľovanie siete cyklistických trás je základným predpokladom rozvoja cyklistiky v SR. Je potrebné pritom zabezpečiť nadväznosť mestských cyklotrás na cykloturistické trasy vedené vo voľnej krajine. Vyžaduje si to samozrejme vyčlenenie finančných prostriedkov v štátnom rozpočte i v rozpočtoch samospráv, ako aj lepšie využitie štrukturálnych fondov EÚ v programovacom období 2014-2020. Výstavba a údržba cyklistických komunikácií však prinesie mnoho pozitívnych synergických efektov. Náklady na výstavbu je možné znížiť využitím existujúcej

infraštruktúry ako sú účelové komunikácie alebo zrušené železničné trate, či hrádze vodných diel a vodných tokov. „

Celá prioritná os sa nesie v podobe opatrení s prioritou na budovanie hlavnej cyklistickej infraštruktúry, prepájajúcej mestá a obce s výrazným synergickým dopadom na ďalšie prierezové odvetvia.

### **Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického samosprávneho kraja**

V pripravovanej Stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky a v Košickom kraji sa explicitne uvádza ako jedna z hlavných priorít Košického samosprávneho kraja podpora myšlienke EuroVelo projektu v *Cieli 2.1: Propagácia a marketing cykloturistickej ponuky na území KSK a Opatrení 2.1.1: Definovanie hlavných cykloturistických koridorov*. Tie boli na základe šetrenia definované nasledovne:

1. Eurovelo 11 - Nord Cup - Atény, celková dĺžka 6000 km - z toho na území KSK 50 km
2. Karpatská cyklistická cesta – okruh SR,HU,RO,UA a PL, celková dĺžka 1700 km – na území KSK – 100 km
3. Po stopách vojaka Švejka – PL, UA, SR, HU, celková dĺžka 1000 km – na území KSK -50 km.

### **Stratégia rozvoja vidieka Košického samosprávneho kraja**

Stratégia rozvoja vidieka Košického samosprávneho kraja bola vypracovaná v septembri 2007. Cieľom stratégie je aby sa v oblasti vidiekeho turizmu dosiahol úspech v medzinárodnej konkurencii produktov cestovného ruchu – čo by mohla cyklotrasa EuroVelo naplno uskutočniť. Vo viacerých prioritách a špecifických cieľoch svojim obsahom umožňuje aj riešenie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás.

#### **3. Spolupráca**

- Postaviť rozvoj vidiekeho turizmu na systéme destinácií opretých o mikroregionálny manažment a spolupracujúce klastre pospájané „greenways“, rôznymi typmi koridorov/trás.
- Chápať vidiecky turizmus ako formu komunitou podporovaného udržateľného cestovného ruchu.
- Využiť spoluprácu s mestami pri propagácii a posilňovaní produktov vidiekeho turizmu v destináciách.
- Rozvíjať spoluprácu s maďarskými partnermi a vybudovať spoločné produkty.
- Vidiecky turizmus je významným nástrojom trvalo udržateľného rozvoja na vidieku, nakoľko podporuje územné hospodárstvo, vytvára pracovné príležitosti a rešpektuje životné prostredie.

#### **5.1 Životné prostredie**

Opatrenie 2.1: Zapájanie obcí do starostlivosti o chránené územia a vytváranie podmienok pre uplatňovanie ekoturistiky, resp. trvalo udržateľného turizmu

#### **5.4.3 Vidiecky turizmus**

Špecifický cieľ 1: **Cieľová kvalita regionálneho produktu na úrovni európskych štandardov**

Opatrenie 1.1: Vzdelávanie a výmena skúseností v oblasti tvorby a manažmentu regionálneho produktu vidieckeho turizmu

### **Špecifický cieľ 2: Integrovaný systém propagácie destinácií vidieckeho turizmu**

Opatrenie 2.1 Vytvorenie integrovaného informačného systému propagácie turistických destinácií v kraji na báze web stránky

Opatrenie 2.2: Rozvoj infraštruktúry pre komerčné aktivity podnikateľov a obcí

Aktivity:

- Rekonštrukcia, modernizácia a výstavba areálov vytvárajúcich podmienky na rozvoj rekreačných, športových a relaxačných činností podľa miestnych prírodných podmienok a tradícií (lyžovanie, letná a zimná turistika, cyklotrasy, náučné chodníky, jazdectvo a pod.)
- Budovanie cyklistických chodníkov ako súčasť regionálnych, národných a medzinárodných trás

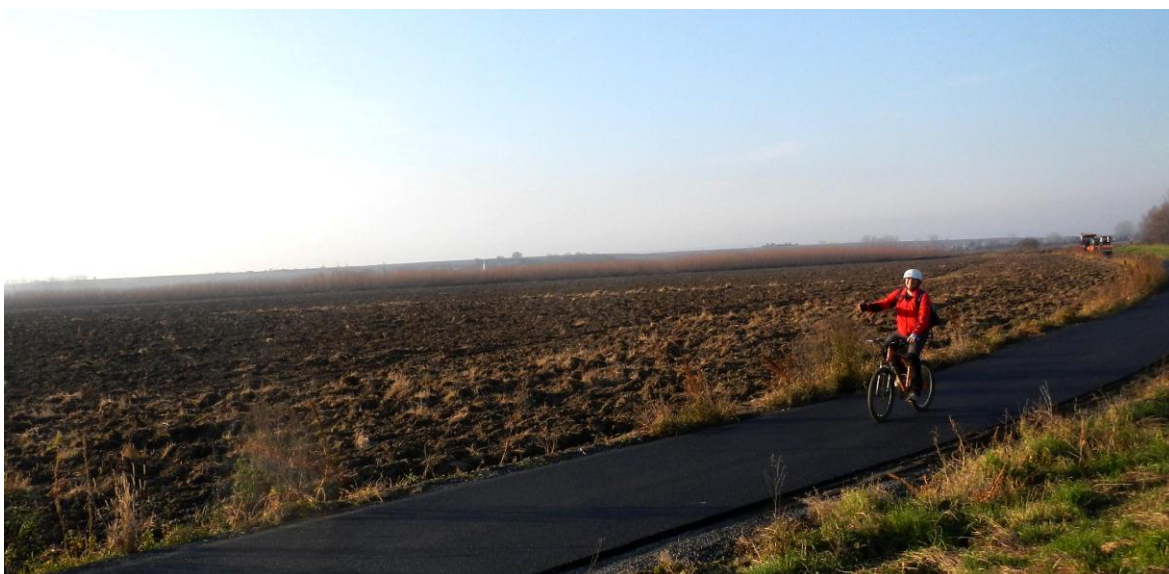
**Mikroregión Hornád**, záujmové združenie obcí ležiacich južne a juhovýchodne od Košíc, má vypracovaný dokument spoločnej rozvojovej stratégie spracovaný v rokoch 2004-2005 s názvom: Audit zdrojov a stratégia Mikroregiónu Hornád. Tento dokument, obsahovo zhodný s plánom hospodárskeho a sociálneho rozvoja, obsahuje z hľadiska cyklistickej dopravy tieto zámery:

Strategický cieľ: Podporiť rozvoj miestneho hospodárstva založeného predovšetkým na báze miestnych zdrojov zvýšením atraktivity územia

Špecifický cieľ: 1. Zlepšiť dopravnú infraštruktúru v MR Hornád

Opatrenie 1.1. Podpora budovania a rekonštrukcie cyklistických dráh v obciach a medzi obcami.

Tieto úlohy sa majú premietiť do strategických rozvojových dokumentov všetkých členov združenia (16 obcí).



*Nová cyklistická komunikácia – medzi obcami Gyňov a Trstené pri Hornáde.*

Aktuálna tlačová správa Ministerstva dopravy 4.1.2012 hovorí o ďalších možnostiach financovania budovania cyklotrás:

*Bratislava (4. januára 2013) – Nielen diaľnice alebo železnice, ale aj cyklistické komunikácie sa zrejme budú stavať z euro fondov. Základným kameňom, ktorý umožní vybudovať kvalitné a bezpečné trasy pre cyklistov z európskych peňazí je Návrh národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku (2013-2020), s prípravou ktorej v týchto dňoch finišuje Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja a na rokovanie vlády bude predložená už v apríli tohto roka.*

*“Ak sa chceme vyrovnáť cyklisticky vyspelejším krajinám Európy, ako je napríklad Nemecko, musíme na vybudovanie cyklotrás preinvestovať v rokoch 2014 – 2016 približne 45 miliónov eur,“ povedal Martin Kóňa, hovorca ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja. Vzhľadom na napätú situáciu v rozpočte by sa tieto peniaze mohli vyčleniť z euro fondov. Máme ambíciu to stihnúť v prvých troch rokoch nového programovacieho obdobia na roky 2014 až 2020, aby tieto cesty mohla cyklistická verejnosť využívať čo najskôr.*

*Ministerstvo dopravy sa snaží zvýšiť podporu pre cyklistov, pretože ide o ekologický spôsob dopravy, ktorý navyše nekomplikuje dopravnú situáciu v mestách a na vidieku podporuje rozvoj cestovného ruchu. Na Slovensku je pritom cyklistická doprava v úzadí. Kým u nás tvorí maximálne 1,5 percentný podiel na celkovej doprave, v Česku je to šesť percent, v Nemecku 12 a v Holandsku alebo Dánsku až 30 percent celkovej dopravy.*

*Výhodou včas pripravenej cyklostratégie bude fakt, že vyššie územné celky, neziskové organizácie ale aj občianski aktivisti budú mať čas vytipovať a pripraviť trasy, kde by mali tieto cyklistické chodníky vzniknúť. Už dnes pritom existujú projekty na cyklochodníky v celkovej dĺžke presahujúcich 75 kilometrov, na ktoré je už vydané stavebné alebo územné rozhodnutie . Ide o trasy v Prešove, Liptovskom Mikuláši alebo cyklistická komunikácia Zvolen - Banská Bystrica.*

Martin Kóňa, Hovorca Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

t.č.: + 421 918 825 059, mail: martin.kona@mindop.sk

### **3.4. Posúdenie zámeru z hľadiska životného prostredia**

Z hľadiska stavebného zákona je Štúdia uskutočniteľnosti Eurovelo 11 na území Košického samosprávneho kraja územnoplánovacím podkladom. V zmysle požiadaviek prílohy č. 1 zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie nepatrí k strategickým dokumentom a nie je požadované strategické environmentálne hodnotenie (ďalej SEA). V rámci procesu SEA územnoplánovacej dokumentácie kraja budú posudzované i zapracované výsledky z prevzatých častí tohto projektu (ako územno plánovacieho podkladu). V prípade realizácie konkrétnych navrhovaných cyklotrás bude postupované v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej EIA).

Pri realizácii akejkoľvek aktivity v navrhovanom chránenom vtáčom území, v navrhovanom území európskeho významu alebo v území patriacom do európskej sústavy chránených území je rozhodujúce uplatnenie článku 6 smernice o biotopoch, transponovanej do nášho právneho systému v zákone č.543/2002 Z.z. a v zákone č.24/2006 Z.z. Akýkoľvek plán alebo projekt, ktorý priamo nesúvisí so starostlivosťou o chránené vtáčie územie alebo územie európskeho významu



alebo nie je pre starostlivosť oň potrebný, ale ktorý pravdepodobne môže mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom na toto územie významný vplyv, podlieha hodnoteniu jeho vplyvov na takéto územie z hľadiska cieľov jeho ochrany.

V predmetnom území sa nachádza lokalita zaradená do **Európskej sústavy chránených území NATURA 2000**. NATURA 2000 je celoeurópska ekologická sústava osobitne chránených území, ktorú vymedzujú členské štáty EU s cieľom zabezpečiť priaznivý stav ochrany biotopov európskeho významu a priaznivý stav ochrany druhov európskeho významu“.

Podľa zákona č.543/2002 Z.z. ju v SR tvoria:

- chránené vtáčie územia,
- chránené územia európskeho významu,
- zóny chránených území

V roku 2003 bol uznesením vlády SR schválený Národný zoznam navrhovaných chránených vtáčích území (38 CHVÚ). V roku 2010 bol tento zoznam aktualizovaný (2 územia sa vypúšťajú a 5 území sa dopĺňa). V súčasnosti zoznam obsahuje 41 území, z čoho 40 je už vyhlásených platnými vyhláškami, kde sa presne určujú hranice CHVÚ a určujú sa zakázané činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na predmet ochrany. Chránené vtáčie územia nemajú určený stupeň ochrany.

Národný zoznam navrhovaných území európskeho významu bol uverejnený v roku 2004 vo

Výnose MŽP SR č. 3/2004, kde sa vymedzilo 381 území. V roku 2011 bola schválená Aktualizácia Národného zoznamu ÚEV, kde pribudlo 97 území a bolo vyradených 5 území. Doplnok musí schváliť Európska komisia. V súčasnosti zoznam obsahuje celkovo 473 území. Navrhované územia európskeho významu schválené Európskou komisiou vyhlási orgán ochrany prírody za chránené územie alebo zónu chráneného územia najneskôr do dvoch rokov od schválenia národného zoznamu Európskou komisiou. V ÚEV platí stupeň ochrany 2. až 5.

V predmetnom území sa nachádza Chránené vtáčie územie SKCHVU009 Košická kotlina, vyhlásené vyhláškou MŽP SR č. 22/2008 Z. z., zo 7.januára 2008 s účinnosťou od 1. februára 2008 a navrhované územie európskeho významu SKUEV0742 Hornádske meandre, ktoré bolo navrhnuté na doplnenie Národného zoznamu navrhovaných území európskeho významu schváleného uznesením vlády SR č. 239 zo 17. marca 2004. Koridor trasy Eurovelo 11 okrajovo susedí s predmetným územím Územie európskeho významu SKUEV0328 Stredné Podhoránie v katastri obce Kostofany nad Hornádom – na druhej strane rieky Hornád.

Chránené vtáčie územie Košická kotlina (pokrýva plošne takmer celé územie južne od Košíc ) bolo vyhlásené na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov sokola rároha, sovy dlhochvostej, ďatľa hnedkavého, bociana bieleho, prepelice poľnej, orla kráľovského a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.

Chránené vtáčie územie má výmeru 17 354,31 hektára; hranice chráneného vtáčieho územia sú vymedzené v prílohe č. 1. Vyhlášky MŽP SR č.22/2008. Výnimku tvoria intravilány obcí predmetnom území - Belža, Bočiar, Buzica, Byster, Cestice, Čaňa, Geča, Gyňov, Haniska, Chym, Kechnec, Komárovce, Košická Polianka, Milhošť, Nižná Hutka, Nižná Myšľa, Nižný Čaj, Nižný Lánec,

Oľšovany, Perín, Seňa, Skároš, Sokoľany, Trstené pri Hornáde, Veľká Ida, Vyšný Čaj, Vyšný Lánec, Ždaňa a v okrese Košice II v katastrálnom území Železiarne.

Pri ďalších stupňoch projektovej dokumentácie bude potrebné aby sa rešpektoval rozsah povolených činností v Chránenom vtáčom území Košická kotlina. Tie presne vymedzuje vyhláška MŽP SR č.22/2008 Z.z. nasledovne:

## § 2

Za zakázané činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na predmet ochrany chráneného vtáčieho územia v celom chránenom vtáčom území, sa považuje:

- a) odstraňovanie a poškodzovanie hniezdnych a dutinových stromov druhov vtákov, pre ktoré je chránené vtáčie územie vyhlásené, ak tak určí obvodný úrad životného prostredia,
- b) vykonávanie holorubného hospodárskeho spôsobu<sup>1)</sup> s plochou obnovného rubu nad 0,5 hektára a so šírkou rubu väčšou ako 25 metrov,
- c) vykonanie úmyselnej obnovnej ťažby,<sup>2)</sup> pri ktorej sa na 1 hektár obnovovaného lesného porastu ponechá menej ako tri stromy v rubnom veku na prirodzené dožitie,
- d) zmena druhu pozemku z existujúceho trvalého trávneho porastu<sup>3)</sup> na iný druh poľnohospodárskeho pozemku,
- e) zmena druhu pozemku z ostatnej zatravnenej plochy<sup>3)</sup> na iný druh poľnohospodárskeho pozemku okrem zmeny na trvalý trávny porast,
- f) mechanizované kosenie alebo mulčovanie existujúcich trvalých trávnych porastov od 1. mája do 31. júla na súvislej ploche väčšej ako 0,5 hektára spôsobom od okrajov do stredu,
- g) aplikovanie rodenticídov na existujúcich trvalých trávnych porastoch,
- h) aplikovanie rodenticídov na ornej pôde iným spôsobom ako vkladáním do nôr,
- i) aplikovanie pesticídov, mulčovanie alebo kosenie na pozemkoch dočasne nevyužívaných na rastlinnú výrobu<sup>3)</sup> od 1. marca do 31. júla okrem odstraňovania invázných druhov rastlín.

## § 3

Za zakázané činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na predmet ochrany chráneného vtáčieho územia, sa v častiach chráneného vtáčieho územia uvedených v prílohe č. 2 považuje:

- a) vykonávanie hospodárskej činnosti v blízkosti hniezd orla kráľovského, sokola rároha alebo sovy dlhochvostej, ak tak určí obvodný úrad životného prostredia,
- b) vykonávanie práva poľovníctva okrem práv poľovnej stráže v čase hniezdenia a v blízkosti obsadeného hniezda orla kráľovského, sokola rároha a sovy dlhochvostej od 1. februára do 31. augusta, ak tak určí obvodný úrad životného prostredia,

c) vykonávanie úmyselnej ťažby v dielcoch<sup>5</sup>) s lesnými porastmi staršími ako 50 rokov od 1. marca do 30. júna,

d) budovanie a údržba poľovníckych zariadení v období od 15. februára do 31. augusta, ak tak určí obvodný úrad životného prostredia.

(3) Činnosti ustanovené v odseku 1 písm. a) až c) a odseku 2 písm. a) a c) sú zakázané, ak sú súčasťou lesného hospodárskeho plánu.

### **Regulatívy vo vzťahu k využívaniu chránených území pre cykloturistiku podľa stupňa ochrany podľa zákona č.543/2002:**

#### **1. stupeň ochrany**

Prvý stupeň ochrany platí všeobecne na území Slovenskej republiky, ktorému sa neposkytuje

územná ochrana čiže na území mimo osobitne vyhlásených chránených území. Pre cykloturistiku nie sú stanovené žiadne regulatívy.

#### **2. stupeň ochrany**

Na území, na ktorom platí druhý stupeň ochrany, je zakázaný:

- vjazd a státie s bicyklom na pozemky za hranicami zastavaného územia obce mimo diaľnice, cesty, miestnej komunikácie, účelovej komunikácie a vyznačenej cyklotrasy.

Na území, na ktorom platí druhý stupeň ochrany, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody na:

- budovanie a vyznačenie turistického chodníka, náučného chodníka, bežeckej trasy, lyžiarskej trasy, cyklotrasy alebo mototrasy,
- umiestnenie informačného, reklamného alebo propagačného zariadenia za hranicami zastavaného územia obce

#### **3. stupeň ochrany**

Na území, na ktorom platí 3. stupeň ochrany, je zakázané:

- vchádzať alebo stáť s bicyklom na pozemky za hranicami zastavaného územia obce mimo diaľnice, cesty, miestnej komunikácie a vyznačenej cyklotrasy

Na území, na ktorom platí tretí stupeň ochrany, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody na:

- budovanie a vyznačenie turistického chodníka, náučného chodníka, bežeckej trasy, lyžiarskej trasy, cyklotrasy alebo mototrasy,
- umiestnenie informačného, reklamného alebo propagačného zariadenia, ako aj akéhokoľvek iného reklamného alebo propagačného pútača, alebo tabule

#### **4. a 5. stupeň ochrany**

Na území, na ktorom platí 4. a 5. stupeň ochrany, je zakázané:

- vchádzať alebo stáť s bicyklom na pozemky za hranicami zastavaného územia obce mimo diaľnice, cesty, miestnej komunikácie a vyznačenej cyklotrasy

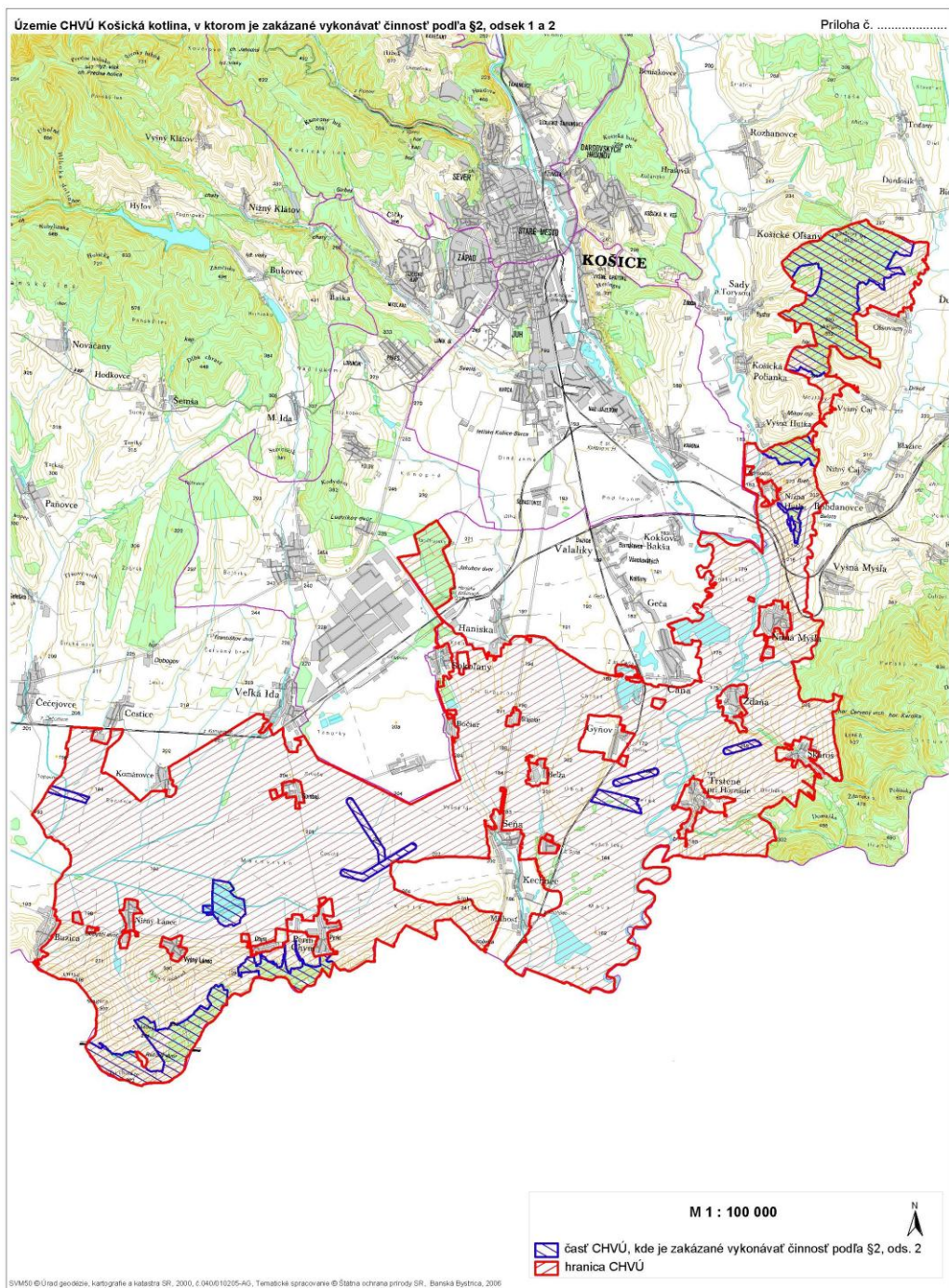
- umiestniť informačné, reklamné alebo propagačné zariadenie, ako aj akýkoľvek iný reklamný alebo propagačný pútač, alebo tabuľu.

Na území, na ktorom platí štvrtý a piaty stupeň ochrany, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody na:

- budovanie a vyznačenie turistického chodníka, náučného chodníka, bežeckej trasy, lyžiarskej trasy, cyklotrasy alebo mototrasy,

**Z uvedeného vyplýva, že budovanie cyklotrás je v zásade možné aj v chránených územiach, pokiaľ to odsúhlasí orgán ochrany prírody – Obvodný úrad životného prostredia Košice-okolie.**

*Chránené územia v koridore Eurovelo – mapa, zdroj Štátna ochrana prírody*



### 3.5. Posúdenie koridoru z hľadiska potenciálu v cestovnom ruchu

Koridor EuroVelo prechádza v Košickom kraji cez historický región Abov, ktorého pomenovanie sa začalo používať už v 11. storočí podľa Aba Samuela, príslušníka kráľovskej rodiny Arpádovcov. Hlavnou dominantou regiónu a zároveň kultúrnym, administratívnym a hospodárskym centrom je mesto Košice, cez ktoré navrhované varianty vedenia cyklotrasy prechádzajú.

Prírodné krásy koridoru sú sústredené najmä okolo rieky Hornád a tiež aj prírodných alebo umelých jazier – štrkovísk – ležiacich v tesnej blízkosti rieky. Košická kotlina, ktorej hlavnou osou je rieka, má nížinný charakter - v jej okolí sa na východe dvíha pohorie Slanských vrchov a na západe masív Slovenského Rudohoria. Z hľadiska návštevníka a diaľkového cykloturistu je variant cyklotrasy v tomto území výhodný najmä vzhľadom na minimálne prevýšenie a teda pohodlie jazdy. Jedinou prírodnou atrakciou je rieka Hornád a jej meandre s brehovým porastom a bohatou faunou a flórou. Mimo koridor rieky sa jedná predovšetkým o rovinatú, poľnohospodársky využívanú krajinu.

Pre zlepšenie rozvoja cykloturistiky sú okrem prírodných atrakcií dôležitými faktormi prítomnosť rekreačných a športových areálov, kultúrno-historické pamiatky a turistické služby. Tieto sú v súčasnosti sústredené predovšetkým v meste Košice a len minimálne sa nachádzajú na ostatnom území. V celom území sa nevyskytuje žiadne zariadenie certifikované na parametre „Vitajte cyklisti“.

Navrhovaný koridor EuroVelo prechádza cez nasledovné existujúce či plánované športové areály, kultúrne pamiatky a turistické služby:

Obec	Rekreačno-športový areál	Kultúrno-historická pamiatka	Turistické služby	Služby pre cyklistov
Budimír	-	Budimírsky kaštieľ a burzy starožitností	Penzión Erika Reštaurácia a kaviareň <u>Campo Dei Giochi</u>	-
Družstevná pri Hornáde	Motokrosová trať plánované golfové ihrisko a aquapark	-	Reštaurácia Čarda	-
Košice	Kúpalisko Ryba – Anička, VP Jazero- kúpanie, vodné lyže	Množstvo pamiatok, Chrám sv. Alžbety, múzeá, galérie	Ubytovanie (22) a stravovanie všetkých kategórií, mimo Vitajte cyklisti	Servis bicyklov
Nižná Myšľa	-	Archeologické múzeum v budove kaštieľa premonštrátov	Penzión Sedliacky dvor	V súčasnosti autoservis
Ždaňa	Náučný chodník Abov- Hornádske meandre	-	obchody	-

Čaňa	Jazerá Čaňa – pre priaznivcov rybolovu	-	Reštaurácia Pri trati autocamping	Servis bicyklov
Kechnec	Plánovaný aquapark			
Valaliky	-	-	reštaurácia	Servis bicyklov
Seňa			Western ranč	Plánovaný (v súčasnosti pneuservis)
Trstené pri Hornáde	Náučný chodník Abov- Hornádske meandre	-	Pohostinstvá a reštaurácia	-

Ako z prehľadnej tabuľky vyplýva, celý koridor nepatrí medzi prioritné lokality v rámci Košického kraja, potenciál je pomerne slabý vzhľadom na počet a kvalitu služieb – s výnimkou mesta Košice. Práve mesto Košice dostatočne vyplní chýbajúce služby a atrakcie na zostávajúcom území. Posudzovaný koridor má vysoký potenciál cestovného ruchu najmä z hľadiska nadregionálnej - celkovej myšlienky projekt EuroVelo – prepája hlavné centrá východoeurópskeho regiónu Krakov – Nowy Sacz - Prešov – Košice a Miškolc, pohodlnou trasou s vysokým stupňom bezpečnosti, pomerne dobrým prístupom a dostupnosťou územia (prítomnosť železnice a zastávky medzinárodných vlakových spojení). Zároveň predstavuje potenciál pre zvýšenie domáceho cestovného ruchu vzhľadom na vysoký počet obyvateľov, ktorí budú môcť budúcu cyklotrasu využívať nielen na rekreáciu ale aj dopravu do zamestnania alebo školy.

Z hľadiska subregionálnej by bolo vhodné doplniť služby najmä reštauračného charakteru v lokalitách Družstevná pri Hornáde a Nižná Myšľa a rovnako odpočívadlá a piknikové miesta na trase.

Zlepšenie služieb na trase – najmä typu občerstvenie alebo reštaurácia - by zvýšilo nielen atraktivitu trasy ale aj možnosť zárobku pre miestnych podnikateľov.

Turistické informácie je možné získať v informačných centrách Košiciach [www.visitkosice.eu](http://www.visitkosice.eu), [www.mickosice.sk](http://www.mickosice.sk). V Mikroregióne Hornád je rozmiestnený pomerne veľký počet informačných panelov s orto foto mapami oblasti ale bez popisu informácií.

### 3.6.Posúdenie koridoru z hľadiska rozvoja cestnej siete

Veľká časť existujúcich cyklotrás v dotknutom území je vedená po existujúcich automobilových komunikáciách – cestách I., II. a III. triedy a miestnych komunikáciách. Tieto komunikácie primárne slúžia osobnej a nákladnej cestnej doprave a v súlade s ich dopravnou funkciou sú automobilovou dopravou aj rôzne zaťažované. Podľa sčítania dopravy, vykonanom na existujúcej cestnej sieti Slovenskou správou ciest, bola v roku 2010 na úsekoch ciest v riešenom území nasledujúca intenzita dopravy:

Úsek	Druh cesty	Počet voz. za 24 hod.	Podiel náklad.dop. (%)	Poznámka
rāzc.Ploské – Budimír, rāzc. Družstevnā	I/68	5303	13,2	
Budimír, rāzc. Družstevnā – Budimír, rāzc. D1	I/68	7230	13,5	
Budimír - Košice	I/68	23653	23,4	rýchlostnā cesta, štvorpruh
Kostoľany - Družstevnā	III/547 002	3431	11,5	zlý tech.stav
Košice – Nižné Kapustníky	I/50 (R4)	49378	16,5	rýchlostnā cesta, štvorpruh
Košice – Južnā trieda – rāzc. Valalíky	I/68	29911	15,0	V intravilāne mesta štvorpruh
rāzc. Valalíky - Šebastovce	I/68	12001	28,2	
Šebastovce – rāzc. Haniska	I/68	10579	29,0	Rozostavaný súběžný úsek R4
rāzc. Haniska - Seňa	I/68	7828	34,9	
Seňa – štātna hranica	I/68	4141	53,9	
rāzc. Haniska - Čaňa	III/068 025	*4321	*26,4	
rāzc. Valalíky - Valalíky	III/068 021	*5302	*18,8	
Valalíky - Čaňa	III/068 021	*3591	*23,0	
Čaňa - Ždaňa	III/068 021	*3098	*29,3	
Skároš – št. hranica	III/068 021	1234	11,3	Úsek s veľkým sklonom
Košice-Krásna– rāzc. Nižnā Hutka	II/552	8551	14,5	
rāzc. Nižnā Hutka - Bohdanovce	II/552	6573	15,3	

Poznámky: Údaje označené „\*“ sú zo sčítania dopravy v roku 2005. Na ostatných cestách v dotknutom území sa sčítanie dopravy nevykonáva.

Ako z uvedeného prehľadu vyplýva, najvyššie intenzity dopravy sú na hlavných cestných ťahoch v Košiciach a na tzv. výpadovkách z mesta smerom na Prešov – Prešovskej ceste - a smerom na Maďarsko - Južnej triede, kde sa kumuluje tranzitná a vnútromestská obslužná doprava. Aj nadväzujúce úseky cesty I. triedy č.68 mimo mesto sú silne dopravne zaťažené, pričom na nich je problémom najmä vysoký podiel nákladnej, prevažne kamiónovej dopravy – v roku 2010 smerom na Prešov vyše 5500, smerom ku štátnej hranici vyše 2200 nákladných vozidiel denne. Vysoký podiel nákladnej dopravy je aj na ceste III. triedy č. 068 021 Košice - Valaliky – Čaňa – Ždaňa.

Na základe porovnania so základnými technickými pravidlami EuroVelo a ustanoveniami slovenských technických noriem je potrebné konštatovať, **že žiadna z uvedených komunikácií nie je vhodná na vedenie cyklomagistrály v hlavnom dopravnom priestore (po komunikácii)**. Na vedenie cyklocestičky alebo cyklopruhov v doplnkovom dopravnom priestore nie je vhodná celá trasa cesty I/68 s výnimkou intravilánu obce Budimír a v krátkodobom výhľade aj úsek cesty II/552 Košice-Krásna – rázcestie Nižná Hutka.

### **Rozvoj cestnej siete**

V riešenom území sa v súčasnosti realizuje významná dopravná stavba – **výstavba 14 km dlhého úseku rýchlostnej cesty R4 Košice-juh – Milhošť**. Začiatok stavaného úseku je v križovatke s cestou I. triedy č.68 medzi miestnou časťou Košice-Šebastovce a širokorozchodnou traťou, koniec cca 150 m od štátnej hranice západne od súčasného cestného hraničného prechodu pri obci Milhošť. Po dokončení stavby na jeseň roku 2013 bude na túto novú komunikáciu presmerovaná prevažná časť tranzitnej dopravy v smere Košice – Maďarská republika, ktorá v roku 2010 mala intenzitu cca 4000 vozidiel denne.

Intenzita dopravy na súbežnom úseku cesty I. triedy tým klesne približne o 3000 až 3200 vozidiel za deň, z toho cca 2000 nákladných vozidiel, čím sa na obdobie približne 20 rokov zníži pod súčasnú úroveň a v celom úseku od križovatky Košice-juh po štátnu hranicu bude pod hranicou 10000 vozidiel za deň.

Kritickým z hľadiska cyklistickej dopravy zostane úsek cesty I. triedy č.68 od križovatky Košice-juh pri Šebastovciach po križovatku s rýchlostnou cestou R2 v Košiciach (križovatka mestského okruhu s Južnou triedou), na ktorom intenzita dopravy bude naďalej stúpať, lebo bude slúžiť ako privádzač ku križovatke Košice-juh, a bude stále nad hranicou 10000 vozidiel za deň, ktorá je hranicou pre prípustnosť vedenia súbežnej cyklotrasy podľa metodiky ECF. Dopravný význam a tým aj intenzita dopravy na tomto privádzači ešte vzrastie po plánovanej výstavbe južného obchvatu Košíc, čím sa križovatka Košice-juh stane súčasťou tohto obchvatu, spájajúceho rýchlostnú cestu R2 v smere Rožňava - Bratislava a diaľnicu D1 v smere Prešov a Michalovce, a bude prístupovým bodom z južnej časti Košíc na nadradenú diaľkovú cestnú sieť vedúcu na všetky svetové strany.

Cesty II. a III. triedy patria Košickému samosprávnemu kraju, spravuje ich Správa ciest KSK. V súčasnosti nie sú týmito inštitúciami v riešenom území pripravované žiadne investičné akcie na výstavbu nových regionálnych ciest.

V rámci Euro projektu KSK 6 Cesty, financovaného z Regionálneho operačného plánu, opatrenia 5.1 Regionálne komunikácie zabezpečujúce dopravnú obslužnosť regiónov, je pripravená



rekonštrukcia vybraných úsekov ciest II. a III. triedy. V riešenom území sa v rámci aktivity A2 tohto projektu plánuje rekonštrukcia úseku cesty II/552 od rázcestia Vyšná Hutka až za rázcestie Vyšná Myšľa smerom na Bohdanovce, cesty III/068021 od železničného podjazdu Valaliky po štátnu hranicu za obcou Skároš, úseku cesty III/068022 v intraviláne obce Valaliky a úseku cesty III/068024 Ždaňa – Trstené. V rámci aktivity A3 je plánovaná rekonštrukcia cesty III/547002 od hranice mesta Košice po most pri obci Kysak.

Z plánovaných zámerov výstavby cyklistickej alebo pre cyklistiku využiteľnej infraštruktúry je známy zámer výstavby pravo brežnej protipovodňovej hrádze s opevnením koruny, slúžiacim ako účelová komunikácia, pri rieke Hornád v intraviláne mesta Košice v úseku od Opátskeho po cestný most Ťahanovce a ľavo brežnej hrádze rovnakého typu od cestného mosta v Krásnej po železničnú trať (normálny rozchod).

V rámci schváleného programu odstraňovania povodňových škôd je pripravovaná rekonštrukcia mostu v Nižnej Myšli, ktorého stabilitu ohrozuje podmytý riečny pilier.

Ďalšie zámery rozvoja cestnej siete miestnych, účelových a cyklistických komunikácií obsahujú územné plány dotknutých obcí a mesta Košice.

## 4. Analýza – navrhovaný stav

### 4.1. Popis preskúmaných variant a návrh alternatív vedenia medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 11

Pre riešenie vedenia trasy EuroVelo 11 cez územie Košického samosprávneho kraja existujú štyri základné varianty:

**Variant 1** – cyklomagistrála vedúca paralelne s cestou I. triedy č.68 z hranice Prešovského kraja pri Bretejovciach cez Budimír a Zelený dvor na križovatku Dargovských hrdinov, cez centrum mesta do Košíc-Barce, okolo cesty 1/68, cez Seňu ku hraničnému prechodu Milhost' .

**Variant 2** – trasa vedúca z hranice Prešovského kraja pri Bretejovciach cez Budimír a Zelený dvor na križovatku Dargovských hrdinov, cez centrum mesta do Košíc-Barce, cez obce Valaliky, Geča, Čaňa, Gyňov, Belža, Seňa a Kechnec do Milhosti a okolo železničnej trate alebo po ceste III. triedy a popri ceste I/68 na štátnu hranicu smerom do obce Tornyosnémeti.

**Variant 3** – z hranice kraja do Budimíra, odtiaľ do Družstevnej pri Hornáde, popri Hornáde do Košíc-Ťahanoviec, odtiaľ po pravom brehu Hornádu do Košíc-Krásnej a ďalej okolo Kokšov-Bakše, odtiaľ po moste cez rieku, po ľavom brehu Hornádu do Ždane, mostom na pravý breh do Čane a odtiaľ po pravom brehu po novú cyklistickú lávku do Trstenej pri Hornáde a obnovenej ceste III. triedy ku štátnej hranici smerom na Kéked.

**Variant 3a, 3b,3c** – z hranice kraja ako vo variante č.3 až ku Nižnej Myšli, s alternatívnym vedením trasy v Družstevnej pri Hornáde (3a – popri ceste III.triedy), Nižnej Myšli (3b – po pravom brehu Hornádu do Čane) a od obce Trstená pri Hornáde po hrádzach popri Hornáde (3c) do Milhosti a následne maďarskej obce Tornyosnémeti.

**Variant 4** – z hranice kraja do Budimíra, Rozhanoviec, Sadov nad Torysou, Košickej Polianky, Vyšnej a Nižnej Hutky. Od sútoku Torysy a Hornádu po ľavom brehu Hornádu do Ždane, odtiaľ po pravom brehu od Čane do obce Tornyosnémeti ako vo variante 3.

Každý z uvedených variantov má svoje pozitívne a negatívne stránky, výhody a nevýhody. Ich vzájomné variovanie je možné. Hlavnými z nich sú:

**Variant 1** – jeho výhodou je najpriamejšia a preto najkratšia trasa. Vede však súbežne s veľmi frekventovanou dopravnou komunikáciou R4 s vysokou hladinou hluku a prašnosti a vysokou mierou ohrozenia nemotorových účastníkov dopravy. Aj po výstavbe rýchlostnej cesty R4, a výhľadovo aj R2, intenzita a rýchlosť dopravy na tejto trase bude prekračovať prípustné limity. V smere od Košíc trasa nie je výhodná pre regionálnu cyklistickú dopravu, lebo neumožňuje vhodný prístup pre väčšinu obyvateľov mikroregiónu, nevedie jeho hlavným urbanistickým koridorom (vedie jeho okrajom, blízko areálu železniarní a letiska). Nie je atraktívna ani pre rekreačnú cyklistiku, lebo míňa hlavné turistické atraktivity územia južne od Košíc – rieku Hornád a jej okolie a kultúrne pamätihodnosti v Nižnej Myšli a Skároši, a nevytvára podmienky ani pre rozvoj rekreačnej cyklistiky severne od Košíc. Má väčšie prevýšenie ako trasy vedúce cez Družstevnú pri Hornáde, a to najmä v jej úvodnej časti z obce Budimír smerom na Zelený dvor.

**Variant 2** – v smere od Budimíra do Košíc je koridor identický s variantom 1. V smere od Košíc je výhodný pre lokálnu dennú obslužnú cyklistickú dopravu, t.j. cyklistickú dopravu vnútri

dotknutých obcí a medzi obcami, lebo vedie hlavnou osou urbanizácie územia, priamo spája najväčší počet obcí a umožňuje pripojenie aj obcí ležiacich mimo trasu. Je však málo atraktívna pre rekreačnú cyklistiku, lebo míňa hlavné turistické atraktivity územia južne od Košíc – rieku Hornád a jej okolie a kultúrne pamätihodnosti v Nižnej Myšli a Skároši, a nevytvára podmienky ani pre rozvoj rekreačnej cyklistiky severne od Košíc. Má väčšie prevýšenie ako trasy vedúce cez Družstevnú pri Hornáde, má veľa smerových zmien. V súčasnosti vedie cykloturistická trasa len cez obce Čaňa a Gyňov. Inak na celom zvyšnom úseku nie sú väzby na ďalšie cykloturistické trasy.

**Variant 3** – cyklotrasa najviac využívajúca koridor rieky Hornád – ku jeho korytu sa napája pri obci Družstevná pri Hornáde a pokračuje popri ňom až ku štátnej hranici s Maďarskom. Umožňuje dopravné napojenie všetkých obcí v záujmovom území, je vhodná pre lokálnu a rekreačnú cyklistickú dopravu. Obchádza však najväčšie kultúrno-historické atraktivity v centre mesta Košice, vedie málo atraktívnym územím zadného okraja železničnej stanice, čo nie je vhodné z hľadiska cieľa reprezentatívnosti medzinárodnej cyklistickej trasy. Vytvára základnú podmienku pre rozvoj cykloturistiky v údolí Hornádu severne od Košíc vyriešením prechodu z Ťahanoviec do Družstevnej pri Hornáde. Má menšie prevýšenie ako trasy cez Zelený dvor, smerovo kopíruje prírodnú os územia – Hornád. Je najdlhším z variantov vedenia trasy.

Trasa je vhodná pre cykloturistiku, spája Košice s údolím Hornádu a údolím Torusy severne od Košíc na jednej strane a prírodne a kultúrne zaujímavým okolím Hornádu južne od Košíc na druhej strane s prepojením na turisticky atraktívne územie južného okraja Slanských vrchov v slovensko – maďarskom pohraničí. Je vhodná aj pre lokálnu cyklistiku, umožňuje prístup väčšiny obyvateľov mikroregiónu. V najväčšej miere využíva existujúcu cyklistickú infraštruktúru a už zrealizované projekty s finančnou podporou z fondov EÚ v území južne od Košíc. Má pomerne malé prevýšenie, smerové riešenie v katastri Družstevnej pri Hornáde má alternatívu. Z mestskej časti Ťahanovce pokračuje do centra mesta cez Hlavnú ulicu z ktorej sa napája a existujúcu cyklistickú cestičku popri Hornáde na sídlisko nad Jazerom. Odtiaľ stále popri rieke cez kataster Nižnej Myšle do obce Čaňa, kde sa napája na existujúcu cyklistickú komunikáciu. Odtiaľ hľadá vhodné prepojenie na existujúcu cyklistickú cestičku do obce Trstená nad Hornádom, kde je vybudovaný nový most cez Hornád pre peších a cyklistov.

Vytvára možnosti pre rôzne variácie trasy – 3a,3b a 3c, ktoré vak nepredstavujú zásadný rozpor s hlavným koridorom a preto sú uvedené ako možné alternatívy, ktoré vytvárajú priestor pri ďalších stupňoch vypracovania projektovej dokumentácie.

**Variant 4** – trasa je spojením plánovanej Toryskej cyklomagistrály s cyklotrasou vedúcou popri toku Hornádu. Má najmenšie prevýšenie a využíva časť existujúcej cyklistickej infraštruktúry. Obchádza však mesto Košice a teda hlavný dopravný cieľ a zdroj ako aj hlavnú turistickú atraktivitu v regióne, a neprispieva k vytvoreniu vhodných podmienok pre cykloturistiku v údolí Hornádu severne od Košíc. Trasa môže byť alternatívnou regionálnou trasou k hlavnej trase EuroVela 11.

**Základné možné varianty trasovania cyklomagistrály EuroVelo 11 v danom koridore boli posúdené z hľadiska hlavných kritérií ECF a ako najvhodnejšie do podrobnejšieho preskúmania boli zvolené nasledujúce dve hlavné alternatívy:**



**Alternatíva A1 – turistická trasa: Budimír – Družstevná pri Hornáde – Košice-Ťahanovce – Košice- sídlisko Nad Jazerom – Kokšov-Bakša – Nižná Myšľa – Ždaňa – Čaňa – Trstené nad Hornádom.**

Podrobnejší popis:

Z hranice Prešovského kraja na rázcestí ciest I/68 a III/068009 (rázc.Ploské) po súbežnej cyklocestičke s cestou I/68 do obce Budimír po rázcestie s cestou III/068016, súbežne s ňou po vrchol stúpania cesty smerom na Družstevnú pri Hornáde, odtiaľ po účelovej ceste okrajom lesa ku plánovanému aquaparku pri Družstevnej – časť Tepličany a na okraj obce. Ďalej po ľavom brehu Hornádu cez motokrosový a plánovaný rekreačný areál a navrhovanú lávku cez Viničný potok a skalný útvar v rkm 43,5 na účelovú cestu ku záhradkárskym osadám. Po nej do Košic-Ťahanoviec ku mostu cez Hornád, kde prechádza na pravý breh rieky. Odtiaľ po pravo brežnej hrádzi popri Hornáde až na sídlisko Nad jazerom, kde pokračuje súbežne s peším nábrežným chodníkom s predĺžením po Golianovu ulicu. Po prechode cez Ukrajinskú ulicu (cestu II/552) trasa pokračuje po novovybudovanej miestnej komunikácii na pravom brehu Hornádu, ďalej popri štrkovisku Krásna obchádza stavenisko malej vodnej elektrárne Krásna až za železničný most. V úseku medzi železničnými mostami vedie po poľnej ceste vedúcej po korune protipovodňovej hrádze.

Za širokorozchodnou traťou prechádza na úsek spevnenej protipovodňovej hrádze vedúci okolo obce Kokšov-Bakša a ďalej po nespevnenom úseku hrádze takmer po jej koniec, a odtiaľ opäť okolo Hornádu po most v Nižnej Myšli. Prechodom cez most sa napojí na ľavo brežnú hrádzu a cez budúci rekreačný areál pri Nižnej Myšli do obce Ždaňa. Na trase križuje riečku Olšava, cez ktorú bude potrebné vybudovať lávku. Do obce Ždaňa prichádza cez koridor pomedzi domy plánovaný ako budúca miestna komunikácia. Tu prejde opäť mostom na pravý breh Hornádu a po cyklocestičke na okraj obce Čaňa. Odtiaľ okolo čističky ku Hornádu a po spevnenej účelovej ceste okolo rieky na cyklocestičku vedúcu ku cyklistickej lávke pri Trstenom pri Hornáde. Cez obec Trstené po obnovenej ceste trasa končí pri štátnej hranici v smere na Kéked. Trasa má dĺžku 40,969 km celkové prevýšenie 215 m (späť 248 m).

**Variant tejto Alternatívy A1a** prechádza popri ceste III/068016 až do obce Družstevná pri Hornáde, odkiaľ sa po miestnych komunikáciách dostáva do časti Tepličany a do blízkosti motokrosového areálu pri rieke Hornád. Odtiaľ pokračuje rovnako až do MČ Ťahanovce odkiaľ sa miestnymi komunikáciami s dobudovaní približne 200 m dlhého úseku dostane do MČ džungľa a odtiaľ po miestnych komunikáciách a značených cyklistických cestičkách cez Hlavnú ulicu a jej napojenie okolo ul.Palackého na cestičku popri hrádzi okolo rieky Hornád. Trasa má dĺžku 44,565 km celkové prevýšenie 232 m (späť 267 m).

Na túto trasu môže nadviazať doplnková cyklotrasa od lávky pri Trstenom po pravom brehu Hornádu a po pravo brežnej hrádzi v katastroch obcí Seňa, Kechnec a Milhošť na štátnu hranicu.

**Objekty na trase:**

- Mimoúrovňové napojenie na existujúcu hrádzu popri Hornáde - v katastri obce Košice (variant A1a)
- zavesená lávka na skale pri Hornáde v katastri obce Družstevná pri Hornáde
- lávka cez riečku Olšava v katastri obce Nižná Myšľa
- nové cyklistické cestičky

**Prepojenia v alternatíve A1a centrum mesta Košice – sídlisko Nad jazerom**

**Prepojenie 1:**

z cyklotrasy po hrádzi Hornádu od areálu Ryba po nových cyklistických pruhoch pri účelovej ceste popri Čermeľskom potoku na Kostofanskú cestu, po novovybudovaných cyklistických pruhoch ku futbalovému štadiónu Lokomotíva s napojením na existujúcu cyklocestičku na Komenského ulici. Dĺžka prepojenia je 1670 m.

**Prepojenie 2:**

alt.1: z Hlavnej ulice po Mlynskej ulici na Staničné námestie, odtiaľ novým tunelom / nadjazdom (obj.č.6) cez železničnú stanicu na ulicu Pri plynárni, po nej po nových cyklopruhoch ku Palackého ulici, novou lávkou cez Palackého ulicu (obj.č.7) na jej južnú stranu a popri nej na novú lávku cez vetvu križovatky Pri starej prachárni(obj.č.8) ku cyklotrase pri Hornáde. Dĺžka prepojenia je 1895 metrov.

Alt.2: z Hlavnej ulice po Rooseveltovej (cyklopruhy na úkor parkovacieho pruhu) a Bajzovej ulici (cyklopruhy na úkor parkovacieho pruhu) ku železničnej trati, krátkymi tunelmi popri Palackého ulici za železničné trate (obj.č.9), novou lávkou ponad Palackého ulicu na jej južnú stranu(obj.č.7) a popri nej na novú lávku cez vetvu križovatky Pri starej prachárni (obj.č.8) ku cyklotrase pri Hornáde. Dĺžka prepojenia je 1700 metrov.

Fotografie z navrhovanej varianty cyklotrasy



*Koridor cesty 1/68, v ktorom je cyklotrasa navrhovaná ako cyklocestička v pridruženom dopravnom priestore. Pohľad smer na Bretejovce – Prešov.*



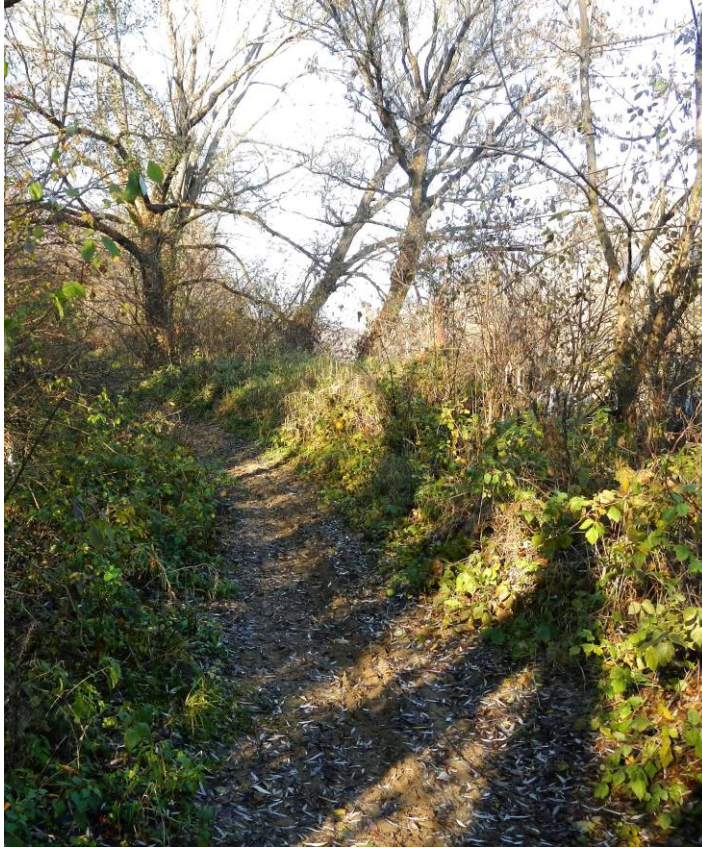
*Skala pri Hornáde v katastri obce Družstevná pri Hornáde. Možnosti preklenutia prekážky – tunel, zárez alebo zavesená lávka pre cyklistov.*



*Koniec sídliska Nad jazerom – lávka do MČ Krásna – súkromné pozemky pri protipovodňovom múriku.*



*Protipovodňová hrádza v katastri obce Kokšov- Bakša môže byť alternatívou pre vedenie trasy – vedie v blízkosti paralelnej mákkej účelovej komunikácii popri Hornáde.*



*Piesčítý chodník okolo rieky Hornád pri Nižnej Myšli*

*Účelová komunikácia v katastri obce Čaňa, Gyňov pri rieke Hornád, ktorá sa napája na novovybudovanú cyklistickú komunikáciu do Trsteného pri Hornáde.*





**Alternatíva A2 – dopravná trasa : Budimír – Zelený dvor – Košice–Komenského – Košice-Južná trieda – Valalíky – Čaña – Gyňov- Seňa – Milhošť**

Podrobnejší popis: Z hranice Prešovského kraja na rázcestí ciest I/68 a III/068009 (rázč.Ploské) po súbežnej cyklocestičke s cestou I/68 na okraj a po pridružených cyklistických pruhoch do centra obce Budimír. Odtiaľ po miestnej komunikácii a poľnej ceste na okraj lesa, po nespevnenej lesnej ceste ku podjazdu na ceste I/68 a po spevnenej lesnej ceste súbežnej s cestou I. triedy na Zelený dvor, po účelovej lesnej ceste a popri záhradkách na južnej strane cesty I/68 po križovatku Prešovská cesta/Dargovských hrdinov. Odtiaľ po uliciach Hlinková, Komenského, Hlavná, Južná trieda, Osloboditeľov a Abovská na južný okraj Košíc. Ďalej súbežne s cestou III/068021 cez Valalíky a Geču do Čane, po účelovej ceste okolo štrkoviska Tajvan do Gyňova, poľnou cestou do Belže a Sene, po miestnych komunikáciách cez Seňu a Kechnec do Milhosti na cestu III. triedy. Tu je možné viesť trasu na hraničný prechod alebo od železničného priecestia pozdĺž železničnej trate priamo do obce Tornyosnémeti. Trasa má dĺžku 42,224 km a prevýšenie 248 m (späť 293 m).

**Objekty na trase:**

- most cez cestu č. 1/68
- most cez železničnú trať
- lávka cez rieku Hornád
- priechod (podjazd) cez existujúci železničný most pre cyklistov pred križovatkou s cestou III/068021 sme Valalíky
- cyklistické cestičky - z obce Gyňov do obce Belža, Belža-Seňa, z obce Milhošť popri železničnej trati do maďarskej obce Tornyosnémeti v katastri obce Milhošť – cez neoficiálny hraničný priechod

Fotografie z navrhovanej varianty cyklotrasy



*Účelová lesná cesta – bývalá hlavná cesta medzi Zeleným dvorom a Budimírom s vybudovaným odpočívadlom.*



*Úsek účelovej cesty medzi Budimírom a Košicami so zábranami vstupu pre motorové vozidlá.*



*Úsek novovybudovanej účelovej komunikácie medzi obcami Čaňa a Gyňov.*



*Účelová komunikácia medzi obcami Seňa a Belža pri vodnej nádrži na Belžianskom potoku*



*Čaňa – prejazd  
cez vlečku na  
účelovej  
komunikácii  
vedúcej k jazeru  
Tajvan popri  
žel.trati*

#### **4.2. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska územnoplánovacích dokumentácie dotknutých obcí a miest**

Územné plány všetkých stupňov (kraja, obce, zóny) by mali obsahovať riešenie koncepcie všetkých druhov dopravy, teda aj cyklistickej dopravy. Aj v prípadoch, kedy tomu tak nie je, samotnou koncepciou využitia územia vrátane zásad riešenia technického vybavenia územia vytvárajú podmienky pre riešenie podmienok pre cyklistiku dopravného aj rekreačného typu.

Územný plán Veľkého územného celku Košický kraj, v znení zmien a doplnkov 2009, neobsahuje riešenie cyklistickej dopravy. Z hľadiska riešeného koridoru však obsahuje významný zámer výstavby vysokorýchlostnej železničnej trate (VRT) Košice – Michalovce - Užhorod, pre ktorú rezervuje koridor pre novú dvojkolajnú železničnú trať. Tento koridor vedie z Košíc severným smerom, spočiatku súbežne so súčasnou traťou medzi ňou a Hornádom, od ktorej sa odpája za Ťahanovským tunelom a prechádza oblúkom juhovýchodne od Družstevnej nad Hornádom na severný okraj obce Budimír, medzi hospodársky dvor a cestu III/06816.

Napriek tomu, že v tomto úseku prekonáva horský hrebeň s prevýšením 70 m v úseku dlhom cca 2 km, nie je tu graficky znázornený tunel, čo predpokladá extrémne stúpanie trate do 3,5 %. Pre prípadné vedenie cyklotrasy v rovnakom koridore z toho vyplýva potreba hľadania vhodných bodov na mimoúrovňové kríženie trasy VRT, ktorými sú najmä predpokladané mostné objekty na krížení účelovej komunikácie medzi Tepličanmi a motokrosovým areálom, cesty III. 068016 Družstevná – Budimír a cesty I/68 pri Budimíre.

Poznámka: Územné plány obcí Družstevná pri Hornáde a Budimír neobsahujú zapracovanie trasy VRT do koncepcie rozvoja územia, nie sú teda v súlade s nadradenou územnoplánovacou dokumentáciou.

V územnom pláne VÚC Košický kraj sú vymedzené aj základné požiadavky na ochranu prírodných hodnôt územia. V riešenom území je potrebné brať do úvahy najmä tieto faktory:

- celý tok Hornádu je hydrickým biokoridorom nadregionálneho významu, z čoho vyplýva požiadavka na zachovanie pôvodného prirodzeného prostredia pre ichtyofaunu a hydroflóru a ochranných pobrežných porastov. Tok Hornádu tvorí aj významný migračný koridor sťahovavých druhov vtáctva
- celé územie údolia Hornádu južne od Košíc je súčasťou Chráneného vtáčieho územia Košická kotlina, vyhláseného Vyhláškou MŽP SR č.22/2008. V tomto území sa nesmú zmenšovať plochy trvalých trávnych porastov a sprievodnej zelene vodných tokov a narušovať hniezdiská chránených druhov, ktoré vymedzí orgán ochrany prírody. Do chráneného vtáčieho územia nepatria intravilány obcí
- územie európskeho významu SKUEV 0792 Hornádske meandre zahŕňa úsek toku Hornádu a jeho okolie vrátane mŕtvych ramien od obce Ždaňa po štátnu hranicu pri obci Milhošť. V tomto území sa nachádza aj Regionálne biocentrum Hornád – Trstené, zahŕňajúce pobrežné porasty a lúky pri obci Trstené pri Hornáde.

Územné plány jednotlivých obcí podľa vybratých variantov:

#### **Obec Budimír**

územný plán obce spracovaný v roku 2008, autorka Ing.arch.Marianna Šimková. ÚPN-O počíta s vytvorením siete miestnych cyklistických trás podľa týchto zásad:

Súčasný stav:

Na katastrálnom území obce Budimír sa nenachádzajú žiadne cyklistické chodníky, ani ním neprechádzajú cykloturistické trasy.

Návrh:

V ÚPN-O Budimír navrhujeme cykloturistické trasy zrealizovať :

- na navrhovaných trasách turistických chodníkov
- v zastavanom území obce v koridore vyznačenom vo výkrese č.2 ako pešie chodníky a priestranstvá so zeleňou vrátane cyklistických chodníkov.

Turistické chodníky, ktorých súčasťou majú byť cykloturistické trasy, sú v územnom pláne špecifikované takto: „*turistický chodník spájajúci obec Budimír s mestom Košice ( a to dvoma smermi - smerom na sídlisko Ťahanovce a smerom na sídlisko Dargovských hrdinov, a zároveň viacerými trasami - vid' výkres č. 1 a 6 grafickej časti.*“

Vo výkresovej časti sú cyklistické trasy vyznačené v nasledujúcich trasách:

- po severnej hranici katastra od križovatky ciest I/68 a III/068009 čiastočne po miestnej komunikácii zástavby vo výhlade a čiastočne po výhľadovom turistickom chodníku,

vedúcom do Družstevnej nad Hornádom (v územnom pláne obce Družstevná nad Hornádom nie je zahrnutý)

- v súbehu s cestou III/068016 Budimír – Družstevná nad Hornádom
- v súbehu s prieťahom cesty I/68 z centra obce po križovatku D1 a popri diaľničnom privádzači po okraj lesa, ďalej po samostatnom turistickom chodníku vedenom po lesnej ceste smerom na Zelený dvor a sídlisko Ťahanovce, alternatívne z centra obce cez existujúcu a navrhovanú zástavbu západne od prieťahu cesty I/68 po okraj lesa
- od križovatky D1 po ceste III/06819 smerom na Rozhanovce a cez navrhovanú zástavbu južne od diaľničného privádzača na lesnú cestu smerom na Sídlisko Dargovských hrdinov
- z centra obce po účelovej ceste do Kráľoviec
- v súbehu s navrhovanou preložkou cesty I/68 po východnom okraji obce a melioračnom kanáli po cestu III/068009 smer Ploské s napojením na križovatku ciest I/68 a III/068009.

S vytvorením cyklotrasy v súbehu s prieťahom cesty I/68 cez obec sa nepočíta kvôli intenzite hluku z dopravy na tejto trase, presahujúcej hygienické limity pre obytné územie.

V rámci Zmien a doplnkov č.2 územného plánu obce, spracovaných Ing.arch. Evou Mačákovou v máji 2012, bola do neho doplnená zmena č. 2a - cyklotrasa vedúca z konca miestnej komunikácie vedúcej z centra obce popri potoku po rekreačné miesto na okraji lesa.

Realizovateľnosť cyklistickej infraštruktúry je podporená stanovením verejnoprospešných stavieb v záväznej časti územného plánu:

16.1. V oblasti verejnej dopravy:

16.1.1. stavba diaľnice D1 Budimír-Michalovce-Záhor,

16.1.2. stavby miestnych komunikácií podľa záväzných regulatívov vrátane chodníkov, verejnej zelene, parkovísk, peších chodníkov, cyklistických a turistických chodníkov v navrhovanom území obce ( vid' výkres č. 2 a 6 )

16.1.3. mostné a iné konštrukcie automobilovej, pešej a cyklistickej dopravy (križovania biokoridorov s touto dopravou - s dostatočným priestorom pre Q 100)

16.1.4. turistické a cyklistické chodníky v kú. obce.

**Z hľadiska návrhu koridoru Eurovelo 11 sú oba varianty v súlade s ÚPN.**

### **Obec Družstevná pri Hornáde**

ÚPN-O vypracovala projektová kancelária URBI Košice, 2011.

V územnom pláne obce je riešenie cyklistickej dopravy uvedené nasledovne:

*V územnom pláne je akceptovaná hornádska cyklotrasa od Košíc v smere Kysak. Je vedená prevažne na novobudovanej ochrannej protipovodňovej hrádzi, s oddychovým etapovým*

*zariadením (pri moste). Navrhovaná ochranná hrádza je vedená po ľavom brehu Hornádu a predpokladá prepojenie po tejto strane rieky smerom na Košice.*

Uskutočniteľnosť zámeru vytvorenia trasy nie je menovite obsiahnutá v záväznej časti územného plánu, ale je tam uvedená jej podmieňujúca stavba ochrannej hrádzky:

### 3.2. Zoznam verejnoprospešných stavieb

Ako verejnoprospešné stavby v riešenom území sa stanovujú:

- stavba zvýšenia a spevnenie brehu rieky Hornád,
- výstavba cykloturistického chodníka okolo Hornádu je však vyznačená vo výkrese č.8 „Schéma záväzných častí a verejnoprospešných stavieb“.

Z hľadiska zámeru štúdie trasy Eurovelo 11 je v územnom pláne obce vhodne riešené trasovanie miestnej komunikácie vedenej z lokality Výhon v miestnej časti Tepličany ku navrhovanému aquaparku a ďalej po okraji lesa a čiastočne po existujúcich lesných cestách s napojením na cestu III. triedy č.068016 Družstevná – Budimír blízko najvyššieho bodu jej trasy v sedle horského hrebeňa, lebo obchádza z hľadiska cyklistiky technicky problémový úsek so stúpaniami nad normou stanovené hodnoty. Jej výstavba je v záväznej časti, v zozname verejnoprospešných stavieb, zahrnutá v bode:

*2.stavby obslužných a prístupových komunikácií vyznačených v grafickej časti dokumentácie územného plánu.*

Časť uvedenej navrhovanej komunikácie vedúca cez les nie je v katastri obce Družstevná pri Hornáde, ale v katastri mesta Košice.

**Z hľadiska návrhu trasy Eurovelo od časti Tepličany je v súlade s ÚPD obce.**

#### **Mesto Košice**

Územný plán sídelno-hospodárskej aglomerácie Košice v znení zmien a doplnkov 2011 neobsahuje riešenie cyklistickej dopravy. Táto problematika nie je riešená ani v podrobnejších dokumentáciách miestnych častí nasledovne:

- vo zverejnenom Územnom pláne zóny miestnej časti Košice – Krásna (URBAN Košice, 1997) je po pravom brehu Hornádu, v trase cyklomagistrály Hornád, navrhovaná výstavba náučného chodníka. Obsahuje však návrh zástavby okrajového pozemku na ulici Za mostom, potrebného na prepojenie cyklochodníka na sídlisku Nad jazerom na trasu cyklomagistrály.
- v urbanistickej štúdii miestnej časti Košice-Barca (Arka s.r.o., Košice, 2009), v ktorej je však navrhnutá koncepcia komunikačnej siete výhľadovej zástavby lokalít Kapitulské a Kapustnice vrátane nového dopravného napojenia tohto územia z Podnikateľskej ulice po prístupovú cestu k ČOV a spaľovni, čo by vytvorilo alternatívnu trasu Barca – Valaliky aj pre cyklistov.

**Z hľadiska návrhu koridoru Eurovelo 11 nie je v súlade, pretože dokumentácia neobsahuje žiaden návrh týkajúci sa siete cyklistických komunikácií v meste.**

#### **Obec Kokšov – Bakša**

obec nemá územný plán. Ako základný rozvojový dokument má vypracovaný plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja na roky 2007-2013 s výhľadom do r.2016, v ktorého rozborovej časti medzi rozvojovými príležitosťami je uvedené:

- príležitosti: vybudovanie cyklotrás pre dochádzanie za prácou
- rozširovanie turistických a cyklistických chodníkov a trás.

Medzi kľúčové faktory rozvoja obce je zaradený zámer tvoriť rekreačno-oddychové zázemie mesta Košice, na ktorého realizáciu je zameraný špecifický cieľ PHSR č.4: Rozvoj cestovného ruchu a služieb v obci.

**Z hľadiska návrhu koridoru Eurovelo 11 napĺňa strategický dokument.**

#### **Obec Valaliky**

ÚPN-O z roku 1994, zmeny a doplnky z rokov 2003 a 2004, URBAN v.o.s., Košice.

V aktualizácii územného plánu nie je obsiahnuté riešenie cyklistickej dopravy.

**Z hľadiska návrhu koridoru Eurovelo 11 nie je návrh relevantný, pretože dokumentácia neobsahuje žiaden návrh týkajúci sa siete cyklistických komunikácií v obci. Nie je však ani v rozpore, nakoľko v predmetnom koridore sa nachádzajú existujúce cyklistické pruhy.**

#### **Obec Geča**

ÚPN-O 2008

Nedostupný na internete

#### **Obec Čaňa**

ÚPN-O, URBA Košice, 2003

Územný plán obsahuje nasledujúce riešenie cyklistickej dopravy:

*„Cyklistickú dopravu navrhujeme viesť od Geče smerom na Hanisku po navrhovanej komunikácii od križa k železnici. Pozdĺž ciest III. triedy navrhujeme cyklistický chodník o šírke 1,5 m súběžne s cestou v spoločnom telese s chodníkom s optickým rozlíšením trasy pre peších a cyklistov. Pre vnútornú obslužnú sieť osobitné cyklochodníky vzhľadom na nízku dopravnú záťaž nenavrhujeme.“*

Toto riešenie je v záväznej časti územného plánu podporené vymedzením dvoch verejnoprospešných stavieb:

- komunikácia rozšírená o peší a cyklistický chodník spájajúca železničnú stanicu s Košickou ulicou (pri krížiku)
- cyklistický chodník od železničnej stanice k rekreačnej zóne Čanianske jazero.

**Z hľadiska návrhu koridoru Eurovelo 11 nie je v súlade, ale na základe osobných konzultácií nie je v rozpore so zámermi obce.**

#### **Obec Gyňov**

ÚPN-O, Ing.arch. Ľudovít Pozdech, Michalovce, 2008

V územnom pláne cyklistická doprava riešená nie je. Obsahuje návrh novej účelovej prepojovacej komunikácie v trase poľnej cesty do Belže, ktorá bude vhodnou trasou pre cyklistickú trasu Gyňov – Belža – Seňa.

#### **Obec Belža**

obec nemá územný plán

#### **Obec Seňa**

ÚPN-O 1994, Zmeny a doplnky č.1 2003, č.2 Archikon Košice, Ing.arch. J.Sekan, 2010

V aktualizácii územného plánu nie je obsiahnuté riešenie cyklistickej dopravy.

**Z hľadiska návrhu koridoru Eurovelo 11 nie je v súlade, pretože dokumentácia neobsahuje žiaden návrh týkajúci sa siete cyklistických komunikácií v obci.**

#### **Obec Kechnec**

ÚPN-O z roku 1996, Zmeny a doplnky v rokoch 1999 (2x), 2005, 2009

Zmeny a doplnky č.4 Ing.arch. Ľ.Pozdech, Michalovce, 2008

V územnom pláne je cyklistická doprava riešená z centra obce do priemyselného parku v západnej časti katastra obce a smerom na východ, ku Hornádu, kde navrhovanou lávkou cez rieku vznikne napojenie na obec Abaújvár v Maďarsku. V územnom pláne je aj regionálna cykloturistická trasa po pravo brežnej hrádzi Hornádu.

V rámci zmien a doplnkov č.4 bolo v záväznej časti územného plánu do koncepcie rozvoja doplnené:

*„Cestnú komunikáciu smerom na Perín-Chym v prietahu cez priemyselný park riešiť ako smerovo rozdelenú miestnu komunikáciu funkčnej triedy B2, kategórie MZ 18,0/40 s cyklistickým pruhom a obojstrannými chodníkmi.“*



V zozname verejnoprospešných stavieb bola v tejto súvislosti doplnená stavba:

„ č.20 – Rozšírenie cesty Kechnec – Perín-Chym.“

**Z hľadiska návrhu koridoru Eurovelo 11 je v súlade.**

#### **Obec Milhošť**

ÚPN-O, Ing.arch. Ľ. Pozdech, Michalovce, 2012

V textovej časti územného plánu, v kapitole A.8.4 „Koncepcia hlavných peších systémov a cyklistických trás“ nie je obsiahnuté riešenie cyklistickej dopravy.

V záväznej časti územného plánu je uvedený zámer:

*„Zriadiť z obce Milhošť cyklotrasu smerom k vodnej ploche a toku rieky Hornád, kde sa napojí na regionálnu cyklotrasu vedúcu pozdĺž vodného toku.“*

V grafickej časti územného plánu, vo výkrese „Komplexný urbanistický návrh katastrálneho územia“, sú zakreslené nasledujúce navrhované cyklistické trasy:

- od hraničného prechodu severozápadným smerom do priemyselného parku Kechnec
- z obce po ceste III. triedy ku ceste I/68 a po jej predĺžení do obce Perín-Chym
- od železničného priecestia ku štrkovisku
- okružná cyklotrasa okolo štrkoviska
- od hraničného prechodu po pravo brežnej hrádzi po kataster obce Kechnec s napojením na plánovanú cyklotrasu Kechnec - Abaújvár.

**Z hľadiska návrhu koridoru Eurovelo 11 je v súlade s ÚPD obce.**

#### **Obec Nižná Myšľa**

ÚPN-O, Ing.arch Burák, Atrium s.r.o., Košice, 2007

Územný plán obce rieši vedenie cyklotrás v zastavanom území obce po ceste III. triedy smerom na Ždaňu a na cestu II. triedy smerom na Krásnu a Bohdanovce. Obsahuje aj cyklotrasu vedúcu od zeleninárstva na pravom brehu Hornádu mostom cez rieku a po ľavo brežnej hrádzi ku miestnemu futbalovému ihrisku s pokračovaním do Ždane. Ľavo brežná trasa vedie navrhovanou športovo – rekreačnou zónou, jej trasovanie však nie je skordinované s územným plánom obce Ždaňa.

Regulatívy obce zóna za Hornádom

- *dnes extenzívne využívaný priestor pre zeleninárstvo a ťažbu štrku výhľadovo obohatiť o športovo -rekreačné funkcie okolo štrkovísk, teda ich začleniť do rekreačného priestoru Čanianske jazerá. Prístup od obce bude brodom cez Hornád a novou účelovou cestou od Zeleninárstva a mostom na rekonštrukciu.*

Vo výkresovej časti vedie cyklistická trasa po oboch brehoch rieky Hornád.

**Z hľadiska návrhu koridoru Eurovelo 11 je v súlade s ÚPD obce.**

### Obec Ždaňa

ÚPN-Z, Archikon Košice, 2011

Územný plán zóny rieši vedenie cyklotrás v zastavanom území obce po cestách III. triedy z Čane smerom na Skároš a na Trstené pri Hornáde, tu len po areál družstva, odkiaľ okolo potoka Marovka (Turecký potok) ju vedie ku Hornádu na poľnú cestu na ľavom brehu smerom na Trstené. Obsahuje aj úsek pravo brežnej trasy od mosta smerom na Kokšov-Bakšu, tento zámer je však zmarený výstavbou malej vodnej elektrárne Gyňov. Územný plán neobsahuje nadväznosť na ľavo brežnú cyklotrasu riešenú v územnom pláne Nižnej Myšle.

**Z hľadiska návrhu koridoru Eurovelo 11 je čiastočne v súlade s ÚPD obce.**

### Obec Trstené pri Hornád

ÚPN-O, Ing.arch. Ľudovít Pozdech, Ing.arch.Jozef Pozdech, Michalovce, 2007

V územnom pláne obce cyklistická doprava riešená nie je.

**Z hľadiska návrhu koridoru Eurovelo 11 dôležitá realizovaná infraštruktúra v katastri obce a tou je lávka pre cyklistov a cyklistická cestička.**

### Obec Skároš

ÚPN-O, Archikon s.r.o., Košice, Ing.arch. Ján Sekan, 2008, Zmeny a doplnky 2011

V územnom pláne sa v rozborovej časti uvádza len existencia medzinárodnej cyklotrasy Košice – Ždaňa – Skároš – Holloháza, ktorá vedie cez kataster obce po ceste III. triedy č. 068021.

V návrhovej časti územného plánu cyklistická doprava riešená nie je.

**Z hľadiska návrhu koridoru Eurovelo 11 je čiastočne v súlade s ÚPD obce.**

Celkovo je potrebné konštatovať, že v územných plánoch, týkajúcich sa riešeného územia, nie je vyriešené trasovanie cyklomagistrály, spĺňajúcej kritéria pre vedenie cyklotrasy EuroVelo 11. To súvisí v prvom rade s faktom, že riešenie nadregionálnych a regionálnych cyklotrás nie je obsiahnuté v riešení územného plánu VÚC Košický kraj. V územných plánoch obcí je problematika cyklistickej dopravy riešená na veľmi rozdielnej úrovni, ale maximálne rieši otázku lokálnej cyklodopravy.

Pre riešenie trasovania cyklomagistrály EuroVelo 11 je možné brať do úvahy cyklotrasy uvedené v územných plánoch obcí Budimír, Družstevná pri Hornáde, Valaliky, Čaňa, Ždaňa, Nižná Myšľa, Kechnec a Milhošť. Vzhľadom na spoločnú rozvojovú stratégiu obcí Mikroregiónu Hornád, obsahujúcu zámer rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky, je možné počítať s podporou projektu EuroVelo v celom uvedenom mikroregióne.

#### 4.3. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska demografického, cieľov a zdrojov cyklistickej dopravy

Cyklistické magistrály majú slúžiť diaľkovej cyklistike, ale ich dopravný význam, intenzita využitia a tým efektívnosť investícií závisia aj od množstva lokálnych užívateľov. Preto ich trasovanie má umožniť prístup čo najväčšiemu počtu obyvateľov miest a obcí v území, ktorým prechádza. V riešenom území sú sídla s nasledujúcim počtom obyvateľov podľa údajov zo sčítania ľudu v roku 2011:

obec	počet obyvateľov	variant 1	variant 2
Budimír	1042	1042	1042
Družstevná pri Hornáde	2532	2532	
Kostoľany nad Hornádom	1202	1202	
Seňa	2091		2091
Kechnec	1125		1125
Milhošť	379		379
Valaliky	4180	4180	4180
Geča	1622	1622	1622
Čaňa	5493	5493	5493
Gyňov	608	608	608
Kokšov-Bakša	1098	1098	1098
Belža	379		379
Nižná Myšľa	1610	1610	
Ždaňa	1351	1351	1351
Trstené pri Hornáde	1523	1523	
Skároš	1113	1113	
<b>Košice okolie spolu</b>	<b>27348</b>		
Košice - Šebastovce	663		663
Košice - Barca	3361		3361
Košice - Krásna	4420	4420	
Košice – Nad jazerom	25702	25702	
Košice - Juh	23467	23467	23467
Košice 1	68467	68467	
Košice 2	82676		
Košice 3	30048		30048
Košice 4	59242	59242	59242
<b>Košice spolu</b>	<b>298046</b>		
<b>Celkom koridor</b>	<b>325394</b>	<b>204672</b>	<b>136149</b>

Z hľadiska urbanizácie územia treba brať do úvahy dve lokálne aglomerácie obcí, vytvárajúce prakticky jedno zastavané územie:

Seňa+Kechnec+Milhošť ..... 3595 obyvateľov

Valaliky+Geča+Čaňa ..... 11295 obyvateľov.

Z uvedených súčtov je zrejmé, že dôležitejšie je riešiť vhodné dopravné napojenie na cyklomagistrálu pre aglomeráciu Valaliky+Geča+Čaňa, ktorá má viac obyvateľov (spolu s Kokšov-Bakšou 12393).

Bezprostredná obslužnosť a spádovosť územia vzhľadom na počet obyvateľov a dostupnosť cyklotrasy (prístup na hlavnú cyklistickú komunikáciu z obce vzdialenosť menej ako 2 km) je pre posudzované alternatívy nasledovná:

Alternatíva 1 - 204 672 obyvateľov

Alternatíva 2 – 136 149 obyvateľov

### **Občianska vybavenosť**

Obchody, služby, školské a zdravotnícke zariadenia sú prirodzeným cieľom pre lokálnu cyklistickú dopravu. Táto doprava zvyšuje využitie každej cyklistickej trasy, spájajúcej obytné plochy s jednotlivými zariadeniami a najmä väčšími centrami občianskej vybavenosti.

V dotknutom území je prirodzene najväčší počet zariadení občianskej vybavenosti v krajskom meste Košice. Z hľadiska dostupnosti z okolitých obcí je najvýznamnejším faktorom vytvorenie možnosti prístupu ku vybavenosti situovanej na sídlisku Nad jazerom pre obyvateľov aglomerácie obcí Kokšov-Bakša – Valaliky – Geča -Čaňa a obcí Nižná Myšľa a Ždaňa. Predstavuje dostupnosť do vzdialenosti 5 až 10 km, t.j. 15 až 30 minút jazdy, čo je v mestských aglomeráciách veľkosti Košíc primerané. Čiastočne môže tento efekt priniesť aj prepojenie Družstevnej pri Hornáde a sídliska Ťahanovce, vzhľadom na situovanie vybavenosti na tomto sídlisku a malý počet dotknutých obyvateľov jeho význam bude malý.

Pre lokálnu dostupnosť občianskej vybavenosti má veľký význam spojenie malých obcí s väčšími, prevažne pôvodne strediskovými obcami, v ktorých vo väčšej miere zastúpené zariadenia základnej vybavenosti – obchody, pošta, zdravotné strediská, základné školy aj druhého stupňa a pod. Z tohto hľadiska sú cieľovými obcami v riešenom území najmä Čaňa a Seňa, v druhom rade Ždaňa a Kechnec.

### **Zamestnanosť**

Dôležitou časťou cyklistiky ako formy pravidelnej dennej dopravy sú cesty do práce (zamestnania). Aj pri tomto druhu cyklistiky je jej najvýznamnejším cieľom mesto Košice. Z hľadiska dostupnosti výrobných zón v meste z okolitých obcí je najdôležitejším faktorom dostupnosť výrobných a skladových areálov v mestskej časti Košice-juh z aglomerácie obcí Valaliky - Kokšov-Bakša – Geča – Čaňa. V území južne od Košíc sa nachádzajú aj lokálne ciele dopravy za prácou, ktorými sú Čaňa

ako obec s pôvodne najväčšou výrobnou zónou a Kechnec ako obec s najviac sa rozvíjajúcou výrobnou zónou v súčasnosti (priemyselný park Kechnec západne od obce).

Najväčší zamestnávateľ v regióne, železiarne US Steel, majú výrobný areál v dostupnej vzdialenosti z územia južne od Košíc, smerovanie dopravy k nemu má však priečny smer k riešenému koridoru.

#### 4.4. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska navrhovaných technických opatrení

Súčasný trendy pri navrhovaní cyklistickej infraštruktúry sú plne kompatibilné so základnými požiadavkami siete EuroVelo a Európskej cyklistickej federácie, ktoré zohľadňujú predovšetkým cykloturistické kritériá. Nakoľko veľká etapa navrhovanej cyklotrasy prechádza cez mestskú aglomeráciu uvádzame rozšírenie skôr uvedených princípov pre potreby cyklistických komunikácií v zastavanom území. Základné princípy návrhu cyklistických komunikácií sú nasledovné:

1. **Priamosť prepojenia** – vhodne navrhnutá cyklistická infraštruktúra poskytuje cyklistovi čo najpriamejšiu možnú trasu do cieľa s minimom obchádzok. Väčšina cyklistov považuje za výhodou používania bicykla jeho flexibilitu pri používaní rôznych typov ciest a možnosti nerešpektovania rôznych obmedzení. Zvýšenia bezpečnosti neprinúti cyklistu, aby použil navrhnutú obchádzkovú trasu, ktorá zvýši čas a vzdialenosť od cieľa. Vo väčšine prieskumov zo zahraničia cyklisti odpovedajú, že uprednostnia nebezpečnejšie a frekventované úseky ciest, pokiaľ poskytujú priame a rýchle prepojenie ku cieľu pred bezpečnejšou, ale dlhšou cestou. Najpraktickejšie je použitie bicykla vtedy, keď je rýchlejší ako auto. V centrách miest, kde sú veľké problémy s parkovaním a jednosmerné ulice si aj vodiči automobilov zvolia použiť bicykel ak je to pre nich rýchlejšie. Úspora času je preto veľmi dôležitým argumentom pre zmenu správania a výber dopravného prostriedku. Inými slovami cyklisti NEREŠPEKTUJÚ novú a pohodlnú cyklistickú trasu pokiaľ neposkytuje rýchlejšie a priamejšie prepojenie do cieľového miesta. Toto pravidlo platí pre dospelých cyklistov, deti a starší ľudia vyžadujú väčší pocit bezpečnosti.
2. **Plynulosť** - cyklistická sieť vytvára súvislý celok, ktorý spája všetky východzie a cieľové body tak, aby sa cyklista mohol dopraviť do ktoréhokoľvek miesta vrátane územného celku. Typ a štruktúra takejto siete závisí od možností cestnej siete, prostredia, vlastníckych a správcovsých vzťahov, bezpečnosti atd. Cyklistické trasy, ktoré končia mimo cieľového bodu, nepokračujú cez svetelné križovatky, alebo sú prerušené kvôli výstavbe či údržbe znižujú využívanie cyklistickej siete a znižujú efektivitu vynaložených investícií.
3. **Bezpečnosť** - dobre navrhnutá cyklistická sieť sa snaží minimalizovať kolízne situácie medzi cyklistami a motoristami. Cyklista je v cestnej premávke najviac ohrozený subjekt a to vzhľadom na rozdiel rýchlosti pohybu a nechránenosť. Pri kolízii motorista-cyklista nemôže vyjsť ako víťaz. Tvorcovia cyklistických komunikácií však môžu ovplyvniť bezpečnosti cestnej premávky správnym návrhom opatrení. I keď najideálnejšie je oddeliť cyklistov od motoristov do samostatných pruhov, v zastavanom území je stopercentne splniť túto požiadavku takmer nemožné. Je možné presmerovať cyklistov na menej

frekventované komunikácie, umožniť čiastočne jednosmernú premávku (cyklisti obojsmerne, motoristi jednosmerne), uplatniť opatrenia na ukladenie dopravy, zabezpečiť bezpečný prechod cez križovatky. Viditeľnosť cyklistu v dopravnom prúde je dôležitým prvkom, ktorý zvyšuje bezpečnosť. Parkujúce autá, vegetácia, prekážky v ceste, neprehľadné zákruty, hlukové bariéry a pod. znižujú viditeľnosť cyklistu. V takomto prípade, ak je to nutné je potrebné upozorniť na prítomnosť cyklistov zvislým dopravným značením.

Svoju bezpečnosť môže cyklista individuálne zvýšiť tak, že bude „viditeľný“ tzn. Najmä vo večerných hodinách bude vybavený odrazkami a reflexnými časťami odevu alebo bude nosiť bezpečnostnú prilbu. (toto na okraj pod obrázok dieťaťa na bicykli s prilbou a reflexnou vestou)

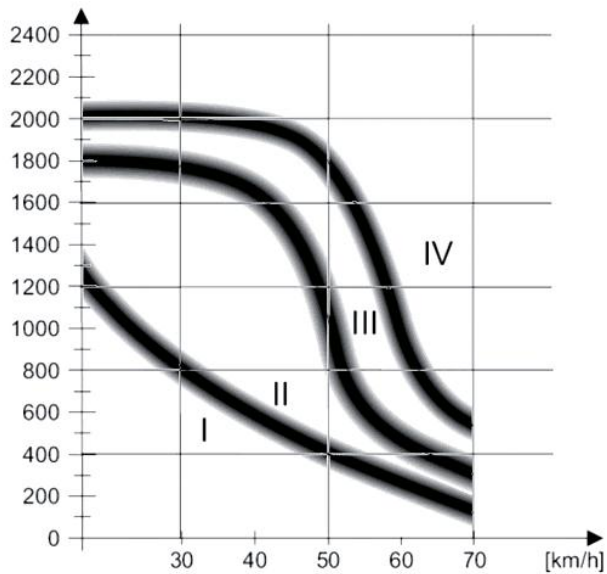
4. **Kvalitu prevedenia** - kvalita prevedenia povrchu cyklochodníka má výrazný vplyv na jeho využívanie. Narušený povrch, diery, špáry, vydúvajúce korene stromov sú rovnako nepríjemné pre motoristov ako pre cyklistov. I keď to neznamena, že trasa sa nedá použiť, znižuje to rýchlosť a komfort jazdy, zvyšuje riziko defektu, čo môže byť domotivujúce pre cyklistu. Ako všetky ostatné cesty, aj cyklistické komunikácie potrebujú pravidelnú údržbu, aby poskytovali pohodlnú jazdu pre svojich užívateľov.

5. **Atraktivita prostredia** - atraktivita cyklistickej komunikácie závisí od estetiky prostredia, v ktorom vedie. Čím je okolité prostredie atraktívnejšie, tým má cyklotrasa väčšiu šancu na úspech a je využívaná pre dennú prepravu. Preto pokiaľ to bude možné navrhované trasy by mali viesť popri riekach, cez zelené zóny a parky.

S atraktivitou prostredia úzko súvisí pocit sociálnej bezpečnosti lokality, cez ktorú cyklotrasa prechádza a to hlavne za šera a večerných hodinách. Prekážkou, ktorá znižuje atraktivitu a teda aj využívanie trasy sú napr. tmavé a neprehľadné tunely, podchody, miesta s minimom ľudských aktivít (nie sú na očiach, skryté, nikto tam nebýva a pod.) a miesta so zlou povestou napr. nočné kluby, opustené fabriky, haly.

### **Segregácia alebo integrácia ?**

Existuje niekoľko prístupov ku spôsobu určenia stupňa segregácie cyklistov a motoristov. Vzhľadom na to, že v predchádzajúcich materiáloch vypracovaných pre mesto boli použité príklady modelov z Holandska, uvádzame nový prístup uverejnený nemeckou cyklistickou akadémiou DIFU v roku 2012. Graf udáva stupeň segregácie v závislosti od intenzity motorovej premávky a rýchlosti vozidiel. Uplatňuje sa na komunikáciách s maximálne dvomi jazdnými pruhmi.



Graf 6. Spôsob určenia stupňa segregácie/integrácie podľa intenzity motorových vozidiel (za hodinu) a rýchlosti vozidiel V85 (ERA 2010).

**Vysvetlenie ku grafu:**

*Oblasť 1 – cyklisti v hlavnom dopravnom priestore bez oddelenia*

*Oblasť 2 – cyklisti s „mäkkým“ stupňom segregácie – odporúčaný bezpečnostný pruh (porovnateľný so slovenským „cyklopiktokoridorom“)*

*Oblasť 3 - odporúčaná segregácia cyklistov prostredníctvom cyklistického pruhu alebo cyklistickej cestičky*

*Oblasť 4 – segregácia cyklistov prostredníctvom cyklistického pruhu alebo cyklistickej cestičky je nutná*

**Navrhované typy technických opatrení pre cyklotrasu EuroVelo 11**

**SCK – samostatná cyklistická komunikácia** – cyklocestička - je nemotoristická komunikácia, ktorá je určená výhradne pre cyklistov. Skladá sa minimálne z dvoch obojsmerných cyklistických pruhov štandardnej šírky 3,0 m

**CP v PDP - cyklistické pruhy v pridruženom dopravnom priestore** – je časť pozemnej komunikácie vyčlenený vodorovným a zvislým dopravným značením pre cyklistov, výlučne určený pre premávku cyklistov. Je to základný skladobný prvok cyklistickej komunikácie v šírke od 1,00 – 1,5m umiestnený v pridruženom dopravnom priestore oddelený od hlavného dopravného priestoru bezpečnostným pruhom.

**CP v HDP - cyklistické pruhy v hlavnom dopravnom priestore** – cyklistický pruh, alebo viacúčelový pruh (podľa intenzity premávky a podielu nákladných vozidiel) šírky minimálne 1,25 m umiestnený v hlavnom dopravnom priestore s motorovými vozidlami .

**Cestička pre nemotorovú dopravu** - pojem (car free road), ktorý uvádzajú kritériá diaľkových cyklotrás Eurovelo a ktorý je obmedzený maximálnou premávkou motorových vozidiel v uvažovanom dopravnom priestore 50/denne. V slovenskej legislatíve sa pojem nemotoristická cestička alebo cestička pre nemotorovú dopravu vzťahuje výlučne na komunikáciu pre peších alebo cyklistov, prípadne sa jedná o spoločný pás pre cyklistov a chodcov s oddelením alebo bez oddelenia v závislosti na intenzitách peších a cyklistov. V bežnej komunikácii sa často označuje ako cyklochodník.

**Organizačné opatrenia na miestnych komunikáciách** - na miestnych komunikáciách v intraviláne s rýchlou vozidiel max.50 km/hod, zohľadňujú pohyb cyklistov v hlavnom dopravnom priestore a upozorňujú na dopravné značenie, alebo príslušnou mierou segregácie účastníkov cestnej premávky, aplikujú sa prvky ukľudnenia dopravy.

Sú to všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete miestnych komunikácií. Na miestnej komunikácii v intraviláne obce, mesta platí všeobecné obmedzenie rýchlosti max.50km/hod, ak nie je určené inak. Opatrenia pre cyklistov na týchto komunikáciách sa riadia predovšetkým STN 736110, platnou cestnou vyhláškou a príslušnými technickými predpismi. Miestnu štátnu správu vo veciach miestnych komunikácií a účelových komunikácií vykonávajú obce ako prenesený výkon štátnej správy. Obce na miestnych komunikáciách určujú použitie dopravných značiek, dopravných zariadení a povoľujú vyhradené parkoviská.

**Cykloturistická trasa (cyklotrasa)** - je pozemná komunikácia vybavená cykloturistickým značením (prípadne upravená aj stavebne) pre premávku cykloturistov v označenom smere podľa STN 018028. Často využíva existujúce štátne alebo účelové cesty pre rekreačné využitie. Prioritne spája turistické ciele.

**Združená komunikácia** – pojem, ktorý uvádzajú kritériá diaľkových cyklotrás Eurovelo. Hlavným parametrom pre vedenie trasy Eurovelo po takejto komunikácii je maximálna intenzita vozidiel 1000/denne. Nie sú presne definované ďalšie parametre. Z hľadiska platnej legislatívy na Slovensku sa môže jednáť o smerovo nerozdelenú/rozdelenú pozemnú komunikáciu s funkciou zdrojovej a cieľovej dopravy, kde sa predpokladá nízka intenzita premávky. V závislosti od toho, či sa jedná o miestnu komunikáciu v intraviláne alebo cestu v extraviláne (napr. cesty II.aIII. triedy) závisia príslušné organizačné alebo technické opatrenia a miera segregácie. Segregácia cyklistov a zriadenie cyklistického pruhu na takejto komunikácii je nutná vždy a to najmä vzhľadom na rýchlosť vozidiel, ktorá je zo zákona daná v extraviláne - 90km/hod. Pokiaľ je to možné, odporúčame na takomto type cesty obmedziť rýchlosť na 50km/hod a to prostredníctvom prvkov na ukľudnenie dopravy a dopravným značením. Pri navrhovaní takejto komunikácie odporúčame rešpektovať kritériá EuroVelo a stanoviť maximálnu výhľadovú intenzitu komunikácie s obmedzením na 1000 vozidiel/denne pri rýchlosti 50 km/h.

**Účelová komunikácia** - účelová komunikácia je pozemná komunikácia, ktorá je vybudovaná za istým účelom dopravy, vzťahuje sa predovšetkým ku poľnohospodárskej, lesohospodárskej a vodohospodárskej činnosti.

Vzhľadom na navrhované vedenie cyklotrás postavbách typu vodných hrádzí, alebo lesných



cestách, môže sa dopravný režim na týchto komunikáciách organizovať ako účelová cesta so zákazom vjazdu pre motorové vozidlá s výnimkou oprávnených vozidiel. Miestnu štátnu správu vo veciach účelových komunikácií vykonávajú právnické osoby, ktorým celkom alebo prevažne slúžia, alebo obce ako prenesený výkon štátnej správy, ktoré spolu s cestným správnym orgánom určujú použitie dopravných značiek, dopravných zariadení a povoľujú vyhradené parkoviská. Odporúčame umiestniť zariadenia na zábranu vstupu (dvíhacia rampa) motorovým vozidlám s vytvoreným priestorom voľného priechodu pre cyklistov.

**Značenie** – orientačné cykloturistické značenie podľa štandardov EuroVelo a Slovenskej republiky – sú možné alternatívne grafické emblémové doplnky trasy. Na cyklistických komunikáciách doplnené o vodorovné a zvislé dopravné značenie a informačné značenie podľa platnej vyhlášky.

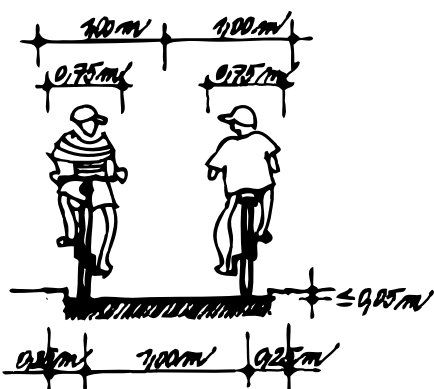
**Rekonštrukcia** - oprava existujúcej komunikácie

**Novostavba** – výstava novej cyklistickej komunikácie

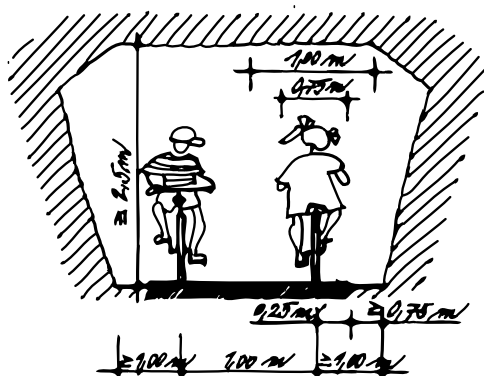
**Objekt** – inžiniersko dopravná stavba typu most, lávka, tunel, podjazd - rieši prevažne mimoúrovňové križovanie cyklistických komunikácií.

**Zásady a technické parametre pre navrhovanú cyklotrasu EuroVelo 11 – novostavby:**

Cyklomagistrála EuroVelo 11 je súčasťou celo európskej siete diaľkových cyklistických trás a má byť z dopravného hľadiska najvýznamnejšou cyklomagistrálou na východnom Slovensku a preto má spĺňať z dopravného aj technického hľadiska tie najvyššie kritériá:



Minimálny priestor pre dvoch cyklistov v otvorenom priestore.



Minimálny priestor pre dvoch cyklistov v obmedzenom alebo uzatvorenom priestore

Má byť vedená prevažne po samostatnej cyklistickej cestičke, v zastavanom území obcí riešenej podľa STN 73 6110 ako komunikácia funkčnej triedy D2 s vylúčením alebo oddelením motorovej dopravy.

Obojsmerná dvojpruhová cyklistická komunikácia má byť vybudovaná v šírke minimálne 3 m s priečnym sklonom 2%.

Cyklistické komunikácie sa odporúča navrhovať

s pozdĺžnym sklonom do 4%, do dĺžky 200 m 6%, výnimočne 8%. Vzhľadom na to, že cyklotrasy majú byť zároveň trasami vhodnými pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, majú spĺňať aj príslušné požiadavky Vyhlášky MŽP SR č.532/2002 o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu.

V zastavanom území môže byť riešená aj formou cyklistických pruhov pričlenených k peším komunikáciám, fyzicky oddelených od automobilových komunikácií zvýšeným obrubníkom alebo najlepšie zeleným pásom.

Podľa článku 7.4.9 uvedenej normy sa cyklistické cestičky nenavrhujú pri komunikáciách s návrhovou rýchlosťou 80 km/hod a vyššou a pri komunikáciách s podielom ťažkej (t.j. nákladnej a automobilovej) dopravy 30% a viac.

V stiesnených pomeroch môže výnimočne cyklotrasa viesť po miestnych ukľudnených alebo účelových komunikáciách s minimálnou intenzitou automobilovej dopravy, kde musia byť realizované opatrenia na spomalenie rýchlosti vozidiel na max. 30 km/hod a vylúčenie resp. zníženie podielu nákladnej dopravy na m

Cyklistické komunikácie sa majú navrhovať podľa čl. 12.2, kapacita cyklistických komunikácií sa stanovuje podľa čl. 6.13 STN 73 6110.

Záchytné bezpečnostné zariadenia sa navrhujú podľa čl. 15.1.3 uvedenej normy v miestach, kde sa cestička pre cyklistov, pruh alebo pás priblíži k vodným tokom a staniciam bližšie ako 3 m alebo kde stromoradie alebo iné pevné prekážky stoja pod násypom cyklistickej komunikácie vo vzdialenosti menšej ako 6 m od jeho päty.

Spevnenie cyklistických komunikácií sa navrhuje celistvé alebo z dlažby a prefabrikátov so zaliatymi škárami. Z hľadiska bezpečnosti je účelné ich farebne odlíšiť od iných dopravných pásov a pásov pre chodcov.

#### *Šírka cyklistických komunikácií podľa intenzity cyklistickej premávky (STN 736110)*

jednosmerná cyklistická premávka		Obojsmerná cyklistická premávka	
Špičková intenzita v jednom smere c/h	šírka komunikácie m	Špičková intenzita v oboch smeroch c/h	šírka komunikácie m
od 0 do 150	(1,0), 1,25, (1,50)	od 0 do 50	(1,0), 1,25, (1,50)
od 151 do 750	2,5	od 51 do 150	2,5
nad 750	3,75	nad 150	3,75

#### *Spôsob oddelenia peších a cyklistov (STN 736110)*

bez oddelenia		s oddelením	
cyklistov	chodcov	cyklistov	chodcov
0 - 30	600	50	500
od 31 do 150	300	250	50
od 151 do 300	60		

### **Zásady umiestnenia vybavenosti trasy v inundačnom území**

**Inundačné územie** je plocha, ktorá býva zaplavená pri zvýšených prietokoch vody v povrchových tokoch, a je určená na prevedenie tohto zvýšeného prietoku tak, aby nedošlo ku ohrozeniu iných území.

Podľa §20 ods.6 písm.c) zákona SNR č.7/2010 o ochrane pred povodňami v inundačnom území je zakázané umiestňovať stavby, budovy alebo zariadenia, ktoré by mohli zhoršiť odtok povrchových vôd, podľa ods.7 aj zriaďovať oplotenie, vykonávať terénne úpravy a pod. Na druhej strane v odseku 8 písm.f) sa uvádza, že je v ňom možné povoliť dopravné stavby, objekty a zariadenia, ktoré nezhoršujú odtok povrchových vôd, chod ťadov a ktoré nemôžu zhoršiť kvalitu vody.

Z uvedených zásad vyplýva, že v záplavových územiach okolo rieky Hornád je možné vybudovať cyklistické komunikácie za podmienky, že nebudú brániť odtoku vody, t.j. nebudú výraznejšie vyvýšené nad okolitý terén, nebudú vybavené zvodidlami, zábradliami a oplotením a pod. Z hľadiska zabezpečenia ochrany čistoty vôd pred ropnými látkami je potrebné uprednostniť betónové vozovky.

Konštrukčne musia byť riešené tak, aby mali zväčšenú drenážnu vrstvu a boli odolné voči odplaveniu vodou. Prvky drobnej architektúry vybavenosti trasy je potrebné umiestňovať najmä mimo záplavové územie alebo na vyvýšených miestach nad záplavovou čiarou, najmä v blízkosti zastavaných častí obcí, na plochách priľahlých k ochranným protipovodňovým hrádzam a objektom nad úrovňou povodní. Vnútri záplavového územia je možné umiestniť len prvky, netvoriace prekážku odtoku vody svojim tvarom a umiestnením, a odolné voči odplaveniu.

### **Spôsob dopravného značenia, prevádzkový režim trasy**

Z hľadiska pravidiel cestnej premávky v súlade s § 55 zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhláškou č.9/2009 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, môžu byť na cyklotrase tieto základné dopravné režimy:

**cyklistická cestička** – označená dopravnou značkou C8 Cestička pre cyklistov, používať ju môžu cyklisti aj osoby na kolieskových korčuliach, lyžiach a obdobnom športovom vybavení

**cestička pre cyklistov a chodcov** – označená dopravnou značkou C12 alebo C13 Cestička pre vyznačených užívateľov. Na tejto cestičke cyklista nesmie ohroziť chodca. Ak takáto cestička má oddelené pruhy pre chodcov a cyklistov (značka C13), sú povinní použiť len pruh pre nich určený. Cyklocestičku môžu používať chodci, cyklisti a osoby na kolieskových korčuliach, lyžiach a obdobnom športovom vybavení

**cyklistická cestička s obmedzeným prístupom dopravnej obsluhy** – označená dopravnou značkou C8 s dodatkovou tabuľou E12, umožňujúcou vjazd vozidlám správcu vyznačených zariadení resp. pozemkov, odporúča sa doplniť dopravnou značkou B31a Najvyššia povolená rýchlosť (20 km). Trasu môžu požívať cyklisti, osoby na kolieskových korčuliach, lyžiach a obdobnom športovom vybavení a vozidlá doplnkovou dopravnou značkou označených organizácií

**účelová cesta pre nemotoristickú dopravu** – označená dopravnou značkou B3 Zákaz vjazdu všetkých motorových vozidiel, môže byť doplnená dodatkovou tabuľou E12, umožňujúcou vjazd vozidlám uvedeným na dodatkovej tabuli, napr. správcu vyznačených zariadení resp. pozemkov, vtedy sa odporúča doplniť dopravnou značkou B31a Najvyššia povolená rýchlosť (20 km). Trasu môžu požívať cyklisti, osoby na kolieskových korčuliach, lyžiach a obdobnom športovom vybavení, chodci, jazdci na koňoch, osoby s ručnými vozíkmi a prípadne vozidlá vymedzené doplnkovou dopravnou značkou

**účelová cesta označená dopravnou značkou B1** Zákaz vjazdu všetkých vozidiel s dodatkovou tabuľou E12 s nápisom „Okrem cyklistov“ alebo „Cyklistom vjazd povolený“. Môže byť doplnená dodatkovou tabuľou E12, umožňujúcou vjazd vozidlám uvedeným na dodatkovej tabuli. Trasu môžu požívať cyklisti, osoby na kolieskových korčuliach, lyžiach a obdobnom športovom vybavení a vozidlá vymedzené doplnkovou dopravnou značkou

**ukľudnená komunikácia** označená dopravnou značkou IP28a Obytná zóna. Komunikáciu môžu používať všetky motorové a nemotorové vozidlá, cyklisti, osoby na kolieskových korčuliach, lyžiach a obdobnom športovom vybavení a chodci, pre všetkých platia vyplývajúce obmedzenia, napr. maximálna rýchlosť 20 km/hod

**miestna komunikácia s obmedzenou rýchlosťou** dopravnou značkou B31a Najvyššia povolená rýchlosť (20 alebo 30 km/hod), odporúča sa doplniť výstražnou dopravnou značkou A16 Cyklisti. Komunikáciu môžu používať všetci účastníci cestnej premávky (všetky motorové a nemotorové vozidlá, cyklisti, osoby na kolieskových korčuliach, lyžiach a obdobnom športovom vybavení, chodci, jazdci na koňoch, konské záprahy, osoby s ručnými vozíkmi)

cesta III. triedy s obmedzenou rýchlosťou dopravnou značkou B31a . Najvyššia povolená rýchlosť (30 alebo 40 km/hod) a výstražnou dopravnou značkou A16 Cyklisti. Komunikáciu môžu používať všetci účastníci cestnej premávky (všetky motorové a nemotorové vozidlá, cyklisti, osoby na kolieskových korčuliach, lyžiach a obdobnom športovom vybavení, chodci, jazdci na koňoch, konské záprahy, osoby s ručnými vozíkmi).

### **Navrhované konštrukcie cyklistických cestičiek**

Na celom úseku trasy sa odporúčajú vozovky s pevným krytom a to najmä vzhľadom na požiadavku celoročnej zjazdnosti medzinárodnej cyklotrasy ako aj udržateľnosti zámeru z hľadiska následnej údržby a využiteľnosti trasy z hľadiska cyklistickej dopravy pre miestnych obyvateľov.

1. Cyklocestička asfaltová:
  - geotextília
  - štrkopiesok 150 mm
  - kamenivo 0-22 mm spevnené cementom 100 mm
  - obaľované kamenivo 70 mm
  - penetračný (spojovací) postrek
  - asfaltobetón 40 mm
  
2. Cyklocestička asfaltová:
  - geotextília
  - štrkopiesok 150 mm
  - kamenivo 0-22 mm spevnené cementom 100 mm
  - cestný betón C30/37 150 mm
  
3. Účelová cesta asfaltová:
  - geotextília
  - štrkopiesok 200 mm
  - kamenivo 0-22 mm spevnené cementom 130 mm
  - obaľované kamenivo 70 mm
  - penetračný (spojovací) postrek
  - asfaltobetón 40 mm
  
4. Účelová cesta betónová:
  - geotextília
  - štrkopiesok 200 mm

- kamenivo 0-22 mm spevnené cementom 100 mm
  - cestný betón 200 mm
5. Rekonštrukcia asfaltovej vozovky:
- odfrézovanie 40 mm
  - penetračný postrek
  - asfaltový betón 40 mm
  - vysprávka 20 – 30 % plochy – obaľované kamenivo hr 40 mm

**Poznámky:**

- do ceny jednotlivých konštrukcií boli pri kalkulácii orientačného rozpočtu započítané odhumusovanie plochy hr. 100 mm, spätné zahumusovanie príľahlej plochy a osev trávou
- pri prepočte ceny boli v jednotlivých úsekoch započítané využiteľné podkladové vrstvy

**4.5.Návrh technických opatrení na posudzovaných variantoch EuroVelo 11 na území KSK**

**Alternatíva A1 – tzv. turistická**

obec	dĺžka opatrenia v m	opatrenie	druh	poznámka
hranica KSK I/68				
Budimír - rázc.Družstevná p.H.	1117	cyklocestička	novostavba	popri ceste 1/68
Budimír - rázc.Družstevná - rázc. lesná cesta	2043	cyklocestička	novostavba	
Budimír - lesná cesta	325	účelová komunikácia	rekonštrukcia	panelová lesná cesta
Košice - lesná cesta	751	účelová komunikácia	rekonštrukcia	makadamová lesná cesta
Košice - nová lesná cesta	67	účelová komunikácia	novostavba	nespevnená lesná cesta
Družstevná - účelová cesta	1000	účelová komunikácia	novostavba	okolo plánovaného aquaparku
Družstevná - Tepličany ČOV	435	účelová komunikácia	existujúca	účelová cesta k ČOV
Družstevná - Tepličany - Viničný potok	742	cyklocestička	novostavba	športovo-rekreačná oblasť Tepličany
Lávka Viničný potok - záhradkárka osada	120	zavesená cyklolávka	novostavba	prekonanie skalného útvaru
Košice - Ťahanovce - záhradky za tunelom	2054	účelová komunikácia	novostavba	obslužná cesta do záhradkárskej oblasti

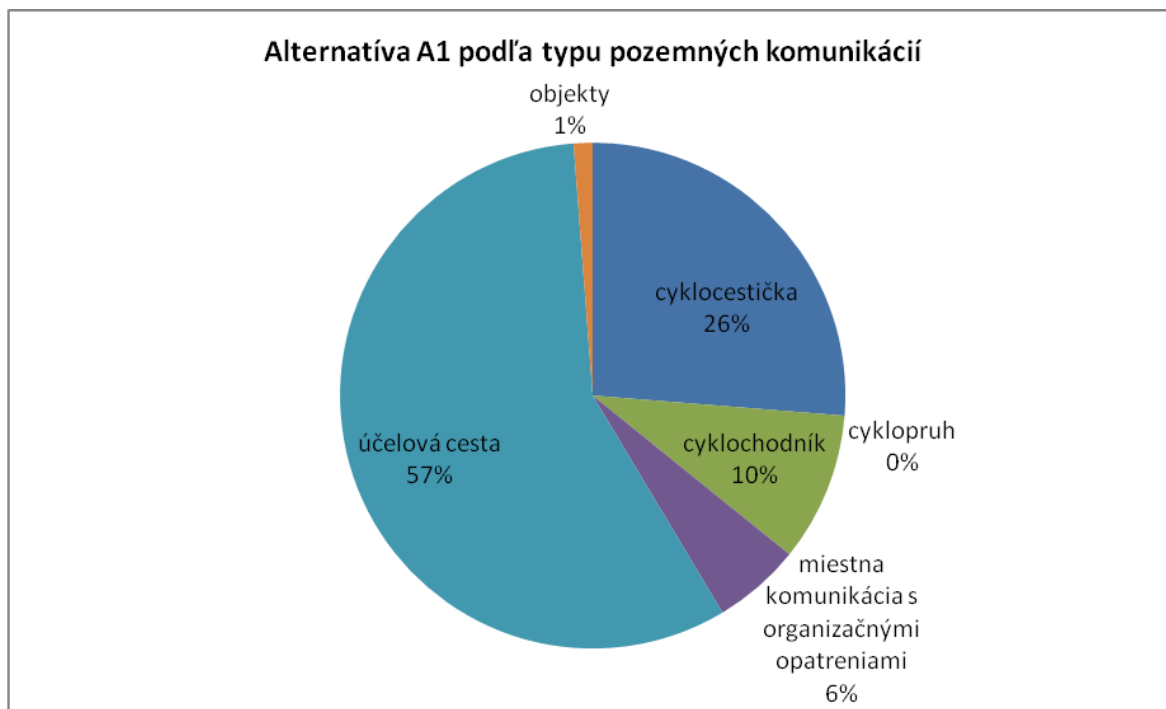
Košice - Ťahanovce - ku tunelu	1940	účelová komunikácia	rekonštrukcia	rekreačné nábregie
Košice - Ťahanovce	84	objekt	novostavba	lávka cez Hornád
Košice - most Ťahanovce - Stará pracháreň	4604	účelová komunikácia	novostavba	investičný zámer SVP š.p. OZ Košice, cyklocestička po protipovodňovej hrádzi
Košice - cyklochodník Hornád Stará pracháreň - sídlisko Nad jazerom	2800	účelová komunikácia	existujúca	
Košice - cyklochodník Hornád sídlisko Nad jazerom - ul. Prísídlisku	3436	cyklistický pruh	rekonštrukcia	rozšírenie existujúceho združeného chodníka
Košice - ul. Pri sídlisku - lávka Krásna	470	cyklochodník	novostavba	okolo protipovodňového múrika, súkromné pozemky
Košice - Krásna - Golianova - Ukrajinská ulica	285	cyklocestička	existujúca	súbežne s miestnou komunikáciou
Košice - Krásna - podjazd pod cestou II/552	155	cyklocestička	novostavba	
lávky 2 x 6 m	12	objekt	novostavba	lávky cez priepusty
Košice - Krásna - nová ulica	255	miestna komunikácia	existujúca	nová IBV
Košice - Krásna - po žel.trať	1170	účelová komunikácia	novostavba	okolo štrkoviska Krásna
MČ Juh - po ŠR trať	1200	účelová komunikácia	novostavba	po protipovodňovej hrádzi
Kokšov-Bakša	745	účelová komunikácia	rekonštrukcia	panelová cesta po protipovodňovej hrádzi
Kokšov-Bakša	1070	účelová komunikácia	novostavba	po protipovodňovej hrádzi
Geča, Nižná Myšľa	2865	cyklistická cestička	novostavba	po poľnej ceste na pravom brehu Hornádu
Nižná Myšľa - most	230	objekt - most cez Hornád	rekonštrukcia	investičný zámer obce
Nižná Myšľa - ľavobrežná trasa	2665	účelová komunikácia	novostavba	po protipovodňovej hrádzi a poľnej ceste
lávka cez Olšavu	50	objekt	novostavba	most cez Olšavu
Ždaňa - miestna komunikácia	180	cyklocestička	novostavba	prepojenie od rieky pomedzi domy na cestu
Ždaňa - cesta III/061021	400	cyklocestička	novostavba	cesta 3.tr. s mostom cez Hornád

Čaňa	755	cyklocestička	existujúca	existujúca cyklocestička, realizácia ukončená 2012
Čaňa - k ČOV	640	účelová komunikácia	rekonštrukcia	panelová cesta
Čaňa - poľná cesta	505	účelová komunikácia	novostavba	v súčasnosti poľná cesta
Čaňa, Gyňov - účelová cesta	1536	účelová komunikácia	existujúca	existujúca účelová komunikácia
Trstené pri Hornáde - lávka	2220	cyklocestička	existujúca	realizácia ukončená 2012
Trstené pri Hornáde - miestne komunikácie - št.hranica	2043	cesta III.triedy s organizačnými opatreniami	existujúca	rekonštrukcia cesty ukončená 2012

celkom m 40969

### Sumárne zhodnotenie

typ	cyklocestička	cyklopruh	cyklochodník	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	účelová cesta	objekty
dĺžka vkm	10,762	0	3,906	2,298	23,507	0,496



### Sumár vyhodnotenie A1 podľa typu stavby

#### Alternatíva A1

typ stavby	novostavba	rekonštrukcia	existujúca
dĺžka v km	22,173	9,603	9,193

### Alternatíva A1a – tzv. turistická s prechodom cez centrum mesta

obec	dĺžka opatrenia v m	opatrenie	druh	poznámka
hranica KSK I/68				
Budimír - rázc.Družstevná p.H.	1117	cyklocestička v PDP	novostavba	vedľa cesty I.triedy
Budimír - rázc.Družstevná - hranica katastra	2043	cyklocestička v PDP	novostavba	vedľa cesty III.triedy
Družstevná n.H. - hranica katastra - centrum obce	2355	cyklocestička v PDP	novostavba	vedľa cesty III.triedy
Družstevná n.H. - centrum - Tepličany , Výhon	1325	miestna komunikácia	rekonštrukcia	
Tepličany - Výhon - Tepličany ČOV	435	účelová komunikácia	existujúca	účelová cesta k ČOV
Družstevná - Tepličany ČOV - Viničný potok	742	cyklocestička	novostavba	športovo-rekreačná oblasť Tepličany
Lávka Viničný potok - záhradkárská osada	120	zavesená cyklolátka	novostavba	prekonanie potoka a skalného útvaru
Košice - Ťahanovce - záhrady za tunelom	2054	účelová komunikácia	novostavba	záhradkárská oblasť
Košice - Ťahanovce - ku tunelu - Ťahanovce most	1940	účelová komunikácia	rekonštrukcia	rekreačné nábrevie
Košice - Ťahanovce	84	lávka cez Hornád	novostavba	
Košice - most Ťahanovce - Hlinkova	1715	cyklocestička po protipovodňovej hrádzi	novostavba	investičný zámer SVP š.p. OZ Košice
Hlinkova - Komenského	962	cyklistické pruhy v PDP	novostavba	
Komenského-Rooseveltova	2455	cyklocestička	existujúca	existujúca cyklotrasa
Rooseveltova-Stará pracháreň	1266	cyklistické pruhy v PDP	novostavba	
Palackého	120	objekt	novostavba	45 + 75 m, lávky
lávka nad Palackého ul.	45	objekt	novostavba	45 m
lávka nad I/68	100	objekt	novostavba	
Košice - cyklochodník Hornád Stará pracháreň - sídlisko Nad jazerom	2800	cyklocestička	existujúca	existujúca cyklotrasa
Košice - cyklochodník Hornád sídlisko Nad jazerom - ul. Pri sídlisku	3436	cyklistický pruh	novostavba	rozšírenie existujúceho združeného chodníka
Košice - ul. Pri sídlisku - lávka Krásna	470	cyklocestička	novostavba	okolo protipovodňového múrika



Košice - Krásna - Golianova - Ukrajinská ulica	285	cyklocestička	novostavba	súbežne s miestnou komunikáciou
Košice - Krásna - podjazd pod cestou II/552	155	cyklocestička	novostavba	dve lávky 2x6 m
lávky 2x6 m	12	objekt	novostavba	
Košice - Krásna - nová ulica	255	miestna komunikácia	existujúca	nová IBV
Košice - Krásna - po žel.trat'	1170	účelová komunikácia	novostavba	okolo štrkoviska Krásna
MČ Juh - po ŠR trať	1200	účelová komunikácia	novostavba	po protipovodňovej hrádzi
Kokšov-Bakša	745	účelová komunikácia	rekonštrukcia	panelová cesta po protipovodňovej hrádzi
Kokšov-Bakša	1070	účelová komunikácia	novostavba	po protipovodňovej hrádzi
Geča, Nižná Myšľa	2865	cyklocestička	novostavba	po poľnej ceste na pravom brehu Hornádu
Nižná Myšľa - most	230	účelová komunikácia	rekonštrukcia	investičný zámer obce
Nižná Myšľa - ľavobrežná trasa	2665	cyklocestička	novostavba	po protipovodňovej hrádzi a poľnej ceste
lávka cez Olšavu	50	objekt	novostavba	
Ždaňa - miestna komunikácia	180	cyklocestička	novostavba	po cestu III.triedy
Ždaňa - cesta III/061021	400	cyklocestička	novostavba	súbežne s cestou III.triedy
Čaňa	755	cyklocestička	existujúca	existujúca cyklocestička
Čaňa - k ČOV	640	účelová komunikácia	rekonštrukcia	panelová cesta
Čaňa - poľná cesta	505	účelová komunikácia	novostavba	poľná cesta
Čaňa, Gyňov - účelová cesta	1536	účelová komunikácia	existujúca	existujúca účelová komunikácia
Trstené pri Hornáde - lávka	2220	cyklocestička	existujúca	existujúca cyklocestička
Trstené pri Hornáde - št.hranica	2043	cesta III.triedy s organizačnými opatreniami	existujúca	zrekonštruovaná cesta

celkom v m

44565

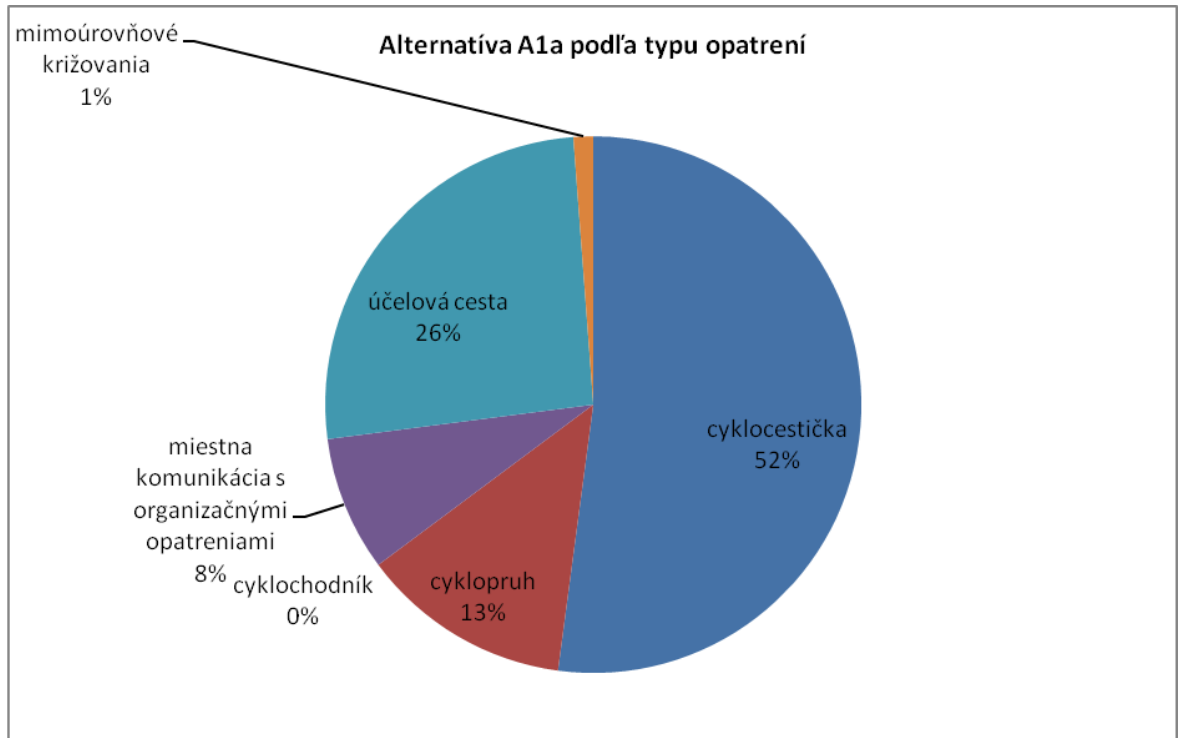
## Sumárne zhodnotenie

### Alternatíva A1a

typ stavby	novostavba	rekonštrukcia	existujúca
dĺžka vkm	27,009	4,88	12,499

### Alternatíva A1a

typ	cyklocestička	cyklopruh	cyklochodník	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	účelová cesta	mimoúrovňové križovania
dĺžka vkm	23,222	5,664		3,623	11,525	0,531



### Alternatíva A2 - tzv. dopravná

obec	dĺžka opatrenia v m	opatrenie	druh	poznámka
hranica KSK I/68		značenie		
Budimír - rázc.Družstevná	1150	cyklocestička v PDP	novostavba	
Budimír - rázc.Družstevná - centrum	905	cyklopruhu v PDP	novostavba	
Budimír - miestna komunikácia -koniec	590	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	rekonštrukcia	miestna komunikácia
Budimír - koniec MK - les	405	účelová komunikácia	novostavba	poľná cesta

Košice - Budimír -les - podjazd I/68	1522	účelová komunikácia	novostavba	lesná cesta
Košice - Podjazd I/68 - Zelený dvor	1313	účelová komunikácia	rekonštrukcia	spevnená lesná cesta
Košice - Zelený dvor	120	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	existujúca	miestna komunikácia
Košice - Zelený dvor - križovatka Dargov.hrdinov	3710	účelová komunikácia	rekonštrukcia	účelová lesná cesta, záhradkárska oblasť
Košice - križ. Darg.hrdinov - cyklocestička Hornád	940	cyklocestička	novostavba	
z toho lávky	420	mimoúrovňové križovania - 3x	novostavba	lávka cez I/68, lávka cez Hornád, lávka cez železničnú trať
Košice - Hornád - Komenského	990	cyklopruhy v PDP 2 x jednosmerné obostranné pruhy	novostavba	
z toho lávka	40	cyklocestička	novostavba	lávka cez Mlynský náhon
Košice - cyklotrasa Komenského - Hlavná - Južná trieda - Ulica osloboditeľov	6660	cyklopruhy v PDP	existujúca	existujúca cyklotrasa
Košice-Barca - Gavlovičova - Abovská	1380	cyklopruhy v PDP	novostavba	
Košice-Barca - Valaliky	3675	cyklistická cestička	novostavba	čiastočne v PDP
Valaliky	2325	cyklopruhy v PDP - oprava +rozsirenie	rekonštrukcia	
Geča	1075	cyklopruhy v PDP 2 x jednosmerné obostranné pruhy	novostavba	
Čaňa - cesta III/068021	1700	cyklopruhy v PDP	novostavba	
Čaňa - cesta III/068024	850	cyklopruhy v PDP	novostavba	
Čaňa - rek.oblasť Tajvan	1900	účelová komunikácia	rekonštrukcia	rekreačný areál
Tajvan - Gyňov	200	účelová komunikácia	existujúca	realizácia ukončená 2012
Gyňov - obec	745	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	rekonštrukcia	miestne komunikácie
Gyňov - Belža	2490	účelová komunikácia	novostavba	poľná cesta

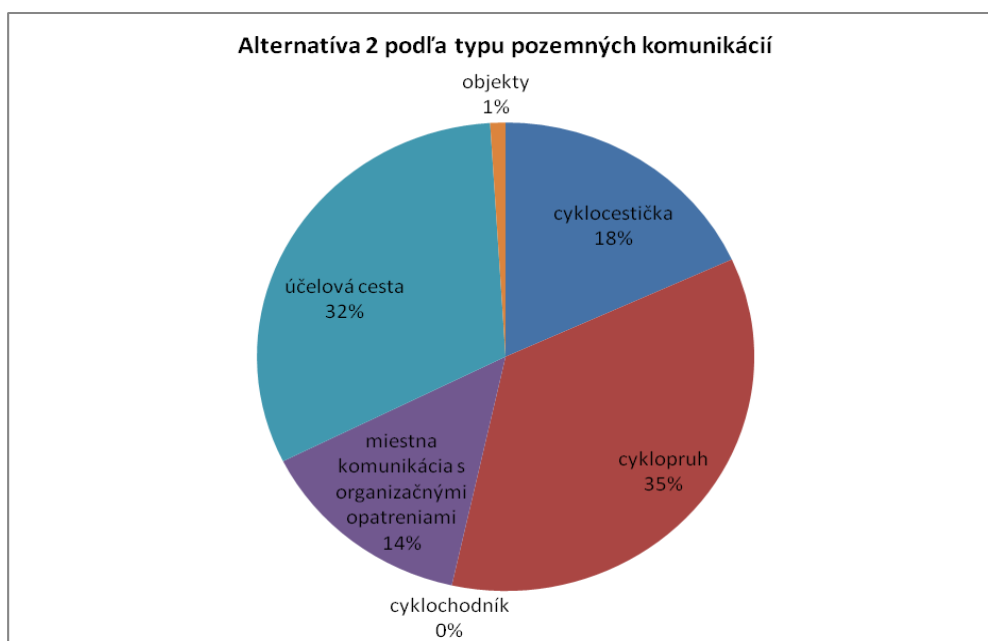
Belža - obec	495	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	rekonštrukcia	miestne komunikácie
Belža - Seňa, družstvo	1690	účelová komunikácia	novostavba	poľná cesta okolo priehrady
Seňa - obec	1500	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	existujúca	miestna komunikácia
Kechnec - obec	1310	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	existujúca	miestna komunikácia
Milhošť - obec	1220	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	existujúca	cesta III. triedy, miestna komunikácia
Milhošť - žel.priecestie - št.hranica	922	cyklocestička	novostavba	okolo žel.trate

celkom m 42242

### Sumárne zhodnotenie:

#### Alternatíva A2

typ	cyklocestička	cyklopruh	cyklochodník	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	účelová cesta	objekty
dĺžka vkm	7,717	14,895	0	5,98	13,23	0,42



#### Alternatíva A2

typ stavby	novostavba	rekonštrukcia	existujúca
dĺžka v km	20,154	11,078	11,01

#### 4.6. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska majetkoprávných a vlastníckych vzťahov

Vlastnícke vzťahy sme riešili v navrhovaných koridoroch vzhľadom na počet parcel, ktorými jednotlivé koridory prechádzajú, charakter a stav vlastníckych vzťahov, počet vlastníkov, typ vlastníctva a typ pozemku. Údaje sme získavali na základe informácií z verejného kataster portálu, kde boli nedostupné vzhľadom na neukončenosť procesu ROEP sme navštívili obce a požiadali o náhľad do katastrálnej mapy, tam kde to nebolo možné sme zakúpili informácie zo Správy katastrálneho úradu. Zistené informácie sme dali do súladu s podkladmi s katastrálnych máp tam kde to bolo možné .

Posudzované alternatívy vedú cez katastre nasledovných obcí:

Alternatíva 1 – Budimír, Družstevná pri Hornáde, Kostofany nad Hornádom, Košice (6 mestských častí), Kokšov Bakša, Nižná Myšľa, Ždaňa, Čaňa, Gyňov, Trstené pri Hornáde – 11 obcí

Alternatíva 2 – Budimír, Košice (5 mestských častí), Valaliky, Geča, Čaňa, Gyňov, Belža, Seňa, Kechnec, Milhošť – 10 obcí

Zistené listy vlastníctva sú zoradené v podľa jednotlivých dotknutých katastrov obcí v digitálnej prílohe tohto dokumentu.

Vlastnícke vzťahy sa zisťovali v lokalitách navrhovaných pre novostavby a rekonštrukcie.

V miestach kde vedú po existujúcich komunikáciách sa riadia len správcovskými vzťahmi dané kategóriou príslušnej komunikácie.

Alternatíva	počet parcel	počet LV		počet zistených vlastníkov	typ vlastníctva na parcelách						
		overené	nezaložené/nenájdené		súkromné	štátne	cirkevné	P O	SP F	obec/mesto	
Alternatíva 1	751	485	80	5753	530	145	4	36	1	29	25
Alternatíva 1	256	192	6	1375	171	67	8	12	67		4
<b>spolu</b>	<b>1007</b>	<b>677</b>	<b>86</b>	<b>7128</b>	<b>701</b>	<b>212</b>	<b>12</b>	<b>48</b>	<b>35</b> <b>8</b>		<b>29</b>

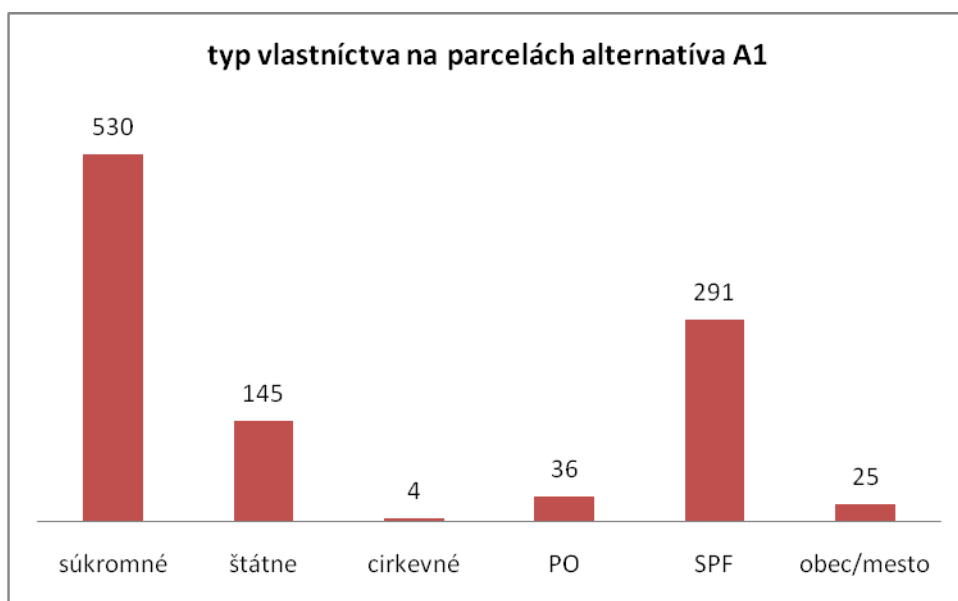
#### Sumárna tabuľka zistených vlastníckych vzťahov pre alternatívu A1

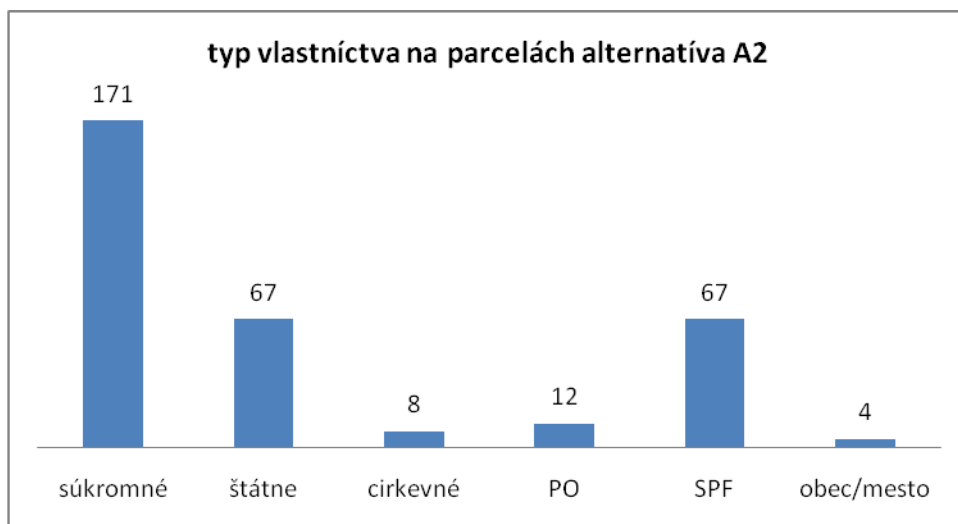
Kataster	počet parcel	počet LV		počet zistených vlastníkov	typ vlastníctva na parcelách						
		overené	nezaložené/nenájdené		súkromné	štátne	cirkevné	P O	SP F	obec/mesto	
Budimír	173	129	2	972	121	54	3	1	55		0
Družstevná - M.Vieska	180	94	0	1669	169	14	0	5	13	0	0
Družstevná - Tepličany	67	50	4	1477	58	15	0	7	18		6
Kostoľany nad Hornádom	11	4	5	171	5	1	0	1	16		6

Ťahanovce	43	9	29	148	1	10	0	7	2	2
Jazero, Krásna	92	52	26	320	35	14	1	13	9	8
Kokšov Bakša	54	49	0	276	41	12	0	1	12	0
Geča	20	13	4	19	13	1	0	0	1	2
Nižná Myšľa	101	77	10	658	82	19	0	1	43	0
Čaňa	10	8	0	43	5	5	0	0	5	1
<b>spolu</b>	<b>751</b>	<b>485</b>	<b>80</b>	<b>5753</b>	<b>530</b>	<b>145</b>	<b>4</b>	<b>36</b>	<b>29</b>	<b>1</b>

### Sumárna tabuľka zistených vlastníckych vzťahov pre alternatívu A1

Kataster	počet parcíel	počet LV		počet zistených vlastníkov	typ vlastníctva na parcelách					
		overené	nezaložené/nenájdené		súkromné	štátne	cirkevné	PO	SPF	obec/mesto
Budimír	173	129	2	972	121	54	3	1	55	0
Geča	20	13	4	19	13	1	0	0	1	2
Gyňov	32	22	0	325	20	9	3	9	6	0
Belža	22	19	0	56	17	3	2	1	4	1
Milhosť	9	9	0	3	0	0	0	1	1	1
<b>spolu</b>	<b>256</b>	<b>192</b>	<b>6</b>	<b>1375</b>	<b>171</b>	<b>67</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>67</b>	<b>4</b>





### Zoznam vlastníckych vzťahov podľa katastrov jednotlivých obcí

#### Budimír

Kataster		Budimír						
Smer		Prešov - Budimír - Družstevná pri Hornáde - Ťahanovce					LV	129 / nezal 2
úsek		hranice k.ú.PO-KE až po hranice k.ú. Budimír-Družstevná p H					počet vlastníkov	972
							počet parcel	173
Poradové číslo	Situácia - obrázok str.	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Správca / nájomca	Poznámka
1	1,1-1	475/1	OP	991	Súkr	18	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	vpravo pozdĺž cesty
2	1,1-1	472	OP	986	Súkr	7	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	kolmo na cestu
3	1,1-1	270/1	OP	220	Cirk.	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
4	1,1-1	271/1	OP	877	Súkr	26	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
5	1,1-1	272/1	OP	1287	Súkr	26	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
6	1,1-1	273/1	OP	926	Súkr	7	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
7	1,1-1	274/1	OP	928	Súkr	46	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
8	1,1-1	275/1	OP	828	Súkr	23	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
9	1,1-1	276/1	OP	929	Súkr	20	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
10	1,1-1	277/1	OP	1376	Súkr	27	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
11	1,1-1	278/1	OP	895	Súkr	10	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
12	1,1-1	279/1	OP	1341	Súkr	26	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
13	1,1-1	280/1	OP	887	Súkr	11	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
14	1,1-1	281/1	OP	930	Súkr	4	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
15	1,1-1	282/1	OP	889	Súkr	8	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	

16	1,1-1	283/1	OP	931	Súkr	11	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
17	1,1-1	284/1	OP	892	Súkr	8	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
18	1,1-1	285/1	OP	894	Súkr	10	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
19	1,1-1	286/1	OP	878	Súkr	8	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
20	1,1-1	287/1	OP	932	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
21	1,1-1	288/1	OP	933	Súkr	9	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
22	1,1-1	289/1	OP	934	Súkr	7	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
23	1-2	290/1	OP	882	Súkr	2	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
24	1-2	291/1	OP	913	Súkr	8	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
25	1-2	292/1	OP	884	Súkr	39	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
26	1-2	293/1	OP	935	Súkr	7	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
27	1-2	294/1	OP	936	Súkr	4	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
28	1-2	295/1	OP	885	súkr	4	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
29	1-2	296/1	OP	885	Súkr	4	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
30	1-2	297/1	OP	884	Súkr	39	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
31	1-2	298/1	OP	884	Súkr	39	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
32	1-2	616	voda	792	SPF	1	nie	
33	1-2	299	OP	937	Súkr	22	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
34	1-2	300/1	OP	913	Súkr	8	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
35	1-2	301/1	OP	938	Súkr	21	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	Plomba
36	1-2	302/1	OP	933	Súkr	9	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
37	1-2	303/1	OP	939	Súkr	5	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
38	1-2	304/1	OP	1716	Súkr	6	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
39	1-2	305/1	OP	905	Súkr	3	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
40	1-2	306/1	OP	892	Súkr	8	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
41	1-2	307/1	OP	1610	Súkr	7	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
42	1-2	308/1	OP	1603	Súkr	6	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
43	1-2	309/1	OP	943	Súkr	1	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
44	1-2	310/1	OP	887	Súkr	11	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
45	1-2	311/1	OP	886	Súkr	26	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
46	1-2	312/1	OP	895	Súkr	10	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
47	1-2	313/1	OP	1378	Súkr	27	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
48	1-2	314/1	OP	944	Súkr	17	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
49	1-2	315/1	OP	828	Súkr	23	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
50	1-2	316/1	OP	945	Súkr	30	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
51	1-2	317/1	OP	946	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
52	1-2	318/1	OP	947	Súkr	25	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	



53	1-2	319/1	OP	877	Súkr	26	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
54	1-2	320/1	OP	220	<b>Cirk.</b>	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
55	1-2	616	voda	792	<b>SPF</b>	1	nie	
56	1-2	321/1	OP	220	<b>Cirk.</b>	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
57	1-2	322/1	OP	877	Súkr	26	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
58	1-2	323/1	OP	1340	Súkr	26	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
59	1-2	324/1	OP	1705	Súkr	7	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
60	1-3	325/1	OP	951	Súkr	4	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
61	1-3	326/1	OP	1604	Súkr	6	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
62	1-3	327/1	OP	1605	Súkr	7	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
63	1-3	328/1	OP	906	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
64	1-3	329/1	OP	1549	Súkr	8	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
65	1-3	329/4	OP	892	Súkr	8	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
66	1-3	330/1	OP	1708	Súkr	5	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
67	1-3	331/1	OP	1379	Súkr	23	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
68	1-3	332/1	OP	953	Súkr	17	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
69	1-3	333/1	OP	881	Súkr	12	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
70	1-3	334/1	OP	954	Súkr	5	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
71	1-3	335/1	OP	937	Súkr	22	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
72	1-3	336/1, 337/1	OP	884	Súkr	39	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
73	1-3	338/1	OP	885	Súkr	4	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
74	1-3,2	190/1	OP	860	Súkr	17	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	pozdĺž cesty
75	2	190/2	OP	861	Súkr	12	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	odbočka vpravo
76	2	190/3	OP	862	Súkr	6	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	oproti domom
77	2	190/4	OP	863	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	oproti domom
78	2	190/5	OP	864	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	oproti domom
79	2	190/6	OP	865	Súkr	8	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	oproti domom
80	2	190/7	OP	866	Súkr	22	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	oproti domom
81	2	190/8	OP	867	Súkr	3	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	oproti domom
82	2	190/10	OP	868	Súkr	11	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	oproti domom
83	2	190/11, 190/12	OP	1451	Súkr	1	nie	družstvo
84	2	190/13	OP	871	Súkr	5	nie	družstvo
85	2	190/14	OP	868	Súkr	14	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	družstvo
86	2	190/15	OP	872	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	družstvo
87	2	190/16	OP	866	Súkr	27	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	družstvo
88	2	190/17	OP	865	Súkr	8	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	družstvo
89	2	190/18	OP	864	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	družstvo

90	2	190/19	OP	863	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
91	2	190/20	OP	862	Súkr	6	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
92	2	190/21	OP	861	Súkr	8	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
93	2	190/22	OP	860	Súkr	14	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
94	2	350/2	OP	1340	Súkr	26	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
95	2	351	OP	1706	Súkr	10	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
96	2	186/3	OP	1396	Súkr	1	nie je	vľavo od cesty
97	2	186/4	OP	1396	Súkr	1	nie je	za novou štvrť
98	2	186/5	OP	1466	Súkr	1	nie je	RD
99	2	186/6	OP	1466	Súkr	1	nie je	
100	2	186/7	OP	1494	Súkr	1	nie je	
101	2	186/8	OP	1433	Súkr	1	nie je	
102	2	186/9	OP	1447	Súkr	1	nie je	
103	2	186/10	OP	1480	Súkr	1	nie je	
104	2	186/11	OP	1480	Súkr	1	nie je	
105	2	186/12	OP	1433	Súkr	1	nie je	
106	2	186/13	OP	838	Súkr	7	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
107	2	186/14	OP	1433	Súkr	1	nie je	
108	2	186/15	OP	840	Súkr	1	nie je	
109	2	186/16	OP	841	Súkr	3	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
110	2	186/17	OP	842	Súkr	7	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
111	2	544/1	OP	804	Súkr	3	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
112	2	543/1	OP	807	Súkr	3	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	Plomba
113	2	543/2	OP	1436	Súkr	3	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
114	2	543/3	OP	1115	Súkr	1nez	SPF	
115	2	543/4	OP	1269	Súkr	10	SPF+AGRO PLUS s.r.o.Bud	
116	3	543/5	OP	1106	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
117	3	543/6	OP	797	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o. Budimír	
118	3	543/7	OP	1116	Súkr	9	AGRO PLUS s.r.o. Budimír	
119	3	543/8	OP	1117	Súkr	1nez	AGRO PLUS s.r.o. Budimír	
120	3	534/9	OP	1118	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o. Budimír	
121	3	543/10	OP	803	Súkr	4	AGRO PLUS s.r.o. Budimír	
122	3	543/11	OP	802	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o. Budimír	
123	3	543/12	OP	801	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
124	3	543/13	OP	1802	Súkr	2	nie	
125	3	541/1	OP	810	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
126	3	541/2	OP	806	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	

127	3	541/3	OP	814	Súkr	8	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
128	3	541/4	OP	1789	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
129	3	541/5	OP	1327	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
130	3	541/6	OP	796	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
131	3	541/7	OP	795	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
132	3	541/8	OP	792	štát	1	SPF	
133	3	541/9	OP	815	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
134	3	541/10	OP	818	Súkr	4	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
135	3	541/11	OP	817	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
136	3	541/12	OP	1719	Súkr	1nez	SPF	
137	3	541/13	OP	846	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
138	3	541/14	OP	797	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
139	3	541/15	OP	792	štát	1	SPF	
140	3	541/16	OP	792	štát	1	SPF	
141	3	540	OP	809	Súkr	9	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
142	3	539/1	OP	1107	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
143	3	539/2	OP	841	Súkr	3	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
144	3	539/3	OP	1093	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
145	3	539/4	OP	1110	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
146	3	539/5	OP	1696	Súkr	5	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
147	3	539/6	OP	799	Súkr	3	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
148	3	539/7	OP	1112	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
149	3	539/8	OP	1113	Súkr	4	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
150	3	539/9	OP	801	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
151	3	539/10	OP	802	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
152	3	539/11	OP	800	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
153	3	539/12	OP	804	Súkr	3	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
154	3	539/13	OP	803	Súkr	4	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
155	3	539/14	OP	805	Súkr	7	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
156	3	539/15	OP	799	Súkr	3	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
157	3	539/16	OP	1529	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
158	4	539/17	OP	837	Súkr	2	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
159	4	521/6	TTP	772	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	pozdĺž cesty
160	4	521/3	TTP	1071	Súkr	1	SPF (bez nájmu na LV)	
161	4	521/2	OP	1070	Súkr	4	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
162	4	521/21	OP	1062	Súkr	3	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
163	4	512/20	OP	1019	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	

164	4	512/19	OP	1061	Súkr	5	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
165	4	512/18	OP	1060	Súkr	10	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
166	4	512/17	OP	1059	Súkr	8	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
167	4	512/16	OP	1058	Súkr	4	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
168	4	512/15	OP	1057	Súkr	1	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	
169	4	512/1	OP	1045	Súkr	5	AGRO PLUS s.r.o.Budimír	pozdĺž cesty
170	2, 3, 4	602	cesta	neza l				
171		607/2	cesta	792	SPF	1	nie	
172		434/3	zast pl	1342	PO	1	AGRO PLUS s.r.o. Budimír	
173		441	cesta	neza l				

### Družstevná pri Hornáde

	Kataster	Družstevná pri Hornáde - Malá Vieska						Počet
	Smer	Prešov - Budimír - Družstevná pri Hornáde - Ťahanovce					počet LV	94 / neza 0
	úsek	od Družstevná p H - centrum - Tepličany					počet vlastníkov	1669
Poradové číslo	Situácia -obrázok str.	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Správca / nájomca	Poznámka
1	MV 1	483/1	OP	1472	súkr	13	nie je	VB v prospech Slov elektriz prenosovej sústavy
2	MV 1	483/2	OP	1465	súkr	1	nie je	elektr
3	MV 1	483/3	Ost pl	1473	súkr	12	SPF	
4	MV 1	483/4	OP	1465	súkr	1	nie je	elektr
5	MV 1	484	OP	1474	súkr	19	SPF	
6	MV 1	485	OP	1474	súkr	19	SPF	
7	MV 1	486	OP	1332	štát+súkr	31	SR+SPF	
8	MV 1	487	OP	1466	súkr	22	SPF	
9	MV 1	488	OP	1367	súkr	9	nie je	
10	MV 1	489	OP	1796	súkr	9	SPF	
11	MV 1	490	OP	1336	súkr	19	SPF (za 11 nez vlast)	PLOMBA
12	MV 1	491	OP	1370	súkr	25	SPF(za 12 nez vlast)	
13	MV 1	492	OP	1386	súkr	13	SPF(za 5 nez vlast)	
14	MV 1	493	OP	1853	súkr	10	nie je	

15	MV 1	494	OP	1340	súkr	2	nie je	
16	MV 1	495	OP	1064	súkr	31	SPF ( za 1 nez vlast)	
17	MV 1	496	OP	1342	súkr	32	nie je	
18	MV 1	497	OP	1435	súkr	38	SPF / za 3	
19	MV 1	498	OP	1345	súkr	38	SPF / za 3	
20	MV 1	499	OP	1345	súkr	38	SPF / za 3	
21	MV 1	500	OP	1468	súkr	11	nie je	
22	MV 1	501	OP	1348	súkr	4	SPF (za 1 nez vlast)	
23	MV 1	502	OP	1480	súkr	11	SPF (za 11 nez vlast)	
24	MV 1	503	OP	1676	súkr	30	SPF (za 10 nez vlastn)	
25	MV 1	504	OP	1762	súkr	12	SPF ( za 2 nez vlastn)	
26	MV 1	505	OP	1838	súkr	31	nie je	
27	MV 1	506	OP	1446	súkr	20	SPF (za 1 nez vlastn)	
28	MV 1	507	OP	1354	súkr	10	SPF /za 6	
29	MV 1	508	OP	1355	súkr	45	SPF /za 7	
30	MV 1	509	OP	1770	súkr	21	SPF / za2	
31	MV 1	510	OP	1244	súkr	27	SPF / za 3	
32	MV 1	511	OP	1454	súkr	20	SPF / za 15	
33	MV 1	512	OP	1706	súkr	29	SPF / za 1	
34	MV 1	513	OP	1707	súkr	29	SPF / za 1	
35	MV 1	514	OP	1360	súkr	55	SPF / za 3	
36	MV 1	515	OP	1361	súkr	28	SPF / za 4	VB v prospech elektr
37	MV 1	516	OP	1362	súkr	39	SPF / za 12	VB v prospech elektr
38	MV 1	517	OP	1484	súkr	16	SPF / za 5	
39	MV 1	518	OP	1379	súkr	53	nie je	
40	MV 1	824	cesta	1322	štát	1	SR	
41	MV 1	482	OP	1379	súkr	53	nie je	
42	MV 1	481	OP	1405	súkr	15	SPF / za 6	
43	MV 1	480	OP	1362	súkr	40	SPF / za 12	VB v prospech elektr
44	MV 1	479	OP	1361	súkr	28	SPF / za 4	VB v prospech elektr
45	MV 1	478	OP	1744	súkr	53	SPF / za 3	
46	MV 1	477	OP	1706	súkr	29	SPF / za 1	
47	MV 1	476	OP	1705	súkr	29	SPF / za 1	
48	MV 1	475	OP	1471	súkr	17	SPF / za 10	

49	MV 1	474	OP	1243	súkr	27	SPF / za 3	
50	MV 1	473	OP	1770	súkr	21	SPF / za 2	
51	MV 1	472	OP	1470	súkr	49	SPF / za 3	
52	MV 1	471	OP	1354	súkr	10	SPF / za 6	
53	MV 1	470	OP	1469	súkr	8	SPF / za 6	
54	MV 1	469	OP	1838	súkr	28	SPF / za 2	
55	MV 1	468	OP	1322	štát	1	SR	
56	MV 1	467	OP	1676	súkr	29	SPF / za 10	
57	MV 1	466	OP	1322	štát	1	SR	
58	MV 1	465	OP	1348	súkr	4	SPF / za 1	
59	MV 1	464	OP	1468	súkr	11	nie	
60	MV 1	463	OP	1345	súkr	45	nie	
61	MV 1	462	OP	1345	súkr	45	nie	
62	MV 1	461	OP	1435	súkr	38	SPF / za 3	
63	MV 1	460	OP	1342	súkr	32	nie	
64	MV 1	459	OP	1064	súkr	32	nie	
65	MV 1	458	OP	1340	súkr	2	nie	
66	MV 1	826	cesta	1322	štát	1	SR	
67	MV 1, 3	446	OP	1854	súkr	5	nie	Golf areál
68	MV 1, 3	445	OP	1463	súkr	16	SPF	Golf areál
69	MV 1, 3	444	OP	1462	súkr	9	SPF / za 7	Golf areál
70	MV 1, 3	443	OP	1332	súkr	16	SPF / za 17	Golf areál
71	MV 1, 3	442	OP	1775	súkr	22	SPF / za 1	Golf areál
72	MV 1, 3	441	OP	1461	súkr	8	nie je	Golf areál
73	MV 1, 3	440	OP	1460	súkr	8	SPF / za 5	Golf areál
74	MV 1, 3	439	OP	1336	súkr	19	SPF (za 11 nez vlast)	PLOMBA
75	MV 1, 3	438	OP	1370	súkr	25	SPF(za 12 nez vlast)	Golf areál
76	MV 1, 3	437	OP	1386	súkr	13	SPF(za 5 nez vlast)	Golf areál
77	MV 1, 3	436	OP	1459	súkr	10	SPF / za 1	Golf areál
78	MV 1, 3	435	OP	1340	súkr	2	nie je	Golf areál
79	MV 1, 3	434	OP	1064	súkr	31	SPF ( za 1 nez vlast)	Golf areál
80	MV 1, 3	433	OP	1458	súkr	15	SPF / za 1	Golf areál
81	MV 1, 3	432	OP	1435	súkr	38	SPF / za 3	Golf areál
82	MV 1, 3	431	OP	1417	súkr	25	SPF / za 8	Golf areál
83	MV 1, 3	430	OP	1417	súkr	25	SPF / za 8	Golf areál
84	MV 1, 3	429	OP	1373	súkr	15	nie je	Golf areál
85	MV 1, 3	428	OP	1348	súkr	4	SPF / za 1	Golf areál
86	MV 1, 3	427	OP	1349	súkr	25	SPF / 10	Golf areál

87	MV 1, 3	426	OP	1676	súkr	29	SPF / za 10	Golf areál
88	MV 1, 3	425	OP	1351	súkr	14	SPF	Golf areál
89	MV 1, 3	821	cesta	1322	štát	1	SR	Golf areál
90	MV 1, 3	424	OP	1457	súkr	13	SPF / za 3	Golf areál
91	MV 1a,1b	423	OP	1456	súkr	14	SPF / za 5	Golf areál
92	MV 1a,1b	422	OP	1354	súkr	10	SPF / za 6	Golf areál
93	MV 1a,1b	421	OP	1455	súkr	17	SPF / za 8	Golf areál
94	MV 1a,1b	420	OP	1770	súkr	21	SPF / za 2	Golf areál
95	MV 1a,1b	419	OP	1243	súkr	27	SPF / za 3	Golf areál
96	MV 1a,1b	418	OP	1454	súkr	20	SPF / za 15	Golf areál
97	MV 1a,1b	417	OP	1383	súkr	34	SPF / za 1	Golf areál
98	MV 1a,1b	416	OP	1383	súkr	34	SPF / za 1	Golf areál
99	MV 1a,1b	415	OP	1360	súkr	55	SPF / za 3	Golf areál
100	MV 1a,1b	414	OP	1828	súkr	28	SPF / za 4	Golf areál
101	MV 1a,1b	413	OP	1444	súkr	2	SPF / za 2	Golf areál
102	MV 1a,1b	412	OP	1453	súkr	21	SPF / za 5	Golf areál
103	MV 1a,1b	411	OP	1379	súkr	53	nie je	Golf areál
104	MV 1a,1b	410/1	OP	1381	súkr	5	nie je	Golf areál
105	MV 1a,1b	409/1	OP	1452	súkr	14	SPF / za 7	Golf areál
106	MV 1a,1b	408	OP	1452	súkr	14	SPF / za 7	Golf areál
107	MV 1a,1b	407	OP	1332	súkr	16	SPF / za 17	Golf areál
108	MV 1a,1b	406	OP	1322	súkr	16	SPF / za 17	
109	MV 1a,1b	405	OP	1451	súkr	3	nie je	
110	MV 1a,1b	404	OP	1450	súkr	7	SPF / za 7	
111	MV 1a,1b	403	OP	1336	súkr	19	SPF / za 11	PLOMBA
112	MV 1a,1b	402	OP	1370	súkr	25	SPF / za 12	
113	MV 1a,1b	401	OP	1322	štát	1	SR	
114	MV 1a,1b	400	OP	1339	súkr	12	nie je	
115	MV 1a,1b	399	OP	1449	súkr+štát	8	SR	
116	MV 1a,1b	398	OP	1064	súkr	31	SPF / za 1	
117	MV 1a,1b	397	OP	1342	súkr	32	nie je	
118	MV 1a,1b	396	OP	1435	súkr	38	SPF / za 3	
119	MV 1a,1b	395	OP	1345	súkr	45	nie je	
120	MV 1a,1b	394	OP	1345	súkr	45	nie je	
121	MV 1a,1b	393	OP	1373	súkr	15	nie je	
122	MV 1a,1b	392	OP	1348	súkr	4	SPF / za 1	
123	MV 1a,1b	391	OP	1448	súkr	13	SPF / za 11	
124	MV 1a,1b	390	OP	1676	súkr	29	SPF / 10	

125	MV 1a,1b	389	OP	1351	súkr	14	nie je	
126	MV 1a,1b	388	OP	1838	súkr	28	SPF / za 2	
127	MV 1a,1b	387	OP	1674	súkr	12	SPF / za 1	Golf areál
128	MV 1a,1b	818	cesta	1322	štát	1	SR	
129	MV 1a,1b	386	OP	1354	súkr	10	SPF / za 6	
130	MV 1a,1b	385	OP	1409	súkr	20	SPF / za 1	
131	MV 1a,1b	384	OP	1770	súkr	21	SPF / za 2	
132	MV 1a,1b	383	OP	1242	štát+súkr	26	SR, SPF / za 3	
133	MV 1a,1b	382	OP	1445	súkr	17	SPF / za 13	
134	MV 1a,1b	381	OP	1383	súkr	34	SPF / za 1	
135	MV 1a,1b	380	OP	1383	súkr	34	SPF / za 1	
136	MV 1a,1b	379	OP	1744	súkr	53	SPF / za 3	
137	MV 1a,1b	378	OP	1828	súkr	28	SPF / za 4	
138	MV 1a,1b	377	OP	1444	súkr	2	SPF / za 2	
139	MV 1a,1b	376	OP	1443	súkr	19	SPF / za 5	
140	MV 1a,1b	375	OP	1379	súkr	53	nie je	
141	MV 1a,1b	374	OP	1442	súkr	2	nie je	
142	MV 1a,1b	373	OP	1441	súkr	9	SPF / za 8	
143	MV 1a,1b	372	OP	1439	súkr	11	SPF / za 8	
144	MV 1a,1b	371	OP	1332	súkr	16	SPF / za 17	
145	MV 1a,1b	370	OP	1333	súkr	22	SPF / za 1	
146	MV 1a,1b	369	OP	1438	súkr	6	SPF / za 3	
147	MV 1a,1b	368	OP	1796	súkr	9	SPF	
148	MV 1a,1b	367	OP	1336	súkr	19	SPF/ za 11	PLOMBA
149	MV 1a,1b	366	OP	1370	súkr	25	SPF / za 12	
150	MV 1a,1b	365	OP	1755	súkr	8	SPF / za 3	
151	MV 1a,1b	364	OP	1437	súkr	1	nie je	Čorba Peter
152	MV 1a,1b	363	OP	1340	súkr	2	nie je	
153	MV 1a,1b	362	OP	1064	súkr	31	SPF / za 1	
154	MV 1a,1b	361	OP	1436	súkr	13	SPF / za 1	
155	MV 1a,1b	360	OP	1435	súkr	38	SPF / za 3	
156	MV 1a,1b	359	OP	1345	súkr	38	SPF / za 3	
157	MV 1a,1b	358	OP	1345	súkr	38	SPF / za 3	
158	MV 1a,1b	357	OP	1433	súkr	6	SPF / za 1	
159	MV 1a,1b	356	OP	1348	súkr	4	SPF / za 1	
160	MV 1a,1b	355	OP	1349	súkr	25	SPF / za 10	
161	MV 1a,1b	354	OP	1676	súkr	29	SPF / za 10	
162	MV 1a,1b	353	OP	1762	súkr	12	SPF / za 2	



163	MV 1a,1b	352	OP	1352	súkr	38	nie je	PLOMBA
164	MV 1a,1b	351	OP	1432	súkr	12	SPF / za 1	
165	MV 1a,1b	350	OP	1431	súkr	19	SPF / za 11	
166	MV 1a,1b	349	OP	1430	štát	0	SPF / 6	
167	MV 1a,1b	348	OP	1429	súkr	10	SPF / 6	
168	MV 1a,1b	347	OP	1242	štát+súkr	26	SR, SPF / za 3	
169	MV 1a,1b	818/1	cesta	1322	štát	1	SR	
170	MV 1a,1b	346	OP	1428	súkr	13	SPF / za 14	
171	MV 1a,1b	345	OP	1383	súkr	34	SPF / za 1	
172	MV 1a,1b	344	OP	1383	súkr	34	SPF / za 1	
173	MV 1a,1b	343	OP	1360	súkr	55	SPF / za 3	
174	MV 1a,1b	342	OP	1828	súkr	28	SPF / za 4	
175	MV 1a,1b	341	OP	1362	súkr	39	SPF / za 12	VB v pros elektr
176	MV 1a,1b	340	OP	1427	súkr	5	nie je	
177	MV 1a,1b	339	OP	1379	súkr	53	nie je	VB elektr
178	MV 1a,1b	302	TTP	1422	súkr	3	nie je	
179	MV 1a,1b	301	TTP	1421	súkr	13	SPF / za 15	
180	MV 1a,1b	300	TTP	1389	súkr	19	SPF / za 7	

### Družstevná pri Hornáde- Tepličany

	Kataster	Družstevná pri Hornáde - Tepličany						Počet	
		Prešov - Budimír - Družstevná pri Hornáde - Ťahanovce							
	Smer							LV	50 / nez 4
	úsek	od Družstevná p H - Tepličany (po Kostoľany)					vlastníkov	1477	
Poradové číslo	Situácia - obrázok str.	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Správca / nájomca	Poznámka	
1	11a,0	67/3	dom	551	súkr	1		Tepličany <b>vľavo</b> od cesty	
2	11a,0	67/1	dvor	1652	dvor	1			
3		1032/1	TTP	1465	súkr	249	Trojčák Martin+1, SPF za 1vlastn		
4	11	623	stavba	1003	PO	1	SPP		
5	11	621/1	cesta	nezal					

								VB v prospech elektr prenosovej sústavy
6	11	628/2	TTP	1465	súkr+obec	251	+obec	
7	11	629/2	TTP	1465	súkr+obec		+obec	VB elektr
8	11	630/2	ost.pl.	nezal				
9	11	629/3	TTP	1465	súkr+obec		+obec	VB elektr
10	11	631/3	TTP	1465	súkr+obec		+obec	VB elektr
11	11	631/1	TTP	nezal				
12	Teplič 0, 0a	68, 69	zas pl	7	súkr	1		<b>vpravo</b> od cesty
13		1606/1	OP	1239	súkr	6		VB elektr
14		1605/1	OP	1525	súkr	2		VB elektr
15		1604/1	OP	1524	súkr	1		VB elektr
16		1603/1	OP	1265	súkr	6		VB elektr
17		1602/1	OP	1189	súkr	1		VB elektr
18		1601/1	OP	1197	súkr	1		VB elektr
19		1600/1	OP	1523	súkr	1		VB elektr
20		1599/1	OP	1302	súkr	1		VB elektr
21		1598/1	OP	1301	súkr	4		VB elektr
22		1597/1	OP	1300	súkr	1		VB elektr
23		1596/1	OP	1612	súkr	1		VB elektr
24		1595/1	OP	1300	súkr	1		VB elektr
25		1594/1	OP	1221	súkr	1		VB elektr
26		1593/21	OP	1334	súkr	2	SPF	VB elektr
27		1593/11	OP	1335	súkr	4		VB elektr
28		1592/1	OP	1237	súkr	12		VB elektr
29		1591/1	OP	1522	súkr	1	SPF	VB elektr
30		1590/1	OP	1296	súkr	2		VB elektr
31		1589/1	OP	1502	súkr	1	SPF	VB elektr
32		1588/1	OP	1073	súkr	1		VB elektr
33		1587/1	OP	1521	súkr	1		VB elektr
34		1586/1	OP	1520	súkr	11		VB elektr
35		1713/1	cesta	1184	obec	P.O.		
36		68,69	RD, záhr	7	súkr	1		vľavo
37		1032/1	TTP	1465	súkr	249	obec+SPF	vľavo
38		1540	TTP	1589	obec			
39		1539/2	TTP	1667	súkr	139	SPF	
40		1536/1	TTP	1670	súkr	238	SPF	
41		1535/1	ost.pl.	1190	súkr	1		

42		1705/2	cesta	1279	štát	2	SR + SPF	VB elektr
43	Teplič 2	1537	TTP	1668	súkr	239	SPF	vľavo
44		1325	OP	1472	súkr	5		
45		1326	OP	1263	súkr	1		
46		1327	OP	1380	súkr	2		
47		1328	OP	1265	súkr	6		
48		1329	OP	1258	súkr	1		
49		1330	OP	1203	súkr	6		
50		1331/1	OP	1494	súkr	1		
51		1331/2	OP	1297	súkr	2		
52		1332	OP	1672	súkr	2		
53		1333	OP	1223	súkr	3		
54		1334	OP	1256	súkr	4		
55		1335	OP	1258	súkr	1		
56		1336	OP	1663	súkr	4		
57		1337	OP	1471	súkr	5	SPF	
58		1338	OP	1412	súkr	1	SPF	
59		1339	OP	1180	súkr	1		
60		1340	OP	1250	súkr	15	SPF	
61		1534	TTP	1586	súkr	246	SPF	VB elektr
62	Teplič 3	1535/2	cesta	1279	štát		SR + SPF	
63		1536/2	OP	1586	súkr	246	SPF	vpravo,
64		1434/1	TTP	1669	súkr	239	SPF	vľavo , VB elektr
65	Teplič 4	1434/2	TTP	1668	súkr	239	SPF	
66	Teplič	647	les	nezal				

### Kostoľany pri Hornáde

	Kataster	Kostoľany nad Hornádom						Počet
	Smer	Prešov - Budimír - Družstevná pri Hornáde - Ťahanovce					LV	4 / nez 5
	úsek	od k.ú. Tepličany po k.ú. Ťahanovce					vlastníkov	171
Poradové číslo	Situácia - obrázok str.	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Správca / nájomca	Poznámka
1	Kost 1	918/110	záhr	nezal				
2	Kost 1	918/109	záhr	1654	súkr	85		záhr osa,PLOMBA

3	Kost 1	918/111	zas pl	nezal				
4	Kost 1	964	cesta	1574	súkr	85		
5	Kost 1	919/70	záhr	1573	súkr	1		koniec záhrad
6	Kost 3	918/112	záhr	1574	súkr	85		
7	Kost 3	1237/2	voda	1573	súkr	1		
8	Kost 3	967	OP	nezal				
9	Kost 3	966	cesta	nezal				
10	Kost 3	965	OP	nezal				
11	Kost 3	1239/1	želez	1431	PO+štát			železnice

### Ťahanovce

	Kataster	Košice I - Ťahanovce						počet
	Smer	Prešov - Budimír - Družstevná pri Hornáde - Ťahanovce					LV	9 / nez 29
	úsek	od k.ú. Kostoľany po stred Ťahanovce					vlastníkov	148
Poradové číslo	Situácia - obrázok str.	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Správca / nájomca	Poznámka
1	14	2219/1	les	nezal				
2	14	2219/2	Ostat plochy	978	mesto		Mesto KE	
3	14	2223/1,2,3	TTP	nezal				
4	14	2224	cesta	nezal				
5	14	2227/2,3,4,5,6,7	stavba, želez	618, 2731	štát	1	ŽSR, SR	
6	14	2221	OP	nezal				
7	14	2212/1	cesta, voda,	3	štát	2	SR+ Slov.vodoh.podni k+ ZOSZZ	VB elektr
8	15	2212/2	TTP	nezal				
9	15	1237/1	voda	713				

10	15	2224	cesta	nezal				
11	15	2227/1	železnica	618	štát	1	SR +ŽSR	VB elektr
12	15	2202/2	les	nezal				
13	16	2225	záhrady	nezal				
14	16	2203	les	nezal				
15	16	2204	cesta	nezal				
16	16	712/1	Ostat plochy	nezal				
17	16	2308	voda	635				
18	17	2203	les	nezal				
19	17	2317	cesta	nezal				
20	17	2319/1	Ostat plochy	nezal				
21	17	2310	záhrada	nezal				
22	17	2312	záhrady	2	štát	1	SR, Obvodný úrad KE	
23	17	2321	rokliny	nezal				
24	17	2647	cesta	nezal				
25	17	2308	Ostat plochy	nezal				
26	17	2323	záhrada	nezal				
27	17	2370/1	Ostat plochy	nezal				
28	17	2332	Ostat plochy	nezal				
29	17	2373	dvor	2263	štát		SR +SPF	
30	17	2374	cesta	2263	štát		SR + SPF	
31	17	2877	cesta	3415	súkr	140		PLOMBA
32	17	2332	Ostat plochy	nezal				
33	17	2335	cesta	618	štát		SR + ŽSR	VB elektr
34	17	2336/5, 4, 6, 7	železnica	618	štát		SR + ŽSR	VB elektr
35	17	2364	les	nezal				
36	17	2365	Orná pôda	nezal				
37	17	2299	Orná pôda	nezal				
38	17	2336/7	železnica	618	štát		SR + ŽSR	VB elektr
39	17	2336/6	železnica	618	štát		SR + ŽSR	VB elektr
40	17	2364	les	nezal				
41	17	2368	cesta	nezal				
42	17,18	1715	cesta	nezal				
43	17,18	1457	Orná pôda	nezal				

Košice - MČ Nad Jazerom – Krásna – smer Kokšov Bakša

	Kataster	Košice -Jazero, Krásna						Počet
	Smer	Košice -Jazero - Krásna- N. Myšľa					LV	52 / nez 26
	úsek	jazero - Krásna					vlastníkov	320
Poradové číslo	Situácia - obrázok str.	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Správca / nájomca	Poznámka
								vpravo Hornád
1	1a	3386	cesta, zeleň	1704	Mesto+PO	3	Mesto KE, Mests časť Nad jazerom , Správa mestskej zelene	Jazero
2	1a	3392, 3391, 3393, 3394	škola	4758	Mesto	1	Mesto KE,	Jazero
	1a	7561/1, 7561/2, 7562		1704				Jazero
1	1a	7564	RD+zahr	4928	súkr	3		Krásna
2	1a	7557		3549	štát	1	SR, SPF	
3	1a	7517/1		nezaložený				
4	1a	7560		568	súkr	2		
5	1b	7556/1, /2	RD+zahr	561	súkr	2		
6	1b	7551	RD+zahr	603	súkr	1		
7	1b	7550	pozemok	3549	štát	1	SR, SPF	
8	1b	7544	pozemok	3549	štát	1	SR, SPF	
9	1b	7543	pozemok	3549	štát	1	SR, SPF	
10	1b	7538	pozemok	3549	štát	1	SR, SPF	
11	1b	7537	pozemok	3549	štát	1	SR, SPF	
12	1b	7530, 7531,7532, 7529, 7528, 7527	pozemok	3549	štát	1	SR, SPF	
13	1b	7534, 7533	RD+zahr	620	súkr	3		
14	1b	7526	RD+zahr	585	súkr	2		
15	1c	7523, 7524, 7521	RD+zahr	589	súkr	1		
16	1c	7520, 7518	RD+zahr	1182	súkr	2		
17	1c	7517/2	zahrada	4869	súkr	1		
18	1c	7517/1	cesta	nezaložený				
19	1c	7516	zahrada	1713	súkr	1		
20	1c	7710, 7709	RD+zahr	1459	súkr	2		
21	1c	7712	zast pl	1822	SPP			budova

22	1c	8099	cesta	nezaložený				
23	2	7369/1	TTP	2287	mesto	1	Mestská část KE-Krásna	
24	2	7368		1704	mesto			vid hore
25	2	7370/5	TTP	3371	súkr	185		
26	2	1605/298		5377	P.O.	1	KRÁSNA INVEST s.r.o.	
27	2a	7515, 7514/2, 7514/3	zahrada	5120	súkr	2		
28	2a	7512, 7511	garaž+zahrada	2635	súkr	1		
29	2a	7510	zahrada	5532	súkr	2		
30	2a	7509/2	zahrada	5531	súkr	2		
31	2a	7508/2		2287	mesto	1	Mestská část KE-Krásna	
32	2a	7508/1	zahrada	614	súkr	1		
33	2a	7505	zahrada	1078	súkr	1		
34	2a	7509/3, 7509/1	RD+zahr	5529	súkr	2		
35	2a	7507	zahrada	1079	súkr	1		
36	2a	7495/1	zahrada	931	súkr	1		
37	2a	7369/2	TTP	2287	mesto		Mestská část KE-Krásna	
38	2a	8097	cesta	nezaložený				
39	2a	7385, 7388, 7389	dom, dvor	292	súkr	1		
40	2a	7384	aj dom?	3371	súkr	185		
41	2a	7382/2, 7382/1	RD+zahr	3222	súkr	1		
42	2a	7376	zahrada	4802	súkr	1		
43	2a	7373, 7374, 7375/1	RD+zahr	2616	súkr	2		
44	2a	7370/1, 7370/2	TTP	3371	súkr	185		
45	2b	7370/4, 7370/6	RD+zahr	5289	súkr	1		
46	2b	7371/1, 7371/2	RD+zahr	1563	súkr	2		
47	2b	7370/5	TTP	3371	súkr	185		
48	2b	8092	zast pl	1704	mesto			vid hore
49	2b	1605/248	ost.pl.	5282	P.O.	1	KRÁSNA PRI JAZERE, s.r.o.	
50	2b	1605/131, 1605/129, 1605/130, 1605/298, 1605/247	ost.pl.	5377	P.O.	1	KRÁSNA INVEST s.r.o.	
51	2b	1605/211	ost.pl.	nezaložený				
52	2c	1605/269, 1605/271, /273, /275, /277, /279, /281	ost.pl.	5393	P.O.	1	BYTY KRÁSNA s.r.o.	
53	2c	1605/248	ost.pl.	5282	P.O.	1	KRÁSNA PRI JAZERE, s.r.o.	
54	2c	1605/283	ost.pl.	5360	súkr	1		

55	2c	1605/285	ost.pl.	5376	súkr	1		
56	2c	1605/287	ost.pl.	5368	súkr	1		
57	2c	1605/289	ost.pl.	5369	súkr	1		
58	2c	1605/291, /294, /295	ost.pl.	3269	P.O.	1	BYTY KRÁSNA s.r.o.	
59	2c	1605/135, /303, 312	ost.pl.	5282	P.O.	1	KRÁSNA PRI JAZERE, s.r.o.	
60	2c	14375	voda	7177	štát	1	SR+SVH	
61	2c	1605/211		nezalože ný				
62	2c	1945/2, 3468/1, 3468/27	voda	405	štát+PO	4	SR ,MVE Optátske s.r.o., SVH,RACIO TRADE s.r.o.	
63	2c	2152/1		nezalože ný				
64	2	14373	TTP	8255	súkr	62	SPF	
65	2	3467/1	zast pl	3802	štát+žele zn	2		
66	2	2663/5	orná pôda	nezalože ný				
67	3a	2670/5, 266482, 2670/10, 2683/2	orná pôda	236	štát+žele zn	2	SR + ŽSR	
68	3a	1670/13		nezalože ný				
69	3a	2677		nezalože ný				
70	3a	2675/11		nezalože ný				
71	3a	2678/1	orná pôda	nezalože ný				
72	3a	2678/2, 2694/19	orná pôda	2694	cirk	1	Kňazs.semin.Borome jsk	
73	3a	2679/2		236	štát+žele zn	2	SR + ŽSR	
74	3a	2670/9	ost.pl.	1010	mesto	1	Mesto KE	PLOMB A K.ú.Bar ca
75	3a	2672/3	voda	2694	cirkevné	1	Kňazs.semin.Borome jsk	k.ú.Bar ca
76	3a	2672/1		nezalože ný				
77	3a	2670/3	orná pôda	nezalože ný				
78	3a	2686	orná pôda	nezalože ný				
79	3	2671/1	orná pôda	nezalože ný				
80	3	2696		nezalože ný				
81	3	2728	orná pôda	nezalože ný				
82	3	3490	ost.pl.	nezalože ný				
83	3	3492	ost.pl.	nezalože ný				
84	3	453/1		30	železnice	1		



85	3	446	voda	270	SR	2	SVH	
86	3	447/1	ost.pl.	nezaložený				
	3	425/55	zahrada	723	súkr			Kokšov Bakša
	3	425/56	zahrada	722	súkr			Kokšov Bakša
	3	425/58	zahrada	732	súkr			Kokšov Bakša
	3	425/49, 425/50	zahrada	720	súkr			Kokšov Bakša
	3	425/51, 425/52	zahrada	731	súkr			Kokšov Bakša
	3	425/53, 425/54	zahrada	744	súkr			Kokšov Bakša
87	3	425/1	orná pôda	nezaložený				
88	3	449		nezaložený				
89	3	439		nezaložený				
90	3	620		nezaložený				
91	3	791/6	ost.pl.	1146	P.O.	1	SVH	Kokšov Bakša
92	3	3489/1	želez	304	štát+železn	2		
93	3	3488/1	ost.pl.	nezaložený				
<b>94</b>	3	14397	ost.pl.	7689	SR	1	SPF	Krásna

### Kokšov- Bakša

	Kataster	Kokšov Baška						počet
	Smer	Košice -Jazero - Krásna- N. Myšľa					LV	49
	úsek	Kokšov Baška po hranicu k. ú. Nižná Myšľa					vlastníkov	276
Poradové číslo	Situácia - obrázok str.	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Správca / nájomca	Poznámka
1	1	425/55	zahrada	723	súkr	2		
2	1	425/56	zahrada	722	súkr	1		
3	1	425/58	zahrada	732	súkr	2		
4	1	425/49, 425/50	zahrada	720	súkr	2		
5	1	425/51, 425/52	zahrada	731	súkr	2		

6	1	425/53, 425/54	zahrada	744	súkr	2	
7	2	618/2	TTP	1137	štát	1	SPF za 1
8	2	220/7	TTP	884	súkr	2	
9	2	220/6	TTP	585	štát+súkr	7	SPF za 1
10	2	220/5	TTP	782	súkr	3	
11	2	220/4	TTP	867	súkr	8	
12	2	220/3	TTP	1034	súkr	6	
13	2	220/2	TTP	758	súkr	1	
14	2	220/1	TTP	470	štát+súkr	97	SPF za 14
15	3	221/26	OP	597	súkr	1	
16	3	221/25	OP	898	súkr	3	
17	3	221/24	OP	1040	štát+súkr	1	SPF za 2 vlastn
18	3	221/23	OP	780	súkr	2	
19	3	221/22	OP	1157	štát+súkr	2	SPF za 1 vlastn
20	3	221/21	OP	1035	súkr	5	
21	3	221/20	OP	547	súkr	16	
22	3	221/19	OP	592	súkr	6	
23	3	221/18	OP	576	súkr	3	
24	3	221/17	OP	621	súkr	2	
25	3	221/16	OP	1039	súkr	1	
26	3	224/1	OP	541	štát+súkr	3	SPF za 1
27	3	225/1	OP	761	súkr	1	
28	3	228/1	OP	507	štát+súkr	4	SPF za 3
29	3	229/1	OP	427	súkr	1	
30	3	232/1	OP	443	štát+súkr	17	SPF za 17
31	3	233/1	OP	663	súkr	1	
32	3	236/1	OP	811	súkr	3	
33	3	237/1	OP	410	súkr	4	
34	3	240/1	OP	410	súkr		
35	3	241/1	OP	410	súkr		
36	3	244/1	OP	657	súkr	6	
37	3	245	OP	515	súkr	7	
38	3	248	OP	663	štát+súkr	1	SPF za 4
39	3	249	OP	757	súkr	1	
40	3	252	OP	774	súkr	6	
41	3	253	OP	692	súkr	2	
42	3	255	OP	408	súkr	4	

43	3	256	OP	408	súkr			
44	3	257	OP	409	súkr	3		
45	3	258	OP	409	súkr			
46	3	259	OP	522	súkr	1		
47	3	260	OP	574	súkr	1		
48	3	261	TTP	563	štát+súkr	8	SPF za 2	
49	3	262	TTP	563	súkr			
50	3	263	TTP	751	štát+súkr	6	SPF za 3	
51	3	265/2	TTP	500	súkr	2		
52	3	266	OP	589	súkr	13		
53	3	622/1	ost pl	986	štát	2	SR+SPF	
54	3	472/2, 474/3	ost.pl.	552	P.O.	1	Východosl.stav.hmoty	

#### Geča

	Kataster	Geča						počet
	Smer	Košice -Jazero - Krásna- N. Myšľa						13 / LV nezal 4
	úsek	Kokšov Baška Geča						vlastníkov 19
Poradové číslo	Situácia - obrázok str.	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Správca / nájomca	Poznámka
1	5	574/4	ost.pl.	1450	štát	1	SR +SPF	GEČA
2	5	632/1		566	obec	1	Obec Geča	
3	5	472/5, 472/3	orná pôda	773	súkr	1		
4	5	472/4	orná pôda	nezaložený				
5	5a	634/2	zahrada	264	súkr	2		
6	5a	634/5, 634/6	zahrada+RD	810	súkr	1		
7	5a	632/1	voda	566	obec	1	opakované LV	
8	5a	634/1	zahrada	137	súkr	2		
9	5a	625/1	zast pl	137	súkr	2	opakované LV	
10	5a	626/1	zahrada	269	súkr	3		
11	5a	626/2	zahrada	268	súkr	3		
12	5a	627/1	TTP	137	súkr	2	opakované LV	
13	5a	627/2, 627/3	TTP	882	súkr	2		
14	5a	631/182	chata	1073	súkr	1		
15	5a	631/183	záhrada	1148	súkr	1		
16	5a	631/69	zahrada	269	súkr	3	opakované LV	

17	5a	631/45, /78	chata	647	súkr	1		
18	5a	636/1	orná pôda	nezaložený				
19	5a	564/4		nezaložený				
20	5a	621/1		nezaložený				

### Nižná Myšľa

	Kataster	Nižná Myšľa						Počet
	Smer	Košice -Jazero - Krásna- N. Myšľa						LV
	úsek	Nižná Myšľa						vlastníkov
Poradové číslo	Situácia - obrázok str.	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Správca / nájomca	Poznámka
1	NM1	2741/1	TTP	1717	súkr	59		PLOMBA
2	NM1	2746	OP	1987	súkr	1		
3	NM1	2745	OP	1986	štát	1	SPF za 2	
4	NM1	2744	OP	1047	súkr	3		
5	NM1	2743	OP	1043	súkr	8		
6	NM1	2742/1	OP	1073	štát+súkr	8	SPF za 2	
7	NM1	2737/1	OP	1201	súkr	4		
8	NM1	2735/1	OP	1985	štát	1	SPF za 2	
9	NM1	2734/1	OP	1984	štát	1	SPF za 2	
10	NM1	2741/5	TTP	1717	súkr		opakované LV	
11	NM1	2741/2	OP	1073	štát+súkr		opakované LV	
12	NM1	2737/2	OP	1201	súkr		opakované LV	
13	NM1	2735/2	OP	1985	štát		opakované LV	
14	NM1	2734/2	OP	1984	štát		opakované LV	
15	NM1	2730	OP	1185	súkr	6		
16	NM1	2738	TTP	1983	štát	1	SPF	
17	NM1	3278/8	vod pl	2030	štát	1	SR , SVH	
18	NM1	2676	TTP	1717	súkr		opakované LV	
19	NM-mapa	2622	OP	1111	súkr	14	SPF	
20	NM-mapa	2621	OP	1926	súkr	2	SPF	
21	NM-mapa	2620	OP	1282	súkr	6	SPF	
22	NM-mapa	2619	OP	1967	súkr	1	SPF	
23	NM-mapa	2618	OP	1639	súkr	1		

24	NM-mapa	2617	OP	1953	súkr	1		
25	NM-mapa	2616	OP	1507	súkr	1		VB Transp
26	NM-mapa	2615	OP	1175	súkr	13		
27	NM-mapa	2614	OP	1348	súkr	3	SPF	
28	NM-mapa	2613	OP	604	súkr	2		
29	NM-mapa	2612	OP	1264	súkr	4		
30	NM-mapa	2611	OP	1966	súkr	1	SPF	
31	NM-mapa	2610	OP	1436	súkr	22		VB Transp
32	NM-mapa	2609	OP	1931	súkr	2	SPF	
33	NM-mapa	2608	OP	858	súkr	2		PLOMBA
34	NM-mapa	2607	OP	1281	súkr	1		
35	NM-mapa	2606	OP	1566	súkr	1		
36	NM-mapa	2605	OP	1281	súkr	1		
37	NM-mapa	2604	OP	714	súkr	7		
38	NM-mapa	2603	OP	1377	súkr	1		
39	NM-mapa	2602	OP	1965	súkr	2		
40	NM-mapa	2601	OP	1313	súkr	2		
41	NM-mapa	2600	OP	852	súkr	9	SPF	
42	NM-mapa	2599	OP	854	súkr	7	SPF	
43	NM-mapa	2598	OP	1964	súkr	1	SPF	
44	NM-mapa	2597	OP	952	súkr	1		
45	NM-mapa	2596	OP	1508	súkr	3	SPF	
46	NM-mapa	2595	OP	1963	súkr	3	SPF	
47	NM-mapa	2594	OP	1507	súkr	1		
48	NM-mapa	2593	OP	1766	súkr	3	SPF	
49	NM-mapa	2592	OP	1449	súkr	1		
50	NM-mapa	2591	OP	1919	súkr	1	SPF	
51	NM-mapa	2590	OP	1947	súkr	1	SPF	
52	NM-mapa	2589	OP	1240	súkr	3		
53	NM-mapa	2588/2	OP	605	súkr	2		
54	NM-mapa	2588/1	OP	1566	súkr	1		
55	NM-mapa	2586	OP	1961	súk+štát	1	SR , SPF	
56	NM-mapa	85	OP	1071	súkr	9	SPF	
57	NM-mapa	84	OP	1960	súkr	1	SPF	
58	NM-mapa	83	OP	1313	súkr	2		
59	NM-mapa	82	OP	1075	súkr	5	SPF	
60	NM-mapa	81	OP	492	súkr	2	SPF	
61	NM-mapa	2580	OP	1959	súkr	4	SPF	

62	NM-mapa	2579	OP	1307	súkr	1		
63	NM-mapa	2577		nenájdená				
64	NM-mapa	3249	cesta?	nenájdená				aj cez rieku?
65	NM-mapa	2576		nenájdená				
66	NM-mapa	2840		nenájdená				
67	NM-mapa	2841	OP	706	súkr	4		
68	NM-mapa	2842	TTP	988	štát+súkr	165	SPF za 91	
69	NM-mapa	3250	cesta?	nenájdená				
70	NM-mapa	2844	TTP	988	štát+súkr		opakové LV	
71	NM-mapa	2967		nenájdená				
72	NM-mapa	2969	TTP	988	štát+súkr		opakové LV	
73	NM-mapa	2968	TTP	988	štát+súkr		opakové LV	
74	NM-mapa	2900	OP	1155	súkr	6		
75	NM-mapa	2901	OP	1996	súkr	2	SPF	
76	NM-mapa	2902	OP	1165	súkr	2	SPF	
77	NM-mapa	2903	OP	1309	súkr	9		
78	NM-mapa	2906, 3061	OP	726	súkr	1		
79	NM-mapa	2910	OP	1997	súkr	1	SPF	
80	NM-mapa	2911	OP	899	súkr	12	SPF	
81	NM-mapa	2912	OP	1045	súkr	5		PLOMBA
82	NM-mapa	2913	OP	202	súkr	3		
83	NM-mapa	2916	pri želez	nenájdená				
84	NM-mapa	<b>2972</b>		nenájdená				<b>LAVÁ strana Hornádu</b>
85	NM-mapa	2964/1, 2, 3, 4	TTP	988	súkr		opakové LV	
86	NM2	2952/1, 2	OP	1258	štát+súkr	3	SPF za 2	
87	NM2	2951/1, 2	OP	2001	súkr	1		
88	NM2	2950/1, 2	OP	704	štát+súkr	5	SPF za 1	
89	NM2	2949	OP	941	súkr	1		
90	NM2	2948/2, 3	OP	2000	štát+súkr	10	SPF za 12	
91	NM2	2947	OP	1189	súkr	6		
92	NM2	2943/1, 2, 3	OP	745	súkr	2		
93	NM2	2942/1, 2, 3	OP	706	súkr	4		
94	NM2	2941/1, 2	OP	641	súkr	3		
95	NM2	2940/1, 2	OP	91	súkr	7		
96	NM2	2939	OP	648	súkr	1		
97	NM2	2938	OP	1293	súkr	3		
98	NM2	1831/801	TTP	1626	štát+súkr	165	SPF za 91	

99	NM2	1831/601	TTP	1626	štát+súkr	opakované LV	VB Transpetrol
100	NM-mapa	2936		nenájdená			URBARIAT
101		2522		nenájdená			URBARIAT
		Olšavka - Ždaňa ľavá strana Hornádu					

### Čaňa

	Kataster	Čaňa							počet
	Smer	N Myšľa - Ždaňa - Čaňa - Gyňov						LV	8
	úsek	Čaňa - ČOV - Hornád						vlastníkov	43
Poradové číslo	Situácia - obrázok str.	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Správca / nájomca	Poznámka	
1	1	496	OP	3006	štát+súkr	3	SPF za 4 vlastníkov		
2	1	495	OP	3008	štát+súkr	23	SPF za 5 vlastníkov		
3	1	494/1	OP	3007	súkr	1			
4	1	493/1	OP	3019	súkr	3			
5	1	494/2	OP	3007	súkr	1			
6	1	493/2	OP	3019	súkr	3			
7	1	404/210	OP	2762	štát+súkr	4	SPF za 2 vlastníkov		
8	1	404/220	OP	2793	štát+súkr	3	SPF za 1 vlastníka		
9	1	404/231	OP	2784	súkr	4			
10	1	901	vod pl	2497	štát+súkr	1	SPF		
			cesta		obec	1		ku ČOV	

## Belža

	Kataster	Belža						počet
	Smer	Gyňov_Belža					LV	19 / nez 0
	úsek	Belža					vlastníkov	56
Poradové číslo	Situácia - obrázok str.	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Správca / nájomca	Poznámka
1	Bel1	445/1	cesta	404	obec	2	Obec Bel+Belž.priatelía zdr.	
2	Bel1	208/2	OP	239	štát	1	SPF za 1	vľavo od cesty
3	Bel1	207/1	OP	31	cirk	1	GreK-kat far Belža	
4	Bel1	206/1	OP	31			opakované LV	
5	Bel1	205/1		2	štát	1	SR/SPF	VB Transpetrol
6	Bel1	210/48	OP	451	súkr	4		vpravo od cesty
7	Bel1	210/49	OP	145	súkr	3		
8	Bel1	210/50	OP	44	súkr	1		
9	Bel1	210/51	OP	103	súkr	6		
10	Bel1	210/52	OP	498	súkr	6		
11	Bel1	210/53	OP	610	súkr	2		
12	Bel1	210/54	OP	238	súkr	7	SPF za 1	
13	Bel1	210/55	OP	117	súkr	2		
14	Bel1	210/56	OP	523	súkr	1		
15	Bel1	210/57	OP	473	súkr	2		
16	Bel1	210/58	OP	223	súkr	1		
17	Bel1	210/65	OP	179	štát	1	SPF za 1	
18	Bel2	210/61	OP	142	súkr	8		
19	Bel2	210/62	OP	108	súkr	2		
20	Bel2	217/61	OP	108	súkr		opakované LV	
21	Bel2	217/62	OP	142	súkr		opakované LV	
22	Bel2	204/16	OP	356	súkr	5		vľavo odbočka-pozdĺž cesty



## **Súvisiace legislatívne predpisy pri legalizácii líniovej stavby.**

Zákon č. 50/1976 ZB. - **Stavebný zákon - znenie so zapracovanou novelou s účinnosťou od 1. 7. 2010**  
Začatie stavebného konania

### **§ 36**

(4) Začatie územného konania o umiestnení líniovej stavby alebo v odôvodnených prípadoch aj zvlášť rozsiahlej stavby, stavby s veľkým počtom účastníkov konania, ako aj územného konania o využití územia, o stavebnej uzávere a o ochrannom pásme, ak sa týka rozsiahleho územia, oznámi stavebný úrad účastníkom územného konania verejnou vyhláškou. Stavebný úrad oznámi začatie územného konania verejnou vyhláškou aj v prípade, že mu účastníci konania alebo ich pobyt nie sú známi.

### **§ 38**

Ak nemá navrhovateľ k pozemku vlastnícke alebo iné právo, možno bez súhlasu vlastníka územné rozhodnutie o umiestnení stavby alebo rozhodnutie o využití územia vydať len vtedy, ak možno na navrhovaný účel pozemok vyvlastniť.

### **§ 108 Predmet a účely vyvlastnenia**

(1) Pozemky, stavby a práva k nim, potrebné na uskutočnenie stavieb alebo opatrení vo verejnom záujme, uvedených v odseku 2, možno vyvlastniť alebo vlastnícke práva k pozemkom a stavbám možno obmedziť 10a) rozhodnutím stavebného úradu (ďalej len "vyvlastniť").

(2) Vyvlastniť možno len vo verejnom záujme pre:

a) verejnoprospešné stavby podľa schválenej územnoplánovacej dokumentácie

f) výstavbu a správu diaľnic, ciest a miestnych komunikácií vrátane zariadenia ich ochranných pásiem podľa osobitných predpisov, 10e)

(3) Verejný záujem na vyvlastnení na účely uvedené v odseku 2 sa musí preukázať vo vyvlastňovacom konaní. Za stavby podľa odseku 2 písm. a) sa považujú stavby určené na verejnoprospešné služby a pre verejné technické vybavenie územia podporujúce jeho rozvoj a ochranu životného prostredia, ktoré vymedzí schvaľujúci orgán v záväznej časti územnoplánovacej dokumentácie.

**Zákon č. 364/2004 Z. z. Vodný zákon - aktualizované úplné znenie - stav k 12. 9. 2010**

### **§ 27 Súhlas**

(1) Súhlas orgánu štátnej vodnej správy sa vydáva na uskutočnenie, zmenu alebo odstránenie stavieb a zariadení alebo na činnosti, na ktoré nie je potrebné povolenie podľa tohto zákona, ktoré však môžu ovplyvniť stav povrchových vôd a podzemných vôd. Súhlas je potrebný, ak ide o:

a) stavby vo vodách a na pobrežných pozemkoch, stavby v inundačnom území a v ochranných pásmach vodárenských zdrojov alebo stavby vo vzdialenosti do 23 m od vzdušnej päty ochrannej hrádze,

### **§ 28 Vyjadrenie**

*(1) Pred zhotovením projektovej dokumentácie stavby alebo zmeny stavby je stavebník povinný požiadať orgán štátnej vodnej správy o vyjadrenie k zámeru stavby, či je predpokladaná stavba alebo zmena stavby možná z hľadiska ochrany vodných pomerov a za akých podmienok ju možno uskutočniť a užívať.*

#### 4.7. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska nárokov na financovanie

Kalkulácia orientačného rozpočtu bola vypracovaná na základe definovaných základných konštrukcií komunikácií podľa jednotlivých navrhovaných opatrení, jednotkových cien objektov na trasách, počte informačných stacionárov a orientačného turistického značenia. Konštrukcie dopravných komunikácií sú popísané na strane č.68. V zásade sme posudzovali dva typy konštrukcií podľa krytu komunikácie – živičného alebo betónového, a stupňa zaťaženia vozovky podľa typu jej užívateľa – nemotorová doprava, automobilová premávka či ťažké mechanizmy. Uvedené orientačné rozpočtové náklady neobsahujú náklady na majetko-právne vysporiadanie a projektovú dokumentáciu. Boli stanovené z ohľadom na posúdenie jednotlivých alternatív z hľadiska investičných nákladov.

Orientačné náklady na realizáciu Alternatívy 1:

položka	živičné kryty	betónové kryty
komunikácie	5406575	4519084
objekty	1196400	1196400
dopravné značenie	98945	98945
informačný systém	9750	9750
oddychové miesta	40000	40000
<b>spolu</b>	<b>6751670</b>	<b>5814429</b>
<b>priemerná cena za 1km</b>	<b>164799,48</b>	<b>141922,65</b>

Orientačné náklady na realizáciu Alternatívy 1a:

položka	živičné kryty	betónové kryty
komunikácie	4298917	3425830
objekty	4335900	4335900
dopravné značenie	92726	92726
informačný systém	9750	9750
oddychové miesta	40000	40000
<b>spolu</b>	<b>8777293</b>	<b>7904206</b>
<b>priemerná cena za 1km</b>	<b>196954,85</b>	<b>177363,536</b>

Orientačné náklady na realizáciu Alternatívy 2:

položka	živičné kryty	betónové kryty
komunikácie	4874942	3588602
objekty	2346000	2346000
dopravné značenie	98094	98094
informačný systém	9750	9750
oddychové miesta	40000	40000
<b>spolu</b>	<b>7368786</b>	<b>6082446</b>
<b>priemerná cena za 1km</b>	<b>174442,17</b>	<b>143990,48</b>

Orientačné náklady sa zmenili na základe zapracovania požiadaviek, ktoré vzišli z pracovného prerokovania s dotknutými subjektami – najmä zmena kategórie cesty z cyklistickej cestičky na účelovú komunikáciu či rozšírenie nemotoristickej komunikácie na sídlisku Nad jazerom o cyklopruh. Najväčšie zvýšenie nákladov predstavuje vybudovanie mimoúrovňových križovaní na odporúčanej Alternatíve A1a v priestore ulice Palackého, železničnej trate a lávky nad I/68.

Pre spresnenie uvádzame zoznam objektov, o ktorých sme uvažovali ako o dôležitých a potrebných pre bezpečné a jednoduché prepojenie cyklistickej trasy cez mesto Košice.

1. Cyklistická lávka Viničný potok - zavesená lávka cez Viničný potok a skalný útvar na ľavom brehu Hornádu na katastrálnej hranici Ťahanovce / Tepličany. Oceľová lávka zavesená na lanovej konštrukcii, s minimálnym počtom podpôr v inundačnom území Hornádu a Viničného potoka kvôli nevytváraniu prekážok prietoku veľkých vôd, s mostovkou z oceľových roštov a úpravou nájazdov brániacou vjazdu motorových vozidiel, dĺžka 130 m, šírka 2 m.
2. Cyklistická lávka Ťahanovce – železobetónová predpätá lávka, dĺžka 60 m, šírka 3 m, súbežná s cestným mostom.
3. Cyklistická lávka cez cestu I/68 - Prešovskú cestu, železobetónová, dĺžka 50 m, šírka 3 m.
4. Cyklistická lávka cez Dopravnú ulicu a železničnú trať, železobetónová, dĺžka 160 m, šírka 3 m.
5. Cyklistická lávka cez Hornád, železobetónová predpätá, dĺžka 60 m, šírka 3 m.
6. Alternatíva železnice - podjazd pod žel.stanicou / nadjazd nad žel.stanicou, 200 m, 80 / 160 m nájazdy, železobetón
7. Cyklistická lávka cez Palackého ulicu, železobetónová, dĺžka 45 m, šírka 3 m
8. Cyklistická lávka cez I/68 Pri starej prachárni, železobetónová, dĺžka 100 m (vrátane klesania na terén), šírka 3 m
9. Alternatíva železnice - tunely pod železničnými traťami na ulici Palackého, železobetón, dĺžka 45 + 75 m, šírka 3 m.
10. Cyklistické lávky Krásna, železobetónové, dĺžka 2 x 10 m, šírka 3 m.
11. Cyklistická lávka cez Olšavku, drevo/kov, dĺžka 50 m, šírka 3 m, s úpravou brániacou vjazdu motorových vozidiel

## 5. Vyhodnotenie návrhov

5.1. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska 5 základných kritérií EuroVelo – tabuľky s hodnotiacimi kritériami

### Posúdenie alternatív trasy z hľadiska základných kritérií Európskej cyklistickej federácie

Kritérium	Alternatíva 1 - turistická	Alternatíva 2 - dopravná
Priamosť (vzdialenosť) 1 b	1	1
Prepojenosť a súvislosť (väzby na regionálne trasy, konštrukcia a povrch) 2 b	2	1
Bezpečnosť (dopravné zaťaženie súvisiacich komunikácií) 1b	1	0
Atraktivita (krajina, zaujímavosti) 2b	2	0
Komfort (stúpanie, služby na trase) 2b	2	1
<b>Celkom z max.8 bodov</b>	<b>8</b>	<b>3</b>

**Stupnica hodnotenia 1- spĺňa/je výhodnejšia, 0- nespĺňa**

#### Vysvetlenie

**Priamosť** - oba varianty spĺňajú kritérium, nakoľko ani jeden z variantov nevytvára žiadne obchádzky, alebo výrazné zmeny smeru.

**Prepojenosť** – obe varianty rešpektujú previazanosť na existujúcu cyklistickú infraštruktúru, variant 1 však vedie koridorom existujúcej cyklomagistrály CM039 a tiež sa viaže vo väčšej miere na existujúce cykloturistické trasy v okolí. Z tohto dôvodu boli A1 pridelený o 1 bod viac.

**Bezpečnosť** – bola posudzovaná na základe prieniku kritérií ECF a aktuálnych údajov zo sčítania dopravy SCC v roku 2010. Konkrétne údaje sú uvedené v kapitole 3.6.

Všeobecne alternatíva A1 vedie takmer výlučne mimo hlavných dopravných koridorov, maximálne popri cestách III. Triedy, kde dopravné zaťaženie je menej ako 10000 vozidiel denne (kritická hranica požiadaviek ECF) – Budimír cesta č.68 – 5303 v/24 hod. Hlavné dopravné ťahy križuje bodovo a mimoúrovňovo popod existujúce mosty – železničný most pri Ťahanovciach, Kokšov-Bakši a cestný most v Krásnej.

Alternatíva 2 vedie v úseku Budimír – Košice v koridore rýchlostnej komunikácie R4 s intenzitou viac ako 23 000 vozidiel denne, okolo ulice Južná trieda a cesty č.68 kde intenzita vozidiel dosahuje takmer 30000 denne. Počet automobilov smerom ku štátnej hranici klesá ale stále je vysoký podiel nákladnej dopravy.

Z uvedených dôvodov alternatíva 2 nespĺňa stanovené kritériá.

**Atraktivita** – alternatíva A vedie takmer celý čas popri rieke Hornád a jej biokoridore. Trasu obklopuje zeleň, ktorá je dôležitým estetickým prvkom v krajine. Alternatíva 2 vedie viac menej cez poľnohospodársku krajinu a polia s minimom rekreačnej zelene. Obe alternatívy vykazujú pomerne málo rekreačnej vybavenosti v súčasnosti. Alternatíva A1 sprejzdni a najmä otvorí možnosť pre návštevníkov z Košíc dostať sa pohodlne a bezpečne aj do ďalších lokalít rekreačného významu -v smere na sever - Kysak, Ružín a v smere na juh do obcí Nižná a Vyšná Myšľa, či Skároš – vstupných brán do Slanských vrchov s bohatou históriou.

Alternatíva 2 predstavuje predovšetkým atraktívne prepojenie pre obyvateľov sídliska Dargovských hrdinov do centra mesta, ale toto je skôr dopravné kritérium. Od mesta Košice smerom na juh vedie skôr priemyselnou časťou, zo západu ohraničenou areálom železniarní.

### **Komfort**

Posúdenie komfortu jednotlivých alternatív prebiehalo vzhľadom na maximálne stúpania, ktoré sú pri alternatíve A2 vyššie (stúpanie na Zelený dvor je náročnejšie ako stúpanie do Družstevnej p.H.). inak obe trasy vedú cez podobne rovinné územia. Na Alternatívne 1 je počet turistických služieb v deviatich lokalitách (Budimír, Družstevná p.H., Ťahanovce, Centrum, Jazero, Nižná Myšľa, Ždaňa, Čaňa, Trstené pri Hornáde), pri alternatíve 2 je to v šiestich lokalitách (Budimír, Centrum, Barca, Valaliky, Čaňa, Milhošť).

Z uvedených dôvodov alternatíva 1 prevyšuje alternatívu 2.

**Z posúdenia alternatívnych návrhov z hľadiska piatich základných kritérií Európskej cyklistickej federácie vyplýva jednoznačne vedenie trasy v koridore Alternatívy 1.**

## 5.2. Posúdenie alternatív z hľadiska uskutočniteľnosti

Kritérium	Alternatíva 1 - turistická	Alternatíva 2 - dopravná
Majetkoprávne vzťahy *	0	1
Prepojenosť na existujúcu cyklistickú infraštruktúru 1 b	1	0
Územnoplánovacia dokumentácia (za každý súhlas s jednotlivými ÚP dotknutých obcí 1 b	6	6
Počet dotknutých obyvateľov 1 b	1	0
Životné prostredie (chránené územia – potenciálne poškodenie) 1 b	1	1
Náklady *	1	1
Objekty	0	1
<b>Celkom z max.17 bodov</b>	<b>10</b>	<b>10</b>

Stupnica hodnotenia 1- je výhodnejšia, 0- menej výhodná v číselných hodnotách

### Zdôvodnenie

**Majetkoprávne vzťahy** – ako vyplynulo zo zisťovania vlastníckych vzťahov a výslednej tabuľky s vzhľadom na rozsah a dĺžku navrhovaných technických opatrení vyžaduje väčšiu energiu a námahu alternatíva A1. Z tohto hľadiska je výhodnejšia alternatíva 2 nakoľko využíva predovšetkým existujúce cesty rôznych kategórií – lesné, poľné, účelové a miestne.

Alternatíva	počet parciel	počet LV		počet zistených vlastníkov
		overené	nezaložené/nenájdené	
Alternatíva 1	751	485	80	5753
Alternatíva 1	256	192	6	1375
<b>spolu</b>	<b>1007</b>	<b>677</b>	<b>86</b>	<b>7128</b>

**Prepojenosť na existujúcu cyklistickú infraštruktúru** – alternatíva A1a využíva rovnako ako alternatíva A2 cyklistickú infraštruktúru vybudovanú v meste Košice. V smere od Košíc vedie Alternatíva A1 po vyznačenej cyklomagistrále CM039 turistického charakteru, v Čani využíva novopostavenú cyklistickú cestičku a následne novovybudované cyklistické komunikácie v katastri obci Gyňov a Trstené pri Hornáde v celkovej dĺžke približne 3 km. Zároveň prechádza cez novovybudovanú cyklistickú lávku cez Hornád v obci Trstené pri Hornáde.

Alternatíva 2 v smere na juh od mesta Košice využíva vybudovanú cyklistickú infraštruktúru v obci Valaliky (cyklistické pruhy v PDP v spoločnom priestore s chodcami) a novovybudovanú cyklistickú cestičku z obce Belža do obce Seňa v dĺžke približne 1,5 km. Cez toto územie prechádza novo vyznačená modrá cykloturistická trasa bez evidenčného čísla.

Z hľadiska doterajších investícií a z pohľadu existencie cyklistickej infraštruktúry je výhodnejšia alternatíva A1.

**Územnoplánovacie dokumentácie** – alternatíva A1 nachádza svoju oporu v územnom pláne a strategických dokumentoch šiestich obcí - Budimír, Družstevná pri Hornáde, Kokšov-Bakša, Nižná Myšľa, Ždaňa, Čaňa čiastočne.

Alternatíva 2 nachádza svoju oporu v územnom pláne šiestich obcí - - Budimír, Družstevná pri Hornáde, Čaňa, Gyňov, Kechnec a Milhošť.

Podrobnejšie v kapitole 4.2.

**Počet dotknutých obyvateľov** – v spádovej oblasti alternatívy cyklotrasy A1 žije 204 672 obyvateľov, ktorí môžu potenciálne využívať vybudovanú cyklotrasu pre potreby vlastnej rekreácie ale i za dopravným účelom. Koridor prechádza katastrálnym územím deviatich obcí a 6 mestských častí Košíc.

V spádovej oblasti alternatívy cyklotrasy A2 žije 136 149 obyvateľov, ktorí môžu potenciálne využívať vybudovanú cyklotrasu pre potreby predovšetkým dopravy, nakoľko sa nejedná o cykloturisticky atraktívne územie. Koridor prechádza katastrálnym územím desiatich obcí a piatich mestských častí.

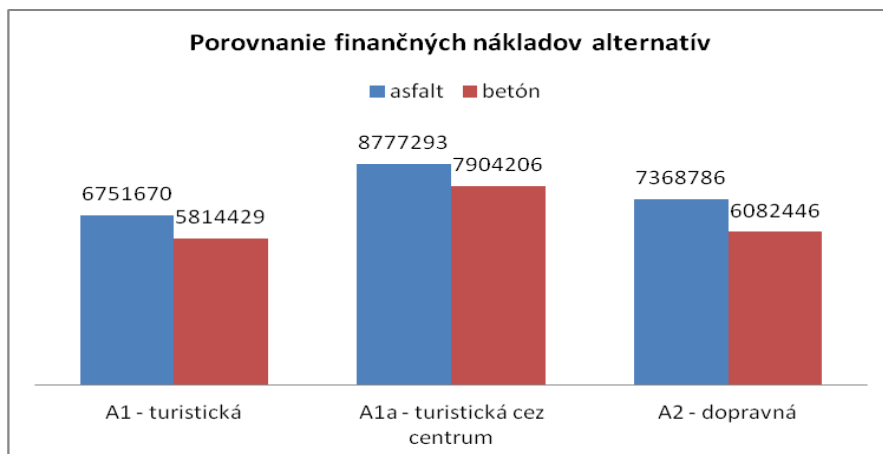
**Životné prostredie** – obe alternatívy prechádzajú chráneným vtáčím územím Košická kotlina, z toho dôvodu je hodnota kritériá rovnaká.

### 5.3. Posúdenie alternatívnych vedení z hľadiska nákladov

Následné porovnanie jednotlivých alternatív je nasledovné:

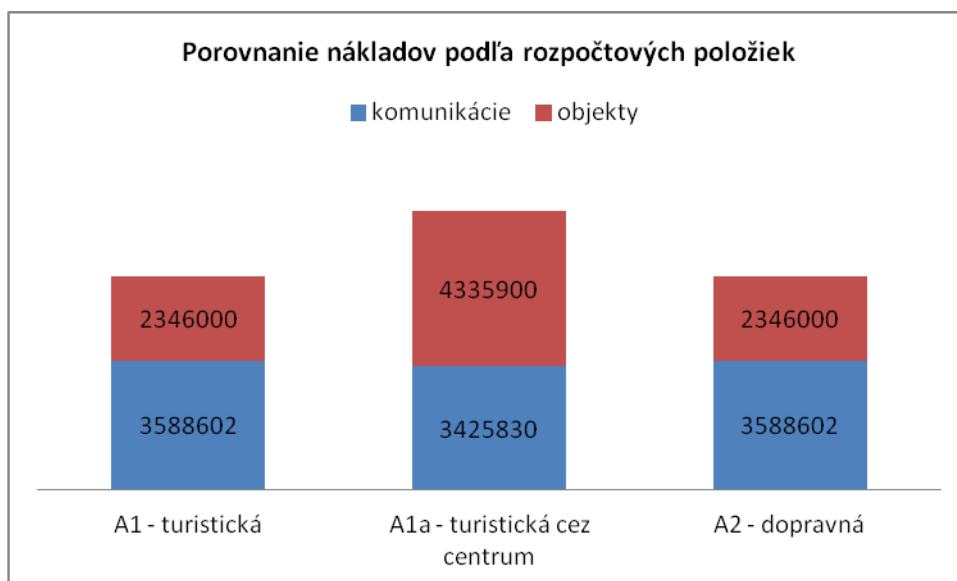
Porovnanie jednotlivých alternatív z hľadiska orientačných nákladov

alternatíva	živičné kryty - v Euro	betónové kryty - v Euro
A1 - turistická	6751670	5814429
A1a - turistická cez centrum	8777293	7904206
A2 - dopravná	7368786	6082446



Porovnanie jednotlivých alternatív z hľadiska orientačných nákladov hlavných stavebných opatrení

alternatíva	komunikácie (betón) v Euro	objekty v Euro
A1 - turistická	3588602	2346000
A1a - turistická cez centrum	3425830	4335900
A2 - dopravná	3588602	2346000



**Objekty** - počet plánovaných objektov dopravno inžinierskych stavieb na alternatívach

**Objekty na trase na alternatíve A1 - 5**

- 3x mimoúrovňové križovanie v meste Košice (variant A1a)
- lávka na skale pri Hornáde v katastri obce Družstevná pri Hornáde



- lávka cez riečku Olšava v katastri obce Nižná Myšľa

#### **Objekty na trase na alternatíve A2 - 4**

- most cez cestu č. 1/68
- most cez železničnú trať
- lávka cez rieku Hornád
- priechod (podjazd) cez existujúci železničný most pre cyklistov pred križovatkou s cestou III/068021 sme Valaliky

Vzhľadom na počet nevyhnutných objektov na trase sa ako výhodnejšia javí alternatíva 2. Objekty na trase A2 by mali najväčší dopad pre obyvateľov sídliska Furča a pri alternatíve A1a by zas pomohli predovšetkým obyvateľom sídliska Nad jazerom – obidve by umožnili prepojenie veľkých košických sídlisk s centrom mesta.

#### **5.4.Záverčné odporúčanie**

Na základe objektívne stanovených kritérií a na základe prijatého konsenzu počas pracovného prerokovania odporúčame do realizácie vedenie medzinárodnej diaľkovej cyklotrasy Eurovelo č.11 na území Košického samosprávneho kraja v koridore Alternatívy A1 s možným variantom vedenia A1a.

## 5.5. Stručná charakteristika výsledného variantu

**Dĺžka:** 41 km (44,5 km vo variante A1a cez mesto)

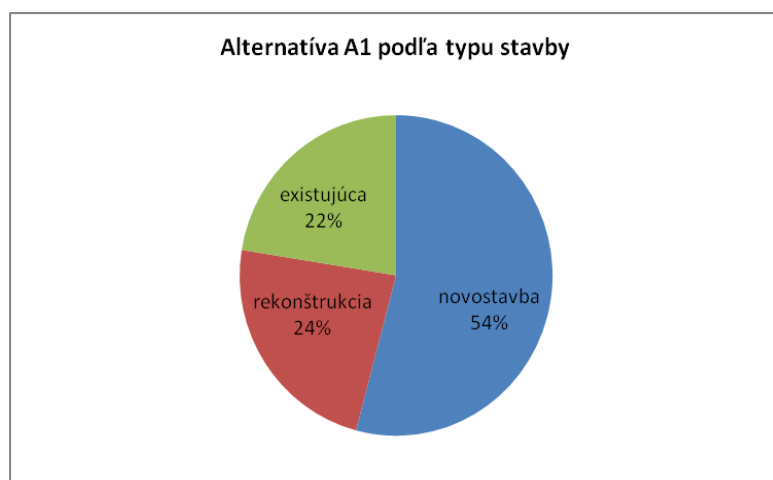
**Prevýšenie:** 215 m,

**Maximálne stúpanie:** na úseku Budimír – Družstevná pri Hornáde – 2 km max.4,5% - v tolerancii ECF

**Dotknuté katastre obcí:** Budimír, Družstevná pri Hornáde, Kostofany nad Hornádom, Košice (6 mestských častí), Kokšov Bakša, Nižná Myšľa, Ždaňa, Čaňa, Gyňov, Trstené pri Hornáde – 11 obcí

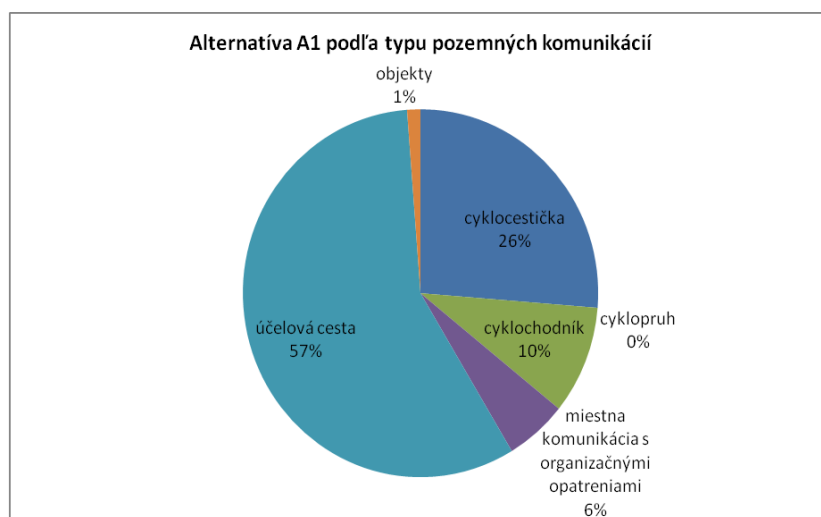
**Stavebné opatrenia:**

typ stavby	novostavba	rekonštrukcia	existujúca
dĺžka v km	22,173	9,603	9,193



**Opatrenie:**

typ	cyklocestička	cyklopruh	cyklochodník	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	účelová cesta	objekty
dĺžka v km	10,762	0	3,906	2,298	23,507	0,496



### Objekty na stavbe:

1. Cyklistická lávka Viničný potok - zavesená lávka cez Viničný potok a skalný útvar na ľavom brehu Hornádu na katastrálnej hranici Ťahanovce / Tepličany. Oceľová lávka zavesená na lanovej konštrukcii, s minimálnym počtom podpôr v inundačnom území Hornádu a Viničného potoka kvôli nevytváraniu prekážok prietoku veľkých vôd, s mostovkou z oceľových roštov a úpravou nájazdov brániacou vjazdu motorových vozidiel, dĺžka 130 m, šírka 2 m.
2. Cyklistická lávka Ťahanovce – železobetónová predpätá lávka, dĺžka 60 m, šírka 3 m, súbežná s cestným mostom – varianta.
3. Alternatíva železnice - podjazd pod žel.stanicou / nadjazd nad žel.stanicou, 200 m, 80 / 160 m nájazdy, železobetón
4. Alternatíva železnice - tunely pod železničnými traťami na ulici Palackého , železobetón, dĺžka 45 + 75 m, šírka 3 m.
5. Cyklistická lávka cez Palackého ulicu, železobetónová, dĺžka 45 m, šírka 3 m
6. Cyklistické lávky Krásna, železobetónové, dĺžka 2 x 10 m, šírka 3 m.
7. Cyklistická lávka cez Olšavku, drevo/kov, dĺžka 50 m, šírka 3 m, s úpravou brániacou vjazdu motorových vozidiel

### Konštrukcia pozemných komunikácií:

S betónovým krytom – výhodou je cena, materiály z miestnych zdrojov (štrkoviská), nízke náklady na následnú údržbu.

- geotextília
- štrkopiesok 200 mm
- kamenivo 0-22 mm spevnené cementom 100 mm
- cestný betón 200 mm

### Orientačné náklady:

položka	živičné kryty	betónové kryty
komunikácie	5406575	4519084
objekty	1196400	1196400
dopravné značenie	98945	98945
informačný systém	9750	9750
oddychové miesta	40000	40000
<b>spolu</b>	<b>6751670</b>	<b>5814429</b>
<b>priemerná cena za 1km</b>	<b>164799,48</b>	<b>141922,65</b>

Vedenie trasy je zakreslené v prílohe záverečnej správy.

## 6. Odborná literatúra

Pri navrhovaní opatrení pre cyklistov sme vypracovali zoznam technických noriem a technických podmienok, ktoré sa týkajú navrhovania cyklistickej infraštruktúry, ktorý môže pomôcť pri posudzovaní návrhov jednotlivých opatrení.

<b>Zoznam technických noriem a technických podmienok</b>			
číslo	autori	Názov	popis
<b>STN 736110</b>	SSC, Prof.Ing. Viera Medelská , Ing.Jaroslav Sloboda v roku 2004	<b>Projektovanie miestnych komunikácií</b>	Definuje šírkové usporiadanie a priestorové riešenia cyklistických komunikácií
<b>STN 01 8028</b>		<b>Cykloturistické značenie</b>	
<b>TP: 01/2008</b>	Na základe objednávky NDS, a.s. Bratislava vypracovala Ing. Anna Federičová, účinnosť od 17.03.2008	Označovanie kultúrnych a turistických cieľov na pozemných komunikáciách	Použitie a osadenie dopravných značiek ku kultúrnym cieľom – v úvode sa nespomína že by sa predpisy týkali aj STN 018028, ale môže sa perspektívne týkať populárnej obrazovej cyklosmerovky, i keď táto nie je dopravnou značkou
<b>TP 03/2004</b>	SSC, vypracoval úsek dopravného plánovania a technického rozvoja, Slovenská správa ciest, Bratislava <b>účinnosť od 01.10. 2004</b>	<b>Usporiadúvanie cestnej siete</b>	Pod usporadúvaním CS sa rozumie: zaraďovanie, pretriedenie, prečíslovanie, prestaničenie a vyradenie cestných komunikácií z cestnej siete.
<b>TP 4/2005</b>	Technické podmienky vypracoval Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina, Ing. Katarína Hovorková, CSc. na základe požiadavky MDPT SR., účinnosť od: 30.9.2005	<b>Použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách</b>	<b>TP určujú funkčné požiadavky</b> na dopravné značky. Požiadavky na zvislé dopravné značky sú v STN 01 8020, STN 01 8020/Z1, STN 01 8020/Z2 a v STN EN 12899-1, požiadavky na vodorovné dopravné značky sú v STN 01 8020, STN 018020/Z1, STN 01 8020/Z2, STN EN 1436, STN EN 1436/A1, STN EN 1423, STN EN 1423/A1, STN EN 1424, STN 1424/A1 a v STN EN 1790. Netýkajú sa priamo cykloturistického značenia, ale cyklistického dopravného značenia podľa novej vyhlášky.
TP 5/2005	Technické podmienky vypracoval Výskumný ústav dopravný, a.s., Veľký Diel 3323, 010 08 Žilina, Ing. Katarína Hovorková, CSc., na základe požiadavky MDPT SR. Účinnosť od: 30.09.2005	<b>Systém hodnotenia zvislých dopravných značiek a vodorovných dopravných značiek</b>	Technické podmienky určujú jednotný spôsob hodnotenia zvislých a vodorovných dopravných značiek z hľadiska posudzovania ich funkčnosti a kvality a sú dôležité pri ich posudzovaní zhody, výrobe, používaní a kontrole.
<b>TP 6/2005</b>	Technické podmienky vypracoval Výskumný ústav dopravný, a.s., Veľký Diel 3323, 010 08 Žilina,	<b>Plán kvality na proces aplikácie vodorovných dopravných značiek podľa STN P ENV 13459-2</b>	Technické podmienky stanovujú postup vypracovania plánu kvality na proces aplikácie materiálov

	Ing. Katarína Hovorková, CSc. na základe požiadavky MDPT SR. Účinnosť od: 30.09.2005		určených na výrobu vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách. Vodorovné dopravné značky sú prostriedkom na usmernenie a organizáciu dopravy na pozemných komunikáciách.
<b>TP 15/2005</b>		<b>Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných, prieťahov v obciach a mestách, MDPT SR: 2005;</b>	
<b>Dodatok 1/2006 k TP 15/2005</b>	<b>Účinnosť od 15.12.2006</b> Na základe objednávky SSC Bratislava vypracoval: Ing. Igor Badiar, kontakt: <a href="mailto:humakom@stonline.sk">humakom@stonline.sk</a> , v spolupráci s doc. Ing. Bystríkom Bezákom PhD z STU Bratislava, Stavebná fakulta, Katedra dopravných stavieb, kontakt: <a href="mailto:bezak@svf.stuba.sk">bezak@svf.stuba.sk</a>	<b>Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných prieťahov v obciach a mestách na štvorpruhových komunikáciách (Upokojuvanie dopravy)</b>	Dodatok 1/2006 k TP 15/2005 (ďalej len dodatok) určuje zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch štvorpruhových cestných prieťahov v zastavaných územiach. Vypracovanie dodatku vyplynulo zo záverečného prerokovania TP 15/2005 (Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných prieťahov v obciach a mestách), na ktorom sa požadovalo, aby sa TP doplnili aj o časť na upokojuvanie prieťahov štvorpruhových komunikácií. Návrh štvorpruhových cestných prieťahov vyžaduje špecifický prístup, ktorý vyplýva z odlišnosti týchto prieťahov voči ostatným komunikáciám.
<b>TP 10 /2011</b>	<b>účinnosť od: 10.11.2011</b> TP na základe objednávky Slovenskej správy ciest (SSC) vypracovala Slovenská technická univerzita v Bratislave, Stavebná fakulta, Katedra dopravných stavieb. Zodpovedný riešiteľ: Ing. Milan Ondrovič, PhD., email: <a href="mailto:milan.ondrovic@gmail.com">milan.ondrovic@gmail.com</a> , tel.: 0908 453 387.	<b>NAVRHOVANIE DEBARIERIZAČNÝCH OPATRENÍ PRE OSOBY S OBMEDZENOU SCHOPNOSŤOU POHYBU A ORIENTÁCIE NA POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÁCH</b>	Obsahom TP je metodika navrhovania debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách v zmysle platnej vyhlášky MŽP SR č. 532/2002 Z. z. a vyhlášky MV SR č. 9/2009 Z. z. Riešia aj problematiku možného stretu vozíčkarov na cyklistickej komunikácii.