

STRATÉGIA ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V KOŠICKOM KRAJI

OBDOBIE
2022 – 2027 – 2030
KONCEPT

Cycling Planning Studio s.r.o.
2021



KSK

**KOŠICKÝ
SAMOSPRÁVNÝ
KRAJ**

Contents

Zoznam skratiek.....	6
Názvoslovie.....	8
Súvisiace zákony a legislatívne predpisy.....	10
ÚVOD.....	13
1. Analytická časť.....	15
1.1. Analýza rozvojových a koncepčných dokumentov v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji ako aj relevantných dokumentov na národnej úrovni.....	15
1.1.1. Národná úroveň.....	15
1.1.2. Regionálna úroveň.....	18
1.1.3. Okresná úroveň.....	23
1.2. Vyhodnotenie súčasného stavu cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry v Košickom kraji.....	27
1.2.1. Vyhodnotenie stavu dopravnej cyklistickej infraštruktúry.....	27
1.2.2. Vyhodnotenie stavu cykloturistickej infraštruktúry.....	31
1.2.3. Cykloregióny, cyklodestinácie a cykloprodukty.....	45
1.3. Vyhodnotenie súčasného stavu pripravenosti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry.....	49
1.4. Využívanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry.....	51
1.4.1. Prieskum dopravnej mobility.....	51
1.4.2. Automatické sčítače.....	53
1.5. Vyhodnotenie chýbajúcich prepojení cyklotrás v Kostrovej sieti a sídelných útvarov uvedených v Pláne udržateľnej mobility KSK, aktualizácia Kostrovej siete.....	55
1.5.1. Opatrenia pre cyklo dopravu vo vzťahu k verejnej doprave.....	61
1.5.2. Aktualizácia Kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji.....	69
1.6. Vyhodnotenie plnenia pôvodnej cyklostratégie podľa indikátorov.....	78
1.6.1. Vyhodnotenie investícií do cyklistickej infraštruktúry v programovom období 2014-2020.....	78
1.6.2. Vyhodnotenie Cyklostratégie Košického kraja 2015 - 2020.....	85

1.6.3. Rozsah dopravných cyklistických komunikácií podľa okresov	92
1.6.4. Rozsah cykloturistických trás podľa okresov	93
1.6.5. Počet produktov CR v segmente cykloturistiky – podľa KRT	94
1.7. SWOT analýza cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji	96
2. Metodická časť	98
2.1. Princípy vedenia cyklistických trás	98
2.1.1. Navrhovanie cyklotrasy – terénne šetrenie	99
2.1.2. Navrhovanie cyklotrasy a jej dizajn	100
2.2. Princípy navrhovania cyklotrás z pohľadu používateľov	102
2.3. Princípy navrhovania cyklotrás pozdĺž vodných tokov a nádrží	104
2.3.1. Cyklotrasy v koryte vodného toku alebo vodného diela	105
2.3.2. Cyklotrasy v inundačnom území	105
2.3.3. Cyklotrasy na protipovodňových hrádzach	106
2.4. Princípy navrhovania cyklistických trás v chránených územiach	109
2.4.1. Legislatíva plánovania cyklotrasy v chránených územiach	110
2.4.2. Dopady cyklotrás na životné prostredie	113
2.5. Princípy vedenia cyklotrás v lesnej a poľnohospodárskej krajine	114
2.5.1. Cyklotrasy vedené v lesnom prostredí a po lesných cestách	115
2.5.2. Cyklotrasy vedené po poľných cestách	115
2.6. Princípy návrhu vozoviek komunikácií na cyklistických trasách	116
2.6.1. Netuhé vozovky	117
2.6.2. Tuhé cementobetónové vozovky	118
2.6.3. Nestmelená vozovka - odporúčaná v lesnom prostredí	119
3. Navrhovaná hierarchia cyklistických trás	120
3.1. Návrh použitia informačného dopravného značenia podľa kategórií	121
3.1.1. Súbeh dopravného a cykloturistického značenia	123
3.2. Evidencia a správa cyklotrás	126
3.3. Cyklotrasy kategórie A - cyklodiaľnice	127
3.3.1. Odporúčané parametre pre vedenie cyklotrás kategórie A	128

3.3.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií	128
3.3.3. Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase	130
3.3.4. Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotrase	131
3.3.5. Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie A.....	132
3.3.6. Požiadavky na doplnkovú infraštruktúru (dopravnú vybavenosť).....	133
3.4. Cyklistické trasy kategórie B – kostrová sieť cyklistických trás.....	136
3.4.1. Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie B.....	137
3.4.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase kategórie B	137
3.4.3. Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase kategórie B.....	139
3.4.5. Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotrase kategórie B.....	140
3.4.6. Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie B.....	140
3.4.7. Požiadavky na doplnkovú infraštruktúru (dopravnú vybavenosť)cyklotrasy kategórie B	141
3.5. Cyklistické trasy kategórie C – mestské a miestne cyklotrasy	142
3.5.1. Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie C.....	142
3.5.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase	143
3.5.3. Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase	144
3.5.4. Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotrás	144
3.5.5. Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie C.....	144
3.6. Cyklistické trasy kategórie D – cykloturistické trasy	145
3.6.1. Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie D	145
3.6.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase.....	145
3.7. Bikeparky , tréningové centrá.....	147
3.7.1. Systém značenia náročnosti trás v rámci bikeparkov a tréningové centrá.....	147
3.7.2. Trailcentrá	148
3.7.3. Bikepointy	149
3.8. Prehľad navrhovaných kategórií cyklotrás, ich porovnanie a prienik s existujúcimi kategóriami	149
3.9. Predprojektová a projektová príprava cyklistických trás – metodický postup.....	150
3.9.1. Predprojektová a projektová príprava cyklistických trás	150

3.9.2 Fáza preinvestičnej prípravy	152
3.9.3. Fáza investičnej prípravy / projektová príprava	153
3.9.4. Fáza realizácie / výstavba.....	155
3.9.5. Údržba a správa.....	156
4.NÁVRHOVÁ ČASŤ	157
4.1. Špecifický cieľ C 1 – Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry	158
4.2. Špecifický cieľ 2. Vybudovanie cyklodestinácií a cykloregiónov	161
4.3. Špecifický cieľ 3 - ZABEZPEČIŤ PRAVIDELNÝ ZBER DÁT	167
4.4. Špecifický cieľ 4 MANAGEMENT	168
4.5. Návrh cykloproduktov a cyklistických destinácií v Košickom kraji.....	169
5. Prílohy.....	172
5. 1. Súvisiaca legislatíva	172
5.1.1. Ústava SR.....	172
5.1.2. Výstavba.....	173
5.1.3. Odvetvové zákony.....	175
5.1.4. Technické normy a technické podmienky:.....	180
5.1.5. Iné právne dokumenty	182
5.2. Kritériá pre posudzovanie a navrhovanie cykloturistických trás.....	183
5.3. Rozdelenie bicyklov a ich typy	186
5.4. KOSTROVÁ SIEŤ CYKLISTICKÝCH TRÁS KOŠICKÉHO KRAJA – aktualizovaná verzia	187
Zoznamy	264

ZOZNAM SKRATIEK

AC	Asfaltový betón (asphaltconcrete)
CB	Cementový betón
CYK	Cyklistická komunikácia
DP	Dokumentácia na ponuku
DSP	Dokumentácia na stavebné povolenie
DÚR	Dokumentácia na územné rozhodnutie
DRS	Dokumentácia pre realizáciu stavby
EIA	EnvironmentalImpactAssessment - posudzovanie vplyvov na životné prostredie
ECF	EuropeanCyclists' Federation (Európska cyklistická federácia)
ÚEV	Chránené územia európskeho významu
CHVÚ	Chránené vtáčie územia
IMBA	International MountainBicycling Association (Medzinárodná mountainbikingová asociácia)
k.ú.	Katastrálne územie
LPF	Lesný pozemkový fond odvody
NV	Nákladné vozidlo
DMO	Organizácia destinačného manažmentu
PPF	Poľnohospodársky pôdny fond
PSK	Prešovský samosprávny kraj
P.S.	Proctor Standard- skúšobná metóda pre zhutniteľnosť súdržných zemín
SloMBA	Slovenská mountainbikingová asociácia
STN	Slovenská technická norma
SVP	Slovenského vodohospodárskeho podniku
SCK	Slovenský cykloklub
SEA	StrategicEnvironmentalAssessment - Strategické environmentálne hodnotenie
TP	Technické podmienky
TKP	Technicko-kvalitatívne podmienky

VÚC	Vyšší územný celok
ZS	Záverečné stanovisko
ZPD	Zjednodušená projektová dokumentácia

NÁZVOSLOVIE

Bicykel (Zákon 8/2009 Z.z.)	Nemotorové vozidlo pohybujúce sa pomocou ľudskej sily šliapaním do pedálov, ktoré sú ovládané cyklistom pomocou riadidiel tak, že sedí na sedadle bicykla a drží sa riadidiel, pričom pri jazde má cyklista nohy na pedáloch.
Cyklistická cestička (TP 085)	Samostatná nemotoristická komunikácia určená pre cyklistov, oddelená od iných druhov dopravy.
Cyklistická destinácia	Je cieľové miesto pre návštevníka - cyklistu, v ktorom dostane komplexnú ponuku služieb. Z ponuky je možné zostaviť si vlastnú predstavu pobytu (aspoň jedna položka má svoju cenu), alebo miestna organizácia destinačného manažmentu zostaví komplexný produkt, ktorý si návštevník zakúpi ako celok.
Cyklistická doprava (TP 085)	Nemotorový druh dopravy poháňaný ľudskou silou alebo elektrickým pohonom (do 250 W a 25 km/h) využívajúci konštrukciu bicykla.
Cyklistická infraštruktúra (TP 085)	Súhrn zariadení a opatrení, ktoré sú nevyhnutné na zabezpečenie náležitého chodu cyklistickej dopravy.
Cyklistická komunikácia (STN 73 6100)	Nemotoristická komunikácia určená na cyklistickú premávku s vylúčením alebo oddelením akejkoľvek motorovej dopravy.
Cyklistický pás (TP 085)	Súvislá spevnená časť koruny cyklistickej komunikácie zložená z viacerých cyklistických pruhov určená na hlavnú cyklistickú premávku.
Cyklistický produkt	Komplexná ponuka zážitkov a služieb v destinácii. Cyklistický produkt má nasledovné znaky: <ul style="list-style-type: none"> • využíva ponuku cyklistických trás v území • využíva vyhovujúce služby – malebná krajina, ubytovanie, informácie o podujatiach a o možnostiach dopravy od ubytovacieho zariadenia k východiskovým a koncovým bodom túr) • turistický produkt má cenu • turistický produkt je možné kúpiť, čo zároveň znamená, že existuje aspoň jeden odbytový kanál (jedno predajné miesto) • turistický produkt sľubuje zážitok
Cyklistický pruh (TP 085)	Pruh vyhradený pre cyklistov. Časť cyklistického pásu určená pre jeden cyklistický prúd.

Cyklotrasa / Cyklistická trasa (TP 085)	Trasa, ktorá je vhodná na používanie cyklistami. Určuje hlavne smerové vedenie pre cyklistov. Môže byť vedená na všetkých kategóriách PK, ktoré umožňujú jazdu cyklistom, vrátane poľných, lesných a iných ciest, ktoré nemusia mať spevnený povrch, ako aj na všetkých typoch cyklistických komunikácií. Cyklotrasa nemusí byť oddelená od ostatných účastníkov cestnej premávky. Môže byť značená príslušným cyklistickým dopravným značením ako dopravný systém cyklotrás v riešenom území, alebo ako systém cykloturistických trás s príslušným cykloturistickým značením. Na jednej cyklotrase môžu byť naraz použité obe značenia, t. j. použitie jedného značenia nevylučuje ani nenahrádza použitie druhého.
Cykloturistická trasa (STN 01 8028)	Trasa vybavená cykloturistickým značením (prípadne upravená aj stavebne) na premávku cykloturistov v označenom smere, prechádzajúca mestami, obcami a extravilánom, po cestách, miestnych a účelových komunikáciách, po hrádzach riek a vodných nádrží, v lesnom, horskom alebo poľnom prostredí, prioritne spájajúca turistické ciele.
Cykloturistika (STN 01 8028)	Forma turistiky využívajúca bicykel ako prostriedok presunu s cieľom rekreácie a trávenia voľného času.
Smerové dopravné značenie	Smerové dopravné značenie pomocou smerových tabúľ a tabuliek v zmysle Vyhlášky MV SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

SÚVISIACE ZÁKONY A LEGISLATÍVNE PREDPISY

Aktuálne legislatívne predpisy pre cyklistickú a cykloturistickú infraštruktúru predstavujú širokú platformu. Pre účely tejto stratégie sme zvolili z dôvodu lepšej orientácie ich rozdelenie do troch hlavných častí: vlastníctvo, odvetvové zákony a technické a dopravné predpisy

VLASTNÍCTVO

1. Ústava SR - článok 20, ktorý definuje právo na majetok.
2. Občiansky zákonník Zákon č. 40/1964 Zb – vlastnícke práva
3. Zákon č. 278/1993 Z. z. - Zákon Národnej rady Slovenskej republiky o správe majetku štátu - správu majetku vo vlastníctve Slovenskej republiky (ďalej len „majetok štátu“) vo verejnoprospešnej a nepodnikateľskej sfére, ktorú vykonáva správca majetku štátu
4. 138/1991 Zb. Zákon Slovenskej národnej rady z 20. marca 1991 o majetku obcí - časová verzia predpisu účinná od 01.09.2019 za účelom ustanoviť, ktoré veci z majetku Slovenskej republiky prechádzajú do vlastníctva obcí,¹⁾ a upraviť majetkové postavenie a hospodárenie obcí s ich majetkom.

ODVETVOVÉ ZÁKONY

1. Zákon č. 135/1961 Zb. – Zákon o pozemných komunikáciách (Cestný zákon)
2. Zákon č. 8/2009 Z. z. O cestnej premávke – rieši organizáciu a pohyb účastníkov cestnej premávky na pozemných komunikáciách
3. Zákon č. 50/1976 Zb. O územnom plánovaní a stavebnom poriadku (Stavebný zákon)- rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia, navrhuje vecnú a časovú koordináciu činností ovplyvňujúcich životné prostredie, ekologickú stabilitu, kultúrno-historické hodnoty územia, územný rozvoj a tvorbu krajiny v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja. Tento zákon okrem iného upravuje plánovanie cyklistickej siete, výstavbu cyklistickej infraštruktúry a proces jej schvaľovania.

4. Zákon č. 326/2005 Z. z. O lesoch (Lesný zákon), Zákon č. 360/2007 Zb. – prichádza sa s ním do styku predovšetkým pri legalizácii cykloturistických trás, najmä v lesnom a horskom prostredí (či už trás pre cestné alebo horské MTB bicykle).

5. Zákon č. 543/2002 Z. z. O ochrane prírody a krajiny – aktuálne znenie z roku 2020 pod č. 74/2020 Z. z., s účinnosťou od 9. 4. 2020. Uplatňuje sa najmä pri povoľovaní cykloturistických trás, značení cykloturistických trás a osádzaní prvkov doplnkovej infraštruktúry, najmä v lesnom a horskom prostredí, ktoré je súčasťou veľkoplošných a maloplošných chránených území. Od 26. 6. 2014 je platná novelizácia tohto zákona. Konania o umiestnení stavby a stavebné konania vyžadujú aj posúdenie vplyvu stavby na životné prostredie, najmä ak sa trasa dotýka chránených území, vrátane chránených vtáčích území a území Natura 2000.

7. Zákon č. 274/2009 Z. z. O poľovníctve – poľovné združenia ako účastníci stavebných konaní

8. Zákon č. 364/2004 Z. z. O vodách (Vodný zákon) – novelizácia pod č. 74/2020, Z. z. a je platná od 9. 4. 2020. - zákon upravuje práva a povinnosti fyzických osôb a právnických osôb k vodám a nehnuteľnostiam, ktoré s nimi súvisia pri ich ochrane, účelnom a hospodárnom využívaní, oprávnenia a povinnosti orgánov štátnej vodnej správy a zodpovednosť za porušenie povinností podľa tohto zákona. Nepriamo naň nadväzuje pohyb cyklistov po hrádzach a realizácia cyklistických komunikácií po hrádzach a pozdĺž riek.

9. Zákon č. 91/2010 Z. z. O podpore cestovného ruchu aktualizácia v roku 2020 pod číslom 90/2020 Z. z. - týka sa najmä podpory KOČR a OOCR, ktoré, ak v svojich štatútoch majú podporu cyklistiky a cykloturistiky, môžu na ňu žiadať v zmysle zákona o finančné prostriedky v rámci vyhlásených výziev.

10. Zákon č. 151/2019 Z. z. O poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Ministerstvo dopravy môže v príslušnom rozpočtovom roku poskytnúť dotáciu za podmienok ustanovených týmto zákonom a osobitným predpisom na tieto účely:

- a) vypracovanie projektovej dokumentácie na výstavbu, zmenu stavby, stavebné úpravy alebo rekonštrukciu cyklistickej komunikácie,
- b) vypracovanie projektovej dokumentácie na dopravné značenie cyklistickej komunikácie,
- c) výstavba, zmena stavby, stavebné úpravy alebo rekonštrukcia cyklistickej infraštruktúry, alebo

d) osvetové kampane a propagačné kampane, ktorých cieľom je podpora cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

11. Zákon č. 539/2008 Z. z. O podpore regionálneho rozvoja – v medziach tohto zákona bolo možné získať finančnú podporu na obnovu a tvorbu cyklistických trás na území Euroregiónov, ako aj vypracovanie technických štúdií či projektových dokumentácií pre realizáciu cyklistických cestičiek.

TECHNICKÉ A DOPRAVNÉ PREDPISY

1. Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení - vyhláška nadväzuje na staršie dopravné vyhlášky, no z pohľadu cyklo dopravy bola v roku 2020 zásadne novelizovaná a prináša viacero zmien a novinek. Platná je od 20. 2. 2020, účinná od 1. 4. 2020.

2. STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií - definuje priestorové parametre navrhovania mestských komunikácií, do ktorých patria aj cyklistické komunikácie.

3. STN 01 8028 Cykloturistické značenie – definuje prvky cykloturistického značenia ako aj zásady evidencie, obnovy cykloturistických trás.

4. STN 73 6108 Lesná dopravná sieť – definuje kategorizáciu lesných ciest

5. TP085 – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry – technické parametre pre navrhovanie cyklistických komunikácií

Ďalšie technické predpisy ako aj podrobnejšie popísanie súvisiacich častí zákonov uvádzame v prílohe č. 5.1.

INÉ PRÁVNE DOKUMENTY

MEMORANDÁ

V rámci strategických dokumentov považujeme za dôležité dať do pozornosti podpísané memorandá zamerané na spoluprácu v oblasti rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Aj keď z nich nevyplýva žiadny právny záväzok, predstavujú deklaráciu vôle ku spolupráci za určitých podmienok. Pre oblasť rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky boli podpísané Memorandá o spolupráci s Lesmi SR, s neštátnymi vlastníkmi lesov, Slovenským pozemkovým fondom a Slovenským vodohospodárskym podnikom.

ÚVOD

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 - 2030 (ďalej Cyklostratégia KSK) predstavuje strednodobý strategický dokument, voľne naväzujúci na Cyklostratégiu 2014 – 2020. Koncept novej Cyklostratégie KSK si kladie za úlohu jej prepojenie a komplementárnosť s ďalšími strategickými dokumentmi predovšetkým Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK. Časovo je naviazaný na nové programovacie obdobie Slovenskej republiky a Európskej únie do roku 2030.

Vychádzaz poznania stavu predovšetkým v oblasti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry, nakoľko prieskumy del'by prepravnej práce, ktoré identifikujú podiel cyklistickej dopravy sa systematicky nerealizovali po celom území Košického kraja. Strategická vízia je napriek tomu orientovaná predovšetkým na zvýšenie počtu cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry. Cyklostratégia KSK rozoberá konkrétne kroky na dosiahnutie očakávaného výsledku, ktorým je 6% podiel cyklistickej dopravy na celkovej del'be prepravnej práce v okresných mestách Košického kraja. Jednotlivé kroky na dosiahnutie tohto cieľa sú spracované do akčného plánu, ktorý je súčasťou návrhovej časti Cyklostratégie KSK. Cyklostratégia KSK navrhuje riešenia, ktoré prispievajú k trvalo udržateľnému rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území kraja s previazanosťou na vzájomnú spoluprácu subjektov z územia kraja, ktorí prejavia záujem naplňať stratégiu na princípe partnerstva. Stratégia je vypracovaná v súlade s cieľmi existujúcich strategických dokumentov na národnej, regionálnej a miestnej úrovni.

Významnou súčasťou strategického dokumentu je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja o jej napojenie na všetky mestá v zmysle Plánu udržateľnej mobility kraja. Aktualizovaná verzia Kostrovej siete cyklistických komunikácií predstavuje zároveň územnoplánovací podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VUC Košice.



1. ANALYTICKÁ ČASŤ

1.1. Analýza rozvojových a koncepčných dokumentov v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji ako aj relevantných dokumentov na národnej úrovni.

1.1.1. Národná úroveň

2013 – CYKLOSTRATÉGIA SR

Hlavným strategickým dokumentom je *Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR (ďalej NSRCDaCTT)*, ktorá bola schválená uznesením Vlády Slovenskej republiky č. 223 dňa 7. mája 2013. Je to prvý strategický dokument na národnej úrovni, ktorý komplexne pojednáva rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území Slovenskej republiky. Cieľom národnej Cyklostratégie je na úrovni štátu, samosprávnych krajov i jednotlivých miest a obcí postupne dosiahnuť efektívne začlenenie cyklistickej dopravy do dopravných systémov, čo prispeje k uznaniu cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integráciu s ostatnými druhmi dopravy. **Kľúčový ukazovateľ je zvýšenie podielu cyklistickej dopravy na 10% v rámci celkovej deľby prepravnej práce.**

Vyhodnotenie plnenia *NSRCDaCTT* uverejnené na stránke Ministerstva Dopravy je z roku 2016, jeho aktualizácia nie je verejne dostupná. Na základe tohto dokumentu je významná časť úloh splnená. Vyberáme relevantné opatrenia.

Hlavné výstupy koordinačné a metodické:

- 1. Zriadenie medzirezortnej pracovnej skupiny a pozície národného cyklokoordinátora. Problémom je slabá komunikácia medzi národným cyklokoordinátorom a členmi pracovnej skupiny a to hlavne krajských cyklokoordinátorov.*
- 2. Spracovanie návrhu Trvalého finančného mechanizmu na implementáciu Cyklostratégie a jeho predloženie na rokovanie vlády SR v roku 2014 – prvé finančné plnenie až v roku 2019.*
- 3. Vypracovanie metodiky pre generely nemotorovej dopravy vrátane prepojenia mestských cyklotrás s cykloturistickými trasami bolo nahradené dokumentom „Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility“, ktorý v sebe zahŕňa okrem nemotorovej dopravy aj ostatné druhy dopravy v rámci podpory udržateľnej mestskej mobility. Dokument, ako súčasť Riadiacej dokumentácie Integrovaného regionálneho operačného programu, bol schválený v januári 2016.*
- 4. Vytvorenie národného webového portálu s informáciami o cyklodoprave a cykloturistike vrátane mapového podkladu s cyklotrasami (mestskými aj cykloturistickými) s možnosťou*

vyhľadávania trás a so základnými informáciami o jednotlivých regiónoch a ich cykloinfraštruktúre - termín vytvorenia portálu: 30. 06. 2014

Úloha považovaná za splnenú: www.odoprave.info - neobsahuje cyklotrasy ani cyklistické cestičky

5. Novelizácia súčasnej STN 01 8028 Cykloturistické značenie

Úloha splnená: STN 01 8028 Cykloturistické značenie bola spracovaná v stanovenom termíne a po jej posúdení príslušnými orgánmi v Európskej komisii bola vydaná s účinnosťou od 1. apríla 2015

6. Vypracovanie návrhov na potrebnú zmenu legislatívy pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR (najmä novelizácia zákonov súvisiacich s ochranou prírody a krajiny, lesmi, katastrom nehnuteľností, vysporiadaním pozemkov, vodohospodárskou výstavbou a spravovaním vodných tokov, ako aj cestnou sieťou a cestnou premávkou)

Úloha splnená: V stanovenom termíne boli spracované súhrnné pripomienky Inštitútu stratégie MDVRR SR k návrhu úprav zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov so zámerom podporiť rozvoj verejnej osobnej a nemotorovej dopravy pred individuálnou automobilovou dopravou. Ďalšie návrhy nie sú zdokumentované.

7. Zahnutie témy cyklo dopravy a cykloturistiky do všetkých významných stratégií a politík štátu (Dopravná politika SR, Stratégia bezpečnosti cestnej premávky, Strategický plán dopravnej infraštruktúry do r. 2020 (tzv. Masterplan), budúce operačné programy na roky 2014 - 2020, Environmentálny akčný plán, Stratégia rozvoja cestovného ruchu a iné)

Úloha priebežne plnená: Téma cyklo dopravy a cykloturistiky sa premietla v sledovanom období do nasledovných strategických dokumentov:

- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ (uznesenie vlády SR č. 311/2014 zo dňa 25. júna 2014), súčasťou ktorého vo forme prílohy je aj - Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020“,

- Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020“ (uznesenie vlády SR č. 379/2013 zo dňa 10. júla 2013),

„Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020)“ (uznesenie vlády SR č. 798/2011 zo dňa 14. decembra 2011),

- Operačné programy: „Integrovaný regionálny operačný program 2014 - 2020“, „Program rozvoja vidieka“,

- Operačné programy cezhraničnej spolupráce - Interreg

- Environmentálna stratégia Slovenskej republiky do roku 2030“,

- Národný akčný plán v prevencii obezity na roky 2015-2025,

- Plán Obnovy – 2025 – v súčasnosti sa pripomienkujú podmienky hodnotenia projektov

- OP Slovensko – 2030 – pripravuje sa znenie programu aj pre cyklistickú infraštruktúru

8. Podpora budovania a modernizácie infraštruktúry na rozvoj cykloturistiky a horskej cykloturistiky (prepojenie regionálnych cyklotrás do komplexnej aktualizovanej siete národných cyklomagistrál, vytváranie cykloregiónov)

Úloha priebežne plnená: V sledovanom období boli poskytnuté zo strany MDVRR SR nenávratné finančné prostriedky vo výške 780 tis. € jednotlivým regiónom Slovenska na podporu rozvoja cykloturistiky vo forme spracovania projektových dokumentácií, štúdií, ako aj obnovy a opráv cykloturistického značenia. Finančné prostriedky boli poskytnuté v rámci jednotlivých vyhlásených výziev oprávneným žiadateľom - subjektom regionálneho rozvoja s cieľom vytvárania regionálnych cyklotrás a ucelenej siete národných cyklotrás s možnosťou ich napojenia na existujúcu sieť európskych cyklotrás EuroVelo. (údaje len do roku 2016)

9. Údržba a obnova cykloturistického značenia na existujúcich cykloturistických trasách

Úloha priebežne plnená (2015): Na údržbu a obnovu cykloturistického značenia na existujúcich cykloturistických trasách boli v sledovanom období použité finančné prostriedky z dotácií MŠVVaŠ SR vo výške 80 tis. €, ako aj nenávratný finančný príspevok poskytnutý jednotlivým krajom v rámci výzvy vyhlásenej MDVRR SR v roku 2015 vo výške 189 tis. €.

2015 - RIUS

Súčasne v tomto období, kedy Národná rada schvaľovala Národnú Cyklostratégiu, začalo na regionálnej úrovni prebiehať aj spracovanie Regionálnej integrovanej územnej stratégie (RIUS), ktoré bolo východiskovým predpokladom pre čerpania európskych štrukturálnych fondov v programovacom období 2014 – 2020 a to v rámci programu Integrovaného regionálneho operačného plánu IROP. Jeho následnou implementáciou boli realizované cyklistické cestičky po území celého Slovenska v hodnote približne 80 mil Eur. V roku 2021 prebieha aktuálna výzva na vyčerpanie financií z prostriedkov IROP – pod názvom REACT, kde je alokovaných 21 mil. Euro na podporu rozvoja nemotorovej dopravy.

2021 PLÁN OBNOVY A ODOLNOSTI

Priority slovenského Plánu obnovy sú rozdelené do viacerých oblastí: Zelené Slovensko, Lepšie vzdelanie pre každého, Konkurencieschopné a inovatívne Slovensko, Zdravý život pre každého a Efektívny štát a digitalizácia. V rámci Zeleného Slovenska je vyčlenených 750 mil. € na program Udržateľná doprava, ktorého cieľmi sú:

- zvýšenie podielu ekologických foriem dopravy,
- zvýšenie počtu cestujúcich v železničnej a verejnej osobnej doprave,
- zvýšenie objemu prepraveného tovaru v ekologickej intermodálnej doprave,
- podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne palivá => zníženie produkcie CO2 v doprave.

Pre dosiahnutie uvedených cieľov sú navrhované viaceré reformy a investície, pričom cyklistickej dopravy sa priamo táto:

Investície do rozvoja infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy

Cieľom tejto reformy je uprednostňovanie projektov s vyššou hodnotou za peniaze (na rozdiel od doterajšej praxe) a mala by sa zrýchliť aj ich projektová príprava. Vytvorený bude prioritizovaný investičný plán projektov železničnej infraštruktúry, ktorý bude podporovať udržateľný rozvoj všetkých vyťažovaných železničných tratí a nie len časti základnej siete TEN-T. Vďaka tomuto plánu a navrhovaným legislatívnym zmenám má prísť v strednodobom horizonte k rýchlejšej obnove a modernizácii tratí. Investičný plán projektov by mal byť vypracovaný do konca júna 2021 a súvisiace legislatívne zmeny majú byť prijaté do konca roka 2022.

Investície z tohto balíka zahŕňajú okrem budovania cyklistickej infraštruktúry aj rekonštrukciu a modernizáciu železničných a električkových tratí a výstavbu nových trolejbusových tratí. V železničnej doprave sa počíta s rýchlejšou úpravou najvyužívanejších tratí formou menej náročných modernizácií, implementáciou moderných zabezpečovacích technológií, zvýšením nedostatočnej kapacity hlavných a prímestských železničných tratí ako aj nadväznej električkovej a trolejbusovej infraštruktúry v mestách.

Na tieto investície bude vyčlenený najväčší balík financií vo výške 600 mil. €. Do konca júna 2026 sa počíta s modernizáciou/rekonštrukciou/výstavbou 77 (vážených) km tratí ekologickej dopravy (jednotlivé druhy tratí sa do výsledného počtu započítavajú rôznymi váhami, napr. 1 km zmodernizovanej električkovej trate sa započíta hodnotou 1 alebo 2 podľa počtu koľají, 1 km novopostavenej trolejbusovej trate s napájaním sa započíta hodnotou 0,2 - jednostopová, resp. 0,4 - dvojestopová). V prípade cyklistickej dopravy sa počíta s vybudovaním 200 km cyklistickej infraštruktúry.

1.1.2. Regionálna úroveň

ÚZEMNÝ PLÁN KOŠICKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

Zmeny a doplnky 2017 ÚPN VÚC Košický kraj boli schválené Zastupiteľstvom KSK uznesením č. 509/2017 a záväzná časť vyhlásená VZN KSK č. 18/2017, schválené uznesením č. 510/2017, ktoré nadobudlo účinnosť dňa 10.07.2017. V rámci týchto zmien sa v záväznej textovej časti doplnilo nasledovné znenie v súvislosti cyklotrasami:

4.14. vytvárať podmienky pre realizáciu cyklomagistrál:

- EuroVelo 11 v koridore hranica kraja s PSK – Košice – hranica s MR a
- Zemplínskej cyklomagistrály v koridore hranica kraja s PSK – Zemplínska šírava (vrátane cyklistického okruhu) – Zemplín – hranica s MR a siete nadväzujúcich cyklotrás nadregionálneho a regionálneho významu.

RIUS – regionálna integrovaná územná stratégia

V súčasnosti v príprave, rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky bude súčasťou stratégie.

PLÁN HOSPODÁRSKEHO A SOCIÁLNEHO ROZVOJA KRAJA

V súčasnosti sa pripravuje aktualizácia PHSR Košického samosprávneho kraja, obsahuje aj opatrenia pre rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky. Východisko pre strategický dokument predstavuje Aktualizovaná cyklostratégia.

KOSTROVÁ SIEŤ CYKLISTICKÝCH TRÁS KOŠICKÉHO KRAJA 2015

Hlavný koncepčný územnoplánovací podklad, ktorý bol v prvej verzii realizovaný v roku 2015 a následne rozpracovaný v roku 2017 do podrobnejších technických návrhov ako „Konceptia budovania kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji”.

Kostrová sieť cyklistických komunikácií v Košickom kraji je zadefinovaná ako cykloturistická s dôrazom na jej súlad s dopravnou obslužnosťou územia a zabezpečením bezpečnej každodennej prepravy miestnych obyvateľov na bicykli.

Cieľom siete je prepojiť najvýznamnejšie turistické destinácie na území kraja s napojením na turistické ciele susedných krajov (Prešovský a Banskobystrický kraj) a štátov (Ukrajiny a Maďarska).

Základnú os siete v Košickom samosprávnom kraji tvorí medzinárodná diaľková cyklotrasa Eurovelo 11. Táto sa ďalej rozvíja do vetiev, ktoré tvoria diaľkové cyklomagistrály, na ktoré sa následne napájajú miestne a regionálne cykloturistické trasy. Spracovaný koncept zohľadňuje aj návrhy prepojení na existujúcu cykloturistickú sieť. Celkový rozsah Kostrovej siete z roku 2017 bol 529 km, rozdelený na sedem vetiev.

Z návrhu regionálnej siete vyplýva, že cyklisti budú využívať infraštruktúru, z ktorej 78 % (412 km) tvoria nemotoristické komunikácie alebo účelové cesty, 22% (116 km) sieť využíva existujúce komunikácie s nízkou intenzitou dopravy. Nebezpečné prejazdy ciest boli identifikované v piatich lokalitách. Pri križovaní železničných tratí sa zásadne využívajú výlučne existujúce železničné priecestia, preferované sú existujúce mimoúrovňové križovania - podjazdy.

Každá vetva Kostrovej siete sa napája na susedné regióny alebo krajiny.

Obr. 1. Mapa kostrovej siete cyklistických trás Košického kraja



Tab.1 Kostrová sieť Košického kraja 2017

Kostrová sieť cyklistických trás 2017							
vetva	Prepojenie	dĺžka v km r.2015	dĺžka km r. 2017	rieky	hlavné centrá	NP, CHKO	počet dotknutých samospráv
Vetva A	EuroVelo 11, hlavná SJ os, prepája regionálne centrá Prešov - Košice	45.08	45	Hornád	Košice		11
Vetva B	Zemplínska vetva- prepája rekreačné oblasti Zemplínska Šírava a Tokaj	85.91	91.17	Laborec, Latorica	Michalovce		24
Vetva C	Gemerská vetva- prepája oblasti Slovenského krasu a Slov.raja - Hrabušice - Betliar - Domica	97.86	92.133	Slaná	Rožňava, Dobšiná	NP Slovenský kras, NP Slovenský raj	20
Vetva D	Hornádska vetva - prepája oblasti Spiša a horného Abova	97.05	96.349	Hornád	Spišská Nová Ves, Spišské Vlachy, Krompachy	NP Slovenský raj	22
Vetva E	Abovská vetva - prepája oblasti Košíc a Slovenského krasu	97.2	99.892	Ida	oblasť	NP Slovenský kras	26
Vetva F	Tokajská vetva - prepojenie Košice a vinohradníckej oblasti Tokaj	54.2	59.536	Roňava	oblasť	NP Latorica	19
Vetva G	Dolnozemplínska vetva - prepojenie Tokaj - Medzibodrožie - KráľovskoChlmecký región- Ukrajina	42.7	45.04	Latorica	Veľké Kapušany	CHKO Latorica, Tarbucka, Vinohradnícka oblasť	13
celkom		520	529.015				135

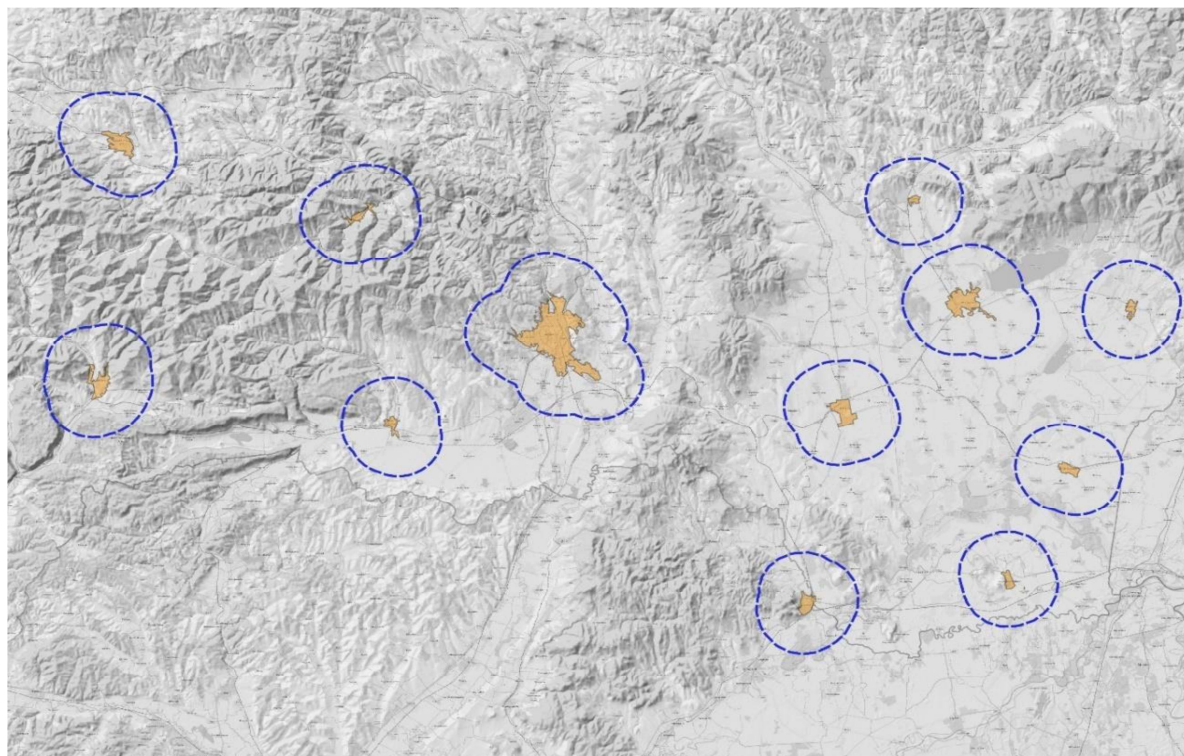
PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY KOŠICKÉHO KRAJA

Účelom spracovania dokumentu je aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Košického samosprávneho kraja s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov kraja, vrátane fondov EÚ. Úlohou strategického dokumentu je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja Košického samosprávneho kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti.

Regionálny plán udržateľnej mobility KSK by sa mal predovšetkým zaoberať tzv. dopravnou cyklistikou a okrajovo sa dotknúť rekreačných a turistických trás. Dokument sa však vôbec nezaobera stavom cyklistickej infraštruktúry v kraji a identifikuje len cykloturistické trasy. V rámci dopravnej funkcie rieši len dostupnú vzdialenosť cyklistov.

Na základe analýzy dát o diaľkach ciest cyklistov v Košickom kraji (zdroj: Prieskum mobility, Dodávka riešenia multimodálnych dopravných vzťahov v dopravných systémoch v podobe Dopravného modelu SR, 2015) bolo zistené, že najväčšia časť cyklistov, cca 60 %, cestuje do vzdialenosti 2 km, nasleduje cca 19 % cyklistov jazdiacich medzi 2 a 3 km. Dáta boli zbierané s nízkej štatistickej vzorky – 198, na základe ktorej sa konštatuje podobný výsledok ako v Prešovskom kraji a síce, “že dominantným územím, kde sa odohrávajú dopravné cyklistické pohyby, sú samotné mestá a ich bezprostredné okolie, a tiež pohyby medzi blízkymi mestami, prípadne obcami. Pre dopravných cyklistov sa ako kľúčové zdá vhodné napojenie vnútromestských cyklistických systémov na vonkajšiu sieť trás vedúcich v rámci kraja.

Na základe vyššie zistených vzdialeností dochádzky cyklistickej dopravy boli spracované izochróny znázorňujúce potenciálne územie pre dochádzku na bicykli v rámci dopravnej cyklistiky.



Obr. 2. Izochróna 5 km znázorňujúca potenciálne možnosti dochádzky pre dopravných cyklistov. Zdroj: PUM KSK

STRATÉGIA ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V KOŠICKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI

Účelom stratégie je priniesť komplexnejší pohľad na problematiku a význam cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji. Zároveň navrhnuť riešenia ďalšieho rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky do roku 2020.

Strategické úlohy tejto stratégie sú nasledovné:

1. Podporovať rozvoj cyklistickej dopravy v mestách a obciach Košického samosprávneho kraja a zabezpečiť jej začlenenie do integrovanej osobnej dopravy.
2. Zviditeľniť Košický samosprávny kraj ako modernú cyklistickú destináciu. V spolupráci a partnerstve s miestnymi združeniami cestovného ruchu a organizáciami destinačného manažmentu skvalitňovať služby a ponuku pre cykloturistov.
3. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov na cestách a uplatňovať moderné princípy pri plánovaní a realizácii opatrení pre zníženie dopravnej nehodovosti.

Strategický dokument navrhuje opatrenia v troch základných rovinách:

Prioritná os č.1 – Cyklodoprava -

Prioritná os č.2 – Cykloturistika

Prioritná os č.3 – Partnerstvo

Podrobné vyhodnotenie plnenia doterajšej stratégie je uvedené v kapitole 1.6. tohto dokumentu.

1.1.3. Okresná úroveň

Cyklistická infraštruktúra na úrovni okresov sa úzko odvíja od prístupu okresných miest k tejto téme. Samostatné strategické a koncepčné materiály na úrovni okresov nie sú spracované. Z tohto dôvodu sme vzhľadom ku cyklistickej infraštruktúre prioritne preskúmali stav koncepčných, strategických a územnoplánovacích dokumentácií na úrovni okresných miest. Trasovanie cyklistických trás zohľadňuje aj Plán udržateľnej mobility, ktorý navrhuje miestne prepojenia na mestá a ich bezprostredné okolie.

Ako vyplýva z nasledujúcej tabuľky, väčšina okresných miest má vo svojej územnoplánovacej dokumentácii zakomponované aj cyklistické komunikácie.

Tab.2 Územné plány v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky v okresných mestách a PUM VÚC.

Okresné mesto	Názov dokumentu	Územný plán – cyklodoprava A/N	Typ	Popis
Košice	Územný plán hospodársko-sídelskej aglomerácie Košice. Plán rozvoja mesta Košice 2015 – 2020 (2025), Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb v meste Košice – Plán udržateľnej mobility. Stratégia je v procese aktualizácie do roku 2022. PUM KE	A	sieť	Hlavnú os tvorí trasa EuroVelo 11 okolo rieky Hornád. Cyklistická sieť je tvorená predovšetkým spoločnými cestičkami pre peších a cyklistov, cyklopruhy v hlavnom dopravnom priestore, veľmi nízky počet samostatných cyklistických cestičiek. PUM – prepojenie na Košické Oľšany, Rozhanovce, Hanisku, Malá Ida, Poľov, Nižná Hutka, Čaňa
Trebišov	Územný plán mesta PUM VUC	A	línie	Samostatná cykloturistická komunikácia využitím telesa ochranných hrádzí toku Ondava a Trnávka v trase Dvorianky - Hriadky - Trebišov. Samostatné cyklistické komunikácie v intraviláne mesta trasy: - hlavný mestský park - lesopark - navrhované stredisko rekreácie Nový Majer

				<p>- pozdĺž vodného toku Trnávka a Ondava</p> <p>PUM – prepojenie na Nový Ruskov, Nižný Žipov, Zemplínske Hradište, Vojčice</p> <p>V roku 2021 bola vypracovaná technická štúdia CYKLOTRASY mesta Trebišov.</p>
Rožňava	Územný plán mesta PUM VUC	A	linie	<p>Vybudovať cyklistickú trasu s možnosťou korčuľovania na hrádzi pozdĺž rieky Slaná, centrum - pozdĺž potok Dzurov</p> <p>PUM – Prepojenie na Brzotín a Jovice</p>
Gelnica	Územný plán mesta PUM VUC	N	N/A	<p>Cyklistická doprava nie je samostatne riešená. Grafická časť rieši len hlavné pešie ťahy.</p> <p>PUM –Prepojenie na Veľký Folkmar a Margecany</p>
SNV	Územný plán mesta PUM VUC	A	sieť	<p>Hlavná os cyklotrás je okolo rieky Hornád s napojením na obec Smižany a Markušovce.</p> <p>PUM – prepojenie na Harichovce (Embraco), Novoveská Huta, Arnutovce – Smižany, Levoča, Spišské Tomášovce</p>
Michalovce	Územný plán mesta PUM VUC	A	sieť	<p>Hlavná os cyklistickej siete okolo rieky Laborec vo väzbe na Zemplínsku Šíravu. Prepojenie častí mesta prostredníctvom cyklistických pruhov, pásov, spoločný priestor pre peších a cyklistov</p> <p>PUM –prepojenia na Jastrabie, Zbudza, Suché, Pozdišovce a Šamudovce</p>
Sobrance	Územný plán mesta PUM VUC	A	linie	<p>Cyklotrasy v zozname verejnoprospešných stavieb ÚP:</p> <p>1.13 Mostné cestné a pešie prepojenia cez Sobranecký potok podľa výkresu č. 4 Návrh dopravy</p> <p>1.14 Cyklotrasa pozdĺž Sobraneckého potoka</p> <p>1.22 Revitalizácia Sobraneckého potoka, manipulačný priestor okolo potoka s cyklotrasou</p> <p>1.27 Cyklotrasa do Tibavy pozdĺž cesty I/19.</p> <p>PUM – prepojenie na Orechová, Kristy, Nižná Rybnica pozdĺž kanálu Veľké Revišťa, prepojenie na Sobrance - Horňa</p>

MESTÁ A OBCE V KOŠICKOM KRAJI VO VÄZBE NA PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY A ÚZEMNÉ PLÁNY

Moldava nad Bodvou – v rámci zmien a doplnkov územného plánu č.8 je navrhovaný tzv. Cyklistický okruh okolo Moldavy. Súčasťou tohto okruhu je aj prepojenie na plánovaný terminál verejnej dopravy a mestskú časť Mokrance.

Zaradené do PUM sú prepojenia:

Moldava n.B. – Debrad', Moldava n.B. – Drienovec, Moldava n.B. - Čečejevce.

Strážske – nemajú vypracovaný strategický ani koncepčný materiál pre rozvoj cyklistickej dopravy. V súčasnosti vedie cez mesto cykloturistická trasa prepájajúca okruhom Michalovce a Zemplínsku Šíravu.

Zaradené do PUM sú prepojenia:

Strážske - Brekov

Sečovce – v územnom pláne je navrhnuté cyklistické prepojenie smer Plechotice – Trebišov, smer Albínov – Sečovská Polianka a cyklistická cestička pozdĺž potoka Trnávka

Zaradené do PUM sú prepojenia:

Prepojenie Dargov – Sečovce

Prepojenie Trnávka – Sečovce

Krompachy – v územnom pláne nie je riešená cyklodoprava, stručne sa popisuje v texte. Mesto je členom združenia Cyklo Hornád, ktoré rieši prepojenie na Kolinovce a Spišské Vlasy.

V roku 2019 im bola poskytnutá dotácia z prostriedkov Ministerstva dopravy na vypracovanie projektovej dokumentácie cyklistickej cestičky vo výške 45.tis. Euro. Dňa 4.3.2021 bolo vydané územné rozhodnutie pre umiestnenie stavby „Cyklistický chodník Krompachy-Kolinovce-Spišské Vlasy“ v dĺžke 5,659 km. Trasa je súčasťou Kostrovej siete Vetva D.

Zaradené do PUM sú prepojenia:

Prepojenie Richnava – Kľuknava – Štefanská Huta – trasa je súčasťou Kostrovej siete cyklistických trás v KSK

Spišské Vlasy – v grafickej časti sa nenachádzajú, v texte Zmeny a doplnky UP č.3 z roku 2017 sa uvádza: 6.4 Rezervovať koridor pre možné dopravné cyklistické spojenie mesta s hlavnými regionálnymi cyklotrasami vedúcimi údolím Hornádu a Volovskými vrchmi. Mesto je členom združenia Cyklo Hornád, ktoré rieši prepojenie na Kolinovce a Spišské Vlasy . Dňa 4.3.2021 bolo vydané územné rozhodnutie pre umiestnenie stavby „Cyklistický chodník Krompachy-Kolinovce-Spišské Vlasy“ v dĺžke 5,659 km. Na trasu sa napája odbočka do obce Kolinovce. Trasa je súčasťou Kostrovej siete Vetva D.

Zaradené do PUM sú prepojenia:

Prepojenie Spišské Vlchy – Vojkovce – Slatvina

Dobšiná – v grafickej časti sa nenachádzajú. V návrhu regulatívov rozvoja mesta Dobšiná, 2009 sa uvádza: „Vybudovať samostatný cyklistický chodník pozdĺž cesty 1/67 v úseku ŽST - križovatka s cestou III/6712 smerom do priemyselnej zóny Cíповá a strediska turizmu V. Slaná – Radzim.“

Zaradené do PUM sú prepojenia:

Prepojenia po cestách 1. a 3.tr.

Cez kataster mesta Dobšiná vedie jeden z najdlhších úsekov Kostrovej siete tzv. Vetvy C Gemerská ako prepojenie na Slovenský raj v dĺžke takmer 23km.

Medzev – cyklotrasa v grafickej aj textovej časti vedie po ľavej strane rieky Bodva v trasovaní Jasov – Medzev – Smolník

Zaradené do PUM sú prepojenia:

Prepojenia po cestách 1. a 3.tr.

Veľké Kapušany – územný plán mesta rieši pešie a cyklistické komunikácie ako spoločné v rámci celého intravilánu mesta. Zároveň navrhuje regionálne cyklotrasy :

- Po ceste: Latorica - Bodrog (ľavá strana)
- Boľany - Streda nad Bodrogom
- Veľké Kapušany - Ptrukša (po hrádzi)
- Vojany - Streda nad Bodrogom (po hrádzi)

Zaradené do PUM sú prepojenia:

Prepojenie osada Ortov, osada Budince

Kráľovský Chlmec – územný plán nerieši cyklistickú ani cykloturistickú dopravu

Zaradené do PUM sú prepojenia:

Prepojenia po cestách 1. a 3.tr.

Prepojenie Pribeník, Malý Horeš, Svätuš, Bačka

Čierna nad Tisou – územný plán navrhuje 4.14. vytvárať podmienky pre realizáciu cykloturistických trás regionálneho, nadregionálneho a medzinárodného významu prepájajúce významné turistické centrá kraja. Špecifikuje potreby riešenia cyklistickej a pešej dopravy:

- pozdĺž cesty III/55337 do smeru Čierna navrhujeme zrealizovať samostatný jednostranný peší a cyklistický
- chodník min šírky 3,0m do obce Čierna

- pozdĺž cesty III/552335 navrhujeme zrealizovať jednostranný peší chodník do Malých Trakan, z dôvodu intenzívneho pohybu peších a cyklistov

od lokality s navrhovanými sociálnymi bytmi navrhujeme cyklistický a peší chodník do obce Biel s napojením aj na strednú školu

Zaradené do PUM sú prepojenia:

Prepojenie Biel – Bačka – riešiť priechod cez koľajisko

Slovenské Nové Mesto – územný plán nerieši cyklistickú ani cykloturistickú dopravu

Zaradené do PUM sú prepojenia:

Prepojenie – Borša – Bara, Malá Trňa, Viničky, Borša pozdĺž toku Roňava

Cez mesto vedie Kostrová sieť cyklistických trás – Tokajská vetva

1.2. Vyhodnotenie súčasného stavu cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry v Košickom kraji

1.2.1. Vyhodnotenie stavu dopravnej cyklistickej infraštruktúry

Cyklistická infraštruktúra je v tomto dokumente vnímaná ako realizácia investičných projektov – budovanie cyklistických cestičiek, doplnkových služieb či prvkov zdieľanej mobility. Prioritne slúži za účelom podporiť nemotorovú dopravu a zvýšiť počet a bezpečnosť cyklistov na cestách. Cyklistická infraštruktúra tohto typu je plánovaná a realizovaná predovšetkým v miestach vysokého počtu cieľov ale aj zdrojov cyklistickej dopravy. Z regionálneho kontextu má za cieľ prepájať mestá a obce mimo hlavných motoristických komunikácií.

Aktivity na podporu rozvoja cyklistickej dopravy boli do roku 2019 realizované najmä na úrovni miest a obcí, Úrad KSK tvoril predovšetkým funkciu koordinátora pre zabezpečenie súladu pripravovaných dokumentov z hľadiska potrieb Kostrovej siete cyklistických trás. Od roku 2020 sa Košický samosprávny kraj profiloval aj do úlohy investora a to predovšetkým na prioritných úsekoch Kostrovej siete KSK – EuroVelo 11 a Zemplínska vetva – okruh okolo Zemplínskej Šíravy. Touto iniciatívou sa výrazne podporili aktivity na zvýšenie projektovej pripravenosti kraja v oblasti cyklistickej infraštruktúry.

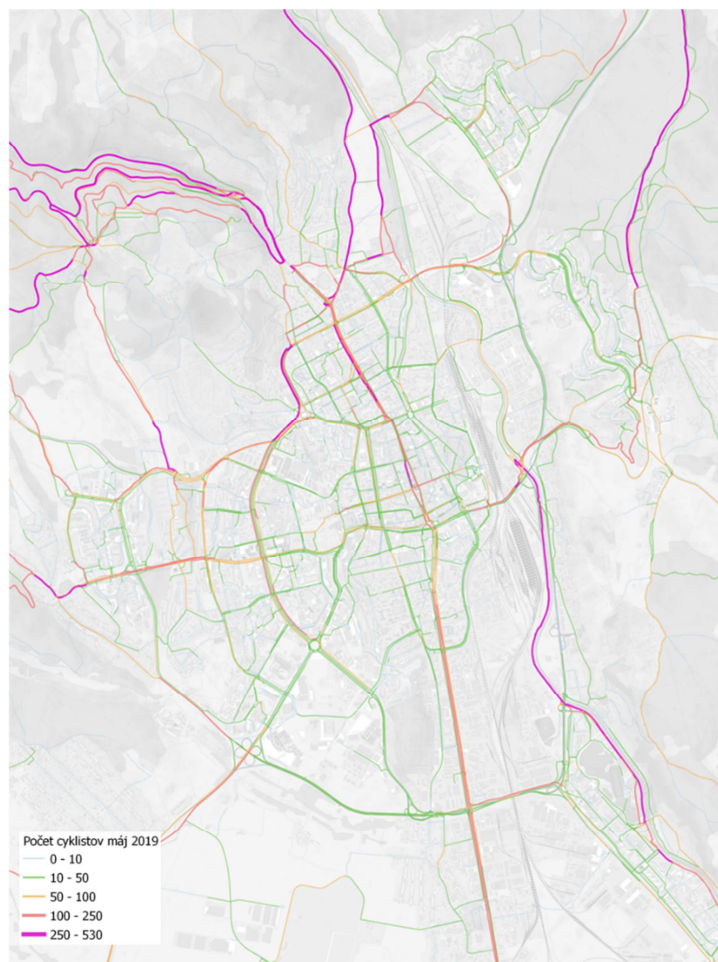
Cyklistická infraštruktúra je veľmi náročná na projektovú prípravu a následne aj na realizáciu. Súčasťou stavebných opatrení sú nákladné lávky, prekládky sietí, oporné múry a ďalšie stavebné objekty, ktoré zvyšujú náklady vybudovanej cyklistickej komunikácie. Z tohto dôvodu sa len

opatrne pristupuje k investovaniu do projektovej prípravy. Dôsledky tejto opatrnosti sa prejavili v schopnosti čerpať externé finančné zdroje a následne stavať kvalitnú cyklistickú infraštruktúru.

Mestá, ktoré aktívne a koncepčne rozvíjajú cyklistickú infraštruktúru a investovali do projektovej prípravy boli zároveň aj úspešní žiadatelia z európskych štrukturálnych fondov: Spišská Nová Ves, Michalovce a Košice. Krajské mesto Košice vzhľadom na nízku mieru pripravenosti investičných projektov v poslednom programovacom období čerpalovzhľadom na svoje možnosti, rozsah a počet obyvateľov minimálne zdroje. V porovnaní s inými krajskými mestami napr. Prešovom, ktorý realizoval tak 10 km nových cyklistických cestičiek za cca 5 mil. Euro, mesto Košice získalo financie z externých zdrojov na realizáciu 2,5 km cyklistických cestičiek v objeme cca. 0,57 mil. Euro. Z vlastných zdrojov realizovalo Mesto Košice v roku 2021 tri nové cyklistické cestičky o dĺžke 2,74 km.

Podľa pasportu cyklistických cestičiek v Košiciach, aktuálny stav k 02.08.2022 je v Košiciach vybudovaná cyklistická sieť v celkovej dĺžke 37 km v meste a 146,8 km cyklotrás v Mestských lesoch. Košice sa v dĺžke mestských cyklotrás zaradili na druhé miesto za Bratislavu. V Košiciach prevláda segregácia cyklistickej infraštruktúry. Väčšina mestských cyklotrás je vedených mimo hlavného dopravného priestoru po samostatných chodníkoch či spoločných cestičkách pre chodcov a cyklistov a to až v 92 percentách. Zvyšnú infraštruktúru tvoria pruhy a pásy na vozovke, ktorých dĺžka je v sumare takmer 3 km.

Spišská Nová Ves investovala najviac zdrojov na vytvorenie hlavnej osi cyklistických cestičiek okolo rieky Hornád v rozsahu 8,5 km plus napojenie na mestské časti.



Michalovce sa orientujú na kombináciu zdieľaného priestoru – cyklistické pruhy na cestách alebo spoločné cestičky pre peších a cyklistov. Novovybudovaná lávka cez Laborec sa napája na hlavnú os okolo Laborca s prepojením na Zemplínsku Šíravu okolo výpustného Zalužického kanálu.

Ucelenú sieť plánovaných aj existujúcich cyklistických komunikácií má v Košickom kraji len mesto Košice. Hlavnú kostrovú os tvorí medzinárodná cyklotrasa EuroVelo 11 vedená cez celé mesto pozdĺž rieky Hornád v severojužnom smere.

Obr. 3. Plánovaná sieť cyklistických komunikácií a ich využívanie. Zdroj: Plán udržateľnej mobility mesta Košice, NDCons.r.o

V rámci programu IROP bolo v Košickom kraji do roku 2021 podporených celkovo 13 projektov na realizáciu cyklistickej infraštruktúry v celkovej hodnote **7 050 802 Euro**.

Rozsah cyklistickej infraštruktúry narástol o **26 km** cyklistických komunikácií vrátane stavebných objektov ako mosty, lávky, priepusty a pod.

Názov projektu	Žiadateľ	Dĺžka vybudovaných cyklotrás v km
Ekologický a bezpečne v Spišskej Novej Vsi	Mesto Spišská Nová Ves	1.77
Vybudovanie cyklotrasy Centrálne mestská zóna - Biela hora	Mesto Michalove	2
Cyklotrasa Hornád – Pri Vyšnej Hati – Madaras	Mesto Spišská Nová Ves	1.5
Cyklistická radiála: Duklianska ulica, železničná, autobusová stanica, sídlisko Západ I.	Mesto Spišská Nová Ves	2.7
Cyklistický chodník v k.ú. Letanovce	Obec Letanovce	0.441
Cyklistický chodník v k.ú. Spišské Tomášovce	Obec Spišské Tomášovce	1.333
Cyklistický chodník v k.ú. Smižany	Obec Smižany	1.567
Cyklistická komunikácia popri Slaneckej ceste II/552, Košice	Mesto Košice	2.2
Cyklotrasa Košice Eurovelo 11, časť B.2 – ústie Myslavského potoka do Hornádu	Mesto Košice	0.375
Prestavba cyklochodníka pri bývalých kasárňach 1. etapa	Mesto Spišská Nová Ves	0.363
Cyklotrasa Ferčekovce - Novoveská Huta	Mesto Spišská Nová Ves	1.93
Cyklistický chodník KROMPACHY centrum smer SLOVINKY	Mesto Krompachy	2.3
Obnova existujúcich komunikácií pre nemotorovú dopravu v k.ú. Iľiašovce a v k.ú. Harichovce		5.98
Cyklochodník Rožňava	Mesto Rožňava	1.47
Celkom dĺžka		25.929

Tab. 3. Zoznam projektov v Košickom kraji podporených z programu IROP 2021. Zdroj: MinDOP SR

Okres	dĺžka nových cyklistických komunikácií	Podiel v %
Spišská Nová Ves	19.884	76.69
Michalovce	2	7.71

Rožňava	1.47	5.67
Košice	2.575	9.93
Košice okolie		0.00
Trebišov		0.00
Gelnica		0.00
Sobrance		0.00
SPOLU	25.929	100.00

Tab. 4. Rozsah novej cyklistickej infraštruktúry v Košickom kraji podľa okresovpodporených z programu IROP. Zdroj: MinDOP SR

Zdieľaná mobilita

Za súčasť cyklistickej infraštruktúry môžeme považovať aj zariadenia a prevádzky zdieľanej mobility. Týmto je venovaná značná pozornosť a to najmä vo veľkých mestách. Náklady na prevádzku vozidla a s tým spojené parkovacie problémy, vysoké poplatky za poistné, servisné prehliadky a v neposlednej rade náklady na pohonné hmoty vytvorili v mnohých mestách najmä v Európe základ zdieľanie dopravných prostriedkov.

Podstatný rozdiel medzi zdieľanou mobilitou a konvenčnými službami verejnej dopravy (vrátane taxislužieb) je ten, že pri zdieľanej mobilite musí pri jednotlivých spôsoboch dopravy existovať platforma, ktorá sprostredkuje danú službu používateľovi (napr. aplikácia pre mobilné zariadenia).

Ako príkladom slúži krajské mesto Košice, kde je v súčasnosti k dispozícii päť systémov zdieľanej mobility s viacerými prevádzkovateľmi zdieľaných dopravných prostriedkov:

- zdieľané bicykle (vrátane e-bicyklov) – Antik,
- zdieľané e-kolobežky – Antik, Bolt,
- zdieľané e-skútre a e-motorky – Antik,
- zdieľané osobné elektromobily - Share´ngo,
- preprava automobilom prostredníctvom platforiem HOPIN, OnTaxi, Bolt.

Tejto ponuke služieb je už prispôsobená aj potrebná infraštruktúra a to sú predovšetkým nabíjacie stanice, ktorých je v súčasnosti (2021) k dispozícii 114 pre rôzne druhy elektromobility.



Ako možnosti rastu využívania zdieľanej mobility v oblasti nemotorovej dopravy sa realizujú projekty tzv. verejných bicyklov alebo kolobežiek.

Bike sharing je v súčasnosti prevádzkovaný spoločnosťou Antik v meste Košice, Trebišov a Moldava nad Bodvou. Ako turistický produkt je systém zdieľaných bicyklov realizovaný aj v tokajských obciach Viničky a Zemplín.

1.2.2. Vyhodnotenie stavu cykloturistickej infraštruktúry

Cykloturistická infraštruktúra v tomto dokumente predstavuje súbor cykloturistických trás vedených prevažne po existujúcich účelových alebo motoristických komunikáciách, ktoré sú vyznačené orientačným cykloturistickým značením. Do tejto skupiny patrí aj doplnková cykloturistická infraštruktúra ako sú bikepointy, odpočívadlá, servisné stojany, nabíjacie stanice či požičovne bicyklov alebo verejné bicykle pre návštevníkov cykloturistických destinácií.

Prvý komplexný pasport cykloturistických trás bol zhotovený v roku 2011 na podnet Košického samosprávneho kraja v rámci medzinárodného projektu BICY. Pasport bol členený podľa štyroch hlavných subregiónov – Abov, Zemplín, Spiš a Gemer. Výsledkom bolo prvé spočítanie a vyhodnotenie cykloturistických trás na úrovni VÚC na Slovensku, ktoré identifikovalo celkovo 1306,9 km trás. Východiskovú situáciu od počiatku meraní ilustruje nasledovná tabuľka.

región	červená	modrá	zelená	žltá	spolu
Spiš	114.8	167.5	79	38	399.3
Abov	105	60.3	55.7	2.5	223.5
Gemer	198.5	147	43.5	44.5	433.5
Zemplín	50	82	75.5	43.1	250.6
spolu	468.3	456.8	253.7	128.1	1306.9

Tab. 5. Rozsah cykloturistických trás podľa regiónov a hierarchie v roku 2011.

zdroj: KSK, Cyklotrasy v Košickom kraji, 2012

cyklotrasyKošickýkraj	km	počet
cyklomagistrály - červené	530.4	9
regionálne - modré	620.9	25
miestne - zelené	458	22
prepojovacie - žlté	189.8	36
náučné - čierne	19.1	5
singletraily	118.3	28

Celkom v roku 2021	1936.45	125
---------------------------	----------------	------------

Tab.6. Rozsah cykloturistických trás podľa regiónov a hierarchie v roku 2021. zdroj: vlastné spracovanie

Tento zoznam bol aktualizovaný v roku 2017. Sieť rekognoskovaných cyklotrás odhalila veľmi jasné rozdiely v jednotlivých regiónoch Košického kraja, kde výrazne prevyšovala existencia cykloturistických trás na Gemeri a Spiši, v porovnaní so Zemplínom či Abovom. Rozvoj cykloturistických trás v zmysle ich rozsahu postupne narastá. Na základe posledného sčítania bol v roku 2021 rozsah cykloturistických trás 1818,2km. Oproti roku 2011 však pribudli náučné cykloturistické trasy a singletraily v okolí miest Košice a Rožňava v rozsahu 118,3 km. Celkový rozsah cykloturistických trás v Košickom kraji tak dosiahol dĺžku 1936,45km.

Pomerne veľký nárast rozvoja cykloturistických trás nastal v období 2011 – 2017, kedy stúpla ich dĺžka o 339.3 km, v období medzi rokmi 2017 – 2021 to bolo 290,25 km. Údaje z roku 2017 boli získané len dopytovaním, nebol vykonaný pasport v teréne. Celkový nárast dĺžky cykloturistických trás za sledované obdobie 2021 – 2011 vzrástol o 32% čo predstavuje 629,55 km. Tento údaj započítava aj singletraily a náučné cyklotrasy.

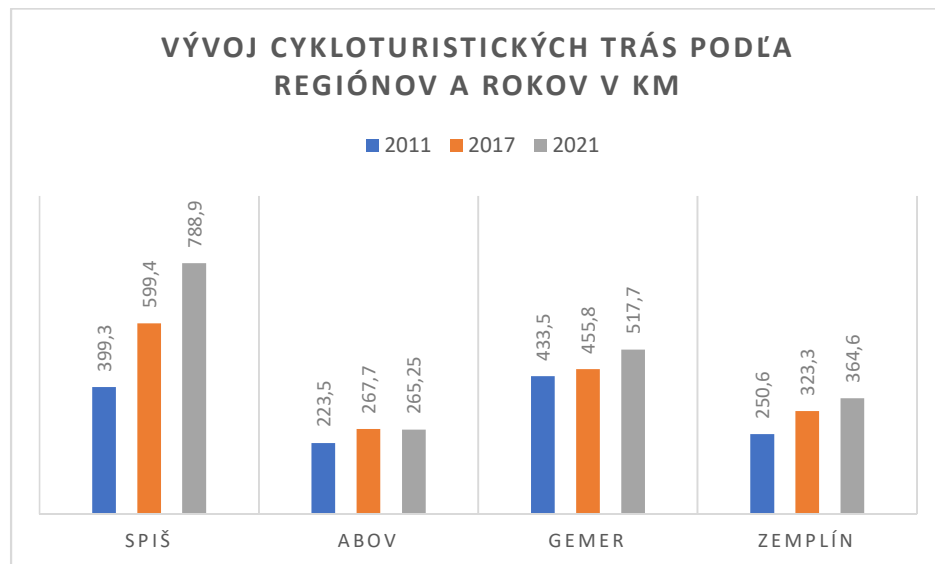
REGIÓN	ROK		
	2011	2017	2021
Spiš	399.3	599.4	788.9
Abov	223.5	267.7	265.25
Gemer	433.5	455.8	517.7
Zemplín	250.6	323.3	364.6
CELKOM	1306.9	1646.2	1936.45

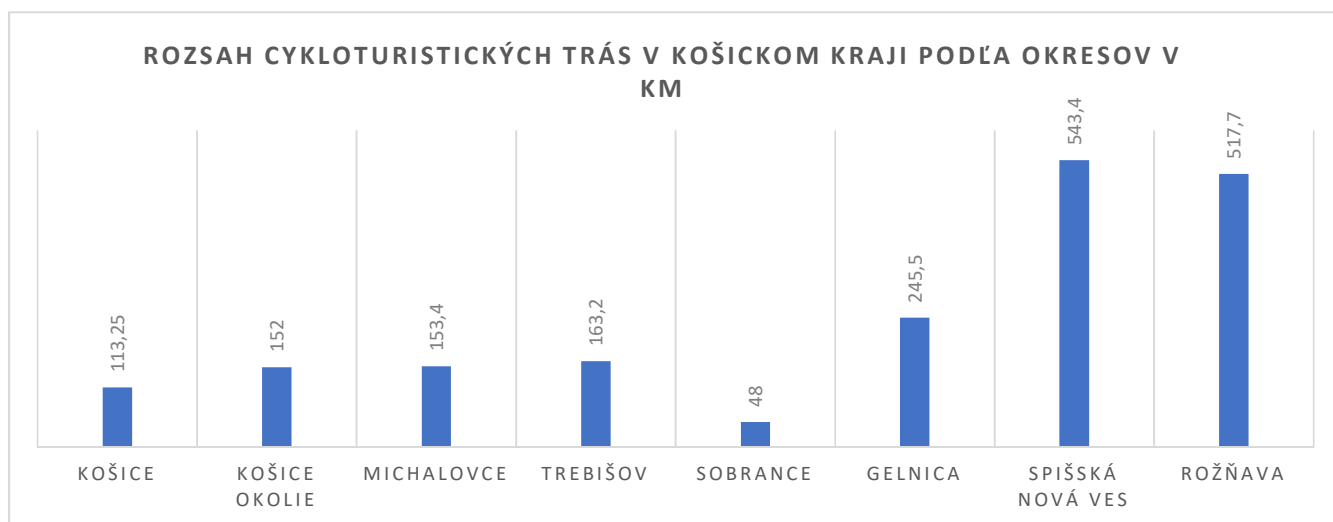
Tab. 7. Rozsah cykloturistických trás podľa rokov, Zdroj: vlastné spracovanie

Obr.3. Mapa cykloturistických trás v roku 2017, Zdroj: KSK



Graf č.1. Vývoj rozsahu dĺžky cykloturistických trás podľa regiónov a okresov od roku 2011 – 2021. Zdroj: vlastné spracovanie





Graf č.2. Rozsah dĺžky cykloturistických trás podľa okresov v roku 2021. Zdroj: vlastné spracovanie

Správčovské organizácie cykloturistických trás pôsobiacich na území Košického kraja v roku 2021: Združenie Tokajská vína cesta, Prešovská bicyklová skupina Kostitras, RRA Šírava, KST Michalovce, Mestské lesy Košice, Slovenský Cykloklub, Rozvoj Spiš, SCK Slovenský kras, Mikroregión Hornád, OL Smolník, Zemplínska oblastná organizácia cestovného ruchu.

Financovanie preznačenia cykloturistických trás nie je pravidelné. V zmysle telefonických prieskumov sa jedná predovšetkým o externé zdroje uvedených organizácií. Hlavné zdroje na vyznačenie alebo preznačenie cyklotrás sú v súčasnosti nasledovné:

- Krajské a oblastné organizácie cestovného ruchu v zmysle zákona o Cestovnom ruchu z rozpočtu Ministerstva dopravy SR
- Ministerstvo školstva SR – výhradný príjemca Slovenský Cykloklub
- Košický samosprávny kraj
- súkromné spoločnosti

Cykloturistika patrí k jedným z najdynamickejšie sa rozvíjajúcim sa segmentom cestovného ruchu, ktorý vzhľadom na svoje priaznivé sociálne, ekonomické a environmentálne dopady má všetky predpoklady rozvíjať udržateľný cestovný ruch. Rozvoj cykloturistiky je preto podmienený vhodnou infraštruktúrou podľa jednotlivých cieľových skupín ako aj s doplnkovou infraštruktúrou a so službami pre cykloturistov.

Z tohto dôvodu v roku 2021 pristúpil Košický samosprávny kraj ku komplexnému zmapovaniu existujúcej cykloturistickej siete a to s cieľom zistiť reálny stav cykloturistickej ponuky, identifikovať problémy na cyklotrasách a zhodnotiť ich z hľadiska ich potenciálu v cestovnom ruchu.

Dôležitou úlohou bolo identifikovať problémy na cyklotrasách a načrtnúť odporúčenia a spôsoby riešenia identifikovaného problému.

Pasportizácia cykloturistických trás sa vykonávala v dvoch častiach, ktoré definujú kvalitu a stav trás predovšetkým vzhľadom na ich kvalitu vzhľadom k užívateľom. V rámci pasportu sa hodnotili nasledovné parametre:

- hodnotenie materiálu vozovky komunikácií, ich porúch a nerovností,
- hodnotenie pozdĺžneho sklonu komunikácií,
- hodnotenie šírky komunikácií a prejazdovej svetlosti,
- hodnotenie stavu cykloturistickeho značenia
- označenie a popis problematických bodov a úsekov
- návrhy na riešenie.

Na základe skutočností zistených priamo v teréne boliv pasporte č. 1, cykloturistické trasy vyhodnocované v 3 stupňovej škále:

1. vyhovuje
2. vyhovuje s podmienkou
3. nevyhovuje – návrh na zrušenie

Podľa Kritérií vyhodnocovania cyklotrás (Príloha 5.2.) a podľa GPX zameraní každej cykloturistickej trasy bola objektívne posúdená náročnosť každej cyklotrasy a následne navrhnutá kategória náročnosti v stupňoch REKREA, SPORT a EXPERT už v zmysle STN018028.

popis	symbol
výborne vyznačená, dobrá orientácia v teréne, dobre zjazdový terén	1
vyznačená, dobrá orientácia v teréne, zjazdový terén	2
vyznačená, slabšia orientácia v teréne, opravy terénu potrebné	3
nevyznačená, orientácia v teréne len gpx, opravy v teréne potrebné	4
nevyznačená, veľmi zlá až zavádzajúca orientácia v teréne, nezjazdový terén	5

Tab. 8. Rozdelenie cyklotrás v zmysle výstupov pasportu cykloturistických trás. Zdroj: vlastné spracovanie

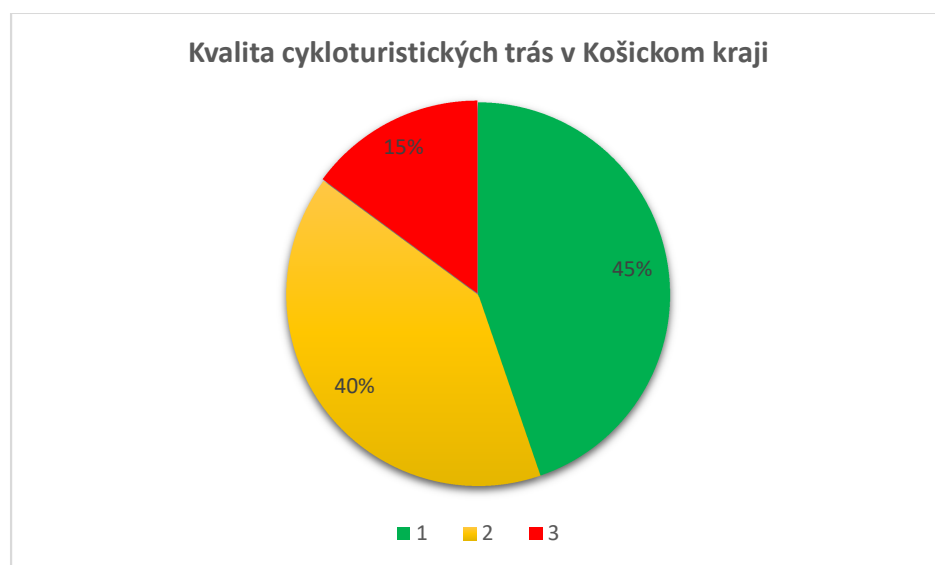
Touto metodikou bolo v roku 2021 na území KSK vyhodnotených 1778,4 km značených a zlegalizovaných cykloturistických trás. Najrozsiahlejšia lokálna sieť cykloturistických trás sa nachádza v regióne Spiš.

Merania z terénu zachytávali body a línie, následne boli spracované ako podklady pre geografický informačný systém Košického kraja. Na základe výsledkov z Pasportu 1 sa začali opravovať odporúčené cykloturistické trasy na Dolnom Zemplíne a Tokaji.

Pre zosúladenie výsledkov pasportu 2 (iný dodávateľ) sme 3 stupňovú škálu zachovali ale pridali sme podrobnejšie vysvetlenie k popisu navrhovanej zmeny, čím sme vytvorili 5 stupňovú škálu vyhodnotenia, principiálne stále vnímanú ako „semafor cyklotrasy“.

Vyhodnotenie stavu kvality cykloturistických trás v Košickom kraji k novembru 2021.

Vyhodnotenie cyklotrás podľa aktuálneho stavu						
Typ cykloturistickej trasy	Kvalita cykloturistickej trasy					počet cyklotrás
	1	2	3	4	5	
Červené cyklotrasy - Cyklomagistrály	0	3	2	1	3	9
Regionálne cyklotrasy	2	9	11	1	2	25
Zelené cyklotrasy - miestne	4	8	6	3	1	22
Žlté cyklotrasy - prepojovacie	7	12	9	5	5	38
Náučné cyklotrasy	3		1		1	5
Spolu	17	34	32	14	17	
Kvalita cyklotrás – počet v základnom semafore	51		46		17	



Graf č.3. Kvalita cykloturistických trás v Košickom kraji 2021.

45% - zelené trasy – vyhovujú, potrebná základná údržba,

40% - oranžové - vyhovujú ale s podmienkou, potrebná rozsiahlejšia údržba, alebo presmerovanie úseku

15% - červené – nevyhovujú, alebo neboli v teréne identifikované, potrebné presmerovanie alebo úplné zrušenie cyklotrasy

Zdroj: Pasport cykloturistických trás, vlastné spracovanie

Podľa Pasportu cykloturistických trás je v Košickom kraji 51 cykloturistických trás, ktoré sú zjazdné v celom rozsahu a poskytujú dobré orientačné informácie pre cyklistov tvoria 45% z celkovej siete. 46 cyklotrás, ktoré vyžadujú opravu a zvýšenú údržbu cykloturistického značenia tvorí 40%. Cykloturistické trasy, na ktorých absentuje akékoľvek cykloturistické značenie, prípadne úseky, ktoré nie sú zjazdné, alebo úplne neprejazdné predstavujú 15% a patrí sem 17 cykloturistických trás.

Podrobnosti vyhodnotenia sú predmetom samostatných dokumentov – pasport cykloturistických trás v Košickom kraji 2021.

V ďalšej časti analýzy boli všetky existujúce cykloturistické trasy rozdelené podľa ich významu a to v súlade s technickou normou STN 018028 na cyklomagistrály, regionálne trasy, miestne trasy, prepojovacie trasy a náučné trasy. Vzhľadom na fakt, že



v okolí miest Košice a Rožňava sa budujú singletrailové centrá sme do celkového zoznamu zaradili aj tieto v samostatnej tabuľke.

CYKLOMAGISTRÁLY

CYKLOMAGISTRÁLY - červené						
Okres	číslo	Názov trasy	dĺžka v km	správca uvedený na značkách	typ bicykla	zhodnotenie cyklotrasy
Trebišov	CM017	Dolnozemplínska cyklomagistrála	95.1	PBS Kostitras	CB	2
Trebišov	CM051	Zemplínska magistrála	15.2	ZTVC	MTB	2
Košice okolie	CM039	Hornádska cyklomagistrála	29.5	SCK	MTB	3
Rožňava	CM029	Cyklomagistrála Slovenský kras	140.6	SCK Slovenský kraj	MTB	3
Košice okolie	CM023	MTB Alžbeta - Herlianske sedlo - Izra	53	PBS Kostitras	MTB	2
Spišská Nová Ves, Gelnica	CM014	Spišská cyklomagistrála	94.5	KST Javorinka, SCK, Rozvoj Spiš	MTB	5

Gelnica, SNV	CM 021	Hnilecká cyklomagistrála	68.5	Rozvoj Spiš	CB	3
Spišská Nová Ves	CM034	Hornádska cyklomagistrála	2	neuveđený	CB	5
Košice okolie, Košice	BEČ	CM Hornád	32	neuveđený	MTB	5
SPOLU			530.4			

Tab.9. Zoznam a rozsah cyklomagistrál v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Vyhodnotenie:

Cez územie Košického kraja vedie celkovo 9 cykloturistických magistrál. Prechádzajú cez územie všetkých okresov v celkovej dĺžke 530 km. Predstavujú dlhšie línie spájajúce regionálne centrá, alebo len zasahujú do územia Košického kraja. Len tri z nich spĺňajú kritériá zaručujúce homogénnosť z hľadiska konzistencie povrchov – CM017, CM023 a CM021.

CM 017 Dolnozemplínska cyklomagistrála – dĺžka 41 km, cyklomagistrála po hrádzach riek Bodrog a Latorica, konzistentná na 90% povrchu pre horské alebo gravel bicykle. Prepája oblasť Tokaja s Medzibodrožím k hraničnému priechodu s Ukrajinou Veľké Slemence/MaliSelmenci s napojením na Užhorod.

CM023 MTB Alžbeta – dĺžka 53 km na území KSK, celková dĺžka 112 km. Cyklomagistrála vedúca po spevnených cestách pozdĺž Slanských vrchov, prepájajúca 2 kraje, plne vyhovujúca pre cyklistov na horských bicykloch, nakoľko 90% vedie výlučne po lesných cestách.

CM 021 Hnilecká cyklomagistrála – dĺžka 68,5km, veľmi pekná a štýlovo ladená cyklotrasa vedúca okolo rieky Hnilec až do Slovenského raja – k vodnej nádrži Palcmanová Maša, prepája tak dva vodné svety – Ružín a Palcmanovú Mašu. Vedie po cestách 2. a 3. triedy vhodná pre cestné a gravelbicycle.

CM029 Cyklomagistrála Slovenský kras – dĺžka 140 km. Cyklotrasa prešla v roku 2021 výraznou zmenou v trasovaní, kedy sa skrátila o 45 kilometrov. V novom prevedení tvorí zaujímavý okruh, prevádzajúci cykloturistov celým Gemerom. Nie je však celkom konzistentná pre typ bicykla, nakoľko veľkú väčšinu trasy vedie po existujúcich cestách 2. a 3. triedy, ale v krátkych úsekoch prechádza aj cez lesné cesty a traily a preto musí byť označená ako trasa pre horské bicykle. Ako okruh predstavuje zaujímavý produkt pre cykloturistov na gravel a MTB bicykloch.

CM039 Hornádska cyklomagistrála – dĺžka 29,5 km. Cyklotrasa prešla novým vyznačením v roku 2020, kedy sa pôvodný koridor predĺžil o mestské cyklistické cestičky v koridore

EuroVelo 11. Tým sa táto trasa stala nehomogénnou nielen z hľadiska povrchov alebo obtiažnosti. Z tohto hľadiska aj keď je cyklotrasa dobre vyznačená v budúcnosti je vhodné jej presmerovanie mimo koridoru EV11.

CM014 – Spišská magistrála – dĺžka 94,5 km. Magistrálu navrhujeme na úplné **prehodnotenie alebo zrušenie**. Podľa výsledkov terénneho šetrenia sa vyskytujú značné nedostatky ako je nesúrodosť v povrchoch, kde sa ide v niektorých úsekoch až na hranu zjazdnosti terénu. Nekompatibilita je aj v náročnosti trasy, či na rozdieloch v typoch používania bicykla – na značkách uvedený cestný bicykel vedie do terénu pre horský bicykel a pod.

CM 04 – Hornádska magistrála – táto cyklomagistrála je len evidovaná v národnom registri cyklotrás, ale nemá správcu ani značenie a tiež červená trasa označená ako Hornádska magistrála v okolí Košíc, ktorá nie je udržiavaná a nezodpovedá ani kritériám pre označenie cyklomagistrála, nakoľko vedie len po krátkom úseku v rámci jedného okresu.

Podľa vyhodnotenia vyplýva, že väčšia polovica z nich spĺňa podmienky pre ich využitie na produkty cestovného ruchu. Podrobný popis závad ktoré je potrebné odstrániť obsahujú dokumentácie Pasportov cykloturistických trás 1. a 2. Oba dokumenty sú uvedené na stránke www.vucke.sk a očakáva sa aj ich zverejnenie na GIS portáli KSK v roku 2022.

REGIONÁLNE CYKLOTRASY

REGIONÁLNE - modré

číslo	Názovtrasy	dĺžka v km	správca uvedený značkách	typ bicykla	zhodnotenie cyklotrasy
2701	Tornaľa, kúpalisko - skanzen Beretkei - Zádielskatiesňava	53.8	SCK Slovenský kraj	MTB	3
2702	Koniarska cesta - G.Hôrka - Ochtiná	27.5	SCK Slovenský kraj	MTB	3
2703	Krivian - Sedlo Kapanec - Hrabušice	25.4	Rozvoj SPIŠ	MTB	2
2705	Turbína - vodná nádrž Uhorná	18.5	Rozvoj SPIŠ	MTB	3
2706	Nižná Myšľa - Skároš	14	SCK	MTB	3
2709	Matejovcena Hornádom - Poráč	13.7	Rozvoj Spiš	MTB	2
2710	Dúbrava – Žehra – Beharovce, motel Vargas – Korytné – Poľanovce – Vyšný Slavkov	34.5	Rozvoj Spiš	MTB	3
2711	SNV - Košíarny briežok	28.1	Rozvoj SPIŠ	MTB	2
2712	Dobšiná - Palcanská Maša	13.4	Rozvoj Spiš	MTB	2
2713	Pod Svinským hrbom - Marčina (Poráč)	9.5	Rozvoj SPIŠ	MTB	3

2714	Prikríži - Markušovce - Danišovce	6.3	Rozvoj SPIŠ	MTB	3
2715	Kopanecká cesta	20.0	RozvojSpiš;SCK	MTB	2
2851	Mlynky-BieleVody - Chotárnadolka - Hajdúkovalúka	7.5	Rozvoj SPIŠ	MTB	1
2852	Hnilec – Pod Grajnárom – Hnilčík – Bindt – Oľše	27.3	RozvojSpiš& OOCR Spiš	MTB	2
2853	Rakovce – Súľová – NadPekliskom	14.3	Rozvoj SPIŠ	MTB	2
2855	SpišskéTomášovce - SpišskéPodhradie	40.0	TJ JavorinkaLevoča, R-Spiš	MTB	3
2858	MáriaHuta - Kojšovahoľa	15.3	Rozvoj SPIŠ	MTB	3
2880	OkruhomokoMorskéhooka	30	KST	MTB	1
2882	KCC - Domica - Margecany	99	PBSK	CB	4
2888	Jovsa - Krčava	33	RRA Širava	MTB	2
2893	Teplička - Roveň	7.3	RozvojSpiš& OOCR Spiš	MTB	2
2851 C	MníšeknadHnilcom - Úhorná	14.6	KST	MTB	5
BEČ	Kolinovce - Žehra	34.5	RozvojSpiš	MTB	5
BEČ	Ždaňa - TrstenépriHornáde	10.7	N/A	CB	3
BEČ	Okolo Košic	22.7	ML Košice	MTB	3
	Celkom	620.9			

Tab.10. Zoznam a rozsah regionálnych cyklotrás v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Vyhodnotenie:

V Košickom kraji sa nachádza 24 regionálnych cykloturistických trás v celkovej dĺžke 587 km. Predstavujú kratšie paralely k hlavným cyklomagistrálam a navigujú cykloturistov ku vzdialenejším lokalitám v rámci regiónu. Najväčší počet z nich je v regióne Spiš.

ZELENÉ CYKLOTRASY - miestne

číslo	Názovtrasy	dĺžka v km	správcauvedeníznačkách	typbicykla	zhodnoteniecyklotrasy
5575	Ratkovo - Tisovec - presah BBSK	52.4	SCK	MTB	2
5702	Prielom - Muránky	48.0	SCK SlovenskýKras, Rozvoj SPIŠ	MTB	3
5703	Tornaľa, kúpalisko - jaskyňaDomica	15.5	SCK SlovenskýKras	MTB	2
5705	SmižianskaMaša - Čingov	11.9	Rozvoj SPIŠ, SCK	MTB	1
5707	OkruhomokoAlpinky	23	ML Košice	MTB	2
5710	Vínna - Čerhov - Ladmovce	16	ZTVC	MTB	1
5711	Gem.Hôrka - Štítник	21.5	SCK SlovenskýKras	MTB	4
5712	Domaňovce - Sp. Hrušov	7.4	Rozvoj SPIŠ	MTB	4
5713	Slanec - št.hr. Izra	14	ARR	MTB	2
5714	SpišskéTomášovce - Arnutovce - Iľiašovce - Harichovce	21.0	RozvojSpiš& OOCR Spiš	MTB	3
5715	Slanec - št.hr. Fuzér	8.5	N/A	MTB	3
5716	Biela Hora - Strážske	24.5	OOCR	CB	1

5717	Teplička - PriOdorínskejchate	4.1	Rozvoj SPIŠ		
5718	VeľkáKřčava - Pacín	13.2	N/A	CB	5
5719	Ťahanovce - DružstevnáP.H.	7.5	ML Košice	MTB	2
5853	PriPodlesku - Kláštorisko	6.4	Rozvoj SPIŠ	MTB	2
5854	SNV - Hajdúkovalúka	24.2	Rozvoj SPIŠ	MTB	3
5855	Gelnica - sedlo Pod Krompašskýmvrchom	54.0	SCK, Rozvoj SPIŠ	MTB	4
5868	Poprad - Vyrnák - Hrabušice	14.6	Neidentifikovaný	MTB	3
5876	RemetskéHámre -Potašná - Jelenia lúka	10	KST	CB	1
5877	Michalovce - Vinnéjazeró	10.3	ZOOCR	CB	2
5878	Dvevody - okruh	50	ZOOCR	CB	2
	Celkom	458			

Tab.11. Zoznam a rozsah miestnych zelených cyklotrás v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

V Košickom kraji bolo identifikovaných 22 zelených cykloturistických trás, ktoré navigujú cyklistu k miestnym cieľom. Ich celková dĺžka je 458 km . Prevažná väčšina je určená pre horské bicykle s vyšším stupňom náročnosti. Tieto cyklotrasy sú pomerne rovnomerne zastúpené v súčasných regiónoch Zemplína, Gemera, Abova a Spiša.

číslo		Názovtrasy	dĺžka v km	správcauvedeníznačkáč	typbicykla	zhodnoteniecyklotrasy
8702	Rožňava	po ceste 1. tr. Smer centrum Rožňava	2.5	SCK Slovenskýkras	CB	4
8703	Rožňava	Kr.Podhrodia - Mauzoléum po ceste 1.tr.	3.0	SCK Slovenskýkras	CB	4
8704	Rožňava	Ge.Hôrka - Meľata	5.6	SCK Slovenskýkras	CB	2
8705	Rožňava	Roštár - Henckovce	8.2	SCK Slovenskýkras	CB	5
8706	Rožňava	Jelšavskáspojka	9.3	SCK Slovenskýkras	CB	2
8708	SNV	Sp. Tomášovce - Ďurkovec	4.0	Rozvoj SPIŠ	MTB	2
8710	SNV	Za hurou - ch.Galmus	6.4	SCK Slovenskýkras	CB	3
8712	SNV	Olcnavá - Skároš	2.3	SCK	MTB	4
8714	Rožňava	Domica - Aggtelek	1.5	Neuvedený	CB	1
8715	Košiceokolie	Hrušov - Szogliget št.hr	3.3	SCK	MTB	3
8716	Košiceokolie	TurňanadBodvou - Host'ovice	2.4	SCK	CB	4
8717	Trebišov	SNM - Viničky	15.2	ZTVC	CB	1
8717	Košiceokolie	SilickáBrezová - Silica	4.0	Neuvedený		
8718	Košiceokolie	Silica - Sil.Brezová	8.1	SCK Slovenskýkras	MTB	3
8719	Sobrance	Koromla - Priekopa	15	RRA Šírava	MTB	2
8720	SNV	Majerokruh	4.0	Neuvedený	MTB	3
8721	SNV	Chrasť pod Hornádom - Milojazec.	1.4	Neuvedený	MTB	3

8723	Košiceokolie	VeľkáMárovka - Červenývrch	4.5	N/A	MTB	1
8724	SNV	Letanovce - Letanovskýmlyn	2.8	Rozvoj SPIŠ	MTB	2
8725	SNV	Lípy - Svinské	4.5	Rozvoj SPIŠ	MTB	3
8726	SNV	Košiarňybriežok - Ferečkovce	3.1	Rozvoj SPIŠ	MTB	1
8727	SNV	PriZimnejstudni, prepojka	0.9	Rozvoj SPIŠ	MTB	3
8728	Trebišov	Čerhov - ATC Maria	8.5	ZTVC	MTB	1
8729	Rožňava	Dobšiná - Pred Čuntavou s.	13.7	Rozvoj SPIŠ	MTB	1
8730	SNV	ZadnýHýľ - Chotárna h. prepojka	1.3	Rozvoj SPIŠ	MTB	3
8733	Rožňava	Silica - Gombasek	7.6	SCK Slovenskýkras	CB	1
8854	SNV	SNV žel.st. - SNV mer	0.9	Rozvoj SPIŠ	CB	2
8855	SNV	PalcanskáMaša - DobšinskáMaša - pod Čížmou	2.9	N/A	MTB	5
8855	SNV	SNV, KaplnkaSv. Trojice - Lučbach	1.2	Rozvoj SPIŠ	CB	2
8887	Michalovce	Potašná - NadPotašnou	2	KST	MTB	1
8888	Michalovce	Potašná - Strihovce	3.5	KST	MTB	2
8890	Michalovce	Dravce - Strážske	16.1	trasazasahuje do PSK	MTB	4
8921	SNV	Nálepko - Zavadskéskaly	4.3	Rozvoj SPIŠ & OOCR Spiš	CB	2
8922	SNV	Madaras - Roveň	6.0	Rozvoj SPIŠ	MTB	3
8939	Michalovce	Vinné - Vinianskyhrad	7	ZOOCR	MTB	2
BEČ	Košice	VyšnáHutka - KošickáPolianka	2.8	N/A	MTB	5
		Celkom	189.8			

Tab.12. Zoznam a rozsah miestnych a prepojovacích cyklotrás v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Žlté cyklotrasy predstavujú krátke napojenie k cyklistickým cieľom alebo prepojky medzi inými, dlhšími cyklotrasami. Aj keď rozsahom 203 km sú najmenšie, logicky ich počet je najvyšší 36 cyklotrás. Väčšina z nich sa nachádza na území Gemera a Spiša, regiónov s najvyšším počtom cykloturistických trás v Košickom kraji.

NÁUČNÉ čierne					
číslo	Názovtrasy	dĺžka v km	správcauvedeníznačkách	typbicykla	zhodnoteniecyklotrasy
N870 1	Křížovácezvinice	2	ZTVC	MTB	1
N870 2	Ovocná	4	ZTVC	CB	1
N870 3	Vinohradnícka	3	ZTVC	MTB	1
	úzkokoľajka - SmolníckaHuta - Mníšekn.H.	9.4	ObecSmolníckaHuta	MTB	3
	O2 Kyslíkovádráha	9.7	N/A	MTB	5
	Celkom	28.1			

Tab.13. Zoznam náučných cyklotrás v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Náučné cyklotrasy sú zatiaľ zriedkavým javom, väčšina z nich je v Tokajskom regióne. Nie sú ale dostatočne vybavené náučnými tabuľami, preto ich edukatívna zložka nie je dostatočne deklarovaná návštevníkovi.

SINGLETRAILS - CENTRÁ					
číslo	Názovtrasy	dĺžka v km	správca/vedený/naznačkách	typ bicykla	zhodnotenie cyklotrasy
BEČ	Bélla-vý	1.0	N/A	MTB	3
BEČ	Čučoriedkač	0.6	N/A	MTB	3
BEČ	Femmúr	1.1	N/A	MTB	3
BEČ	Hrebeňák	0.5	N/A	MTB	3
BEČ	Kanada	0.5	N/A	MTB	3
BEČ	Košiarisky	0.8	N/A	MTB	3
BEČ	Lemmúr	0.4	N/A	MTB	3
BEČ	Majerský	2.7	N/A	MTB	5
BEČ	Flos trails / Mine trail - e-bike	14.0	N/A	E-MTB	5
BEČ	Mine trails	64.3	N/A	MTB	
BEČ	Na Čučoriedkač/Borovnicas	0.3	N/A	MTB	3
BEČ	Na Schloser	2.4	N/A	MTB	3
BEČ	SH Delelo	1.4	N/A	MTB	3
BEČ	Schloser	1.8	N/A	MTB	3
BEČ	Z(á)jazdový	1.2	N/A	MTB	5
Trail Mine Trails Rožňavacelkom		93.0			
Správca: OZ Feudall Racing SupportRožňava					
BEČ	DržHubu	1.12	N/A	MTB	
BEČ	Lesmír	1.75	N/A	MTB	
BEČ	Zlatoklopka	1.4	N/A	MTB	
BEČ	Bufet	0.65	N/A	MTB	
BEČ	Výšľapcezprameňinvalidov	3.4	N/A	MTB	
BEČ	SuRAWy	0.75	N/A	MTB	
BEČ	Davidoff	1.46	N/A	MTB	
BEČ	Hupiky	1.7	N/A	MTB	
BEČ	Bedľa	2.63	N/A	MTB	
BEČ	Jahoda	1.8	N/A	MTB	
BEČ	Michalkov	3.69	N/A	MTB	
BEČ	Hriešny	4.9	N/A	MTB	
Košické singletraily celkom:		25.25			
Správca: OZ KE.CY – košické cyklotraily, Košice					
SINGLETRAILS - CENTRÁ celkom		118.3			

Tab.14. Zoznam a rozsah singletrailov v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Na území Košického kraja boli s podporou KSK postavené trailové bike parky v dvoch lokalitách:

- Košice – Bankov
- Rožňava – Mine trails

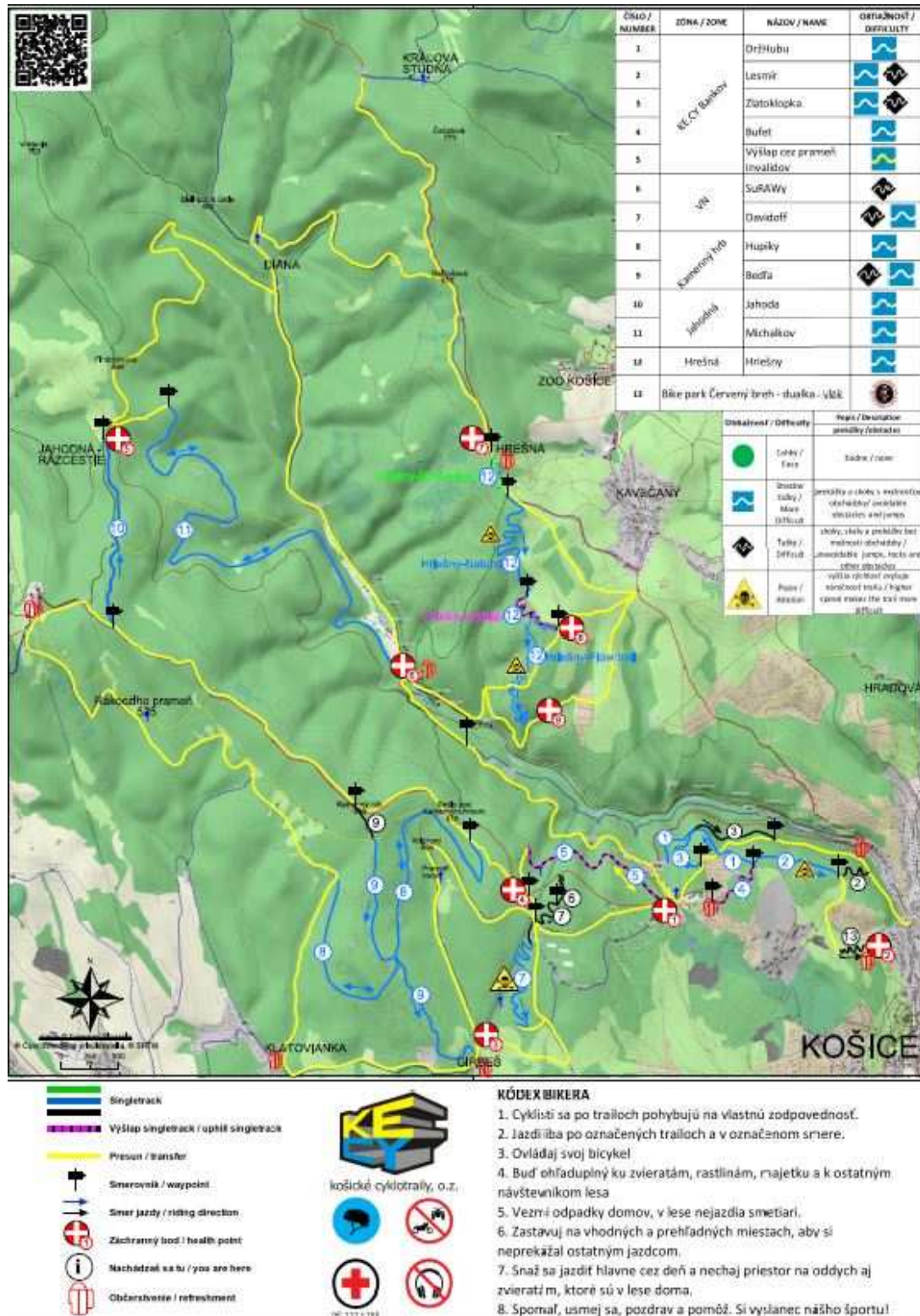
Traily sú špeciálne prevažne jednosmerné trasy určené pre horské bicykle, ktoré vedenú prírodným prostredím využívajú topografiu terénu, existujúce prírodné útvary ako skaly, stromy okolo ktorých vedie jednoduchá väčšinou hlinená cestička doplnená o špeciálne klopené zákruty či terénne vlny. Významný rozvoj singletrailov realizovaný v okolí miest Košice a Rožňava zastrešujú fanúšikovia tohto športu organizovaní v občianskych združeniach – OZ KE.CY – košické cyklotraily a OZ FeudallRacingSupport Rožňava (MINE TRAILS).

Tvorí ucelenú ponuku pre cyklistov v jednej dostupnej lokalite, kde je zrejmý potenciál rozvíjať ďalšie služby – ako sú požičovne bicyklov, predajne náhradných dielov, kaviareň, vzdelávacie centrum a pod. Príkladom plánu lokality je mapa singletrailov v Košiciach.

Obr. 4. Map a trail ov Bank ov, Koši ce. Zdro j: www.ke-cy.sk

1.2.3. Cykloregióny, cyklotestniácie a cykloprodukt

V roku 2019 bol spr



acovaný Manuál dobrej cyklodestínácie ako interný dokument Úradu Košického kraja. Dokument uvádza zásady komplexného rozvoja služieb, ale aj zásady manažmentu a marketingu.

Základné znaky cyklodestínácie popisuje ako:

- cyklistické trasy ako ponuka pre rôzne typy cyklistov, ktoré sú jasne a zreteľne popísané a v teréne označené
- cyklistické trasy v teréne a ich označenie sa zhoduje s tým, čo je uvedené na mapách a propagačných materiáloch
- služby v destinácii sú prispôsobené požiadavkám a očakávaniam cykloturistov a sú v súlade s aktuálnymi trendmi
- všetky informácie o trasách, službách sú dostupné online, vrátane objednávok služieb
- cyklodestínácia organizuje aspoň jedno cyklistické podujatie ročne, ktoré má nadregionálny charakter, prípadne aj medzinárodný charakter
- návštevník cyklotrás má možnosť porovnávať svoj výkon s ďalšími cyklistami, preto na trasách majú byť vytvorené segmenty v aplikáciách pre športovcov napr. STRAVA
- cyklisti milujú kávu, preto je veľmi dôležité mať v destinácii minimálne jednu kaviareň, ktorá ponúka výborné presy.

Ako pilotný koncept vnímať územie ako cyklodestínáciu bola vypracovaná pilotná Koncepcia rozvoja cykloturistiky v cieľovom území "Zemplínska šírava a okolie". Územne sa dotýkala Zemplínskej Šíravy s väzbami na Dolný Zemplín a pohorie Vihorlat. Dokument sa najviac sústredil na rozšírenie ponuky cykloturistických trás, ktoré v okolí Zemplínskej Šíravy takmer úplne absentovali. Na tomto základe sa spracoval návrh, ktorý identifikoval sieť nových cykloturistických trás na rozsah takmer 200 km. Tieto trasy boli čiastočne vyznačené v teréne v roku 2021 zo zdrojov Zemplínskej oblastnej organizácie cestovného ruchu (ZOOOCR).

V čase spracovania tohto dokumentu nebola sieť komplexne zrealizovaná. Za dôležitý aspekt rozvoja cykloturizmu je považovaná kvalitná infraštruktúra a tá sa očakáva po zokruhovaní Zemplínskej Šíravy do roku 2023 – 2025. Kľúčovou investíciou je prepojenie obcí Zalužice a Lúčky v južnej časti Šíravy. V koncepcii bola navrhnutá štruktúra manažmentu, ktorá vo veľkej miere očakávala iniciatívu najmä od ZOOOCR. V tejto oblasti nenastal očakávaný výsledok. Z tohto dôvodu je potrebné navrhnutý pilotný koncept cyklodestínácie prehodnotiť a doplniť ho o centrá, kde bude širšia ponuka služieb na jednom mieste.

Produktové línie sa síce odvíjajú od rozsahu a druhu cyklotrás, ale produkty sú to čo sa predáva. Ako produkty v cykloturistike možno považovať to, za čo sa platí: Cyklobusy, požičovne bicyklov alebo zdieľané bicykle, sprievodcovské služby, cyklotaxíky, tréningové centrá, vzdelávanie a workshopy, cyklistické podujatia a pod.

Z tohto hľadiska môžeme konštatovať, že v rámci Košického kraja ponúka produktové línie Krajská organizácia cestovného ruchu v podobe Cyklobusov do rôznych destinácií kraja.

The image shows three promotional posters for 'CYKLOBUSOM' routes. Each poster features a cyclist and a bus icon, along with a schedule and ticket prices.

Poster 1: CYKLOBUSOM NA KOJŠOVKE

8:30	Košice, AS nástupisko 37	18:00
8:55	Nížny Klátov	18:20
9:00	Hýľov	18:30
9:20	Zlata Idka	18:55

Poster 2: CYKLOBUSOM NA GEMER

7:30	Košice, AS nástupisko 37	18:00
8:25	Turňa nad Bodrovc, centrum	18:20
8:40	Jablonec nad Turňou, rúž. žst. stanica	18:35
8:55	Lipovník, rúž. žst. stanica	18:50
9:15	Brezovo, žst. stanica Rozňava	19:15
9:35	Horná Senica	19:35
9:50	Dobráň, Trávnice	19:55
10:10	Dobráňsky kopiec	20:10
	Dobráňská ľadová jaskyňa (parkovisko pod jaskyňou)	20:20

Poster 3: CYKLOBUSOM NA TOKAJ

8:30	Košice, autobusová stanica	18:15
9:15	Slanec, centrum	17:30
10:00	Veľatý, cintorín	18:45
10:15	Čerhov, E. d. 106	18:30
10:30	Borša, rážcestie k železnižnej stanici	18:15
10:40	Viničky, centrum	18:05
10:45	Streda nad Bodrogom, železnižná stanica	18:00

Ďalší produkt cestovného ruchu ponúka súkromná sféra -Cyklo-Škola poskytuje široké spektrum služieb, ako napríklad individuálne tréningy, kempy, servisné služby atď.

The image shows three promotional images for 'KEMPY', 'TRÉNINGY', and 'ŠKOLA NA OBJEDNÁVKU'. Each image features a cyclist and a 'Viac info' button.

S cieľom zviditeľniť Tokajskú oblasť ako cykloturistickú destináciu bolo krajskou organizáciou cestovného ruchu Košice región Turizmus a Železničnou spoločnosťou Slovensko realizované mimoriadne vlakové spojenie z Košíc až na Tokaj, tzv. **Tokajský cykloexpres**. Na trase Košice – Čerhov – Slovenské N. Mesto – Borša – Streda nad Bodrogom a späť premáva tento vlak od začiatku septembra do polovice októbra.

Ponuka služieb v NP Slovenský raj bola doplnená o prepravu bicyklov medzi Slovenský raj - Sever a Slovenský raj – Juh prostredníctvom cyklovozíka, ktorý bol zakúpený z projektu LAST MILE (realizovaný Agentúrou na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o.) a prevádzkuje ho Eurobus, a.s.

Cykloregión Slovenský raj

Cykloturistika v Slovenskom raji je vyprofilovaná do ponuky „Spoznajte Spiš na bicykli“.

Oblasťná organizácia CR Slovenský raj sa dlhodobo venuje tejto problematike o čom svedčí široká ponuka cykloturistických trás. Okrem realizácie informačného systému (značenie, informačné panely) sa rozvíjajú aj ďalšie služby pre cyklistov ako sú požičovne bicyklov priamo v Spišskej Novej Vsi, na Čingove či Podlesku.

Digitálny cyklosprievodca Južným Spišom je dostupný na webe: <https://vraji.sk/wp-content/uploads/2021/09/Cyklosprievodca-Juzny-Spis-SK-2017.pdf>

Ukážku obsahu zobrazuje nasledovná ilustrácia.

Cyklistické odpočívadlá ako ciele

Súčasťou budovania cyklodestinácií je aj rozšírená ponuka doplnkovej cykloturistickej infraštruktúry. Moderné cyklistické odpočívadlá sú vybudované pri obciach Nižná Myšľa,



Trstené pri Hornáde,
Skároš, Ptrukša.

Foto: Moderné odpočívadlo Nižná Myšľa, Zdroj: vlastný archív

Odpočívadlá poskytnú cyklistom na ich potulkách plnohodnotné moderné miesto pre oddych, prípadne útočisko pred nepriazňou počasia. Každé z novootvorených odpočívadiel je kryté, disponuje nabíjačkou na elektro bicykle či mobilné telefóny, a jeho súčasťou bude aj wifi pripojenie. V prípade poruchy majú cyklisti k dispozícii servisné nástroje pre opravu svojho bicykla priamo pod prístreškom. Všetky odpočívadlá sú ekologicky napájané vlastným solárnym systémom.

Prezentácia cykloturistických trás a produktov je v kraji realizovaná rôznymi subjektmi cestovného ruchu, prevažne organizáciami cestovného ruchu. Centrálna prezentácia cykloturistických trás na území Košického kraja bola do roku 2020 realizovaná z úrovne KSK prostredníctvom www.ke.cykloportal.sk, ktorý prevádzkoval Slovenský cykloklub.

V nasledujúcom období má Košický kraj ambíciu vybudovať vlastný portál, financovanie z mimorozpočtových zdrojov kraja.

1.3. Vyhodnotenie súčasného stavu pripravenosti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry

Košický samosprávny kraj si stanovil priority pre budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry v zmysle navrhutej Kostrovej siete cyklistických trás na vetvách Eurovelo 11, Zemplínskej vetve, Hornádskej vetve. Od roku 2020 začal intenzívne pracovať na príprave projektových dokumentácií pre územné a stavebné rozhodnutie. K novembru 2021 boli rozpracované technické projektové dokumentácie pre cyklotrasy v **dĺžke 44,5 km s orientačným finančným odhadom 13,3 mil. Eur.**

V rámci týchto opatrení začal s projektovou prípravou v nasledovných úsekoch:

Projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2027					
Názov projektu	Dĺžka cyklotrasy (km)	Odhadované náklady (mil. €)	Jednotkové náklady (mil. €/ 1 km)	Stav pripravenosti (zámer, DUR, UR, DSP, SP, PD spracovávaná, PD vyhotovená)	poznámka
Družstevná p.Hornáde (Eurovelo)	1.000	0.780	0.780	DSP	prebieha stavebné konanie a príprava VO
Časť A.1 – Úsek EuroVelo 11 v katastri obce Kokšov - Bakša a napojenie centra obce na hlavný koridor EuroVelo 11	1.000	0.285	0.285	ÚR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV

Časť A.2 – Úsek EuroVelo 11 v katastri obce Nižná Myšľa	8.100	2.700	0.330	DUR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV
EuroVelo 11 v katastri obce Ždaňa	0.600	0.200	0.330	ÚR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV
EUROVELO 11 - Cyklotrasa Trstené p.H. - Čaňa	3.000	0.485	0.162	ÚR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV
Eurovelo 11 Družstevná pri Hornáde - Budimír	4.000	0.600	0.150	zámer	príprava DUR a DSP
Obišovce (Eurovelo)				zámer	
Zalužice-Lúčky (Zemplínska vetva)	5.400	1.250	0.230	DSP	prebieha stavebné konanie
Kaluža (Zemplínska vetva)	1.600	0.300	0.190	DSP	prebieha stavebné konanie
Klokočov (Zemplínska vetva)	2.800	0.530	0.190	DSP	
Vinné - lávka ponad náпустný kanál (Zemplínska vetva)	0.120	1.500		DÚR	
Vinné (Zemplínska vetva)	9.000	2.430	0.270	DÚR	potreba prehodnotiť smerové vedenie trasy vzhľadom na MPV
Margecany (Hornádska magistrála)	1.200	0.600	0.500	SP	prípravené na realizáciu
SNV - Levoča	2.600	0.780	0.300	zámer	čiastočne realizované 2021 - obec Harichovce
Hrabušice - Podlesok (Spojenie V. Tatry - Slovenský raj)	4.000	0.800	0.200	zámer	
Lávka a jej napojenie na cyklotrasu Nižná Myšľa - Vyšná Myšľa - Skároš	0.030	0.050		zámer	projektová príprava pre DSP
SPOLU	44.450	13.290			

Tab. 15. Stav pripravenosti projektových dokumentácií v Košickom kraji, v gescii Úradu KSK. Zdroj: vlastné spracovanie



Obr.5. Stav pripravenosti jednotlivých úsekov Kostrovej siete cyklotrás v Košickom kraji. Zdroj: Úrad KSK

Maximálna pozornosť je venovaná predovšetkým medzinárodnej cyklotrase EuroVelo 11, kde je v súčasnosti na realizáciu pripravený kľúčový úsek medzi Ťahanovcami a Družstevnou pri Hornáde, ktorý bol doteraz pre cyklistov neprejazdný z dôvodu bariéry skalnému masívu pri rieke Hornád.

Ďalšie podrobne rozpísané úseky na trase Eurovelo 11

- EV 11 - zmluvy o spolupráci s dotknutými samosprávami, vypracovanie projektových dokumentácií pre realizáciu stavby
- Budimír - stav: zámer, odkonzultovaný, pripravené podklady na spustenie VO pre vypracovanie projektovej dokumentácie DUR/DSP
- Družstevná nad Hornádom - stav - stavebné konanie, príprava podkladov na VO pre realizáciu stavby
- mesto Košice - stav: spolupráca pri definovaní priorit. Dohoda o riešení prepojenia Ťahanovce - ul. Hlinkova, lávka cez Hornád - Bosákova. Príprava podkladov na VO pre vypracovanie PD na územné rozhodnutie
- Kokšov Bakša - stav: platné územné rozhodnutie, riešenie majetkovo právnych vzťahov
- Nižná Myšľa - stav: dokumentácia pre územné rozhodnutie, prebiehajúce územné konanie, riešenie majetkovo právnych vzťahov
- Ždaňa - stav: dokumentácia pre územné rozhodnutie, platné územné rozhodnutie, riešenie majetkovo právnych vzťahov
- Čaňa - stav: dokumentácia pre stavebné povolenie, obec si zabezpečuje ďalšie procesy sama

1.4. Využívanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry

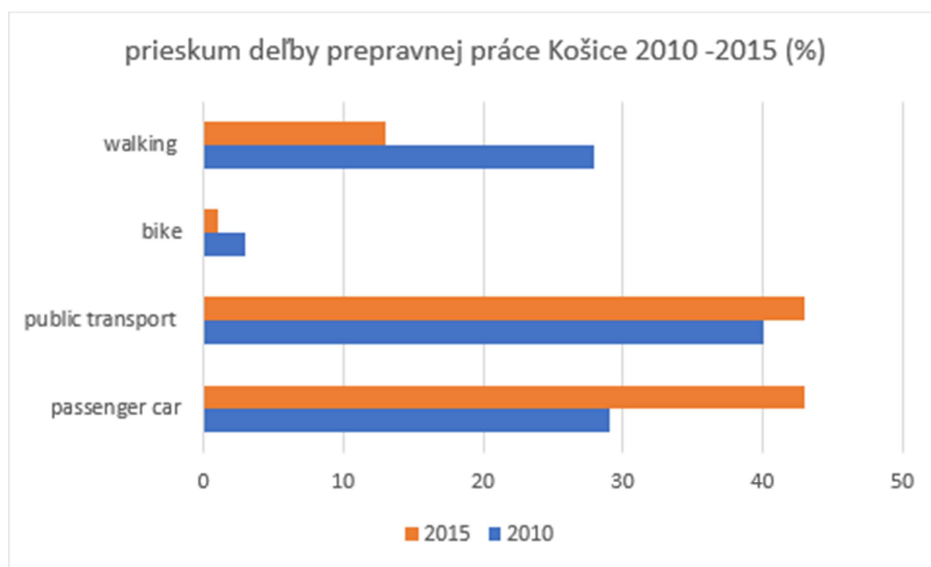
1.4.1. Prieskum dopravnej mobility

Prieskum dopravnej mobility predstavuje nástroj pre určenie tzv. Del'by prepravnej práce, ktorá identifikuje rozsah a druh dopravy, akými sa prepravujú obyvatelia konkrétneho územného celku, väčšinou obyvatelia miest. Jedná sa prevažne o dotazníkové prieskumy, na základe ktorých sa cesty rozdeľujú do štyroch hlavných skupín – peší, cyklisti, verejná doprava a individuálna osobná doprava. V Košickom kraji sa takýto prieskum uskutočnil naposledy v roku

2010 v rámci projektu BICY (Cities and Regions of Bicycles) a v meste Košice počas prípravy cyklistickej stratégie.

2010 – BICY – realizovaný v kontexte dochádzania ľudí do práce na bicykli uvádzame prehľad troch miest v KSK s cieľom získať informácie o podiele cyklistickej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce. Prieskum bol realizovaný v mestách Košice, Michalovce a Spišská Nová Ves v mesiacoch december 2010 a január 2011 na vzorke spolu 1500 respondentov. Z uvedeného prieskumu vyplynulo, že podiel cyklistickej dopravy na celkovej prepravnej práci v Košiciach predstavuje 3 %, v Michalovciach 6,1% a v Spišskej Novej Vsi 3,1% .

2015- Košice - prieskum bol spracovaný za pomoci metódy pohovoru v rámci domácností od decembra 2014 až do februára 2015 pri spracovaní Stratégie rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice. Domácnosti sa vybrali rovnomerne v rámci 179 mestsko-dopravných zón, metódou náhodného výberu – pochôdzkou. Oslovení boli všetci členovia domácnosti starší ako 6 rokov. Prieskum prebiehal na vzorke 6 516 z 228,4 tisíc obyvateľov starších ako 6 rokov, tzn. 2,85 % prostredníctvom metodiky prevzatej z projektu BRAWISIMO. Ako zobrazuje nasledujúci graf, podľa tejto metodiky počet cyklistov v Košiciach klesol viac ako o polovicu.

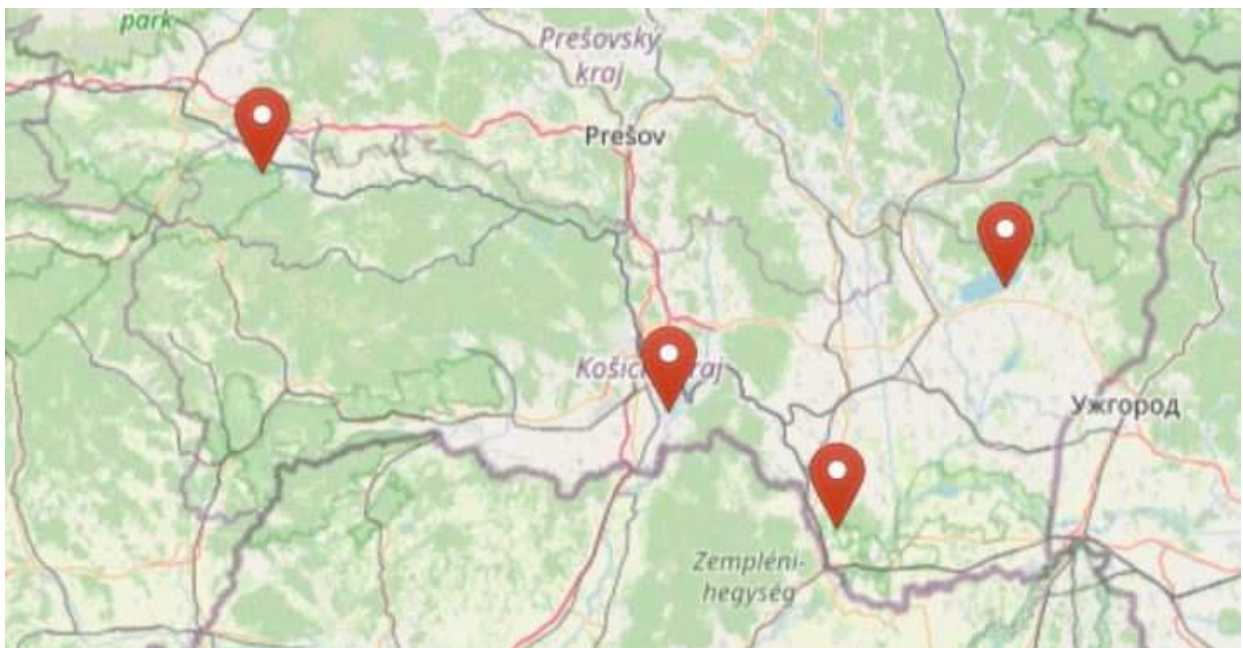


Graf č. 4. Prieskum deľby prepravnej práce Košice - 2010 - 2015. Zdroj: https://static.kosice.sk/pages/EPA1aC51ImBEfJb74u4Q/averecna_sprava.pdf

V rámci vyššie uvedeného prieskumu boli v Košiciach zistené najvyššie intenzity (marec 2015):

- Hlavná: 739 cyklistov/deň,
- SNP: 674 cyklistov/deň,
- Komenského: 587 cyklistov/deň.

1.4.2. Automatické sčítače



Na území Košického kraja boli v sledovanom období 2015 – 2021 nainštalované postupne štyri automatické sčítače v lokalitách Čaňa – cyklistická cestička, cykloturistické trasy – Malá Trňa, Slovenský raj a Zemplínska Šírava. Cyklosčítače typu Eco-Counter boli inštalované v spolupráci s Nadáciou Ekopolis – 2 kusy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja, 2 kusy vo vlastníctve Krajskej organizácie cestovného ruchu.

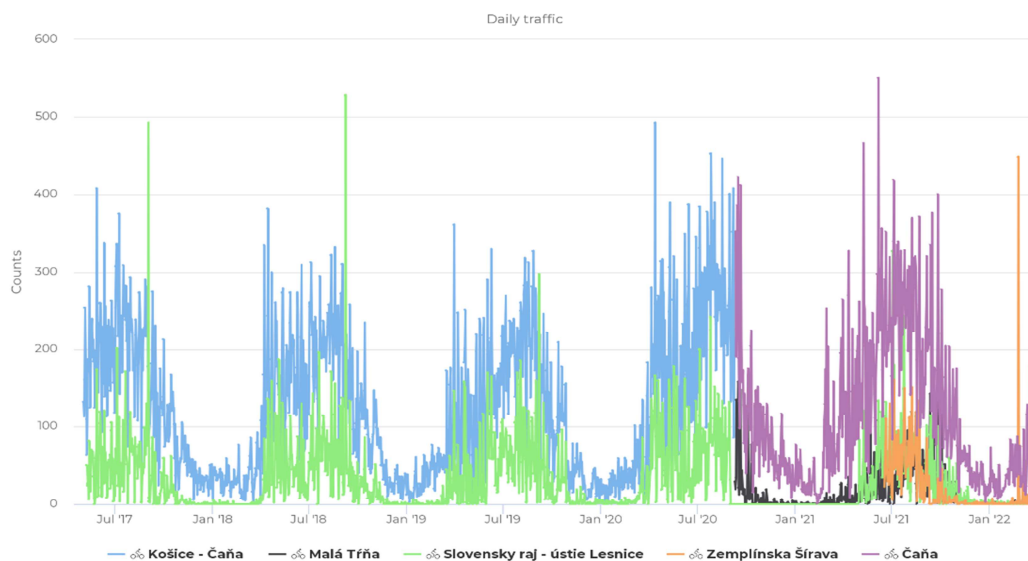
Prvé dva sčítače boli osadené v teréne v roku 2017, následne v roku 2020 pribudli sčítače z Krajskej organizácie cestovného ruchu.

Automatické sčítače na báze elektromagnetickej slučky spočítavajú cyklistov bez prerušenia počas celého roku, vyhodnocujú počty prejazdov aj podľa víkendu alebo pracovných dní. Ako zobrazuje nasledujúca tabuľka, výrazne sa líši celkový počet cyklistov na cyklistickej komunikácii – Čaňa – s lokalitami na cykloturistických trasách.

Vzhľadom na nízky počet sčítačov predstavujú tieto údaje len orientačné hodnoty. Zdroj údajov sa aktuálne zobrazuje na <https://www.eco-visio.net/>.

Lokalita	celkový počet prejazdov	denný priemer	priemerná očastýždňa	priemerný počet víkendov	denný medián	maximálna hodnota v čase	maximálny počet prejazdov denne	maximálny počet prejazdov podľa víkendových dní
Košice - Čaňa	154467	126	117	149	110	12-04-2020 00:00:00	493	Nedeľa
Čaňa	63222	113	102	141	79	06-06-2021 00:00:00	551	Nedeľa
Slovenský raj - ústie Lesnice	52705	30	23	46	8	08-09-2018 00:00:00	528	Nedeľa
Zemplínska Šírava	6197	22	19	31	3	24-02-2022 00:00:00	450	Nedeľa
Malá Trňa	8118	15	10	27	3	15-09-2020 00:00:00	158	Sobota

Z nasledujúceho grafu jednoznačne vyplýva sezónnosť cyklistickej dopravy, ktorá výrazne narastá v letných mesiacoch. Hlavná cyklistická sezóna trvá o apríla do októbra. V zimnom období aktivita výrazne klesá.



Graf č. 5. Vývoj počtu cyklistov na sledovaných úsekoch podľa jednotlivých rokov a mesiacov. Zdroj: <https://www.eco-visio.net/>

Vývoj počtu cyklistov na sledovaných úsekoch zobrazuje nasledovná tabuľka. Naznačuje mierny pokles cyklistov v Slovenskom raji, naopak výrazne stúpol počet cyklistov v Tokajskej oblasti – Malá Trňa.

	2018	2019	2020	2021
Košice - Čaňa	41343	38562	39541	
Čaňa			11045	48478
Slovenský raj – ústieLesnice	11467	11583	11488	9708
MaláTŕňa			1656	6369
ZemplínskaŠírava				5403

1.5. Vyhodnotenie chýbajúcich prepojení cyklotrás v Kostrovej sieti a sídelných útvarov uvedených v Pláne udržateľnej mobility KSK, aktualizácia Kostrovej siete



Obr. 6. Identifikácia chýbajúcich prepojení v rámci Kostrovej siete cyklotrás v KSK v roku 2021. Zdroj: vlastné spracovanie

Aktualizácia Kostrovej siete v zmysle Plánu udržateľnej mobility bola hlavnou úlohou spracovateľa Stratégie cyklo dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji. Aktualizovaná verzia, ktorej prvý variant predkladáme bude podkladom pre aktualizáciu Územného plánu KSK.

Východiskové podklady:

- Navrhované identifikované izochróny okolo miest v Košickom kraji identifikované v Pláne udržateľnej mobility
- Identifikované terminály verejnej dopravy v kraji ako možné ciele pre napojenie cyklotrás Kostrovej siete KSK

Plán implementácie a navrhovania Plánu udržateľnej mobility je rozdelený podľa jednotlivých opatrení na plánovacie obdobie 2025 – 2030 a 2050. Toto obdobie vzhľadom na aktuálne prebiehajúce procesy vo formovaní nového programovacieho obdobia, predovšetkým Plánu Obnovy a OP Slovensko je možné posunúť do roviny 2027 – 2030. Dokument prevzal kompletne znenie Kostrovej siete cyklistických trás Košického kraja a zohľadňuje tento dokument ako dlhodobý zámer do roku 2050. Úseky v blízkosti miest ako sú trasy EuroVelo 11 (Košice) a okolie, Vetvu D Hornádsku (Spišská Nová Ves) a Vetvu B Zemplínsku (Michalovce) navrhuje realizovať roku 2030.

OP 1 ND	Zvyšovanie bezpečnosti chodcov najmä v blízkosti zastávok verejnej dopravy			2030	Do all
Aktivita	Popis aktivity	Časový rámec	Výstup aktivity	Výsledok aktivity	Indikátor
A1	južný obchvat Smižian + združený podjazd s cyklotrasou SNV – Spišské Tomášovce (v rámci koridoru) (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A2	Prepojenie Krompachy -> Kolinovce -> Za Horou -> Oľcnava lebo Spišské Vlchy (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A3	Prepojenie Košice -> Nižná Myšľa (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Eurovelo 11)	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A4	Prepojenie Košice -> Družstevná pri Hornáde (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Eurovelo 11)	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A5	Prepojenie Michalovce v smere k sídlam Vinne, Vinné Hôrka, Kaluža, Klokočov, Kusín, Jovsa, Hnojné, Závadka, Lúčky, Zalužice s vyústením pri vypustnom kanáli (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Zemplínska)	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A6	Prepojenie Spišské Vlchy -> Oľcnava (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---

OP 2 ND	Kompletná výstavba kostrvej siete cyklistických komunikácií			2050	Do all
Aktivita	Popis aktivity	Časový rámec	Výstup aktivity	Výsledok aktivity	Indikátor
A1	Vetva A – EuroVelo 11	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A2	Vetva B – Zemplínska	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A3	Vetva C – Gemerská	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A4	Vetva D – Hornádska	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A5	Vetva E – Abovská	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A6	Vetva F – Tokajská	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A7	Vetva G – Dolnozemplínska	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---

Priebežne navrhuje spracovanie strategických materiálov pre rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky, pretrasovanie cyklistov z frekventovaných motoristických komunikácií, budovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry a menovite aj dostupnosť do Užhorodu pre cyklistov.

Pre dopravných cyklistov sú dôležité najmä spojenia medzi blízkymi sídlami, kde je možné očakávať pohyb ľudí za pracou a službami. Nižšie uvedené obrázky ilustrujú potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov vo vzťahu k 17 mestám v KSK. Pri týchto miestach je možné v prípade zatraktívnenia cyklistickej infraštruktúry očakávať nárast užívateľov cyklistickej siete.

Košice

Prepojenie Košice -> Košické Oľšany

Prepojenie Košice -> Hrašovík,
Rozhanovce

Prepojenie Košice -> Haniska

Prepojenie Košice -> Sady nad Torysou,
Košická Polianka

Prepojenie Košice -> Malá Ida, Poľov ,
Pereš, Lorinčík

Prepojenie Košice -> Nižná Hutka

Prepojenie Košice -> Valaliky, Geča, Čaňa

(napojenie na kostrovú sieť cyklistických
trás – vetva Eurovelo 11 v Kokšov Bakša)

Prepojenie Košice -> Nižná Myšľa (súčasť
kostrovej siete cyklistických trás – vetva
Eurovelo 11)

Prepojenie Košice -> Družstevná pri

Hornáde (súčasť kostrovej siete
cyklistických trás – vetva Eurovelo 11

Moldava nad Bodvou

Prepojenie Debrad' -> Moldava n. B.

Prepojenie Drienovec -> Moldava n. B.

Prepojenie Čečejevce -> Moldava n. B.

Rožňava

Prepojenie Rožňava -> Kružná, Brzotín
(cestička pozdĺž toku Slaná)

Prepojenie Rožňava -> Jovice

Medzev

Prepojenie po jestvujúcich cestách II. a III. Triedy

Dobšina

Prepojenie po jestvujúcich cestách I. a III. Tr.

OP 3 NO	Prepojenie miest a odcí mimo kostrovej siete	Časový rámec	Výstup aktivity	2030	Do all
A1	Košice <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Košice -> Košické Oľšany Prepojenie Košice -> Hrašovík, Rozhanovce Prepojenie Košice -> Haniska Prepojenie Košice -> Sady nad Torysou, Košická Polianka Prepojenie Košice -> Malá Ida, Poľov, Pereš, Lorinčík Prepojenie Košice -> Nižná Hutka Prepojenie Košice -> Valaliky, Geča, Čaňa 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A2	Moldava nad Bodvou <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Debrad' -> Moldava n. B. Prepojenie Drienovec -> Moldava n. B. Prepojenie Čečejevce -> Moldava n. B. 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A3	Rožňava <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Rožňava -> Kružná, Brzotín (cestička pozdĺž toku Slaná) Prepojenie Rožňava -> Jovice 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A4	Medzev <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie po jestvujúcich cestách II. a III. triedy 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A3	Dobšina <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie po jestvujúcich cestách I. a III. triedy 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A6	Spíšska Nová Ves <ul style="list-style-type: none"> Cyklocestička Odorín -> Lískovany -> EMBRACO (SNV) -> Hanichovce Prepojenie Spíšska Nová Ves -> Novoveská Huta Prepojenie Spíšska Nová Ves -> Levoča, súbeh cyklocestičky s privádzačom SNV III. etapa (I/82) Prepojenie Arnutovce -> Smitňany cyklocestička pozdĺž (I/336 (I/82) Prepojenie Spíšska Nová Ves -> Spíšské Tomášovce 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A7	Spíšské Vlady <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Spíšské Vlady -> Vojtkovce, Štefárová Huta 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A8	Krompachy <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Krompachy -> Ráchnava -> Klukanava -> Štefárová Huta 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A9	Gelnica <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Gelnica -> Veľký Folkmar Prepojenie Gelnica -> Marzecany 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A10	Sečovce <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Dargov -> Sečovce Prepojenie Trnávka -> Sečovce 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	↑
A11	Trebišov <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Trebišov -> Nový Ruskov Prepojenie Trebišov -> Nižný Žipov, Zemplínska Nová Ves Prepojenie Trebišov -> Hraň, Zemplínske Hradište Prepojenie Trebišov -> Vojčice 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A12	Strážske <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Strážske -> Brekov 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A13	Sobrance <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Sobrance -> Krúty, Orechová, Nižná Rytbnica - pozdĺž kanálu Veľké Revútske - Bežovce Prepojenie Sobrance -> Horná 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---

Spišská Nová Ves

Cyklocestička Odorín → Lieskovany →

EMBRACO (SNV) → Harichovce

Prepojenie Spišská Nová Ves → Novoveská Huta

Prepojenie Spišská Nová Ves → Levoča, súbeh cyklocestičky s privádzačom SNV III. etapa (I/82)

Prepojenie Arnutovce → Smižany cyklocestička pozdĺž II/536 (I/82)

Prepojenie Spišská Nová Ves → Spišské Tomášovce

OP 4 ND	Opis aktivity	Časový rámec	Výstup aktivity	Výsledok aktivity	Indikátor
A14	Veľké Kapušany <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie osady Ortov – Čierne pole → Veľké Kapušany Prepojenie osady Budince → Veľké Kapušany 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A15	Kráľovský Chlmec <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Kráľovský Chlmec → Pribenik (účelová komunikácia s cestou III/3698 od križovatky III/3690 x III/3698 v Kráľovskom Chmci) Prepojenie Kráľovský Chlmec → Meľý Horeč (účelová komunikácia s cestou III/3690 od križovatky III/3690 x III/3698 v Kráľovskom Chmci) Prepojenie Kráľovský Chlmec → Svätuše Prepojenie Kráľovský Chlmec – Bačka (pozdĺž cesty I/79) 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A16	Čierna nad Tisou <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Biel – Bačka (priechod cez kofajky) 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A17	Slovenské Nové Mesto <ul style="list-style-type: none"> Prepojenie Borša → Bars Prepojenie Slovenské Nové Mesto → Malá Trňa Prepojenie Slovenské Nové Mesto → Vinický, Borša pozdĺž toku Roňava 	2030	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---

Spišské Vlchy

Prepojenie Spišské Vlchy → Vojkovce, Slatvina

Prepojenie Spišské Vlchy → Olnava (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)

Krupáky

Prepojenie Krupáky → Richnava →

Klunava → Štefanská Huta

Prepojenie Krupáky → Kolinovce -

→ Zahura → Olnava lebo Spišské Vlchy (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)

OP 4 ND	Opis aktivity	Časový rámec	Výstup aktivity	Výsledok aktivity	Indikátor
A1	Budovanie bezbarierovej prepojenia dopravných prostriedkov a objektov pre peších a cestujúcich	priebežne	Skvalitnenie infraštruktúry a verejného priestoru ako celku	Zvýšenie bezpečnosti chodcov	---

OP 3 ND	Opis aktivity	Časový rámec	Výstup aktivity	Výsledok aktivity	Indikátor
A1	Spracovanie a aktualizácia cyklogenerátov <ul style="list-style-type: none"> Tak ako aj ostatné strategické materiály treba prerábať po uplynutí doby ich platnosti, aj cyklogenerály bude potreba aktualizovať a stanoviť postupy pre riešenie problémov v ďalšom období. 	priebežne	Nové strategické materiály	Nový prístup k rozvoju sektoru	---
A2	Pretrasovanie tras vedených po frekventovaných cestných komunikáciách <ul style="list-style-type: none"> pretrasovanie na najbližšie poľné a lezné cesty pokiaľ je takáto možnosť, prípadne viesť ako samostatné oddelené trasy 	priebežne	Vhodné cesty pre cyklistov	Zvýšená bezpečnosť cyklistov v premávke	---
A3	Budovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry <ul style="list-style-type: none"> stojany na bicykle, nabíjaci stanice, odpočinkové miesta, prístrešky, a pod.), ďalej údržba a obnova cykloturistického značenia na existujúcich cykloturistických trasách a pod. 	priebežne	Pomocná infraštruktúra pre cyklistov	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A4	Dostupnosť úžvorodu nemotorovú dopravu <ul style="list-style-type: none"> cezhraničná cestička pre peších a cyklistov v priestore priechodu Vyšné Nemecké, aj pre možnosť prestupu na linky verejnej dopravy. 	priebežne	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---

Gelnica

Prepojenie Gelnica → Veľký Folkmar

Prepojenie Gelnica → Margecany

Sečovce

Prepojenie Dargov → Sečovce

Prepojenie Trnávka → Sečovce

Trebišov

Prepojenie Trebišov → Nový Ruskov

Prepojenie Trebišov → Nižný Žipov, Zemplínska Nová Ves

Prepojenie Trebišov → Hraň, Zemplínske Hradište

Prepojenie Trebišov → Vojčice

Strážske

Prepojenie Strážske → Brekov

Sobrance

Prepojenie Sobrance → Kristy, Orechová, Nižná Rybnica - pozdĺž kanálu Veľké Revišťa – Bežovce

Prepojenie Sobrance → Horná

Veľké Kapušany

Prepojenie osada Ortov – Čierne pole → Veľké Kapušany

Prepojenie osada Budince → Veľké Kapušany

Kráľovský Chlmec

Prepojenie Kráľovský Chlmec → Pribeník (účelová komunikácia s cestou III/3698 od križovatky III/3690 x III/3698 v Kráľovskom Chlmcí)

Prepojenie Kráľovský Chlmec → Malý Horeš (účelová komunikácia s cestou III/3690 od križovatky III/3690 x III/3698 v Kráľovskom Chlmcí)

Prepojenie Kráľovský Chlmec → Svätuš

Prepojenie Kráľovský Chlmec – Bačka (pozdĺž cesty I/79)

Čierna nad Tisou

Prepojenie Biel – Bačka (priechod cez koľaje)

Slovenské Nové Mesto

Prepojenie Slovenské Borša → Bara

Prepojenie Slovenské Nové Mesto → Malá Trňa

Prepojenie Slovenské Nové Mesto → Viničky, Borša pozdĺž toku Roňava

Michalovce

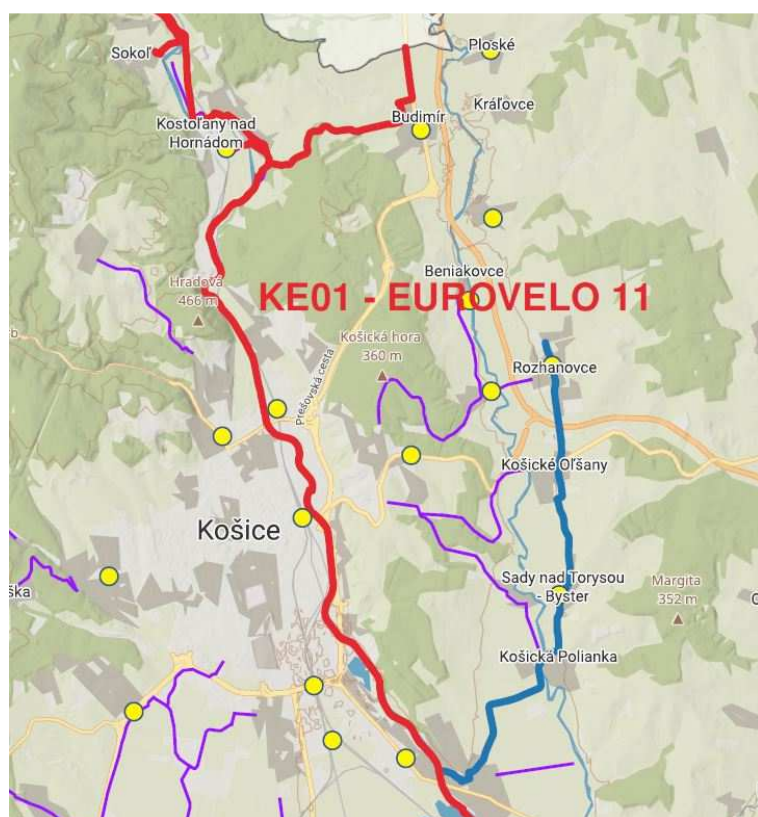
Prepojenie Michalovce v smere k sídlam Vinné, Vinné - Hôrka, Kaluža, Klokočov, Kusín, Jovsa, Hnojné, Závadka, Lúčky, Zalužice s vyústením pri výpustnom kanáli (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Zemplínska)

1.5.1. Opatrenia pre cyklodopravu vo vzťahu k verejnej doprave

Odporúča sa vytvárať podmienky na zlepšovanie prístupu cyklodopravy k systémom verejnej dopravy (Bike and Ride systém) najmä na železničných staniciach a zastávkach. Napríklad Cestice, Streda nad Bodrogom a pod.

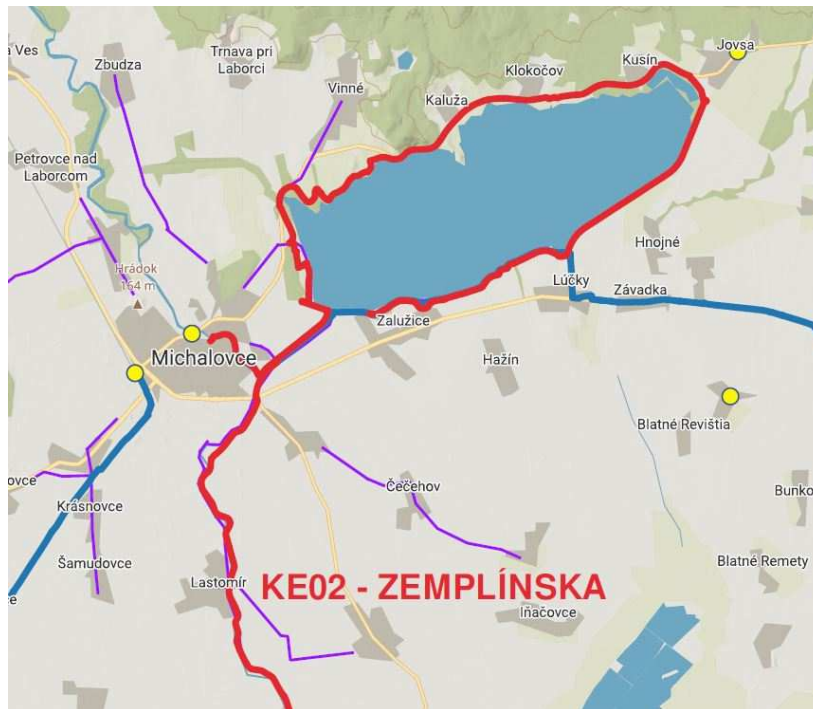
Prieniky s terminálmi verejnej dopravy sa v aktualizovanej verzii Kostrovej siete dotýkajú nasledovných miest a lokalít.

1.5.1.1. KE01 – Vetva A EuroVelo 11–Košice, Kostofany and Hornádom, Budimír

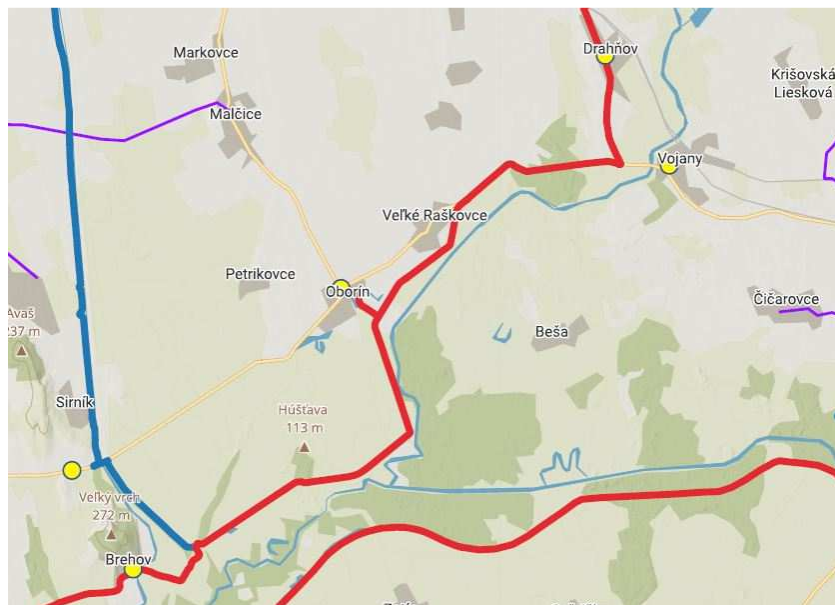


Obr. 7. Terminály verejnej dopravy a EuroVelo 11.
Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

1.5.1.2. KE02 – Vetva B Zemplínska cyklomagistrála – Michalovce, Jovsa, Drahňov, Oborín, Brehov, Streda nad Bodrogom (prienik s KE07 – Dolnozemplínska)

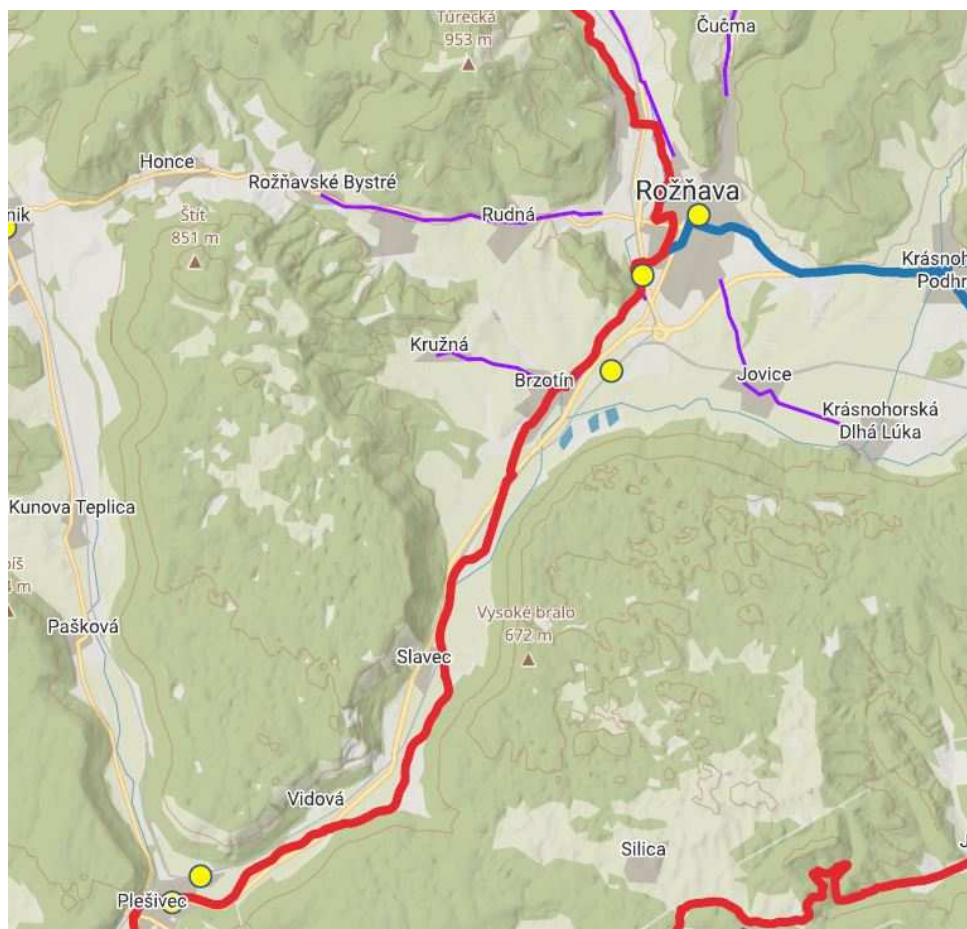


Obr. 8. Terminály verejnej dopravy a KE02 – Vetva B Zemplínska cyklomagistrála v okolí Michaloviec. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK



Obr. 9. Terminály verejnej dopravy a KE02 – Vetva B Zemplínska cyklomagistrála, okolie Oborín, Drahnov.. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

1.5.1.3. KE03 – Vetva C – Gemerská –Plešivec, Brzotín, Rožňava, Dobšiná

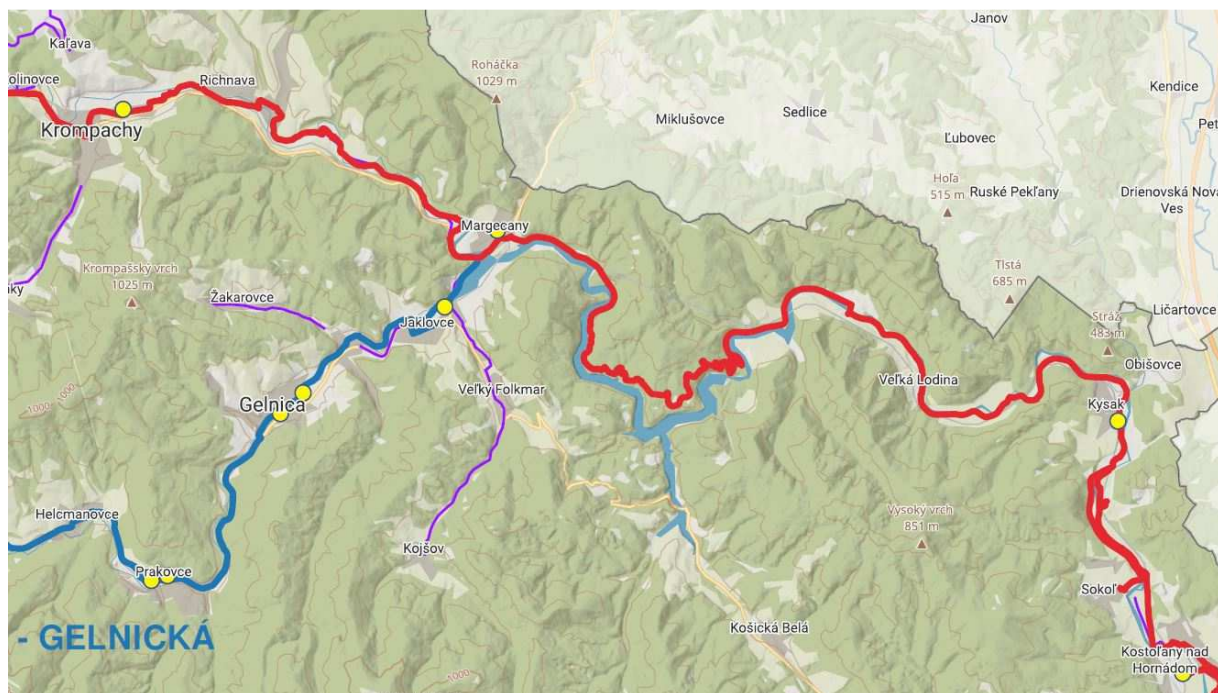


Obr. 10.. Terminály verejnej dopravy a KE03 – Vetva C – Gemerská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

1.5.1.4. KE04 – Vetva D – Hornádska – Spišská Nová Ves, Spišské Vlachy, Krompachy, Margecany, Kysak, *Kostoľany n.H.* (prienik s EV 11)



Obr. 11. Terminály verejnej dopravy a KE04 – Hornádska, v okolí Spišská Nov Ves. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

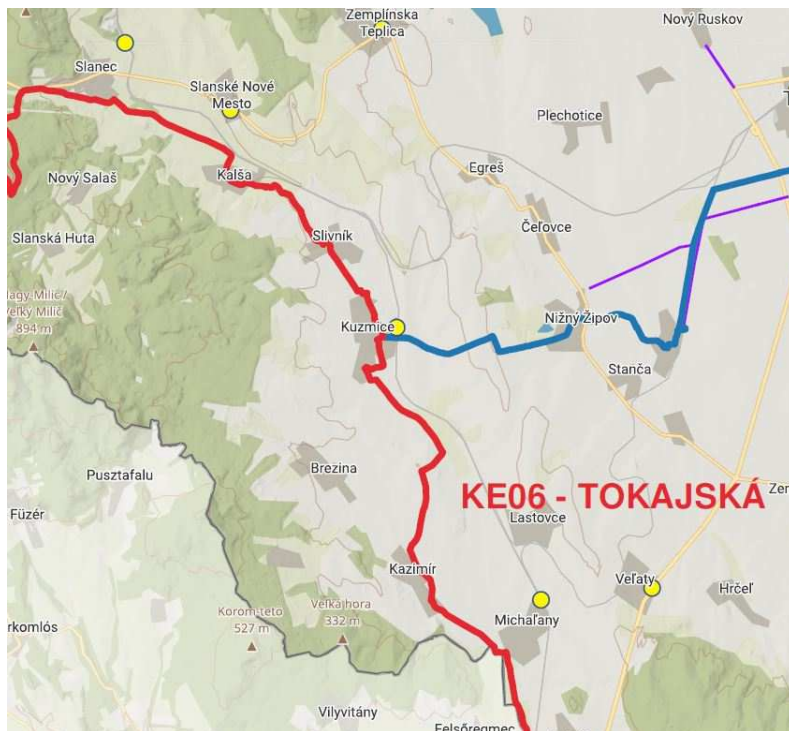


Obr. 12. Terminály verejnej dopravy a KE04 – Hornádska, v okolí Margecany. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

1.5.1.5. KE05 – Vetva E – Abovská – Kechnec, Perín-Chym, Buzica, Turňa n.Bodvou



Obr. 13. Terminály verejnej dopravy a KE05 – Abovská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK



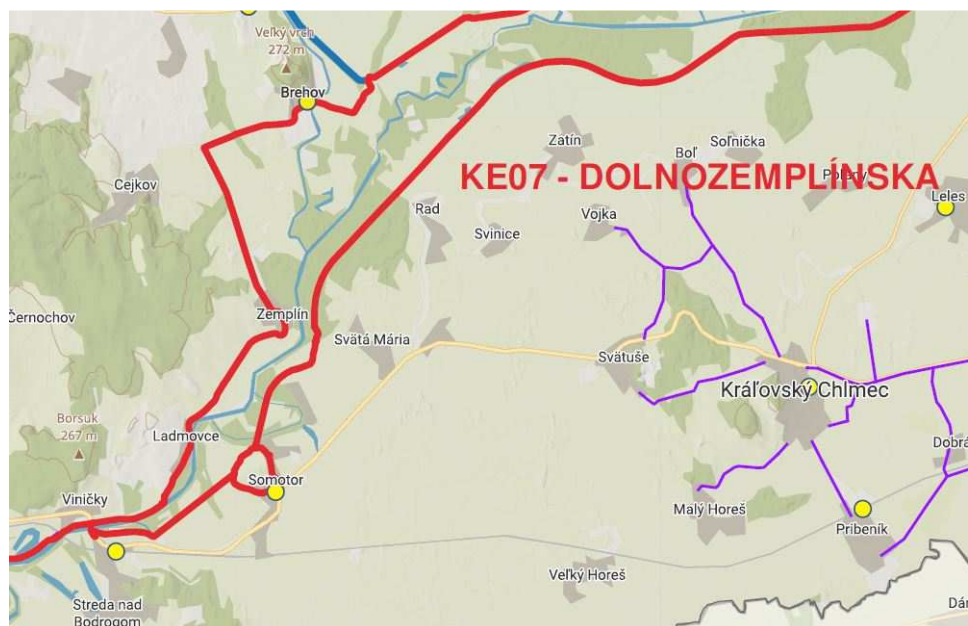
Obr. 14. Terminály verejnej dopravy a KE06 – Tokajská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

1.5.1.6. KE06 – Vetva F – Tokajská – Slanec (doplniť miestne napojenie na žel.stanicu), Kuzmice (križovatka cyklotrás) Michal'any (doplniť miestne prepojenie na žel. st., Čerhov, Borša. Na tejto vetve odporúčame doplniť terminál pri vlakovej stanici Slovenské Nové Mesto – min. s požiadavkami pre doplnkovú cyklistickú infraštruktúru.



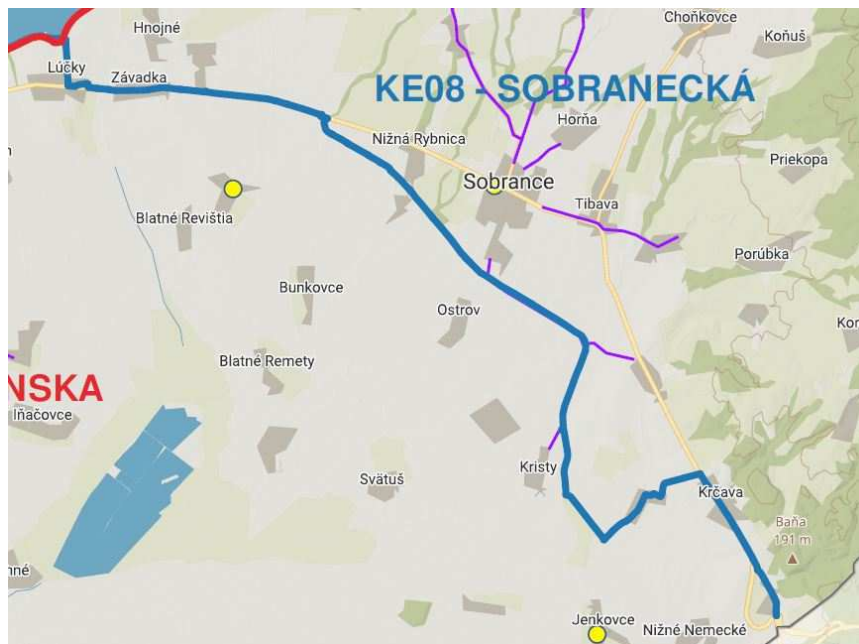
Obr. 15. Terminály verejnej dopravy a KE06 – Tokajská, pri Borši. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

1.5.1.7. KE07 – Vetva G – Dolnozemplínska – Streda and Bodrogom, Somotor



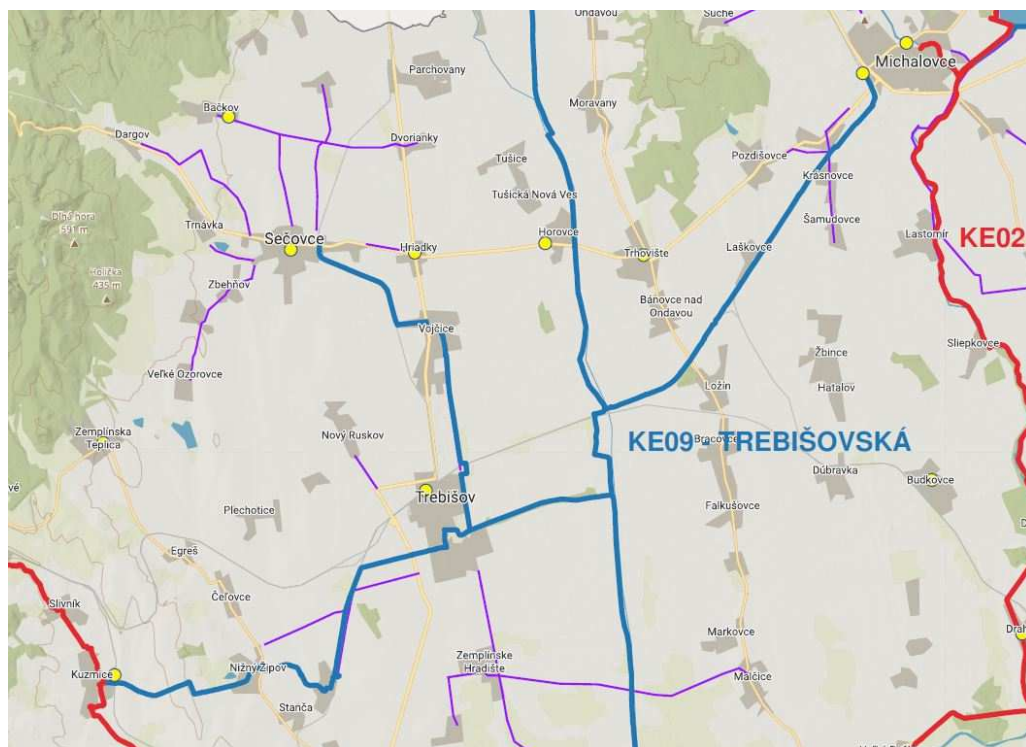
Obr. 16. Terminály verejnej dopravy a KE07 – Dolnozemplínska, pri Somotore. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

1.5.1.8. KE08 – Vetva H – Sobranecká – Sobrance – realizovať miestne napojenie na terminál



Obr. 17. Terminály verejnej dopravy a KE08 – Sobranecká, pri Sobranciach. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

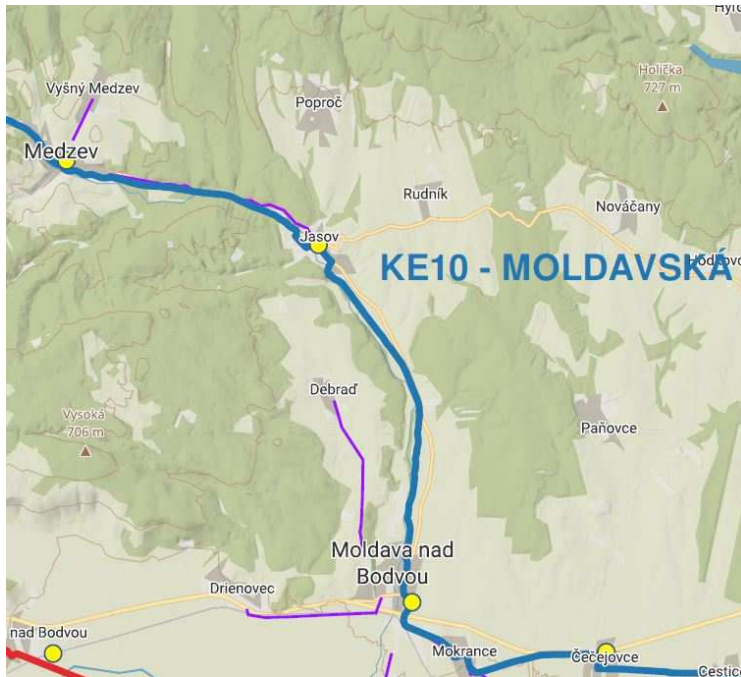
1.5.1.9. KE09 – Vetva I – Trebišovská – Kuzmice (prienik s vetou Tokajská), Trebišov – doplniť miestne napojenia), Sečovce, Michalovce



Obr. 18. Terminály verejnej dopravy a KE09 – Trebišovská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

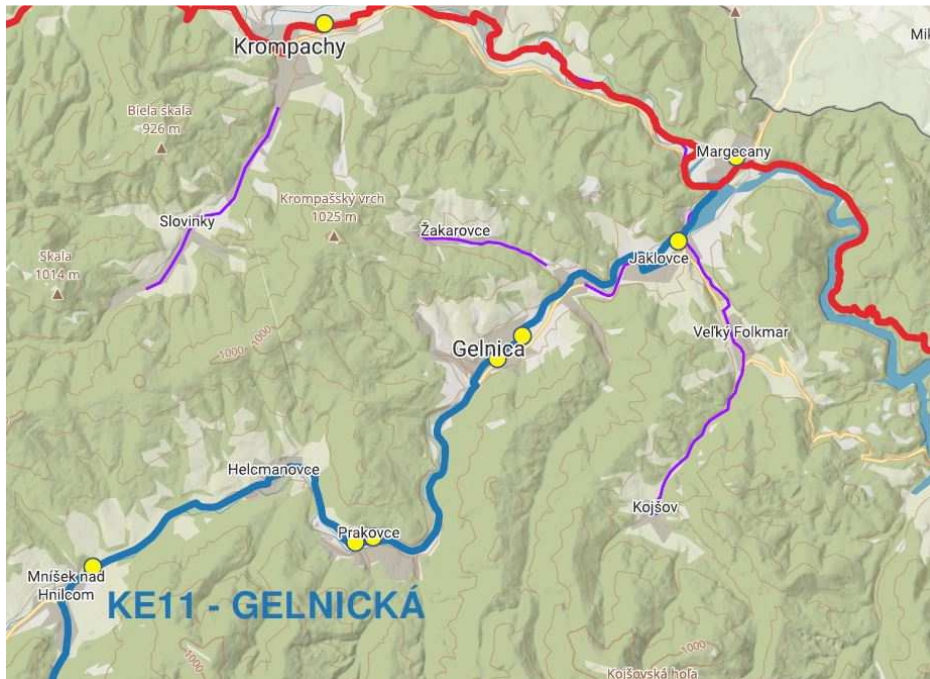
1.5.1.10. KE10 – Vetva J – Moldavská – Košice – Barca, Šebastovce, Šaca, železiarne, Veľká

Ida, Čečejevce, Moldava n.Bodvou, Jasov, Medzev



Obr. 19. Terminály verejnej dopravy a KE10 – Moldavská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

1.5.1.11. KE11 – Vetva K – Gelnická – Margecany (prienik s Hornádskou vetvou), Jaklovce, Gelnica, Prakovce, Mníšek and Popradom



Obr. 20. Terminály verejnej dopravy a KE11 – Gelnická. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

Prienikterminálov na križovatkách Kostrovej siete cyklistických trás:

Košice, Michalovce, Moldava nad Bodvou, Streda nad Bodrogom, Kuzmice, Margecany, Kostol'any and Hornádom, Spišská Nová Ves, Rožňava

V týchto lokalitách odporúčame venovať zvýšenú pozornosť vybavenosti pre cyklistov – napr. prístrešky pre dlhodobé parkovanie bicyklov, úschovne bicyklov, požičovne bicyklov alebo zdieľané bicykle. Takto vybavené prestupné body môžu významne prispieť k zvýšeniu cyklistickej dopravy.

1.5.2. Aktualizácia Kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji

Súčasťou Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky je aj aktualizácia Kostrovej siete, v ktorej boli doplnené tie koridory, ktoré rešpektovali regionálny princíp a presahovali vo svojom trasovaní lokálne záujmy samospráv. Zároveň bola vyhodnotený aktuálny stav pôvodnej regionálnej siete. Pôvodnú Kostrovú sieť v roku 2015 tvorilo sedem hlavných vetiev, ktoré prioritne prepájali subregióny kraja a ich turistické destinácie, s prihliadaním na dopravnú funkciu v celkovej dĺžke 520 km. Novonavrhované vetvy Kostrovej siete cyklistických komunikácií KSK budú vo väčšej miere zohľadňovať dopravnú funkciu a budú prepájať viac sídiel na okresné mestá v súlade s Plánom udržateľnej mobility /PUM/ Košického kraja všade tam, kde to je relevantné. Rozsah cyklistickej siete sa rozšíril o 324 km na rozsah 852,971 km. Očakávaný rozvoj cyklistickej infraštruktúry zvýši podporu a popularitu nemotorovej dopravy nielen formou aktívneho oddychu ale aj ako spôsob dochádzky do zamestnania alebo do školy. Z tohto dôvodu tam, kde to bolo možné volilo trasovanie hlavných cyklistických vetiev vo väzbe na terminály verejnej dopravy, aby sa vytvorila lepšia príležitosť pre implementáciu systému park&ride.

Aktualizovaná kostrová sieť cyklistických trás KSK sa podľa týchto základných princípov rozšírila o ďalšie štyri hlavné vetvy: *KE 08 Sobranecká, KE 09 Trebišovská, KE 10 Moldavská, KE 11 Gelnická* a 14 miestnych prepojení: *MP 01 Trebišov - Sečovce, MP 02 Ondava, MP 03 Veľké Kapušany - KE 07 (Latorica), MP 04 SNV - Harichovce (Levoča), MO05 - Hrabušice - Betlanovce (PSK), MP06- Ptrukša (KE07) - Čierna n.Tisou (HU, UA), MP 07 - KE07 - Klin nad Bodrogom, MP 08 - KE06 - Zemplínska Teplica, MP 09 - KE04 -Prepojenie Slovenský raj, MP*

10 Smižany – Iľašovce, MP 11 - KE01 -Prepojenie Valaliky Geča, MP 12 - KE01 -Prepojenie Rozhanovce, MP 13 KE 11 Šebastovce – Barca a MP 14 KE 10 Šaca - Malá Ida.

Navrhované koridory reflektujú požiadavky miestnych samospráv ako aj širších väzieb na susedné kraje a krajiny. Navrhovaná aktualizácia je postavená na regionálnom princípe preto v nej nie sú zahrnuté vyslovene lokálne alebo mestské cyklistické siete. Plánované koridory sú vypracované do podrobnosti smerných zadaní, ktoré slúžia ako sumár zámerov a podklad pre jednotlivé samosprávy pre ďalšie stupne projektovej prípravy. Detailné koridory jednotlivých úsekov budú špecifikované v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

Kostrová sieť cyklistických komunikácií predstavuje koncepčný materiál, ktorý tvorí podklad pre aktualizáciu územného plánu VÚC KSK. Koncept bol prerokovaný so zástupcami dotknutých samospráv.

Tab.16. Porovnanie rozsahu kostrovej siete v rokoch 2015, 2017 a 2021. Zdroj: vlastné spracovanie

POROVNANIE ROZSAHU KOSTROVEJ SIETE CYKLISTICKÝCH KOMUNIKÁCIÍ KSK 2015, 2017 A 2022

Kostrová sieť cyklistických komunikácií Košického kraja - 2015 - 2021						
Pôvodná				Nová		
Názov	Prepojenie	dĺžka v km r.2015	dĺžka km r. 2017	Názov	dĺžka km r.2022	rozdiel v km
Vetva A	EuroVelo 11, hlavná SJ os, prepája regionálnu centrá Prešov - Košice	45.08	45	VETVA A_EV11_KE01	42	-3
Vetva B	Zemplínska vetva - prepája rekreačnú oblasť Zemplínska Šírava a Tokaj	85.91	91.17	VETVA B_KE02	93.477	2.307
Vetva C	Gemerská vetva - prepája oblasti Slovenského krasu a Slov. raja - Hrabušice - Betliar - Domic	97.86	92.133	VETVA C_KE 03	96.942	4.809
Vetva D	Hornádska vetva - prepája oblasti Spiša a horného Abova	97.05	96.349	VETVA D_KE 04	102.409	6.06
Vetva E	Abovská vetva - prepája oblasti Košíc a Slovenského krasu	97.2	99.892	VETVA E_KE 05	96.435	-3.457
Vetva F	Tokajská vetva - prepojenie Košice a vinohradníckej oblasti Tokaj	54.2	59.536	VETVA F_KE 06	64.497	4.961
Vetva G	Dolnozemplínska vetva - prepojenie Tokaj - Medzibodrožie - Kráľovsko Chlmecký región - Ukrajina	42.7	45.04	VETVA G_KE 07	41.513	-3.53
				VETVA H_KE 08	26.962	26.962
				VETVA I_KE 09	39.01	39.01
				VETVA J_KE 10	66.828	66.828
				VETVA K_KE 11	62.26	62.26

				MIESTNE PREPOJENIA	120.638	120.638
Celkom		520	529		852.971	324

Navrhované koridory sa posudzovali predovšetkým z hľadiska typu stavebných konaní, ktoré majú najväčší vplyv na projektovú prípravu. Novostavby predstavujú 26% všetkých navrhovaných trás a výlučne zahŕňujú nové segregované cyklistické cestičky. Najväčší rozsah predstavuje modernizácia alebo rekonštrukcia existujúcich predovšetkým účelových komunikácií, ako sú hrádze, lesné a poľné cesty a to až 33%,. Existujúce cesty a cyklistické cestičky tvoria 30 %, siete, potrebu doplnenia organizačných opatrení, predovšetkým dopravného značenia alebo bezpečnostných prvkov tvorí 8% komunikácií.

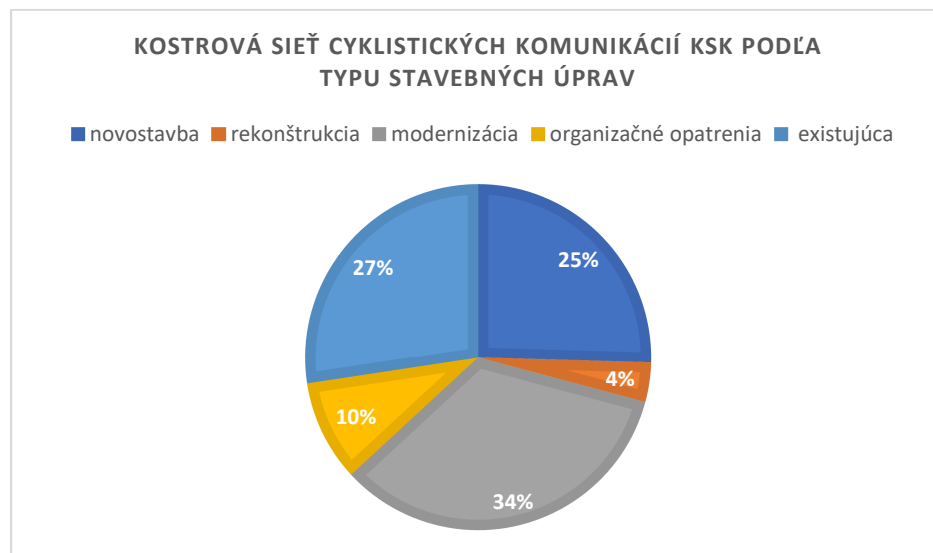
Tab. 17. Rozsah Kostrovej siete 2022 v zmysle typu stavebných konaní a stavebných úprav. Zdroj: vlastné spracovanie

Kostrovásieť cyklistických komunikácií KSK podľa typu stavebných úprav							
označenie	Názov vetvy	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom v km
KE 01	EuroVelo 11	16.259	0.421	9.694	1.013	14.613	42
KE 02	Zemplínska	22.135	18.167	23.203	4.474	25.498	93.477
KE 03	Gemerská	20.594	0.026	48.964	3.991	23.367	96.942
KE 04	Hornádska	15.604	1.811	39.458	14.609	30.927	102.409
KE 05	Abovská	16.134	0	37.779	4.059	38.463	96.435
KE 06	Tokajská	33.41	0	21.362	3.25	6.475	64.497
KE 07	Dolnozemplínska	0.297	0.856	32.277	0.683	7.4	41.513
KE 08	Sobranecká	7.065	2.82	11.263	0.08	5.734	26.962
KE 09	Trebišovská	24.128	0	9.301	5.581	0	39.01
KE 10	Moldavská	23.238	1.4	6.35	16.496	19.344	66.828
KE 11	Gelnická	8.637	0	0.586	3.111	49.926	62.26
MP 01	Trebišov - Sečovce	7.290	2.018	0.754	0.753	1.341	12.156
MP 02	Ondava	0.771	0.000	30.214	1.133	2.920	35.038
MP 03	V.Kapušany - KE 07	4.920	0.000	1.530	0.000	0.658	7.108
MP 04	SNV - Harichovce (Levoča)	2.610	0.000	0.000	1.067	2.051	5.728
MP 05	KE07 - Čiernan.Tisou (HU, UA)	2.172	0.000	0.000	0.000	0.270	2.442
MP 06	KE07 - Čiernan.Tisou (HU, UA)	0.143	0.040	7.495	0.000	3.531	11.209

MP 07	KE07 - KlinnadBodrogom	0.037	0.000	2.620	1.400	0.000	4.057
MP 08	KE06 - ZemplínskaTeplica	0.856	0.000	2.775	0.980	1.160	5.771
MP 09	KE04 - PrepojenieSlovenský raj	0.000	3.260	3.899	1.600	0.000	8.759
MP 10	KE 04 Smižany - Iľiašovce	2.368	0.000	0.000	1.230	0.000	3.598
MP 11	KE01 - PrepojenieValalikyG eča	3.708	0.000	0.000	0.874	0.000	4.582
MP 12	KE01 - PrepojenieRozhanov ce	0.000	0.000	0.000	11.910	0.000	11.910
MP 13	KE 11 Šebastovce - Barca	1.086	0.000	0.000	0.000	0.000	1.086
MP 14	KE 10 Šaca - Malá Ida	3.670	0.934	0.000	2.590	0.000	7.194
Celkom		217.132	31.753	289.524	80.884	233.678	852.971

Kostrovásieťcyklistickýchkomunikácií KSK podľatypustavebnýchúprav					
novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačnéopatrenia	existujúca	celkom v km
217.132	31.753	289.524	80.884	233.678	852.971

Graf 2. Podiel navrhovaných cyklotrás podľa typu stavebných opatrení. Zdroj: vlastné spracovanie



Novostavby predstavujú výlučne budovanie segregovaných cyklistických cestičiek, okrajovo spoločných cestičiek pre peších a cyklistov (predovšetkým vo väzbe na sídla) a stavebné objekty ako sú lávky a mosty. Vyžaduje sa stavebné povolenie.

Rekonštrukcie predstavujú prebudovanie existujúcich komunikácií (účelových alebo aj nemotoristických) z dôvodu ich novej funkcie v rozsahu, ktorý predstavuje zmenu pôdorysu trasy a tým aj nový záber pozemkov. Vyžaduje sa stavebné povolenie.

Modernizácia predstavujú opravu existujúcich komunikácií s novou funkciou pre účely cyklistickej dopravy. Sú to väčšinou protipovodňové hrádze riek, existujúce účelové alebo lesné cesty, v niektorých prípadoch aj existujúce miestne komunikácie, kde je potrebné skvalitniť povrch cesty. Vyžaduje sa ohláška stavebných a udržiavacích prác.

Organizačné opatrenia – nepatria medzi stavebné zásahy. Navrhujú sa za účelom lepšej navigácie cyklistov cez existujúce cesty, zabezpečenie priechod a prejazdov cez cesty 1.a2. triedy prípadne cez existujúce železničné prejazdy. Je potrebný projekt pre určenie dopravného značenia. Povoľuje okresný alebo krajský dopravný inšpektorát. V prípade umiestnenia orientačného cykloturistického značenia je potrebné ohlásenie drobnej stavby.

Aktualizovaná verzia Kostrovej siete cyklistických komunikácií posudzuje navrhované koridory aj podľa typu komunikácie, z ktorých vyplývajú nielen technické opatrenia ale aj správa samotnej komunikácie. Samostatné cyklistické komunikácie, spoločné cestičky pre peších a cyklistov a miestne komunikácie majú v správe miestne samosprávy, i keď môžu nastať aj výnimky v prípade významných regionálnych cyklistických ciest. Krajské cesty sú v správe vyšších územných celkov, účelové komunikácie môžu mať rôzne typu vlastníctva a to podľa účelu na ktorý slúžia – napr. lesné cesty, vodné cesty alebo poľné cesty.

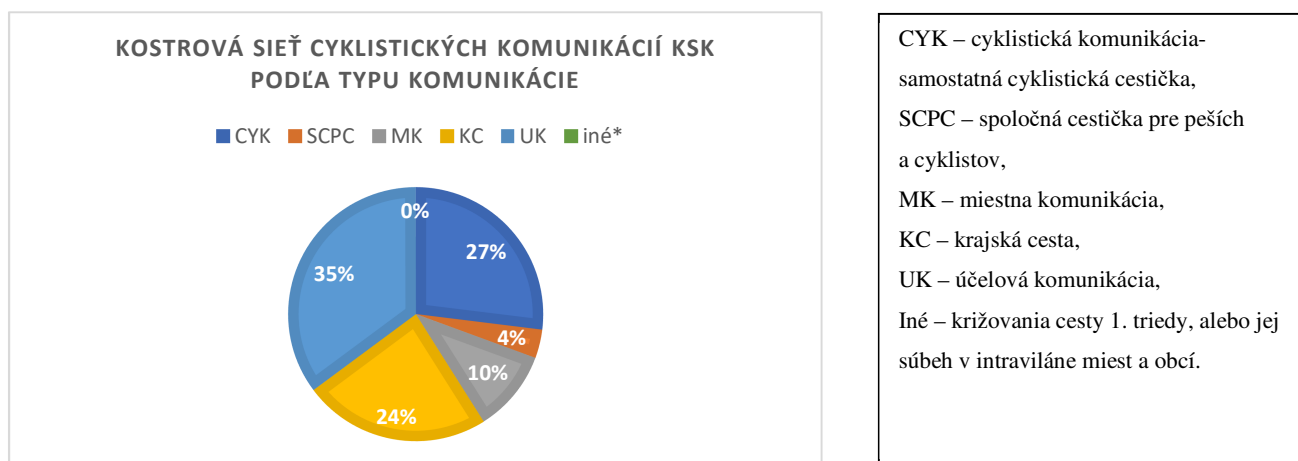
Tab. 18. Rozsah Kostrovej siete 2022 podľa typu komunikácie. Zdroj: vlastné spracovanie

Kostrovásiet'cyklistickýchkomunikácií KSK podľa typukomunikácie								
označenie	Názovvetvy	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné*	celkom v km
KE 01	EuroVelo 11	18.585	4.206	1.716	2.062	15.431		42
KE 02	Zemplínska	25.077	1.757	3.731	19.194	43.718		93.477
KE 03	Gemerská	20.697	0.267	6.498	21.044	48.15	0.286	96.942
KE 04	Hornádska	26.585	6.437	19.038	23.553	26.796	0	102.409
KE 05	Abovská	13.228	5.8	5.174	36.342	35.891	0	96.435

KE 06	Tokajská	34.385	0.277	5.413	3.83	20.592	0	64.497
KE 07	Dolnozemplínska	0.297	0	0.683	4.912	35.621	0	41.513
KE 08	Sobranceká	6.628	3.257	0.714	5.05	11.263	0.05	26.962
KE 09	Trebišovská	24.154	0.939	4.492	1.063	8.362	0	39.01
KE 10	Moldavská	22.913	1.745	8.778	28.312	5.08	0	66.828
KE 11	Gelnická	7.252	1.591	7.072	45.52	0.825	0	62.26
MP 01	Trebišov - Sečovce	9.147	0.228	2.094	0	0.687	0	12.156
MP 02	Ondava	0.771	0	0.79	0.343	33.134	0	35.038
MP 03	V.Kapušany - KE 07	4.92	0	0	0.658	1.53	0	7.108
MP 04	SNV - Harichovce (Levoča)	4.698	0	1.03	0	0	0	5.728
MP 05	Hrabušice - Betlanovce (PSK)	2.172	0	0.27	0	0	0	2.442
MP 06	KE07 - Čiernan.Tisou (HU, UA)	0.183	0.174	5.93	0	4.922	0	11.209
MP 07	KE07 - KlinnadBodrogom	0.037	0	1.4	0	2.62	0	4.057
MP 08	KE06 - ZemplínskaTeplica	0.856	0	0.286	1.854	2.775	0	5.771
MP 09	KE04 - PrepojenieSlovenský raj	0	0	3.08	3.16	2.519	0	8.759
MP 10	KE 04 Smižany - Iľiašovce	0	2.368	1.23	0	0	0	3.598
MP 11	KE01 - PrepojenieValalikyGeča	3.708	0	0.652	0.22		0	4.580
MP 12	KE01 - PrepojenieRozhanovce	0	0	7.94	3.97	0	0	11.91
MP 13	KE 11 Šebastovce - Barca	0	1.086	0	0	0	0	1.086
MP 14	KE 10 Šaca - Malá Ida	3.67	0.934	1.16	1.43	0	0	7.194
Celkom		229.963	31.066	89.171	202.517	299.916	0.336	852.969

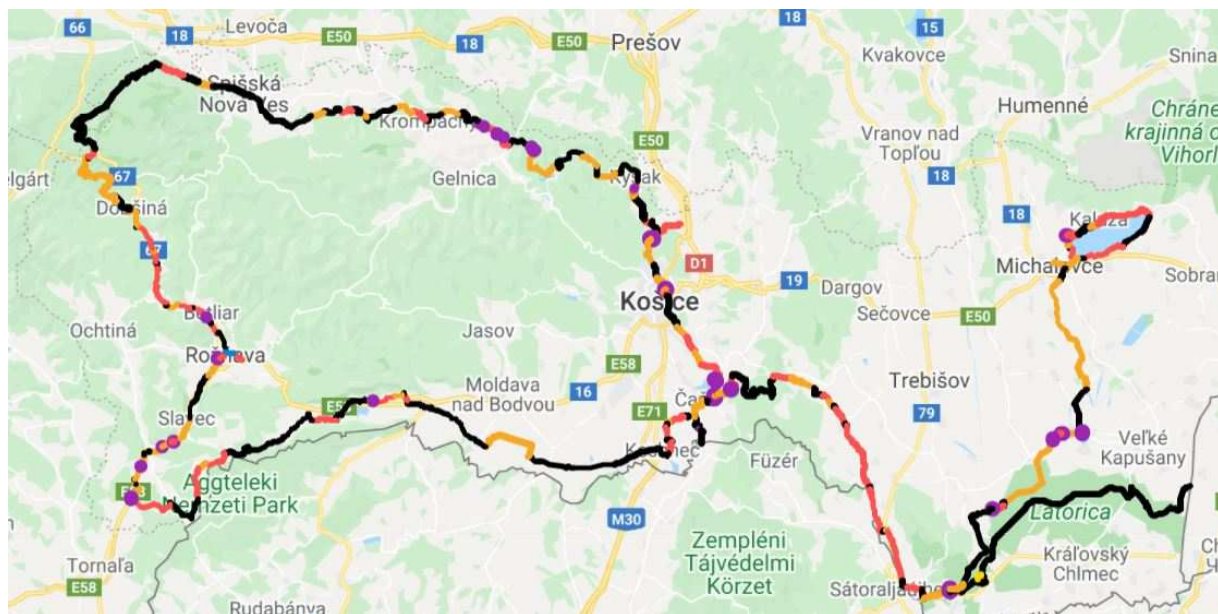
Kostrovásiet'cyklistickýchkomunikácií KSK podľa typukomunikácie						
CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné*	celkom v km
229.963	31.066	89.171	202.517	299.916	0.336	852.969

Tab. 19. Rozsah Kostrovej siete 2022- súhrn. Zdroj: vlastné spracovanie

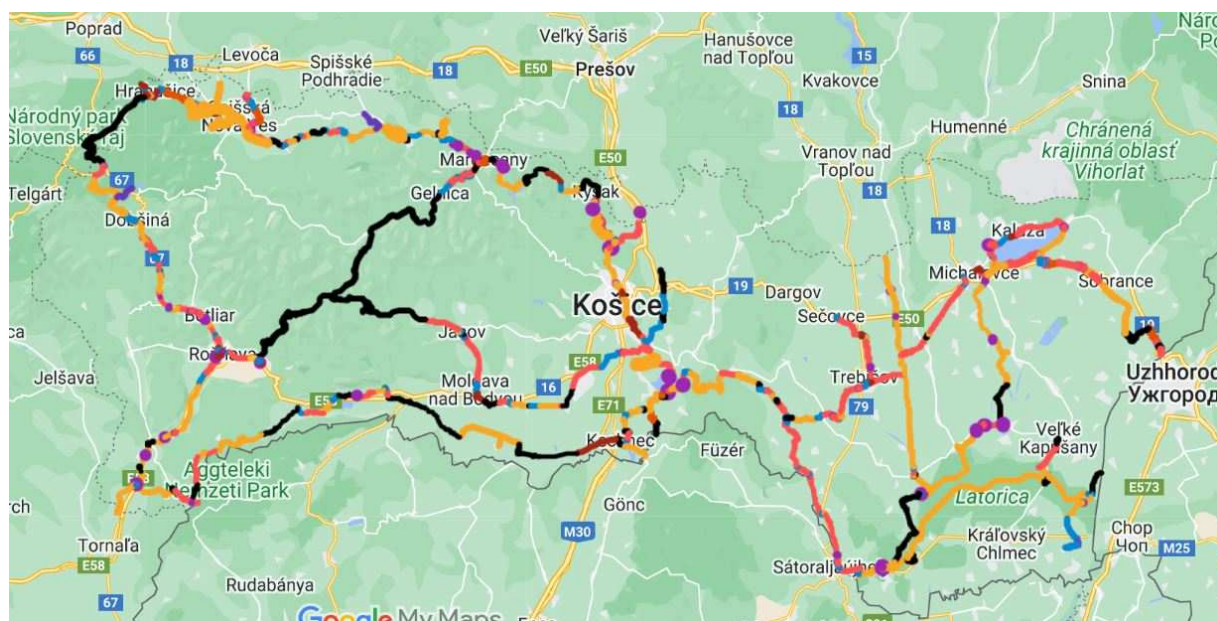


Bližší popis technických parametrov jednotlivých typov komunikácií je podrobne rozpísaný v metodickéj časti, kapitola 3.3.

Obr.21. Mapa Kostrovej siete 2017, Zdroj: Úrad KSK



Obr. 22 Mapa návrhu aktualizovanej Kostrovej siete 2022. Zdroj: vlastné spracovanie



Nový rozsah aktualizovanej Kostrovej siete je 852.971 kilometrov. Predpokladá sa mierne navýšenie pri požiadavkách na miestne prepojenia, ktoré vyplynú v priebehu diskusií počas pripomienkového konania.

Podrobný návrh opatrení v aktualizovanej verzii Kostrovej siete rozdelený podľa jednotlivých vetiev a popisujúci podrobný návrh úsekov podľa katastrálnych území jednotlivých obcí tvorí prílohu č. 5.4., samostatnú mapovú prílohu a .shp súbor pre GIS rozhranie.

Stručný popis jednotlivých vetiev Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja.

Kostrovásiet'cyklistickýchkomunikácií KSK 2022			
označenie	Názovvetvy	celkom v km	Stručnýpopis
KE 01	EuroVelo 11	42	Medzinárodnácyklistickádiaľnica, severojužnávetvaprepájajúcaregionálnecentrávýchodnéhoSlovenskaKošice - Prešov - Sabinov - StaráLubovňa v dĺžke 195 km. Na území KSK 42 km vedieprevažneúdolímrieckyHornád. Atrakcia: mesto Košice
KE 02	Zemplínska	93.477	SeverojužnáregionálnavetvaprepájajúcazokruhanúZemplínskuŠíravu s Tokajskýmregiónom. Cyklotrasa je navrhnutá po protipovodňovýchhrádzachLaborca a Bodrogu. Atrakcia: vodnánádrž, tokajskévinne pivnice, vyhladkovávača, Oborín
KE 03	Gemerská	96.942	RegionálnavetvaprepájajúcaSlovenský Raj a SlovenskýKrasprevažnevedúca v koridoreriekySlaná a železničnejtrate. Atrakcie: Dobšinskáľadovájaskyňa, Betliar, Rožňava, jaskyňaDomicia
KE 04	Hornádska	102.409	SevernáregionálnavetvaprepájajúcaSlovenský Raj, Ružín a Košice - napojeniena EV11. Vedie v koridoreriekyHonád a bývalejBohumínskejželeznice, z ktorejvyužívaniectorétechnické pamiatky. Atrakcie: Podlesok, mesto SNV, Markušovcekaštieľ, ZaHuraWood - jazero, ŠtefanskáHuta most, VN Ružín - tunel.

KE 05	Abovská	96.435	Južná regionálna vetva prepája Slovenský kras a okolie Košíc s napojením na EV11. Vede zaujímavým krasovým územím, po náhorných planinách a v ich údolí. Trasa má viacerý turistický potenciál, nakoľko vedie v ťažko dostupnej dievkoukrajine. Atrakcie: jaskyňa Domica, Silická planina, Granárium Jablonov, Hrhovské rybníky, Zádielský kaňon.
KE 06	Tokajská	64.497	Južná vetva prepájajúca Abov - EV11 a Tokajskú oblasť, vedie prevažne dievkoukrajinou v koridore rieky Roňava a Bodrog. Atrakcie: archeoskanzen, hrad Slanec, tokajské vínnepivnice.
KE 07	Dolnozemplínska	41.513	Turistická vetva vedúca prevažne po hrádzi Latorice. Atrakcie: CHKO Latorica, lužné lesy, rovinná trasa vedúca na slovensko-ukrajinskú hranicu s napojením na Užhorod.
KE 08	Sobranceká	26.962	Vetva prepája Vyšné Nemecké s okresným mestom Sobrance a Zemplínskou Šíravou. V značnej miere využívajú protipovodňovú hrádza Boťanského kanála. Vytvárajú bezpečné dopravné prepojenia obcí v ťažko dostupnej Sobrance a Zemplínsku Šíravu.
KE 09	Trebišovská	39.01	Regionálna vetva vytvárajúca prepojenie Michaloviec a Trebišova s napojením na Tokajskú vetvu. Vede v koridore popri železničnej trati a korýchle dopravné prepojenie medzi okresnými mestami. Atrakcie: kaštieľ a park v Trebišove
KE 10	Moldavská	66.828	Regionálna vetva vytvárajúca prepojenie medzi mestom Košice - napojenie na EV11 a mestom Moldavan nad Bodvou s pokračovaním na Jasov a Smolník. Atrakcie: Jasovské rybníky, Medzevhámske, Smolnícká huta a kúpele.
KE 11	Gelnická	62.26	Severo južná regionálna vetva prepájajúca mesto Rožňava a Gelnicu na VN Ružín. Atrakcie: hrad Krásna Hôrka, Úhornianske jazero, Gelnica, Ružín.
MP 01	Trebišov - Sečovce	12.156	Severo južná vetva vedúca v koridore bývalej železničnej trate a rieky Trnávka. Vytvárajú rýchle prepojenie medzi mestom Trebišov a Sečovcami.
MP 02	Ondava	35.038	Turistická vetva vedúca prevažne po hrádzi Ondavy s pokračovaním do Prešovského kraja.
MP 03	V. Kapušany - KE 07	7.108	Krátka turistická spojka medzi mestom Veľké Kapušany a hrádzou Latorice s napojením na Dolnozemplínsku vetvu.
MP 04	SNV - Harichovce (Levoča)	5.728	Prepojenie mesta SNV a Levoča po kataster obce Harichovce.
MP 05	Hrabušice - Betlanovce (PSK)	2.442	Prepojenie Slovenského raja v smere na Poprad a Vysoké Tatry. Krátky úsek na území Košického kraja vede v koridore rieky Hornád.
MP 06	KE07 - Čiernan. Tisou (HU, UA)	11.209	Prepojenie Dolnozemplínskej vetvy na železničný uzol Čierna and Tisou z obce Ptruška cez zavesenú lávku and Latoricou.
MP 07	KE07 - Klinnad Bodrogom	4.057	Prepojenie Dolnozemplínskej vetvy do obce Klín and Bodrogom po hrádzi Bodrogu – najnižšie položený bod na Slovensku.
MP 08	KE06 - Zemplínska Teplica	5.771	Prepojenie Tokajskej vetvy do obce Zemplínska Teplica cez Slánske Nové Mesto do Kalše.
MP 09	KE04 - Prepojenie Slovenský raj	8.759	Prepojenie mesta SNV na Slovenský raj – Košiarske briežok. Prepojenie obce Smežany na Čingov. Prepojenie obce Spišské Tomášovce do lokality Ďurkovec.
MP 10	KE 04 Smežany - Iľiašovce	3.598	Prepojenie obce Smežany do Iľiašoviec okolo Kapličky.
MP 11	KE01 - Prepojenie Valaliky Geča	4.582	Napojenie EV 11 z obce Kokšov Bakša na priemyselný park Valaliky a do obce Geča s pokračovaním k žel. Stanici.
MP 12	KE01 - Prepojenie Rozhanovce	11.910	Napojenie EV 11 do Rozhanoviec cez MČ Krásna, Sadna do Torsou do Rozhanoviec.
MP 13	KE 11 Šebastovce - Barca	1.086	Napojenie Moldavskej vetvy z obce Šebastovce do MČ Barca.
MP 14	KE 10 Šaca - Malá Ida	7.194	Napojenie obce Malá Ida na Vetvu KE010 Moldavská.
Celkom		852.971	

Podrobný návrh opatrení v aktualizovanej verzii Kostrovej siete rozdelený podľa jednotlivých vetiev a popisujúci podrobný návrh úsekov podľa katastrálnych území jednotlivých obcí tvorí prílohu č. 5.4., samostatnú mapovú prílohu a .shp súbor pre GIS rozhranie.

1.6. Vyhodnotenie plnenia pôvodnej cyklostratégie podľa indikátorov

1.6.1. Vyhodnotenie investícií do cyklistickej infraštruktúry v programovom období 2014-2020

Cyklistická infraštruktúra je realizovaná miestnymi samosprávami z vlastných zdrojov alebo zo zdrojov Európskej únie. Miestne samosprávy sa uchádzajú o nenávratné finančné prostriedky najmä v rámci **Integrovaného regionálneho operačného programu (IROP), prioritná os 1 – Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch**, špecifický cieľ - zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy (predovšetkým cyklistickej dopravy) na celkovom počte prepravených osôb. V rámci tohto operačného programu bolo vyhlásených 13 kôl. Nevyčerpané prostriedky v alokácii takmer 21 miliónov Euro sú predmetom poslednej schémy, kde uzávierka posledného kola bude v decembri 2021.

Cyklistická infraštruktúra je veľmi náročná na projektovú prípravu a následne aj na realizáciu. Súčasťou stavebných opatrení sú nákladné lávky, prekládky sietí, oporné múry a ďalšie stavebné objekty, ktoré zvyšujú náklady vybudovanej cyklistickej komunikácie.

Mestá, ktoré aktívne a koncepčne rozvíjajú cyklistickú infraštruktúru sú Spišská Nová Ves, Michalovce a Košice. Krajské mesto vzhľadom na nízku mieru pripravenosti investičných projektov v poslednom programovacom období získalo oveľa menej externých zdrojov.

V rámci programu IROP bolo v Košickom kraji doteraz podporených celkovo 13 projektov na realizáciu cyklistickej infraštruktúry v celkovej hodnote **7 050 802 Euro**.

Rozsah cyklistickej infraštruktúry narástol o **26 km** cyklistických komunikácií vrátane stavebných objektov ako mosty, lávky, priepusty a pod.

Tab. 20 Zoznam schválených projektov v Košickom kraji - IROP, 2014 – 2020. Zdroj: www.mindop.sk

Zoznam schválených projektov v Košickom kraji - IROP, 2014 - 2020					
UMR/RIUS	Názov projektu	Žiadateľ	Dĺžka vybudovaných cyklotrás v km	Schválené COV	Schválené NFP
RIÚS KE	Ekologický a bezpečne v Spišskej Novej Vsi	Mesto Spišská Nová Ves	1.77	960729.64	912693.16
RIÚS KE	Vybudovanie cyklotrasy Centrálne mestská zóna - Biela hora	Mesto Michalove	2	592420.2	562799.19
RIÚS KE	Cyklotrasa Hornád – Pri Vyšnej Hati – Madaras	Mesto Spišská Nová Ves	1.5	291,892.25 €	277,297.64 €
RIUS KE	Cyklistická radiála: Duklianska ulica, železničná, autobusová stanica, sídlisko Západ I.	Mesto Spišská Nová Ves	2.7	214,214.09	203,503.39
RIUS KE	Cyklistický chodník v k.ú. Letanovce	Obec Letanovce	0.441	167,101.44	158,746.37
RIUS KE	Cyklistický chodník v k.ú. Spišské Tomášovce	Obec Spišské Tomášovce	1.333	454,730.02	431,993.52
RIUS KE	Cyklistický chodník v k.ú. Smižany	Obec Smižany	1.567	551,303.68	523,738.50
UMR KE	Cyklistická komunikácia popri Slaneckej ceste II/552, Košice	Mesto Košice	2.2	424,132.52	445,692.08
UMR KE	Cyklotrasa Košice Eurovelo 11, časť B.2 – ústie Myslavského potoka do Hornádu	Mesto Košice	0.375	146722.69	127 922
RIUS KE	Prestavba cyklochodníka pri bývalých kasárňach 1. etapa	Mesto Spišská Nová Ves	0.363	347397.83	
RIUS KE	Cyklotrasa Ferčekovce - Novoveská Huta	Mesto Spišská Nová Ves	1.93	739584.22	
RIUS KE	Cyklistický chodník KROMPACHY centrum smer SLOVINKY	Mesto Krompachy	2.3	101685.84	
RIUS KE	Obnova existujúcich komunikácií pre nemotorovú dopravu v k.ú. Iľiašovce a v k.ú. Harichovce		5.98	1616215.78	
RIUS KE	Cyklochodník Rožňava	Mesto Rožňava	1.47	442671.92	
CELKOM			25.929	7050802.12	
PRIEMERNÁ CENA ZA 1 KM CYKLOTRASY				271927.27	
CELKOVÁ VÝŠKA FINANCIÍ SLOVENSKO bez REACT				60362173	

Podpora budovania cyklistickej infraštruktúry je poskytovaná aj v rámci **cezhraničných programov**:

- Programu spolupráce **Interreg V-A** Slovenská republika - Maďarsko 2014 – 2020, v rámci podpory rozvoja cestovného ruchu , prioritná os 1 – Príroda a kultúra a podpory rozvoja cezhraničnej mobility, prioritná os 2 – Posilnenie mobility,
- Program ENI Cezhraničná spolupráca Maďarsko – Slovensko – Rumunsko – Ukrajina 2014 – 2020 v rámci podpory kultúrneho a historického dedičstva v cestovnom ruchu a posilnenie cezhraničnej dostupnosti.

V rámci týchto programov bolo v Košickom kraji podporených 9 projektov s prvkami cyklistickej alebo cykloturistickej infraštruktúry v celkovej hodnote **2 495 529 Euro**.



RIUS – územie regionálnej integrovanej územnej stratégie

UMR KE – územie miestneho rozvoja, funkčná oblasť Košice s príslušnými obcami

Podpora budovania cyklistickej infraštruktúry alebo doplnkovej infraštruktúry je poskytovaná aj v rámci **cezhraničných programov** Interreg. Za uplynulé plánovacie obdobie to bolo v hodnote takmer 2,5 mil. Euro na území Košického kraja. Zoznam projektov v tabuľke je čerpaný z informácií na www.skhu.eu a www.interreg-danube.eu.

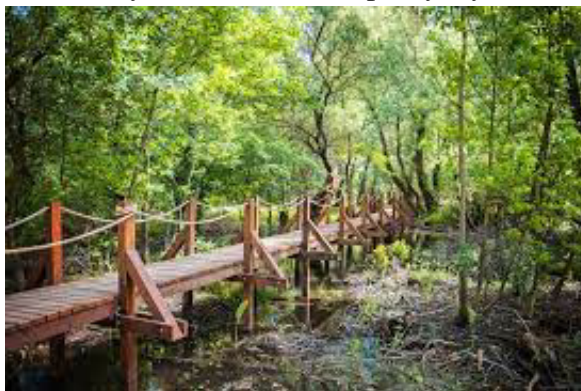
Podporené projekty s prvkami cyklistickej infraštruktúry			
samospráva	projekt	výška schváleného grantu	
Kechnec	ABA Greenway	836734.05	HUSK
Perín Chym	ABA Greenway	489797.77	HUSK
Oborín	Vodná zážitková cesta	503520	HUSK
KOCR - Košice región	EcoVeloTour (cyklonfraštruktúra)	67570	Danube
Košický samosprávny kraj	MOBI	14500	ENI
Obec Ptrukša	Bike AcceNT	27500	HUSK
Viničky	Cross Bike	142125.55	HUSK
Zemplín	Cross Bike	66849.04	HUSK
Hrhov	Birds of paradiso (vyhliadkové veže na Kostrovej sieti)	346932.68	HUSK
CELKOM		2495529.09	

Tab. 21. Zoznam schválených projektov z programu cezhraničnej spolupráce Interreg. Zdroj: vlastné spracovanie, webové stránky obcí a programov Interreg.

Realizované projekty majú pozitívny ohlas u návštevníkov. I keď neboli všetky priamo zamerané na realizáciu cyklistickej alebo cykloturistickej infraštruktúry, obsahovali tieto prvky: cyklistická trasa, oprava cyklochodníka, budovanie cyklocestičky, vyhliadková veža ako doplnková vybavenosť na cyklotrase a pod.

Jeden z najatraktívnejších produktov vznikol pri Oboríne. Zdroj foto: maminzapisnik.sk

Vyhliadkové veže pri Hrhovských rybníkoch vznikli prioritne ako rozhľadne na sledovanie vtáctva, ale nakoľko sú postavené v blízkosti úseku Kostrovej siete, prinášajú potrebnú doplnkovú vybavenosť aj pre návštevníkovna bicykloch. Zdroj foto: <https://www.eurodom-sk.sk>



Na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky nadobudol k 1.7.2019 účinnosť **Zákon o poskytovaní dotácií na rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky**. Uvedený zákon predstavuje finančný nástroj na podporu rozvoja cyklotransportu a cykloturistiky na národnej úrovni. V súlade s týmto zákonom bola Ministerstvom dopravy a výstavby SR dňa 9.9.2019 vyhlásená výzva na predkladanie žiadostí o poskytnutie dotácií na vypracovanie projektových dokumentácií pre stavebné povolenie, výstavbu cyklistických komunikácií a odstavných a parkovacích plôch pre bicykle. Uzávierka výzvy bola 31.10.2019.

Až v roku 2019 sa podarilo schváliť *Zákon č. 151/2019 Z. z. o poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky* a v rámci tohto opatrenia presadiť do rozpočtu

Ministerstva dopravy a výstavby SR finančné prostriedky pre realizáciu cyklistickej infraštruktúry, prioritne zameranú na dopravné cyklistické komunikácie a ich vybavenosť.

V tomto roku zároveň bola vyhlásená výzva na podávanie projektov na tieto okruhy:

Výzva A - Vypracovanie projektovej dokumentácie na výstavbu, zmenu stavby, stavebné úpravy alebo rekonštrukcia cyklistickej infraštruktúry,

Výzva C1 - Výstavba, zmena stavby, stavebné úpravy alebo rekonštrukcia cyklistickej infraštruktúry,

Výzva C2 - Výstavba, zmena stavby, stavebné úpravy alebo rekonštrukcia cyklistickej infraštruktúry - zariadenia a opatrenia (odstavné zariadenia pre bicykle).

MDV SR vyčlenilo v roku 2019 na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky kapitálové výdavky celkovo vo výške 6 000 000 €.

V rámci Výzvy A – projektové dokumentácie - bolo podporených 18 projektov v celkovej výške 758 255 Euro, z čoho 13,2 % v objeme 99 781 na územie KSK - Mesto Spišská Nová Ves v sume 54150 Euro, Združenie obcí Cyklo Hornád v sume 45631.6 Euro.

V rámci Výzvy C1 – stavby a rekonštrukcie – bolo podporených 27 projektov v celkovej výške 10 395 086 Euro, z čoho 10,3% bolo alokované na územie KSK v celkovom objeme 1 071 048 Euro pre Obec Letanovce v sume 559108.55 Euro, Obec Hrabušice v sume 373720.61 Euro, Obec Seňa v sume 138218.66 Euro.

V rámci výzvy C2 – cykloprístrešky a parkovacie zariadenia – bolo podporených 16 projektov v celkovej výške 1 936 987 Euro. Na územie KSK nebola pridelená žiadna finančná podpora, nakoľko nebola podaná žiadna žiadosť o dotáciu.

Zhrnutie: všetky podané žiadosti z územia KSK získali dotáciu okrem mesta Spišské Vlachy na realizáciu cyklistickej infraštruktúry v sume 321 489,69 Euro z dôvodu nízka miera naplnenia cieľa výzvy v nadväznosti na zvýšenie podielu cyklistickej dopravy na celkovej del'be prepravnej práce v zmysle Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy SR. Celkovo bolo prerozdelených viac ako 13 mil. Euro

Ďalšia Výzva v rámci dotačného zákona bola vyhlásená v roku 2021 a stále prebieha. Je určená na výstavbu cyklistickej infraštruktúry (cykloprístrešky, cyklostojany) v areáloch základných a stredných škôl, resp. ich bezprostrednom okolí.

Celková alokovaná čiastka: 750 000 €

Maximálna výška dotácie na jeden projekt: 30 000 €

Oprávnené obdobie realizácie projektu: 1.1.2022 - 31.12.2023.

Termín uzávierky na predkladanie žiadostí o poskytnutie dotácií: do 31.12.2021.

Zoznam schválených projektov podľa alokácií a typu výzvy uvádzame v nasledujúcich tabuľkách:

PODPORA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY - 2019			
Názov žiadateľa	Výška dotácie (v euro)	z toho na území KSK	% z celkovo pridelených financií
Mesto Šamorín	884472.4		
Mesto Hriňová	689806.87		
Mesto Bardejov	629989.76		
Obec Letanovce	559108.55	559108.55	
Mesto Sládkovičovo	541072.18		
Horná Lehota	524675.14		
Obec Kláštor pod Znievom	451820		

Mesto Vráble	438415.92		
Mesto Liptovský Mikuláš	388442.82		
Združenie obcí Klátovské rameno	388261.37		
Mesto Martin	376652.68		
Obec Hrabušice	373720.61	373720.61	
Združenie obcí Medzičiližia	345188.9		
Obec Veľké Úľany	342844		
Obec Veľký Biel	311099.65		
Mesto Zvolen	308000		
Obec Čierny Balog	289196.65		
Mesto Hlohovec	230176.02		
Mesto Rajec	207962.6		
Mesto Poltár	203002.61		
Obec Veľké Dvorníky	166757.21		
Obec Bystrá	153654.95		
Obec Seňa	138218.66	138218.66	
Mesto Nové Zámky	134773.82		
Hlavné mesto Bratislava	90643.3		
Mesto Stará Ľubovňa	87321		
CELKOM	9255277.67	1071047.82	11.57

Tab. 22. Zoznam schválených projektov z Dotácie Ministerstva dopravy SR v roku 2019 – výzva C, určená na stavebné úpravy cyklistickej infraštruktúry. Zdroj: www.mindop.sk

PODPORA PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY - 2019			
Názov žiadateľa	Výška dotácie (v euro)	z toho na území KSK	% z celkovo pridelených financií
Mesto Zlaté Moravce	150000		
Žilinský samosprávny kraj	150000		
Mesto Modra	57828		
Mesto Spišská Nová Ves	54150	54150	
Združenie obcí Cyklo Hornád	45631.6	45631.6	
Mesto Topoľčany	45144		
Mesto Brezno	40580		
Mesto Poprad	39843		
Mesto Sereď	29655.2		
Mesto Svidník	28800		
Mesto Trnava	24738		
Obec Bohdanovce nad Trnavou	22160		
Združenie obcí Pliešovská kotlina	17801.07		
Mesto Komárno	16362		
Obec Sučany	14471.35		
Bratislava – mestská časť Vrakuňa	8221.3		

Mesto Podolíne	7699.75		
Obec Holumnica	5169.59		
CELKOM	758254.86	99781.6	13.16

Tab. 23. Zoznam schválených projektov z Dotácie Ministerstva dopravy SR v roku 2019 – výzva A, určená na projektovú prípravu cyklistickej infraštruktúry. Zdroj: www.mindop.sk

V rámci tejto dotačnej schémy bolo v Košickom kraji podporených 5 projektov. Na realizáciu cyklistickej infraštruktúry to boli tri projekty v celkovej hodnote **1 071 047** Euro a na projektovú prípravu dva projekty v celkovej sume **99 781** Euro.

Košický samosprávny kraj nebol prijímateľom dotácií na budovanie cyklistickej infraštruktúry, všetky vyššie uvedené projekty implementujú samosprávy.

Najaktívnejšie mestá Košického kraja v realizácii cyklistickej infraštruktúry sú Košice, Spišská Nová Ves, Michalovce a Rožňava.

Celková zistená miera dotácií pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry od roku 2017 - 2021 predstavuje sumu

10 717 159 Eur

Dĺžka novovybudovaných cyklistických cestičiek je

27 km.

Osobitú kapitolu podpory pre služby a investície v cykloturistike tvoria zdroje akumulujúce sa priamo v Košickom kraji z vlastných finančných zdrojov kraja kofinancované v rámci dotačnej schémy Ministerstva dopravy pre rozvoj cestovného ruchu. Prijímateľom sú Krajská organizácia cestovného ruchu a oblasťné organizácie cestovného ruchu Zemplín, Slovenský raj a Spiš, Košice. Údaje boli čerpané zo stránky <https://www.kosiceregion.com/>.

Dotácia Ministerstva dopravy v rámci zákona o cestovnom ruchu pre KOČR a pre oblasťné organizácie cestovného ruchu v oblasti cykloturistiky:

2015 - 12315 Eur

2016 - 11331 Eur

2017 -

2018 - cyklovýlety - 6000 Eur, 11680.- Cyklodrezina Detská cykloželeznička Košice

2019 -Spišských 333 extrémne - cyklopodujatie 4000 Eur

2020 - Cyklosčítače - 5000.- Eur

2021 -

Dotácia KSK v rámci programu TerraIncognita v oblasti cykloturistiky:

2015 -

2016 -

2017 - Na kolesách zaži Pouvžie– 7500

2018 - Cyklistické depo s úschovňou bicyklov Veľaty - 11643, Vybudovanie cyklistickej infraštruktúry v Národnom parku Slovenský raj- 170000, Prvá cyklopožičovňa vo Veľkej Trni - 44 647,71, Otvorená galéria v Margecianskom tuneli – 10000.-

2019 - Tour de Tokaj – podujatie

2020 -

2021 - Vodný a cyklistický oddychový bod pri kaštieli v Borši

2022 - Osadenie elektronabíjačky na Kojšovej holi - 7380, Solárna nabíjacia stanica a stojan bicyklov a požičovňa bicyklov GRANARIUM - 20000, Rozvoj cykloturistických tratí v obci Žehra – 15000

Celkový objem zistených financií zo strany Krajskej organizácie cestovného ruchu a v rámci programu TerraIncognita pre aktivity v oblasti cykloturistiky za sledované obdobie dosiahol sumu 336496,71 Eur.

1.6.2. Vyhodnotenie Cyklostratégie Košického kraja 2015 - 2020

V nadväznosti na Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky a ďalšie strategické dokumenty na úrovni Európskej únie, Zastupiteľstvo Košického samosprávneho kraja schválilo dňa 21.októbra 2013 „**Stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji**“. Jej aktualizácia bola schválená Zastupiteľstvom na svojom rokovaní dňa v decembri 2015. Uvedená stratégia predstavuje základný koordinačný nástroj v rozvoji segmentu cyklistickej dopravy a cykloturistiky na úrovni kraja.

Znenie strategického dokumentu je zverejnené na webovej stránke KSK: https://web.vucke.sk/files/cestovny_ruch/strategia-rozvoja-cyklistickej-dopravy-cykloturistiky-ksk_dec_2015.pdf

Priebežné hodnotenie cieľov a priorít vyplývajúcich zo Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji do roku 2020.

Rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky bežný cyklista vníma najmä prostredníctvom kvality cyklistickej infraštruktúry. Aj keď kvalitná a bezpečná infraštruktúra predstavuje bezpochyby základný nástroj na rozvoj tohto segmentu, na motiváciu pre intenzívnejšie využívanie bicykla je potrebné ponúknuť služby pre cyklistov a zabezpečiť informovanosť o možnostiach využívania bicykla či už na dopravné alebo rekreačné účely.

Aby sme vytvorili komplexnú cyklistickú ponuku, je potrebné iniciovať zapojenie a zabezpečiť koordináciu subjektov, ktoré by sa z hľadiska svojich kompetencií mali, môžu a už sa zapájajú do rozvoja tohto segmentu. Podmienkou úspešnej implementácie stratégie, ktorá vedie k rozvoju tohto segmentu, je úzka spolupráca aktérov na všetkých úrovniach. **Úrad Košického samosprávneho kraja plní v tomto procese najmä funkciu koordinátora, vytvára podmienky pre aktivity a spoluprácu zainteresovaných inštitúcií a proaktívne realizuje aktivity smerujúce k efektívnejšej výstavbe cyklistickej infraštruktúry a rozvoju cykloturistických destinácií .**

Personálne obsadenie:

Aktivity Úradu KSK v tejto oblasti sú realizované prostredníctvom krajského cyklokoordinátora, ktorý je zároveň členom Medzirezortnej skupiny pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky pri Ministerstve dopravy a výstavby SR. Rozsiahla agenda spájajúca sa s investičnou prípravou vyžaduje zapojenie externých pracovníkov.

Ciele stratégie

Hlavnými cieľmi „Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v KSK 2015 - 2020“ sú:

1. Podporovať rozvoj cyklistickej dopravy v mestách a obciach KSK a zabezpečiť jej začlenenie do integrovanej osobnej dopravy.
2. Zviditeľniť KSK ako modernú cyklistickú destináciu a v spolupráci a partnerstve s miestnymi združeniami a organizáciami destinačného manažmentu skvalitňovať služby a ponuku pre cykloturistov.
3. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov na cestách a uplatňovať moderné princípy pri plánovaní a realizácii opatrení pre zníženie dopravnej nehodovosti.

Prioritné osi

Na dosiahnutie týchto cieľov sú v Stratégií zadefinované opatrenia pre zlepšenie stavu cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území kraja v troch základných rovinách:

Prioritná os č. 1 – Cyklodoprava

Prioritná os č. 2 – Cykloturistika

Prioritná os č. 3 - Partnerstvo

VYHODNOTENIE STRATÉGIE PODĽA OPATRENÍ

Prioritná os č.1 - Cyklodoprava

1.1 Koordinácia rozvoja cyklistickej dopravy v Košickom samosprávnom kraji

Opatrenie 1.1.1 Vytipovanie kľúčových cyklistických komunikácií (Vytipované koridory by mali viesť územím s najvyššou koncentráciou obyvateľov, kde sa vytvára predpoklad pre väčšie využívanie vybudovanej infraštruktúry. Všetky hlavné koridory by mali mať kombinovanú funkciu.)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce

Termín: december 2021

Výstup: Vytipované hlavné cyklistické koridory ako investičné priority KSK:

- EuroVelo 11
- Okruh okolo Zemplínskej Šíravy
- Cyklotrasa Ukrajina - Hrabušice - Smižany
- SNV - Levoča

STAV: SPLNENÉ

Opatrenie 1.1.2 Začlenenie cyklistickej dopravy do integrovaného dopravného systému (Podpora takého integrovaného dopravného systému, ktorý pomôže prepojiť cyklistiku s verejnou hromadnou dopravou v oblasti denného dochádzania do práce a do školy. Je preto potrebné zabezpečiť prístup na nástupištia, zaparkovanie bicyklov na zastávkach a staniach železničnej, autobusovej a mestskej hromadnej dopravy.)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce, prepravcovia verejnej osobnej dopravy

Výstup: cyklistická doprava je čiastočne začlenená do IDS, priebežne sa spracováva v podobe RIUS

Stav: SPLNENÉ čiastočne

Opatrenie 1.1.3 Spracovanie strategických dokumentov pre vyvážený a integrovaný rozvoj rôznych druhov dopravy (podpora tvorby generelov dopravy, stratégií rozvoja dopravy, plánov udržateľnej mobility a pod.)

Zodpovednosť: KSK, mestá, obce

Spolupráca: výskumné inštitúcie, projektanti, občianske združenia

Výstup: Cyklistická doprava je rovnocennou súčasťou schváleného Plánu udržateľnej mobility KSK

STAV: SPLNENÉ

1.2 Podpora budovania a údržby cyklistickej infraštruktúry

Opatrenie 1.2.1 Finančné programy na podporu plánovania a budovaniacyklistickej dopravy(Zabezpečenie viaczdrojového finančného krytiana vypracovanie štúdií, projektových dokumentácií; v prípaderekonštrukcií ciest II. a III. triedy mať na zreteli aj možnosť budovaniacyklistických komunikácií a doplnkovej infraštruktúry.)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce

Výstup: od roku 2015 - 2020 bolo **preinvestovaných 10,7 mil. Euro a vybudovalo sa 26 km** cyklistických cestičiek na území celého kraja.

STAV: SPLNENÉ

Opatrenie 1.2.2 Údržba cyklistických komunikácií(Starostlivosť o existujúcecyklistické cestičky, nastavenie efektívneho modelu.)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce

Výstup: samosprávy a mestá sa pravidelne starajú o údržbu nových cyklistických cestičiek. KSK ako investor budúcich hlavných cyklistických koridorov pripravuje schému ako sa v budúcnosti o svoje investície starať.

STAV: Čiastočne splnené

Prioritná os č.2 - Cykloturistika

2.1 Marketing a propagácia cykloturistickej ponuky na území KSK

Opatrenie 2.1.1 Definovanie hlavných cykloturistických koridorov – medzinárodných, cezhraničných a regionálnych (vytvorenie funkčnej siete cyklotrás na území KSK)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: správcovia cyklotrás, cyklokluby, mestá, obce, organizácie cestovného ruchu

Výstup: v roku prebehla kompletná pasportizácia cykloturistických trás v novembri 2021. Na základe tohto výstupu sa budú bližšie špecifikovať hlavné cykloturistické koridory a cyklotrasy v najbližšom období.

STAV: Čiastočne splnené

Opatrenie 2.1.2 Marketingová podpora cyklo produktov medzinárodných,cezhraničných a regionálnych cyklotrás (iniciovanie produktov cestovného ruchu, propagácia ponuky a produktov cestovného ruchu)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce, správcovia cyklotrás, organizáciecestovného ruchu

Výstup: cyklotrasy ako produkty cestovného ruchu rieši KOČR ako samostatnú produktovú líniu - boli vydané ponukové katalógy. V spolupráci so Zemplínskou organizáciou cestovného ruchu sa začali vyznačovať nové cykloturistické produkty v okolí Zemplínskej Šíravy, realizácia sa očakáva do 2022. Marketing zabezpečí KOČR.

STAV: Čiastočne splnené

2.2 Podpora budovania a modernizácie cykloturistickej infraštruktúry

Opatrenie 2.2.1 Príprava dokumentácie pre realizáciu a vyznačenie medzinárodných cyklotrás a trasy Eurovelo 11 (Zabezpečenie projektovej prípravy plánovaných medzinárodných cykloturistických trás.)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce, správcovia cyklotrás

Výstup: zabezpečila sa projektová príprava pre vyznačenie cykloturistických trás v okolí Zemplínskej Šíravy v rozsahu 200 km, Dolnozemplínskej cyklomagistrály v Medzibodroží v rozsahu 45 km a cykloturistickej magistrály Margecany - Družstevná nad Hornádom, napojenie na EuroVelo 11 v dĺžke 35 km.

STAV: SPLNENÉ

Opatrenie 2.2.2 Podpora vyznačenia cyklotrás v cezhraničných a medzinárodných koridoroch a trasy Eurovelo 11 (Vyznačenie cyklotrás vcezhraničných a medzinárodných koridoroch, ktoré sú v súčasnej dobe navrhnuté len orientačne. V prípade cezhraničných koridorov doplniť orientačné prvky na hraničných priechodoch.)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: cyklokluby, záujmové združenia, mestá, obce, správcovia cyklotrás, cezhraniční partneri

VÝSTUP: V roku 2021 boli obnovené cykloturistické trasy v koridore EuroVelo 11 v rámci projektu EKOVELOTOUR, v gescii KOČR - Košice regionturism

STAV: SPLNENÉ

Opatrenie 2.2.3 Podpora údržby a modernizácie existujúcej infraštruktúry precykloturistiky (Podpora údržby a modernizácie existujúcich cyklotrás prostredníctvom obnovy cykloturistického značenia a úprav povrchov.)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: správcovia cyklotrás, cyklokluby, mestá, obce, záujmové združenia

Výstup: V roku 2020 boli z prostriedkov KSK obnovené cykloturistické trasy na Zemplíne v celkovom rozsahu 145 km. Obnova cyklotrás na Gemeri bola za podpory Slovenského cykloklubu, ktorý získal dotáciu z prostriedkov Ministerstva školstva SR.

STAV: Priebežne plnené

Opatrenie: 2.2.4 Podpora realizácie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry (Podpora tvorby informačných a náučných tabúľ na hlavných cyklotrasách vrátane doplnkovej infraštruktúry ako sú odpočívadlá, prístrešky, a pod.)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: správcovia cyklotrás, cyklokluby, mestá, obce, záujmové združenia

Výstup: V rámci projektu EKOVELOTOUR, v gescii KOČR - Košice regionturism boli realizované 3 Bike Pointy - kryté odpočívadlá so servisnými stojanmi a nabíjačkami na telefón v koridore EuroVelo 11. Zároveň sa pripravuje dizajn manuálu na koordinovaný postup pri realizácii takejto vybavenosti na území celého kraja.

STAV: Priebežne plnené

Opatrenie: 2.2.5 Podpora budovania nových produktov CR zameraných na rozvoj cykloturistiky (Podpora budovania cyklistických areálov abikeparkov.)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: správcovia cyklotrás, cyklokluby, mestá, obce, záujmové združenia, organizácie cestovného ruchu

Výstup: od roku 2015 - 2020 vznikli na území kraja dva Bike parky:

- Košice singletraily Bankov – občianske združenie KE.CY – košické cyklotraily
- Rožňava - Mine Trails Rožňava - občianske združenie Feudall RacingSupport

STAV: SPLNENÉ

2.3 Podpora skvalitňovania služieb

Opatrenie 2.3.1 Podpora projektov integrovanej prepravy bicykla a naväzujúcich druhov dopravy (Rozšírenie možnosti prepravy bicykla z miest a obcí vzdialenejších lokalít, turisticky atraktívnych oblastí, ktoré sú z hľadiska fyzického alebo časového problematicky dosiahnuteľné a to využitím železničnej alebo autobusovej dopravy.)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: správcovia cyklotrás, cyklokluby, mestá, obce, záujmové združenia

Výstupy:

- rokovania so zástupcami ARRIVA Michalovce - kladne prijaté odporúčanie zaradiť do autobusov na trase Košice - Michalovce - Morské oko autobus s držiakmi na bicykle
- premávka vlakového Tokajského cykloexpressu
- zvýšil sa počet vlakových vozňov s možnosťou prepravy bicyklov na trati Košice - Prešov

STAV: Priebežne plnené

Opatrenie 2.3.2 Podpora organizáciám, ktoré ponúkajú certifikáciu služieb „Vitajte, cyklisti!“ a aktérov, ktorí sa zapoja do tohto projektu (Zapojenie ubytovacích a stravovacích služieb do certifikácie „Vitajte, cyklisti!“, prípadne do ďalších systémov overenia kvality služieb pre cyklistov a propagácia certifikovaných zariadení).

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: Nadácia Ekopolis, mestá, obce, organizácie cestovného ruchu, správcovia cyklotrás, aktéri v CR

Výstup: nepridalo žiadne ubytovacie alebo stravovacie zariadenie certifikované značkou „Vitajte cyklisti!“ v kraji. Zriaďovatelia o tento typ marketingového produktu nemajú záujem. V kraji sú len 2 zariadenia s touto certifikáciou: Penzión Skalná ruža Gemerská Hôrka a Chata pod úbočou, Kojšov.

STAV: NESPLNENÉ

Prioritná os č.3 – Partnerstvo

3.1. Podpora vykonávania cyklistických a cykloturistických prieskumov

Opatrenie 3.1.1 Podpora pravidelných prieskumov (*Fyzické sčítanie cyklistov s cieľom zistenie využívania cyklistickej infraštruktúry a potrieb cyklistov*)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce, správcovia cyklotrás, záujmové združenia

Výstup: v priebehu implementácie stratégie boli osadené 2 automatické sčítačecyklo dopravy v lokalite cyklotrasa - Čaňa - Ždaňa a v Slovenskom raji. Automatické zariadenia pravidelne fungovali do roku 2019, kedy museli ísť na revíziu a do opravy. V roku 2021 boli opätovne umiestnené na hrádzu Zemplínskej Šíravy a do Slovenského raja. Údaje zo sčítačov sú k dispozícii na Odbore regionálneho rozvoja a Odbore kultúry a cestovného ruchu

STAV: SPLNENÉ

Opatrenie 3.1.2 Podpora zisťovania stavu cyklistickej infraštruktúry (*Mapovanie /pravidelná aktualizácia stavu cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry za účelom jej prípadnej obnovy.*)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: záujmové združenia, mestá, obce, správcovia cyklotrás

Výstup: Od roku 2020 - 2021 prebieha podrobná pasportizácia všetkých cykloturistických trás v kraji a to najmä v súvislosti s ich kvalitou zjazdnosti, stavu značenia a náročnosti. Konečné vyhodnotenie v prvom kvartáli roku 2022.

STAV: SPLNENÉ

3.2. Zvyšovanie informovanosti zainteresovaných subjektov

Opatrenie 3.2.1 Organizovanie pracovných stretnutí v regióne (*Stretnutia so zástupcami miest, obcí, správcami cyklotrás, záujmových združení aktérov v cestovnom ruchu s cieľom výmeny informácií, skúseností.*)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: záujmové združenia, mestá, obce, správcovia cyklotrás

Výstup: Organizované stretnutia boli od roku 2020 doteraz čiastočne limitované protipandemickými opatreniami. Aj napriek tejto skutočnosti sú organizované pracovné rokovania s miestnymi aktérmi po celom regióne, pracovné rokovania prebiehajú aj online. Všetko v súvislosti s prípravou regionálnej integrovanej stratégie, do ktorej patrí aj cykloagenda, prípravou projektových dokumentácií na realizáciu stavieb, konzultácie pri príprave projektových zámerov a konzultácie pri príprave strategických materiálov.

STAV: Priebežne plnené

Opatrenie 3.2.2 Vytvorenie virtuálneho priestoru na prístupnenie informácií zameraných na cyklo dopravu a cykloturistiku a ich pravidelné zverejňovanie (*Poskytovanie informácií prostredníctvom web stránky KSK www.vucke.sk*)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce, správcovia cyklotrás, záujmové združenia

Výstup: od roku 2017 boli vybrané cykloturistické trasy v Košickom kraji umiestnené na cykloportál.sk, v správe Slovenského Cykloklubu. V súčasnosti sa pripravuje podklad pre žiadosť o NFP na realizáciu vlastného cykloportálu.

STAV: SPLNENÉ

3.3. Propagačné podujatia na podporu cyklodopravy a cykloturistiky

Opatrenie 3.3.1 Podpora propagačných cyklistických podujatí (*Podpora podujatí, ktoré budú upozorňovať obyvateľov na ekologické, ekonomické a zdravotné výhody cyklistickej dopravy, podpora podujatí informujúcich o možnostiach trávenia voľného času na bicykli, športových podujatí s možnosťou zapojenia širokej verejnosti.*)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: školy, mestá, obce, správcovia cyklotrás, záujmové združenia

Výstupy: KSK sa aktívne zapája do kampane DO školy na bicykli a do ETM - európskeho týždňa mobility. Prostredníctvom grantových schém ako je napr. Terra Incognita podporuje drobné podujatia cyklistov na území kraja

STAV: Priebežne plnené

Opatrenie 3.3.2 Podpora vzdelávacích aktivít (*organizovanie seminárov, školení pre odbornú verejnosť, aktívna účasť na cyklokonferenciách*)

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: odborné inštitúcie, mestá, obce, správcovia cyklotrás, záujmové združenia

Výstupy: zástupcovia KS sa pravidelne zúčastňujú odborných podujatí, ktoré organizujú odborné organizácie s celoslovenskou pôsobnosťou - napr. konferencia CYKLODOPRAVA, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 a 2021 (online) a pod.

STAV: Priebežne plnené

1.6.3. Rozsah dopravných cyklistických komunikácií podľa okresov

Cyklistické komunikácie sa v sledovanom období (2015 – 2021) budovali predovšetkým v okolí okresných miest. Nie každé mesto riešilo problematiku cyklodopravy, naproti tomu boli aktívne niektoré obce ako napr. Kechnec a Perín-Chym, alebo Oborín, ktoré realizujú výstavbu cyklistických cestičiek z programu Interreg. Veľký rozsah cyklistických komunikácií v meste Košice tvoria z 90% spoločné cestičky pre peších a cyklistov, alebo účelové cesty okolo Hornádu v správe SVP.

Celkový rozsah cyklistických komunikácií prevažne s dopravnou funkciou na území Košického

kraja je 60,5 km. V nákladoch sú uvedené externé finančné zdroje (IROP), nie sú zahrnuté celkové náklady spojené s vybudovaním cyklistickej infraštruktúry.

Tab. 24. Rozsah cyklistickej infraštruktúry v Košickom kraji podľa okresov.

Okres	dĺžka nových cyklistických komunikácií (km)	náklady (€)	Podiel v %
Spišská Nová Ves	19.884	5444854.79	32.90
Michalovce	6	592420.2	9.93
Rožňava	1.47	442671.92	2.43
Košice	29.075	570855.21	48.11
Košice okolie	4		0.00
Trebišov			0.00
Gelnica			0.00
Sobrance			0.00
SPOLU	60.429	7050802.12	93.38

1.6.4. Rozsah cykloturistických trás podľa okresov

Celková dĺžka cykloturistických trás v Košickom kraji tak ako bola vyhodnotená v procese pasportizácie predstavovala v roku 2021 dĺžku 1959,25 km. Pasportizácia 2021 sa realizovala po jedenástich rokoch (posledná vykonaná v roku 2011), kedy bola zistená dĺžka 1306,9 km. Dĺžka výlučne cykloturistických trás tvorí 1841 km. Zvyšné tvoria pomerne nový typ cyklotrás a to sú náučné trasy s edukatívnym obsahom. Podrobný popis metodiky pasportizácie a výstupy sú obsahom technických správ Pasportizácia cyklotrás v Košickom kraji. Dáta boli spracovávané vo formáte .shp – rozhranie pre GIS.

Veľmi dobre rozbiehajúci sa segment cykloturistiky sú singletraily. Singletrack, nazývaný aj single trail, v preklade „jedna trasa“ je trasa vedené prevažne v horskom prostredí a určená je pre jednostopové vozidlá - bicykle. Zo samotného názvu sa dá vyčítať, že sa jedná o úzke jednosmerné trasy v šírke od 0,4 - 1,8 m.

Princípy tvorby celej siete singletrailov vyvinula IMBA - International Mountain Bike Association, USA, ktorá má svoje pobočky po celom svete. Na Slovensku to je SLOMBA (Slovak Mountain Bike Association). V Európe sa ako prvé strediská horskej cyklistiky začali budovať vo Veľkej Británii - Wales. Úspešný koncept sa rozšíril najprv do Českej republiky (Rychlebské stezky), Poľsku (Bialsko Biala) a následne aj na Slovensko - Bankov Košice, Prešovské singletraily či Mine trails Rožňava.

Tab.25. Rozsah cykloturistických trás podľa okresov v roku 2021. Zdroj: vlastné spracovanie

Rozsah cykloturistických trás podľa okresov						
Okres	červené	modré	zelené	žlté	náučné	singletraily
Košice	32	22.7	30.5	0	0	25.25
Košice okolie	82.5	24.7	22.5	15.3	0	0
Michalovce	0	30	94.8	12.5	0	0
Trebišov	110.3	0	29.2	23.7	9	0
Sobrance	0	33	0	0	0	0
Gelnica	68.5	61.3	0	0	19.1	0
Spišská Nová Ves	96.5	301.4	143.6	89.3	0	0
Rožňava	140.6	148.4	137.4	62.2	0	93
SPOLU	530.4	621.5	458	203	28.1	118.25

1.6.5. Počet produktov CR v segmente cykloturistiky – podľa KRT

Rozvoj cyklistických produktových línií sa od tipov na výlet posúva k ponuke služieb a to predovšetkým prepravou do destinácie/na výlet a návrat z neho.

CYKLOBUSY

Vďaka podpore intermodálnej dopravy zo strany Košického samosprávneho kraja mohli v roku 2021 návštevníci objavovať región cyklobusmi či letnými turistickými vlakmi. Tie priblížili aj bežne nedostupné lokality a umožnili ich spoznávanie s ohľadom na životné prostredie.

Košický samosprávny kraj (KSK) v spolupráci s Krajskou organizáciou cestovného ruchu Košice Región Turizmus (KRT) pripravil produkt, vďaka ktorému budú obľúbené zákutia regiónu o čosi bližšie. Napomáha tomu víkendové cestovanie cyklobusmi s prepravou

kapacitou pre 30 bicyklov v rámci cyklo prívesu alebo 6 bicyklov, umiestnených na cyklo nosičoch.

Cyklobusy na Kojšovku, Gemer a Tokaj sú vypravované v spolupráci so zmluvným dopravcom Košického samosprávneho kraja, spoločnosťou Eurobus a ich trasy začínajú na autobusovej stanici v Košiciach, na nástupišti č. 37.

Cyklobusy sú vybavené špeciálnym prívесom s kapacitou až 30 bicyklov, ktorého obsluha bude zabezpečená na každej zastávke pracovníkom. Moderné autobusy disponujú klimatizáciou, wifi pripojením, informačným systémom či možnosťou nabíjania smartfónov cez USB porty.

Okrem troch spomenutých cyklobusov bude na trase Košice – Dargov – Michalovce – Zemplínska šírava – Jovsa – Jasenov počas víkendov i pracovných dní premávať Cyklobus na Zemplín. Ten je ideálnym spojením aktívnej cykloturistiky a zábavy pri vode. Počas prázdninových víkendov bude dokonca zachádzať až na parkovisko pod Morským okom. Táto linka bude v prevádzke v spolupráci s krajským dopravcom, spoločnosťou ARRIVA Michalovce z nástupišťa č. 25 na košickej autobusovej stanici.

Poster 1: CYKLOBUSOM NA KOJŠOVKU

KAŽDÁ SOBOTA JUL AUGUST 2021	8:30 8:55 9:00 9:20	Košice, AS nástupisko 37 Nížny Klátov Hýľov Zlatá Idka
---	------------------------------	---

Poster 2: CYKLOBUSOM NA GEMER

KAŽDÁ NEDEĽA JUL AUGUST SEPTEMBER 2021	7:30 8:25 8:40 8:55 9:15 9:35 9:50 10:10	Košice, AS nástupisko 37 Turňa nad Bodrovc, centrum Jablonov nad Turňou, rúzc. žel. stanica Lipovák, rúzc. Orava Brazda, žel. stanica Božňava Hencovec Dublník, Trá nuda Dublnícky kopec 10:10 ↓ Dublnícká ľadová jaskyňa (parkovisko pod jaskyňou) 10:20
--	---	---

Poster 3: CYKLOBUSOM NA TOKAJ

KAŽDÁ SOBOTA SEPTEMBER OKTOBER 2021	8:30 9:15 10:00 10:15 10:30 10:40 10:45	Košice, autobusová stanica Slanec, centrum Veľatý, cintorín Čerhov, E. d. 198 Borša, rázcestie k železničnej stanici Viníčky, centrum Streda nad Bodrovc, železničná stanica
---	---	--

Each poster also lists ticket prices: 30x Jednosmerný cykloľstok (5€), 20x Zľavnený jednosmerný cykloľstok (4€), 20x Jednosmerný turistický ľstok (2,50€), and 20x Zľavnený turistický ľstok (3,50€). Contact info: Vstupenky si môžete zakúpiť v Regionálnom informačnom bode, Hlavná 48, 040 01 Košice, alebo online na webe.

1.7. SWOT analýza cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji

Silné stránky	Slabé stránky
<p>1. Trasovanie EuroVelo 11 cez Košický kraj, prepájajúca dve krajské mestá s najvyššou koncentráciou obyvateľov=užívateľov cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry.</p> <p>2. Úspešne realizované projekty v poslednom programovacom období – 27 km cyklistických cestičiek a mostov trás za takmer 11 mil. Eur</p> <p>3. Veľmi dobrá projektová príprava na nadchádzajúce finančné obdobie OP Slovensko a PO na prioritných úsekoch Kostrovej siete EuroVelo 11 a Zemplínska vetva.</p> <p>4. Existencia koncepčných dokumentov na regionálnej úrovni – Kostrová sieť cyklistických komunikácií</p> <p>5. Dostatočné personálne obsadenie na pozícii cyklokoordinátorov.</p> <p>6. Investorská pozícia KSK pri budovaní kostrovej siete cyklotrás.</p>	<p>1. obmedzené finančné prostriedky na údržbu a starostlivosť cyklotrás</p> <p>2. problematika roztrieštenosti majetkovo právnych vzťahov vo vzťahu k príprave a riešeniu infraštruktúrnych projektov na podporu cykloturistiky ohrozuje procesy získania stavebného povolenia</p> <p>3. Vysoký počet cykloturistických trás, ktoré potrebujú kompletnú údržbu prípadne presmerovanie – nízka návštevnosť niektorých cykloturistických trás</p> <p>4. nízka prepojenosť s inými druhmi dopravy</p> <p>5. nedostatočná bezpečnosť cyklistov na komunikáciách</p>
Príležitosti	Ohrozenia
<p>1. Nadchádzajúce programové obdobie počítá s financovaním cyklotrás ako udržateľnej ekologickej dopravy vo výške 200 mil. Euro</p> <p>2. Zapojenie Košického kraja do iniciatívy Svetovej banky Catchingupforregions</p>	<p>1. pretrvávajúce nedostatky vo vybavenosti regiónu dopravnou infraštruktúrou a službami pre cyklistov (cykloservisy, požičovne bicyklov, úschovne, bikepointov s hygienickým zázemím a pod.)</p> <p>2. zvyšovanie miery nebezpečenstva úrazov na viac vyťažovaných úsekoch pre cyklistov a in-line korčuliarov</p> <p>3. problémy v oblasti riešenia majetkovo právnych vzťahov pri rozvoji cyklistickej infraštruktúry</p>

2. METODICKÁ ČASŤ

V metodickej časti uvádzame odporúčania a usmernenie k implementácii Stratégie cyklo dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji, ktoré môžu slúžiť ako inšpirácia alebo aj návod ako postupovať pri plánovaní a realizácii cyklotrás na miestnej úrovni. Spracované témy sú v zmysle zadania:

- princípy plánovania cyklistických trás v Košickom kraji – podľa využívania – dopravné, rekreačné, podľa typu konštrukcie, podľa typu povrchov a podľa typu dopravných koridorov,
- predprojektová a projektová príprava cyklistických trás – metodický postup,
- princípy plánovania vedenia cyklotrás v chránených oblastiach, inundačnom území, po hrádzach, na lesných pozemkoch, v intravilánoch miest a obcí,
- princípy návrhu konštrukcií a vozoviek komunikácií na cyklistických trasách,
- princípy pre návrh doplnkovej cyklistickej infraštruktúry,
- princípy pre budovanie cykloregiónov alebo cyklodestinácií v Košickom kraji.

Zároveň navrhujeme metodiku kategorizácie cyklistických trás v nadväznosti na ich význam v rámci Kostrovej siete cyklistických komunikácií.

2.1. Princípy vedenia cyklistických trás

Princípy dobrého naplánovania trasy vychádzajú zo skúseností nielen zo Slovenska ale celého sveta. Dobre navrhnutá cyklistická trasa je výsledkom premysleného procesu, počas ktorého všetky zainteresované subjekty spoločne nájdu najlepšie riešenie zohľadňujúce nielen možnosti územia a požiadavky budúcich užívateľov ale aj realizovateľnosť a následnú údržbu cyklotrasy.

Z hľadiska postupov je dôležité mať na pamäti že dobre navrhnutá trasa vie na začiatku aspoň orientačne odpovedať na nasledovné otázky:

1. Komu bude trasa predovšetkým slúžiť?
2. Aké sú krajinné a terénne danosti ?
3. Bude možné získať súhlas vlastníka pozemku s realizáciou cyklotrasy?
4. Aké sú predpokladané finančné zdroje?
5. Kto sa bude starať o údržbu cyklotrasy?

Počas procesu plánovania cyklotrasy odporúčame mať na pamäti nasledovné kroky:

1. Hlavný nositeľ myšlienky (môže byť samospráva, občianske združenie alebo aj aktívny občan) predstaví ideu cyklotrasy a osloví všetky zainteresované subjekty ku spolupráci na plánovacom procese.
2. Vopred prediskutovaný zámer sa predstaví verejnosti, ktorá má príležitosť komentovať návrh trasovania a zapojiť sa do diskusie k smerovému vedeniu trasy.
3. Posúdia sa dopady zámeru na kvalitu života obyvateľov a krajinu.
4. Vypracuje sa technická dokumentácia pre získanie územného rozhodnutia a následne stavebného povolenia.
5. Investor stavby určí spôsoby manažovania realizácie cyklotrasy, jej údržbu a monitoring.

2.1.1. Navrhovanie cyklotrasy – terénne šetrenie

Pri samotnom plánovaní cyklotrasy je veľmi dôležité, ako sa realizuje prieskum a rozbor územia, v ktorom má nová cyklotrasa viesť. Terénne šetrenia sú významnou časťou plánovacieho procesu, počas ktorého sa snažíme získať čo najviac detailov, ktoré ideálne zaznamenávame do formátov GIS, alebo do mapových podkladov. Fotografie z územia sú ďalším veľmi hodnotným zdrojom informácií, ktoré verne zachytávajú aktuálny stav krajiny.

Počas terénneho šetrenia sledujeme získanie týchto údajov:

1. Topografia - ako sklony terénu, prevýšenia, prírodné útvary ako skaly.
2. Povrchové vody a hydrológia.
3. Ekologicky citlivé územia a popis vegetácie, chránené územia, ochranné pásma
4. Pôda - určenie typu pôdy umožní lepšie plánovať technické a konštrukčné detaily trasy vzhľadom na jej trvalú udržateľnosť - napr. rôzne typy erózie
5. Hranice pozemkov a využívanie územia.
6. Administratívne členenie a správa - katastrálne územia, lesné závody, povodia, okresy atď.
7. Významné body záujmu na trase - pekné vyhladky, rekreačné lokality, a pod.
8. Kultúrne a historické miesta na trase a v jej blízkosti.
9. Nebezpečné lokality, ktoré by mohli mať negatívny dopad na užívateľov cyklotrasy.
10. Potenciálne pripojenia na trasu, križovania s ďalšími líniovými stavbami.

Terénne šetrenie vyžaduje pomerne veľa času, ale dôkladná znalosť terénu je základným predpokladom dobre navrhutej trasy. Terénne šetrenie prebieha vždy minimálne v dvojici, ideálne za účasti viacerých zainteresovaných skupín ako napr. zástupcovia investora, vlastníci alebo správcovia pozemkov, zástupcovia štátnych i mimovládnych ochranárskych organizácií, projektanta a pod.

2.1.2. Navrhovanie cyklotrasy a jej dizajn

Plánovanie, navrhovanie a celkový dizajn cyklotrasy pre jej špecifický účel je kľúčové pre výsledok. Preto je veľmi dôležité zadefinovať si niektoré základné pojmy priamo na začiatku a odpovedať si na kľúčové otázky.

1. Určíte o aký typ cyklotrasy sa jedná - kategória A, B, C, D - popísané v 03. Navrhovaná hierarchia cyklistických trás.
2. Základné zdôvodnenia výberu trasy:
 - výber lokality - prečo táto lokalita
 - pre aký typ bicykla - pre horské bicykle, gravel, trekking alebo cestné bicykle,
 - pre aký typ typu užívateľa - rodiny s deťmi, seniori, cykloturisti, bikeri, rekreační cyklisti, športovní cyklisti a pod.,
 - akému účelu má daná trasa slúžiť - rekreačný, dopravný, prístup do destinácie a pod.
 - aký typ zážitku návštevník získa
 - aký počet užívateľov sa očakáva
 - aké je celkové smerovanie cyklotrasy - odkiaľ - kam, súvislosť so širšími vzťahmi a napojenie na ďalšie cyklotrasy
 - o aký typ stavby sa jedná - novostavba, rekonštrukcia, modernizácia, existujúca komunikácia
 - aké zaujímavosti v blízkosti trasy sa oplatí vidieť pre návštevníka
3. Základné charakteristiky trasy:
 - zaujímavé krajinárske prvky ponúkajúce pekné výhľady, prírodné útvary, výnimočné úseky na trase
 - ekologicky zaujímavé lokality - chránené územia, výskyt chránených druhov - rastlín a živočíchov
 - lokality, kde nová cyklotrasa nemá vplyv na ochranu prírody
 - odvodnenie cyklotrasy a narábanie s povrchovými vodami - v zmysle udržiavania vody v krajine
 - iné cesty a komunikácie v blízkosti trasy ako napojenia na sieť cyklotrás, prípadne napojenia na sídla, služby a pod.
4. Výnimočné kvality cyklotrasy - ako súbor jednotlivých elementov cyklotrasy pomôže získať návštevníkovi pozitívny a radostný zážitok
 - aké zážitky môže návštevník očakávať

- ktoré lokality na trase sú najväčším zdrojom prírodných, kultúrnych či historických zaujímavostí
5. Adaptovanie cyklotrasy, správa
- kto sa bude o novú cyklotrasu starať nielen v zmysle údržby, ale aj propagácie, komunikácie prípadne organizovania podujatí
 - kto sa bude starať o značenie cyklotrasy
6. Dostupnosť
- aká je dostupnosť cyklotrasy pre cyklistov
 - aká je dostupnosť cyklotrasy pre motoristov - zaparkuj a chod'
 - aká je dostupnosť cyklotrasy z príľahlých obcí, turistických lokalít, rekreačných centier
 - aká je dostupnosť cyklotrasy zo staníc verejnej dopravy
 - aký je nástup na cyklotrasu a návrat z cyklotrasy
7. Technické charakteristiky
- šírkové parametre
 - prevýšenia a sklonové pomery
 - konštrukcia trasy
8. Odhadovaný rozpočet

PRÍKLADY ZÁSAD PRE NAVRHOVANIE TRASY Z HĽADISKA JEJ VYUŽÍVATEĽNOSTI

1. Dostupnosť pre obyvateľov



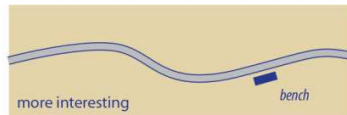
2. Prepojenia na okolité sídla



3. Priamosť a vzdialenosť pre cyklistov



4. Atraktivita a včlenenie do krajiny



Obr.23 Navrhovanie a dizajn vedenia koridoru cyklotrasy rekreačného charakteru. Zdroj: Trailplanning, development and design, University of Minnesota

2.2. Princípy navrhovania cyklotrás z pohľadu používateľov

Postup pri vyhodnocovaní trasy z pohľadu očakávania návštevníka. Je nesmierne dôležité určiť, ktoré hodnoty si pri navrhovaní budeme všímať, aby sa maximalizovala návštevnosť a popularita trasy. V zahraničí sa robilo viacero výskumov, ktoré skúmali dôvody, pre ktoré sa ľudia rozhodnú navštíviť isté trasy.

Výsledky možno zhrnúť do nasledovných kategórií:

Základné požiadavky

Určujú či potenciálni návštevníci vôbec prídu na trasu a to bez ohľadu na špecifické osobné preferencie, ktorými sú:

- **pocit bezpečnosti** - i keď sa táto požiadavka môže byť vnímaná rôzne, rôznymi cyklistami v globále znamená, či sa cítia fyzicky bezpečne, nie sú ohrozovaný buď terénymi prekážkami, nebezpečnými zjazdmi, alebo v prípade zdieľanej komunikácie ďalšími užívateľmi.
- **pohodlnosť, komfort** - očakáva sa predovšetkým na miestnych alebo regionálnych trasách, kde sa predpokladá každodenné využitie trasy miestnymi obyvateľmi. Tieto trasy majú zvyčajne veľmi vysokú návštevnosť, predovšetkým ak sú v blízkosti väčších sídiel.

Osobné preferencie

Sú to hodnoty, ktoré návštevník vyhľadáva individuálne. Patria sem:

- **rekreácia** - rekreačná hodnota trasy je zrejme najdôležitejší faktor, ktorý prispieva k jej najväčšiemu využitiu, to samozrejme za predpokladu, že bezpečnosť a komfort nie sú problémom. Veľmi kvalitné trasy ponúkajú pre návštevníka zážitky ako: krásna scenéria, výhľady, prírodné lokality, koridory mimo dopravy, zážitky sú kontinuálne po celej dĺžke trasy, návštevník má šancu vidieť ďalšie zaujímavosti, na ktoré je možné sa dostať. Trasy nie sú prerušované bariérami, ktoré negatívne ovplyvňujú zážitok a zanechávajú nepríjemné spomienky - napr. neregulovaný prejazd cyklotrasy cez frekventovanú pozemnú komunikáciu, terénna bariéra ako napr. podmáčaná zablatená cesta bez možnosti obchádzky a pod.
- **fitnes** - športové vyžitie sa dostáva stále do väčšej a väčšej pozornosti. Popri splnení vyššie uvedených požiadaviek je pri tomto kritérií dôležité predovšetkým prepojenie v rámci celkovej siete na trasy ktoré ponúkajú viaceré možnosti či už v zmysle náročnosti alebo dĺžky.
- **multimodalita** - o tejto uvažujeme predovšetkým v prípadoch ak je možné viacúčelové využitie trasy, kde sa okrem cyklistov pohybujú aj peší, alebo korčuliari, jazdci na koňoch a pod. a to najmä v zastavanom území miest. V tomto prípade je veľmi dôležité napojenie trasy v rámci jedného dopravného systému, ideálne napojenie aj na verejnú dopravu či parkovacie a odstavné plochy.
- **dopravná obslužnosť** - na cyklotrasu je ľahké a pohodlné sa dostať, východiskové miesto je ľahko dostupné rôznymi typmi dopravy. Cyklotrasy sú v území navzájom poprepájané a to v logickej a konzistentnej sieti v rámci ktorej sa cyklista môže ľahko pohybovať a vytvárať si vlastné okruhy.
- **služby** - dizajn trasy v 21. storočí musí počítať s ďalšími službami pre svojich návštevníkov, ktoré spočívajú predovšetkým vo vybavenosti cyklotrás ako sú dostupné informácie, prístrešky, nabíjacie stanice pre e-bicykle a telefóny, wifi lokality, servisné stojany, sčítače cyklistov s poveternostnými ukazovateľmi, požičovne bicyklov a športového náradia a pod.

Prítomnosť služieb, ako ubytovanie a stravovanie má význam predovšetkým pre cyklistov na dovolenke alebo diaľkových cykloturistov. Preto v prípade navrhovania rekreačných cyklotrás sa

odporúča ich vedenie s ohľadom na vzdialenosť služieb od trasy. Požiadavky na dopravnú vybavenosť sú bližšie popísané aj pri jednotlivých navrhovaných kategóriách cyklotrás.

2.3. Princípy navrhovania cyklotrás pozdĺž vodných tokov a nádrží

Vedenie cyklotrasy v okolí vodných tokov má okrem atraktívneho prostredia aj výhodu menšej roztrieštenosti pozemkov a často aj jediného vlastníka - štát. Z hľadiska majetkovo - právneho vysporiadania pozemkov, to znamená výhodu, ale na druhej strane sú nastavené pomerne jasné kritériá a požiadavky, ktoré investor cyklotrasy musí splniť. Nie všetky sú však jednoduché a výhodné.

Vodné toky a vodné plochy v drvivej väčšine prípadov patria do správy Slovenského vodohospodárskeho podniku (SVP) a príslušných povodí. SVP patrí medzi strategicky dôležité štátne podniky s upraveným spôsobom hospodárenia, pretože má v správe i majetok, ktorý podľa Ústavy SR, čl. 4 je vo výhradnom vlastníctve štátu.

Realizovať cyklotrasu v tomto území je možné jedine so súhlasom SVP a za podmienky, že navrhovaná stavba nijakým spôsobom nezmení smer, pozdĺžny sklon a priečny profil koryta vodného toku.

V praxi sa zásah do koryta vodného toku týka brehov rieky, pozdĺž ktorých je naplánovaná cyklotrasa, alebo v prípade križovania cyklotrasy a toku a teda budovania mosta alebo lávky.

V prípade vedenia cyklotrasy pozdĺž vodného toku, alebo po protipovodňovej hrádzi je nevyhnutné získať kladné stanovisko od správcu toku, ktorým je príslušné povodie a následne príslušný odštepny závod.

Kľúčové technické detaily, ktoré nastaví SVP sú nasledovné:

1. cyklotrasa alebo jej zariadenia nesmú vytvárať prekážku vo vodnom toku,
2. cyklotrasa musí byť navrhovaná na minimálne stanovenú nadmorskú výšku, ktorú definuje hladina 100 ročnej, prípadne 1000 ročnej vody,
3. cyklotrasa vedená po korune protipovodňovej hrádze musí spĺňať podmienku prejazdu vozidiel údržby,
4. musí byť zabezpečená možnosť vstupu pre vozidlá SVP z dôvodu údržby.

Tieto požiadavky zo strany SVP vytvárajú veľký tlak na investora (v našom prípade samosprávu), ktorým je tento donútený realizovať opatrenia vo výslovnom záujme SVP. Napríklad nie je adekvátne, ak SVP žiada vyhotoviť korunu hrádze na veľké zaťaženie 25t v celom rozsahu, čo výrazne zvýši náklady na realizáciu. Odôvodnené je posilnenie vozovky na čiastkových úsekoch ako sú napr. vjazdy do bermy, obslužné prejazdy a podobne, ale nie v

celom rozsahu hrádze. Rovnako v miestach, kde nie je vybudovaná protipovodňová hrádza je požiadavka na zvýšenie nivelety cyklotrasy do úrovne hrádze neopodstatnená v prípade, ak sa na takejto stavbe nechce SVP spolupodieľať ako investor.

Skúsenosti z východného Slovenska poukazujú na pomerne dobre naštartovanú komunikáciu medzi samosprávami a SVP, kde sa hľadajú spoločne prospešné východiská ako vidieť na príklade mesta Prešov - účelová cesta okolo rieky Torysa v koridore EuroVelo 11, obce Zalužice a Lúčky pri Zemplínskej Šírave - v koridore Zemplínskej cyklomagistrály, či vyznačenie cykloturistických trás po korunách hrádzí rieky Bodrog a Latorica.

2.3.1. Cyklotrasy v koryte vodného toku alebo vodného diela

Koryto rieky ohraničuje vodný tok, ktorého súčasťou je dno toku, pravý a ľavý breh. V tomto priestore ďalej rozlišujeme **kynetu**- prehĺbené územie trvalo zaplavené vodou a **bermu** - priestor, ktorý voda zaplaví len pri vysokom prietoku.

Na Slovensku je pomerne populárne navrhovať cyklotrasy pozdĺž vodných tokov. Veľmi často sa pre tento účel využívajú účelové komunikácie správcu toku, pri ktorých sa umiestňuje cykloturistické orientačné značenie. Tieto, prevažne nespevnené komunikácie, sú väčšinou umiestňované v zriedkavo zaplavovaných bermách.

V prípade, že samospráva plánuje budovať novú cestičku pre cyklistov v tomto území, potrebuje naplniť požiadavky nielen správcu toku, ale zosúladiť zámer aj s ochranou životného prostredia a atraktivitou trasy pre cyklistov v zmysle stanovených požiadaviek.

2.3.2. Cyklotrasy 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 ľadov a ktoré nemôžu zhoršiť kvalitu vody.

Z uvedených zásad vyplýva, že v záplavových územiach 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 odporúčané uprednostniť cementobetónové 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 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, ktoré nepredstavujú prekážku odtoku vody svojim tvarom a umiestnením, a sú odolné voči odplaveniu. Absenciu smerového značenia je možné kompenzovať vodorovným dopravným značením – nápismi na vozovke (pri CB vozovke podfarbenými).

2.3.3. Cyklotrasy na protipovodňových hrádzach

Prvotným účelom protipovodňových hrádzí je ochrana územia pred povodňami, vzdúvaním alebo akumuláciou povrchovej vody. Ak sa po ochrannej hrádzi plánuje cyklistická cestička, je potrebné si uvedomiť, že sa vlastne jedná o stavbu na inej, cudzej stavbe. Zákon nevyklučuje vedenie cyklistickej trasy po ochrannej hrádzi, ale v prípade stavebného zásahu je potrebné zaistiť, aby negatívnym spôsobom nebola ovplyvnená prioritná úloha hrádze.

Realizácia cestičky na ochrannej hrádzi v drvivej väčšine predstavuje spevnenie koruny hrádze asfaltobetónom alebo cementobetónom.

Bez zásahu do zemného telesa vodnej stavby – je cyklotrasa vedená v korune hrádze, ktorej povrch ideme upraviť. Takúto úpravu sa odporúča realizovať, ak je protipovodňová hrádza v dobrom stave a šírka koruny je min. 3 m. V niektorých prípadoch sa spevnenie povrchu koruny hrádze môže realizovať v rámci údržby hrádze. Ak teda nedochádza ku zmene profilu hrádze z dôvodu jej rozšírenia (menej ako 3 m), nejedná sa v zmysle stavebného zákona o zmenu stavby a teda nie je potrebné stavebné povolenie. Súhlas vlastníka stavby a statický posudok je však potrebný. Po tomto kroku sa stavba javí jednoducho. Projektová fáza nie je úplne jednoduchá.

Realizácia cyklistickej komunikácie na ochrannej hrádzi má svoje špecifiká. Je treba mať neustále na pamäti, že hrádza je predovšetkým určená na zabránenie presakovaniu vody. Neznamená to, že tvorí ideálny násyp pod cyklotrasu a že je v celom rozsahu dostatočne únosná pre potreby budovania pozemnej komunikácie.

Nesúrodé zloženie mnohých ochranných hrádzí vedie často k ich nerovnomernému sadaniu, čo po čase znižuje nielen ich nosnosť, ale aj potrebnú výšku, s čím sa tiež musí projektant vedieť

vysporiadať. Ak zoberieme do úvahy častú požiadavku vodohospodárov na dostatočnú únosnosť novej komunikácie tak, aby vyhovovala aj ťažkým vozidlám správcu toku, tak dostávame ďalšiu ťažkú podmienku. Tá kladie zvýšené nároky nielen na únosnosť novej komunikácie ale aj ďalšie dodatočné požiadavky na únosnosť hrádze samotnej. Ďalším problematickým prvkom je zaistenie nepriepustnosti hrádze do istej výšky. Táto požiadavka môže viesť pri návrhu k ďalšiemu navýšeniu hrádze, nakoľko ju nepustí priepustnosť konštrukcie komunikácie. To môže mať za následok zúženie profilu novej komunikácie.

Z uvedených dôvodov odporúčame, aby rokovania dotknutých subjektov reálne zhodnotili svoje požiadavky a možnosti hneď na začiatku a stanovili si realistické kritériá.

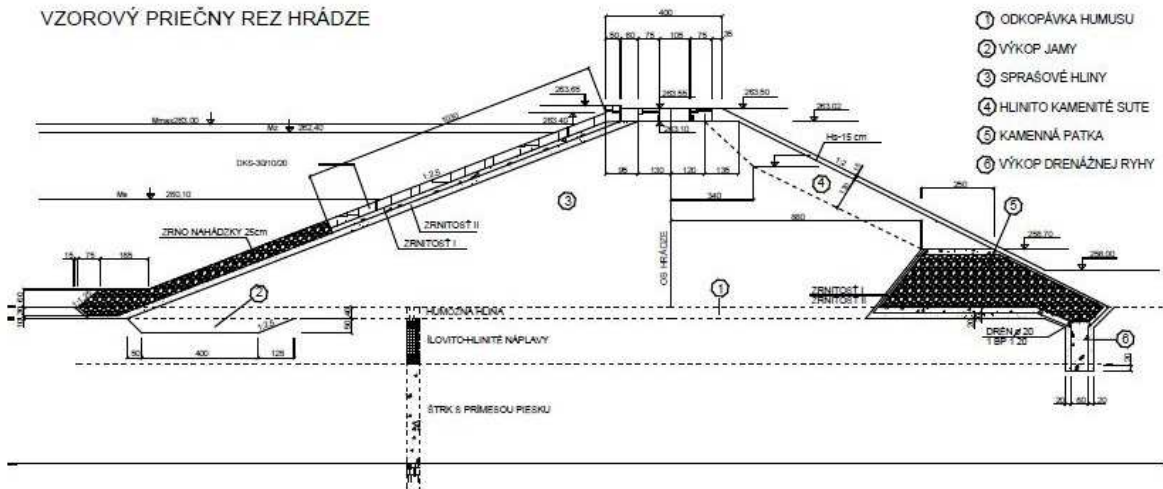
Odporúčania postupu realizácie cyklotrasy po vodnej stavbe:

1. súhlas s využitím hrádze pre cyklistov,
2. súhlas SVP s realizáciou spevnenia zvršku hrádze v zmysle súhlasu s dodatočným zaťažením na zemné teleso hrádze,
3. návrh konštrukcie vozovky na 25 t pre prejazdy ťažkej techniky vodohospodárov obmedziť na nevyhnutné úseky hrádze, v žiadnom prípade nie po celej dĺžke,
4. využitie nepriepustných a neperforovaných komorových profilov (geobunky, alebo geomreže) do spodnej stavby komunikácie, ktoré predstavujú alternatívu ku bežnému lôžku zo štrkodrvy,
5. vrchný kryt na hrádzi navrhovať podľa možností investora a od požiadaviek na špecifickú únosnosť existujúcej hrádze - od mlatovej konštrukcie so stabilizátorom, živичný kryt alebo cementobetón.

Rekonštrukcia spočíva v závažných úpravách a zasahuje do podstaty vodnej stavby. Pre rekonštrukciu hrádze je potrebné mať k dispozícii všetky podklady ako pri výstavbe novej hrádze. Pri rekonštrukcii je potrebné počítať s deformáciou starej hrádze vplyvom ďalšieho zaťaženia. Zvlášť je nutné zabezpečiť dobré spojenie hrádze s novou prisypávanou zeminou.

Inžiniersky geologický prieskum musí určiť súčasný stav telesa hrádze, stupeň konsolidácie zemín, materiálové zloženie hrádze, prípadné anomálie ako sú trhliny, kaverny, pozostatky po uschnutých stromoch atď. Tieto presne zadefinujú nevyhnutnú mieru rekonštrukcie hrádze samotnej ako aj následnú zmenu jej parametrov. V prípade rekonštrukcie telesa hrádze je nevyhnutné prejsť procesom získania stavebného povolenia.

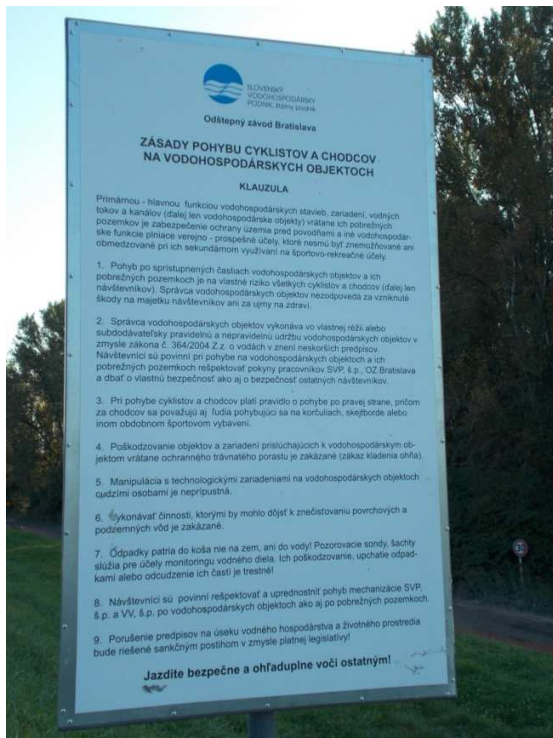
V odbornej literatúre sa uvádza, že pri hrádzach nižších ako 3 m môže byť odstránenie existujúcej hrádze a postavenie novej bezpečnejšie a lacnejšie ako zložitá úprava pôvodnej hrádze. V takomto prípade sa jedná o novostavbu a je na dohode SVP a príslušnej samosprávy ako budú na stavbe participovať.



Obr. 14. Priechový rez hrádze. Zdroj: Milan Čistý, Rybníky a malé vodné nádrže, 2005

Ako ukazuje priechový rez, hrádze sa navrhujú prevažne so šírkou koruny 4,00 m, čo plne postačuje na to aby vyhovovala aj náročným štandardom pre cyklistické trasy kategórie.

Oproti iným stavbám, ktoré sú vo výške nad 1,5 m sa na ochranných protipovodňových hrádzach



ZÁSADY POHYBU NA HRÁDZACH

1. Pohyb po prístupných častiach vodohospodárskych hrádzí je na vlastné nebezpečenstvo každého návštevníka.
2. Pri pohybe protiidúchých cyklistov, korčuliarov a chodcov na korune hrádze platia zásady cestnej premávky.
3. Správca objektov prístupujúcich k vodnému toku vykonáva vo vlastnej réžii alebo subdodávateľsky počas roka pravidelnú údržbu. Návštevníci objektov sú povinní činnosti správcu toku akceptovať a rešpektovať pokyny pracovníkov ŠVP, š.p.
4. Nie je prípustné poškodzovať teleso hrádze a jej vybavenie, vrátane trávratného porastu svahov hrádze a jej predpolí.
5. Zakazuje sa akýmkoľvek spôsobom poškodzovať a ničiť objekty a zariadenia osadené na hrádzí.
6. Manipulácia s technologickými zariadeniami na objektoch cudzích osôbami je neprípustná.
7. Je zakázané znečisťovať ochrannú hrádzu, objekty a prístrešky a vykonávať činnosti, pri ktorých by mohlo dôjsť k znečisteniu povrchových a podzemných vôd.
8. Počas vyhlásenia povodňovej aktivity je zakázaný pohyb a jazda po vodohospodárskych objektoch a v medzhrádzovom priestore. V prípade nedodržania tohto zákazu správca toku ne zodpovedá za vzniknuté škody na majetku a ani za újmy na zdraví.
9. Porušenie predpisov na úseku vodného hospodárstva bude riešené sankčným postihom v zmysle platnej legislatívy.

TOKAJ

v
extravilán
e
neumiestň
uje
zábradlie
a z tohto
titulu je
potrebné
na tento
fakt
upozorniť
cyklistov

Obr. 25. Zásady pohybu cyklistov na hrádzach. Zdroj: kostitras.sk

vstupujúci
ch na
hrádzu.

Odporúčame použiť doplnkovú informačnú tabuľku podľa STN 01 0828 Cykloturistické značenie, ktorá napríklad bola použitá pri vyznačovaní cyklotrasy na rieke Bodrog.

2.4. Princípy navrhovania cyklistických trás v chránených územiach

Trasy musia byť zodpovedne navrhované tak, aby minimalizovali negatívny dopad na životné prostredie, a tým aj umocnili samotný zážitok z návštevy trasy. Dôležité je nájsť rozumnú rovnováhu medzi požiadavkami na trasu a ochranou okolitej krajiny. Navrhovanie cyklotrás v environmentálne citlivých územiach pri dodržaní vyššie uvedených podmienok má sledovať nasledovné princípy ekologickej udržateľnosti:

1. **Vyhnuť sa pri navrhovaní trasy citlivým ekologickým územiám a koridorom** - výstavba akejkoľvek trasy je zásahom do prostredia. V prípade, ak navrhovaná trasa vedie v blízkosti - ideálne po okraji s adekvátnym ochranným pásmom - chráneného územia, je potrebné zároveň vzdelávať verejnosť o výskyte vzácnych druhov, o ich hodnote a potrebe chrániť ich.
2. **Navrhovať trasy cez lokality, kde už prebehla alebo prebieha ľudská aktivita** - ak existujúce lesné cesty nevyhovujú požiadavkám pre konkrétnu trasu a jej užívateľov, majú minimálne viesť v ich blízkosti, aby nedochádzalo k ďalšej fragmentácii územia.
3. **Navrhovať trasy s ochranným pásmom pre citlivé ekologické a hydrologické lokality** - udržiavanie ochranného pásma medzi trasou a chránenou lokalitou je dôležité nielen pre udržateľnosť trasy samotnej ale aj prírodnej hodnoty územia. Šírka ochranného pásma sa určuje individuálne a často vyžaduje odlišné technické opatrenia. Tieto tzv. buffer zóny sú tzv. bez zásahové územia, kde nemá prebiehať žiadna činnosť človeka. Z hľadiska budovania trás sú to plochy, na ktoré je možné odvieť prívalovú vodu a využiť tak prirodzenú infiltračnú schopnosť pôdy.
4. **Navrhovať trasy s manažovaním odtoku povrchovej vody s cieľom jej zadržania v krajine a prirodzenou infiltráciou do pôdy** - konštrukčne zabezpečiť aby voda z trasy bola postupne odvádzaná do okolitého prostredia a tu aj zostala. Komponenty prirodzeného infiltračného systému sú prirodzené mokrade, alebo aj naplánované retenčné koridory a plochy popri cyklotrasách ako:
 - dažďové záhrady (depresné plochy na pozemkoch s vegetáciou na vsakovanie dažďovej vody),
 - bioretenčné priekopy,
 - vsakovacie jamy a pásy pri cestách,
 - zádržné jazierka v priekopách cyklotrás,
 - zavodňovacie pásy na rozhraní lesnej a poľnohospodárskej pôdy a cyklotrasy,
 - vegetačné opatrenia popri cyklotrasách - napr. stromové sekcie – tzv. TreePitsection.

2.4.1. Legislatíva plánovania cyklotrasy v chránených územiach

Z hľadiska stavebného zákona sú dokumentácie od stupňa štúdie uskutočniteľnosti a vyššie územnoplánovacím podkladom. V zmysle požiadaviek prílohy č. 1 zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie nepatria 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 o 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.

Pri navrhovaní vedenia novej cyklotrasy je potrebné posúdiť koridor vzhľadom na prítomnosť lokalít zaradených do **Európskej sústavy chránených území NATURA 2000**. NATURA 2000 je celoeurópska ekologická sústava osobitne chránených území, ktorú vymedzujú členské štáty EÚ 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 (ďalej CHVÚ),
- chránené územia európskeho významu (ďalej ÚEV),
- 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.

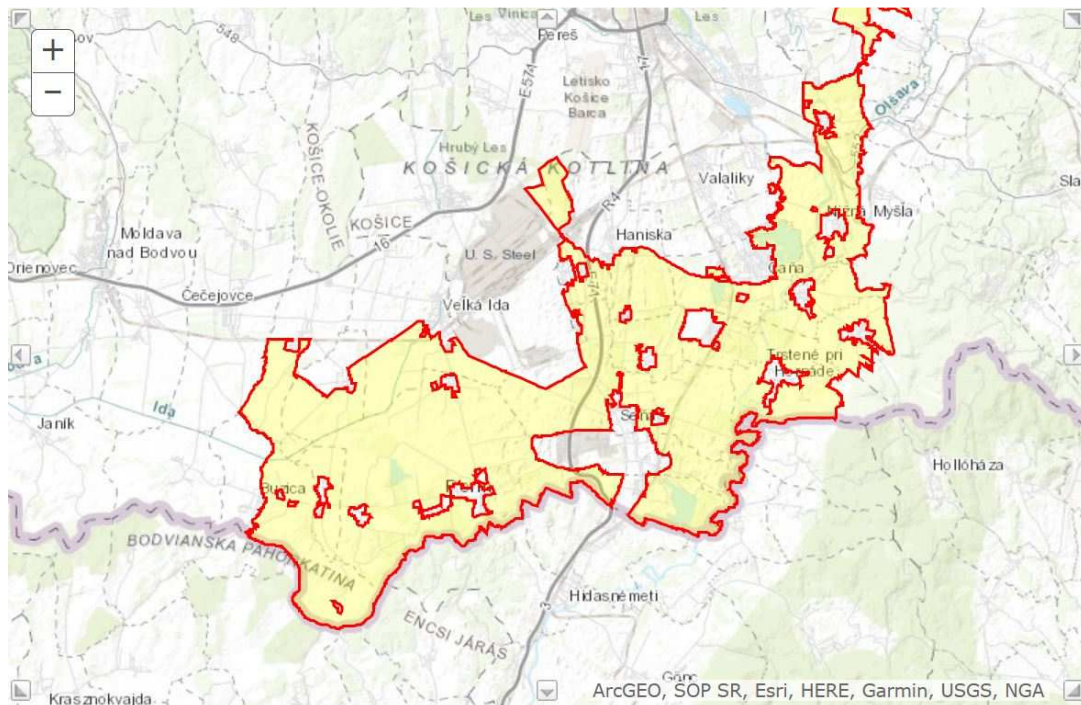
Národný zoznam navrhovaných území európskeho významu bol uverejnený v roku 2004 vo Výnose MŽP SR č. 3/2004, kde sa vymedzilo 381 území. V roku 2011 bola schválená Aktualizácia Národného zoznamu ÚEV, kde pribudlo 97 území a bolo vyradených 5 území. Doplnok musí schváliť Európska komisia. V súčasnosti 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.

Aktuálnu mapu území NATURA 2000 uvádza Ministerstvo životného prostredia SR na interaktívnom európskom mapovom portáli: <http://natura2000.eea.europa.eu/#>. Na portáli je možné označiť rôzne typy chránených území, ich rozlohu popis, kódy chránených území ako aj ďalšie podrobnosti.

Ukážka z mapového portálu vo veľkej mierke pre širšie vzťahy:



Obr. 26. Mapa s detailmi chráneného územia. Zdroj: www.natura2000.eea.europa.eu



Pri ďalších stupňoch projektovej dokumentácie je potrebné aby sa rešpektoval rozsah povolených činností v chránených územiach, ale poznať aj zakázané činnosti, ktoré presne vymedzuje vyhláška MŽP SR č.22/2008 Z.z. a ktoré sa môžu týkať aj realizácie cyklotrás:

Pravidlá v chránených územiach

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 hniezdných a dutinových stromov druhov vtákov, pre ktoré je chránené vtáčie územie vyhlásené, ak tak určí obvodný úrad životného prostredia,
- b) vykonávanie holorubného hospodárskeho spôsobu s plochou obnovného rubu nad 0,5 hektára a so šírkou rubu väčšou ako 25 metrov,
- c) vykonanie úmyselnej obnovnej ťažby, 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 na iný druh poľnohospodárskeho pozemku,
- e) zmena druhu pozemku z ostatnej zatravnenej plochy na iný druh poľnohospodárskeho pozemku okrem zmeny na trvalý trávny porast.

[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.

2.4.2. Dopady cyklotrás na životné prostredie

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

- Pôdna erózia – spôsobovaná vodou stekajúcou po telese trasy
- Poškodenie vegetácie
- Rušenie divokej zvery a vtáctva
- Zvýšenie zastavanosti územia

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 hrádzí alebo starých nevyužívaných ciest. Samotná výstavba nových cyklistických 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 CO₂ počas

cyklodovoleniek. 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 dovoleniek.

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 m³/km trasy,
- Jazdci na koňoch - 94,9 m³/km trasy,
- Peší turisti – 11,8 m³/km trasy,
- Cyklisti - 3,5 m³/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 (AskenLtd 2004)m 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 motoroky 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.“

2.5. Princípy vedenia cyklotrás v lesnej a poľnohospodárskej krajine

Pohyb cyklistov na lesných alebo poľných cestách väčšinou súvisí s rekreáciou alebo športom. Les ako zónu pre relax využívajú rôzni užívatelia a preto pri plánovaní je potrebné zohľadňovať odlišné požiadavky pre každú cieľovú skupinu zvlášť. Na území východného Slovenska sa môžeme za účelom turistiky stretnúť predovšetkým s pešími turistami, cyklistami a v niektorých lokalitách aj s turistami na koňoch. Žiaľ nie je celkom ojedinelé, že všetci zdieľajú len jeden priestor.

2.5.1. Cyklotrasy vedené v lesnom prostredí a po lesných cestách

V prípade navrhovania cyklotrás v lesnom prostredí je potrebné okrem súhlasu správcu lesa a absolvovania pomerne zložitého procesu vysporiadania územia (viac popísané v časti 0

3.9.1. Predprojektová a projektová príprava cyklistických trás) neboli bližšie stanovené parametre, ktoré má splňať cyklotrasa.

Súčasná prax je vo väčšine prípadov taká, že cykloturistická trasa je vedená po existujúcej lesnej ceste alebo zväžnici, ktorej návrhové parametre súvisia s hospodárskou činnosťou v lese a riadia sa pravidlami uvedenými v STN 73 6108 Lesná dopravná sieť s bližším vykonávacím predpisom "Metodický postup na vyhotovenie prieskumu a plánu lesnej dopravnej siete, NLC Zvolen".

Tieto parametre samozrejme nie sú vždy v súlade s potrebami cyklistov. Parametre lesnej cesty, ktorá by mala odrážať požiadavky cyklistov neboli na Slovensku doposiaľ jasne stanovené, na základe inšpirácie zo zahraničia sme pripravili návrh posudzovania kritérií pre vhodnosť vedenia cyklotrasy po takomto teréne, ktoré ú uvedené v prílohe č.5.2. Kritériá pre posudzovanie a navrhovanie cykloturistických trás

Navrhované parametre slúžia ako návod, prieskum, dizajn, konštrukciu a údržbu cyklotrasy založenú na klasifikácii a plánovaného využitia trasy. Občasné výnimky z týchto odporúčaní je možné zohľadniť, pokiaľ to umožňujú ďalšie okolnosti.

Zásady pre konštrukciu udržateľnej a esteticky atraktívnej cyklotrasy v lesnom prostredí.

Udržateľný povrch trasy má byť dosiahnutý s minimálnymi zásahmi a s maximálnymi variáciami odporúčaných techník:

- minimalizovať narušenie pôdy a okolitej krajiny tak, aby rastliny a živočíchy mali všetky šance na prežitie a neboli nútené zmeniť svoje návyky,
- eliminovať vplyvy všetkých typov erózií - predovšetkým vodnej erózie,
- stopercentné odvedenie vody z trasy tak, aby nezostali mláky,
- maximálne využívať existujúce odvodňovacie systémy a plochy,
- zabezpečiť optimálne pozdĺžne a priečne sklony podľa náročnosti trasy,
- zabezpečiť aby sa pichľavé rastliny (malinčie, černice, šípky) odstránili z tesnej blízkosti trasy.

2.5.2. Cyklotrasy vedené po poľných cestách

Sieť poľných ciest, ktoré od dávnej minulosti vznikali ako prepojenia medzi jednotlivými sídlami a poľnohospodárskym územím tvoria veľmi rozsiahlu sieť komunikácií aj dnes. V priebehu času sa mnohé z nich stali regulárnymi cestami, mnohé plnia svoju pôvodnú funkciu,

mnohé zanikli, iné nanovo vznikajú podľa potreby hospodárov. Poľná cesta má vymedzený štatút účelovej komunikácie, určenej predovšetkým pre pohyb poľnohospodárskych vozidiel, ale je možné ju využiť aj ako cykloturistickú trasu.

Často aj v súčasnosti predstavujú jedinou alternatívu, ktorá spája obce priamo. Ich využívanie býva nízke (vzhľadom na kvalitu cesty) a preto sú často prirodzene využívané ako cykloturistické koridory. Veľká väčšina poľných ciest má nespevnený povrch, ktorý nie je zjazdový za každého počasia a počas intenzívnej poľnohospodárskej činnosti to niekedy ani nie je možné.

Tieto cesty sú často len zvykom vyjazdené koridory na majetkovo právne nevysporiadaných pozemkoch, i keď katastrálna mapa môže ukazovať vymedzenú parcelu líniovej stavby. Treba mať na pamäti možné odchýlky toho čo je na mape a čo je v skutočnom teréne.

V rámci pozemkových úprav sa v poslednom desaťročí malé percento opravilo, dostali novú konštrukciu a zostali v majetku obce. Ak je to z hľadiska vedenia koridoru cyklotrasy možné, predstavujú ideálny nástroj ako rozšíriť sieť cyklotrás každej triedy (v závislosti od stavu komunikácie).

V prípade, že sa jedná o združenú komunikáciu - cyklisti - motoristi, kde vzhľadom na nízku intenzitu výlučne obslužnej dopravy sa jedná o pomerne bezpečný koridor pre cyklistov môže sa takáto účelová komunikácia zaradiť aj do siete cyklistických trás s dopravnou funkciou. Je však potrebné zohľadňovať iné technické parametre ako pri segregovanej cyklistickej cestičke - líšia sa predovšetkým v hodnote dopravného zaťaženia, čo zvyšuje konštrukčné nároky na únosnosť vozovky. Na takéto komunikácie nie je možné umiestňovať dopravnú značku C8, nakoľko na ceste sa počíta s pohybom motorových vozidiel.

Konštrukčnému navrhovaniu poľných ciest sa venujú špeciálne technické predpisy - technické predpisy Katalógu poľných ciest, ktoré vydalo Ministerstvo pôdohospodárstva. V prípade súhlasu správcu cesty s vedením cyklotrasy sa odporúča upraviť dopravné značenie dopravnou značkou B 3 - zákaz vjazdu všetkých motorových vozidiel s dodatkovou tabuľou E 12 - napr. okrem dopravnej obsluhy.

2.6. Princípy návrhu vozoviek komunikácií na cyklistických trasách

Pri návrhu konštrukcie pozemnej komunikácie v rámci cyklotrasy je potrebné brať do úvahy, že konštrukcie nie sú navrhované len podľa stupňa zaťaženia, ale aj podľa požiadaviek ďalších dotknutých orgánov ako sú správcovia povodia, správy CHKO a pod. Z tohto dôvodu uvádzame rôzne typy konštrukcií, ktoré je možné v danom území použiť tak, aby sa vyhovelo nielen užívateľom novej cyklotrasy ale aj požiadavkám kladeným na ochranu životného prostredia a tiež aj z pohľadu následnej údržby komunikácie.

Navrhované konštrukcie a ceny vychádzajú zo skúseností z realizácie podobných stavieb v Čechách a na Slovensku, ktoré boli zhrnuté v publikácii "Princípy a metódy rozvoja cyklistickej

dopravy a infraštruktúry, príloha: Technologiekonstrukcií cyklistických komunikácií, uplatnení výsledkov výskumu (vydalo Centrum dopravného výskumu, 2011) ako aj doterajších štúdií v tejto oblasti - Technická štúdia cezhraničných cyklotrás slovensko-poľského pohraničia, 2011 (vydal Prešovský samosprávny kraj), Zloženie podložia cyklistických komunikácií, www.cyklodoprava.sk.

Ďalšie informácie sme čerpali pri osobných konzultáciách s expertmi v tejto oblasti. Na základe týchto znalostí navrhujeme nasledovné typy konštrukcií, ktoré spĺňajú parametre pre cyklotrasu EuroVelo.

Navrhované konštrukcie podľa typu vozovky

1. Netuhá vozovka
2. Tuhá cementobetónová vozovka
3. Iný typ - nestmelená vozovka

2.6.1. Netuhé vozovky

Jedná sa o kryt, ktorý je tvorený jednou alebo viacerými vrstvami asfaltovej zmesi. Hlavným spojivom je asfalt, decht je z dôvodov karcinogénnych účinkov zakázaný. Pre cyklistov a korčuliarov je z dôvodov nižšieho valivého odporu výhodné používať predovšetkým asfaltový betón stredno-zrnný (AC 16), jemnozrnný (AC 11) a veľmi jemný (AC 8).

V rámci návrhu konštrukcie povrchu je možné používať nasledujúce skladby (skladby majú odporúčací charakter):

Živičná vozovka pre cyklistov bez vylúčenia motorových vozidiel

Asfaltový betón stredno-zrnný tr. III ACSIII	STN 13 108	140 mm
Penetračný makadam jemnozrnný PMJ	STN 736127	40 mm
Mechanicky spevnené kamenivo MSK	STN 736126	160 mm
Štrkopiesok tr. B ŠP	STN 73 6126	150 mm

Celkom hrúbka konštrukcie min. 390 mm

Orientačná cena: 48 €/m²

Živičná konštrukcia cestičky pre cyklistov s vylúčením motorových vozidiel

Asfaltový betón AC 11	STN 13 108-1	40 mm
spojovací postrek 0,5 kg/m ²	STN 12 591	

Obaľované kamenivo OK III	STN 73 6121	60 mm
Štrkodravafr. 0/32 ŠD	STN 73 6126	100 mm
Štrkopiesok ŠP	STN 73 6126	100 mm
Celkom hrúbka konštrukcie 300 mm		
Orientačná cena: 42 €/m ²		

2.6.2. Tuhé cementobetónové vozovky

Skladba cyklistickej komunikácie s jednovrstvovým cementobetónovým krytom je tvorená špeciálnym betónom s oceľovou výstužou. Pre zvýšenie odolnosti proti účinkom mrazu a rozmrazovacích prostriedkov sa pridávajú prevzdušňovacie prísady. Realizuje sa s dilatáčnymi škárami alebo ako bezškárová. Cementobetónové kryty sa vykazujú vyššou životnosťou ako asfaltobetónové, nemenia svoj tvar a povrchovú štruktúru a sú odolné voči prieniku koreňov stromov a krov.

Cementobetónová konštrukcia cestičky pre cyklistov s vylúčením motorových vozidiel

Cementový betón CB III	STN 73 6123	140 mm
Štrkodravafr. 0/63 ŠD; 63,0 GP	STN 73 6126	200 mm

Konštrukčná pláň - únosnosť $E_{def,2} \geq 45$ MPa a pomer $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$ podľa STN 73 6133

Celkom hrúbka konštrukcie 340 mm

Orientačné náklady: 50 €/m²

Cementobetónová konštrukcia cestičky pre cyklistov bez vylúčenia motorových vozidiel

Cementový betón CB III	STN 73 6123	160 mm
Štrkodravafr. 0/32 ŠD; 63,0 GP	STN 73 6126	100 mm
Štrkodravafr. 0/63 ŠD; 63,0 GP	STN 73 6126	150 mm

Konštrukčná pláň - únosnosť $E_{def,2} \geq 45$ MPa a pomer $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$ STN 73 6133

Celkom hrúbka konštrukcie 410 mm

Orientačné náklady: 60 €/m²

2.6.3. Nestmelená vozovka - odporúčaná v lesnom prostredí

Cyklotrasa v lesnom prostredí s povolením vjazdu pre obslužnú dopravu lesných mechanizmov.

Pre tento typ nespevnených krytov vozovky sa odporúča použiť vrstvu štrkodrvy – ŠD fr. 0/16 alebo 0/32 podľa STN 73 6126, vrstvu štrku čiastočne vyplneného cementovou maltou – ŠCM alebo vrstvu kaleného štrku – KŠ podľa STN 73 6127. Kryt stabilizovanej vozovky možno vytvoriť zo zeminy stabilizovanej (ZS) hydraulickým spojivom (cementom, vápnom, troskou a pod.) podľa STN 73 6125 alebo mechanicky spevnenej zeminy – MSZ (kamenivom alebo iným druhom vhodného materiálu) podľa STN 73 6132.

Ako príklad uvádzame jednoduchú a veľmi trvácnu konštrukciu cesty z Ústí nad Labem, ktorá aj po 15 rokoch je stále veľmi zachovalá a bez výtlkov. Cestu používajú aj ťažké lesné mechanizmy. Povrch je veľmi dobre zjazdny aj pre bicykle. Nie je vhodná pre korčuliarov. Profil trasy je navrhovaný v šírke min. 3,00 m, priečny sklon jednostranný, ak je potrebné doplnený o jednostrannú priekopu/rigol. Cesta musí byť vybavená priečnymi odvodňovacími žľabmi v tvare "U" v dĺžke 6 m položených šikmo na 3 m širokú cestu. Pre zabezpečenie najdlhšej životnosti cesty je potrebné dokonale zvládnuť odvodnenie telesa komunikácie. Cesta bola vyvinutá lesníkmi, ale je veľmi dobre zjazdna aj pre cyklistov.

Konštrukcia:

- mlat - drvený štrk s prímiesami hliny a cementovou stabilizáciou či iným spojivom pre lepšie zabezpečenie súdržnosti zmesi a to v množstve 2 x 35 kg na/m² - 40 mm (vrchná vrstva sa odporúča vysypávať na 2 x, aby bolo zabezpečené kompletne zasypanie spodnej vrstvy kameniva)

- štrkodrva ŠD fr.32/63 100 mm

- štrkodrva ŠD fr. 63/125 125 mm

- geotextília 30/30 B20

- vyrovnaná a zhutnená pláň 96% P.S., je potrebné počítať s odstránením krovín, prípadne stromov)

Orientačná cena: 20 €/m² plus zemné práce, príprava územia 10 €/m²

Celkom orientačná cena: 30 €/m²

3. NAVRHOVANÁ HIERARCHIA CYKLISTICKÝCH TRÁS

Hierarchia cyklistických trás navrhovaná v tomto dokumente má slúžiť najmä správcom komunikácií, miestnym a regionálnym samosprávam, či združeniam a organizáciám pôsobiacim v oblasti udržateľnej mobility pre plánovanie a výber vhodných trás pre rôzne skupiny cyklistov a typy bicyklov. Navrhovaná hierarchia rešpektuje v súčasnosti platnú legislatívu a technické normy a podmienky. Je potrebné ju dodržiavať ako pri plánovaní nových, tak aj pri posudzovaní existujúcich cyklotrás a cykloturistických trás.

Navrhovaná hierarchia definuje **4 hlavné kategórie cyklistických trás** rozdelené na základe ich významu a jemu zodpovedajúcich návrhových parametrov. Kategória cyklotrasy sa vyznačí na dopravnom značení prvým písmenom označenia trasy. Prvé písmeno v označení sa volí:

- | |
|---|
| A pre cyklotrasy nadregionálneho významu |
| B pre cyklistické trasy kategórie B (cyklotrasy regionálneho významu) |
| C pre cyklistické trasy kategórie C (cyklotrasy miestneho významu) |
| D pre cyklistické trasy kategórie D (vybrané cykloturistické trasy) |

Upozorňujeme, že sa jedná o návrh pre aktualizáciu informačného dopravného značenia, ktorý by musel prejsť celospoločenskou diskusiou. Zároveň by navodil lepší poriadok do celkovej infraštruktúry siete cyklistických komunikácií na Slovensku. Navrhovaný systém kopíruje hierarchiu pozemných komunikácií.

Značenie cyklistických trás v zmysle tejto hierarchie spočíva v ich vyznačení **dopravným značením** - informatívnymi smerovými značkami. Presné tvary, rozmery a ostatné technické charakteristiky vyobrazenia zvislých dopravných značiek a základné zásady ich použitia na ceste ustanovujú Vzorové listy stavieb pozemných komunikácií VL 6.1 Zvislé dopravné značky s účinnosťou od 01.10.2021. Pripravuje sa aktualizácia všetkých vzorových listov pre dopravné značky (VL 6.1 - VL 6.4) a zároveň sa pripravuje s nimi súvisiaci technický predpis. Pre značenie cyklistických trás je možné použiť **smerové tabule pre cyklistov** (značky č. 380 - 381) a návesť pred križovatkou pre cyklistov (značka č. 382) v zmysle Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a Vyhlášky 30/2020 ktorou sa vykonáva. Toto značenie teda podlieha schvaľovaciemu procesu pre dopravné značenie.

Návrh zmeny informačného systému pre cyklistické trasy

Na smerové tabule pre cyklistov navrhujeme umiestniť informácie:

- smer trasy,
- označenie cyklistickej trasy - vrátane jej kategórie,
- vzdialenosti v kilometroch k vyznačeným cieľom,

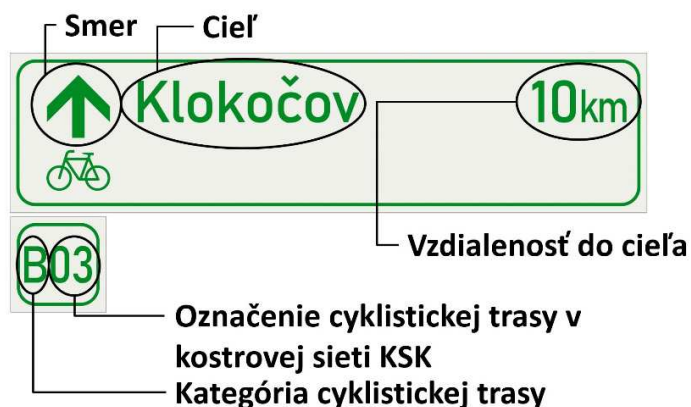
V miestach, kde sa vedú dve alebo viac cyklistických trás po spoločnej komunikácii, možno zobraziť označenie cyklistických trás na jednej spoločnej dopravnej značke. Na jeden dopravný stĺpik odporúčame umiestniť maximálne 4 smerové tabule a to z dôvodu reálneho čítania a vnímania informácií.

Pre kategóriu A –cyklodialnice za písmenným označením kategórie nasleduje napríklad označenie trasy EuroVelo EV11 alebo iné číselné, či písmenné označenie v zmysle územného plánu, či kostrovej siete cyklotrás.

Pri kategórii B nasleduje pri trasách zaradených do kostrovej siete označenie niektorej z hlavných vetiev, napr. KE 03- pre Gemerskú vetvu Hrabušice – Rožňava - Plešivec.

Pre kategóriu C sa za označením kategórie použijú miestne označenia cyklotrás v zmysle územného plánu dotknutého mesta, či obce. V prípade radiálno-okružného komunikačného systému mesta, či obce môže ísť o označenie R1 – R99 pre radiály a O1 – O99 pre okruhy. V prípade pravouhlého základného komunikačného systému mesta, či obce môže byť použité označenie H1 – H99 pre hlavné cyklotrasy a V1 – V99 pre vedľajšie cyklotrasy.

Pre kategóriu D je vhodné použiť označenia cykloturistických trás, ktoré vedú v značenom koridore a majú pridelené evidenčné číslo v zmysle platnej hierarchie.



Obr. 27. Navrhované údaje na informačnom dopravnom značení. Zdroj: vlastné spracovanie

3.1. Návrh použitia informačného dopravného značenia podľa kategórií

Pre vyznačenie cyklistických trás podľa ich kategórie navrhuje táto stratégia použitie informatívnych smerových dopravných značiek v zmysle Vyhlášky 30/2020 nasledovne:



1. Značka č. 380 Cyklistický smerník tabuľový. Značka informuje o smere jazdy k vyznačeným cieľom po cyklistickej trase a podľa potreby aj o vzdialenosti k týmto cieľom a o čísle alebo inom označení cyklotrasy. Ak sa na značke vyobrazujú turistické ciele, nápisy a symboly sú hnedej farby.



2. Značka č. 381 -Cyklistický smerník šípový. Značka informuje o smere odbočenia k vyznačeným cieľom po cyklistickej trase a podľa potreby aj o vzdialenosti k týmto cieľom a o čísle alebo inom označení cyklotrasy. Ak sa na značke vyobrazujú turistické ciele, nápisy a symboly sú hnedej farby.



3. Značka č. 382. - Cyklistický medzismerník. Značka informuje o priebehu cyklotrasy cez križovatku.

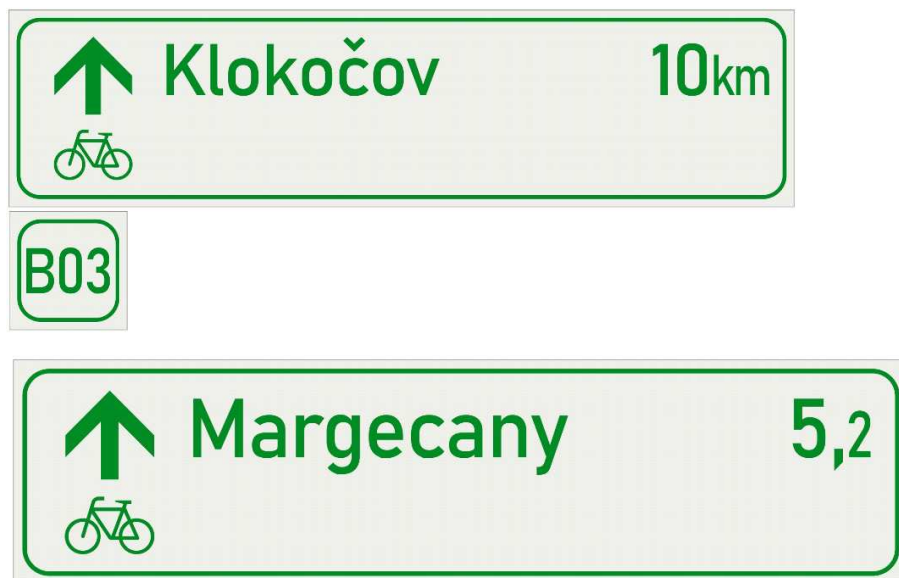


4. Značka č. 383 - Číslo cyklotrasy. Značka v spojení s cyklistickým smerníkom informuje o čísle alebo inom označení cyklotrasy.

Kategóriu cyklotrasy je potrebné uvádzať v označení cyklotrasy v záujme zvýšenia prehľadnosti systému cyklotrás. Označenia kategórie A a B sú vyhradené pre cyklotrasy v rámci kostrovej siete cyklotrás. Kategória A reprezentuje cyklotrasy s nadregionálnym významom a kategória B reprezentuje cyklotrasy s regionálnym významom v rámci kostrovej siete. Rozdiel medzi týmito kategóriami je aj v návrhových parametroch komunikácií po ktorých vedú, najmä v pozdĺžnom sklone a šírke komunikácií. Označenie kategórie cyklotrasy umožní cyklistom lepšie posúdiť parametre a typ bicykla a to rovnako ako vodič odhadne kvalitu cesty diaľnice, cesty 1. triedy alebo cestu 3. tr.

Pri označovaní cieľov cyklotrás na dopravných značkách nie je možné ako cieľ danej cyklotrasy označiť cieľ nachádzajúci sa mimo cyklotrasy danej kategórie. Na jednom stĺpiku alebo na inej

nosnej konštrukcii je ale možné umiestniť až štyri smerové tabule, na ktoré je možné vyznačiť rôzne kategórie cyklotrás pre rôzne alebo rovnaké ciele.



Obr. 28. Príklad označenia alternatívneho vedenia cyklotrás so spoločným cieľom. Zdroj: vlastné spracovanie

Smerové tabule pre cyklistov č. 380 - 381 sa používajú pred križovatkami, poprípade za križovatkami pre potvrdenie smeru. Osádzajú sa približne 50,00 m pred križovatkou. V prípade, ak križovatka obsahuje radiace pruhy, osádza sa 30,00 m pred začiatkom radiacich pruhov. Za križovatku sa smerová tabuľa osádza maximálne 20,00 m za hranicou križovatky.

Na cestičkách pre cyklistov, miestnych komunikáciách funkčnej triedy C2, C3, D a cestách III. triedy v zmysle STN 01 8020 sa používa **zmenšené dopravné značky**. Dopravné značky sa umiestňujú mimo prejazdny profil cyklistickej komunikácie. Pre zlepšenie orientácie cyklistov je možné ciele cyklotrás a smer k nim vyznačiť aj nápismi na vozovke.

Smerové tabule pre cyklistov č. 382 sa používajú pre priebežné dopravné značenia na určenie smeru.

3.1.1. Súbeh dopravného a cykloturistického značenia

Cykloturistické trasy je možné značiť po existujúcich i nových komunikáciách (vrátane singletrackov). Nemajú špecifikované šírkové usporiadania, sklony a ani povrchy. Značia sa súborom prvkov cykloturistického značenia, ktoré sa môžu umiestňovať pozdĺž komunikácií, pričom ale nenahrádzajú smerové dopravné značenie a je možné ich umiestňovať pozdĺž cyklistických komunikácií samostatne alebo spolu s ním. Cykloturistické značenie sa na Slovensku používa väčšinou na existujúcich komunikáciách, ktoré neslúžia prioritne pre

cyklistov, ale majú osobitný účel. Na týchto komunikáciách sa cykloturistické značenie vníma ako orientačné alebo informačné, a nenahrádza dopravné značenie.

Ich súbeh je možné vidieť aj na cyklistických komunikáciách, pokiaľ sú tieto súčasťou cykloturistickej trasy. Osadenie cykloturistického zákona nepodlieha schváleniu dopravným inšpektorátom a ani určovaciemu konaniu dopravného značenia príslušným dopravným odborom. V rámci procesu legalizácie cykloturistického značenia sa riadi stavebným zákonom – ohlásením drobnej stavby realizácie cyklosmerovníka.

Cykloturistické značenie sa navrhuje v zmysle STN 01 8028, ktorá definuje aj triedenie cykloturistických trás a ich hierarchiu.

Cykloturistické trasy sa pre jednoznačnosť a ľahšiu orientáciu v teréne odlišujú farbami. Dôležitosť cykloturistických trás klesá v poradí červená – modrá – zelená – žltá. Dôležitosť náučných cykloturistických trás klesá v poradí modrá – zelená – čierna. Aj v tomto prípade je zrejme nielen vizuálna odlišnosť ale aj farebnosť značiek.

V zmysle STN 01 8028 – Cykloturistické značenie je základným rozdelením cykloturistických trás rozdelenie určenia trasypodľa typu použitého bicykla. Určenie cyklotrasy v tomto rozdelení reprezentuje možnosť, resp. nemožnosť použitia cestného bicykla na danej cykloturistickej trase.

Cykloturistické trasy sa v zmysle STN 01 8028 podľa určenia delia na:

- cykloturistické trasy na cestnú cykloturistiku
- cykloturistické trasy na horskú cykloturistiku

Cykloturistické trasy pre cestnú cykloturistiku sa odporúča viesť po sieti existujúcich cestných komunikácií s asfaltobetónovým, penetrovaným alebo iným spevneným povrchom. Patria k nim málo frekventované cesty II. a III. triedy, výnimočne krátke úseky ciest I. triedy so širšími krajnicami alebo nízkou intenzitou dopravy, ďalej miestne a účelové komunikácie, lesné a poľné cesty, hrádze riek, ako aj ďalšie komunikácie a zariadenia.

Cykloturistické trasy pre horskú cykloturistiku sa spravidla vedú po makadamových a nespevnených lesných a poľných cestách, miestnych a účelových komunikáciách, hrádzach a iných komunikáciách s prírodným povrchom.



Obr. 29 Symbol cyklistu pre prvky cestných a horských cykloturistických podľa farby trasy. Zdroj: Zdroj: STN 018028

Toto rozdelenie cykloturistických trás teda definuje základné požiadavky na druh, kategóriu pozemných komunikácií po ktorých môžu byť trasy vedené, chýba však bližšia špecifikácia

návrhových parametrov komunikácií. Všeobecne je možné predpokladať, že komunikácie pre motoristov budú z hľadiska väčšiny návrhových parametrov, okrem šírky a pozdĺžneho sklonu, vyhovovať premávke cyklistov. Pri vedení trás po lesných cestách môže byť tiež problematický sklon trasy, zjazdnosť terénu a rozhl'ad v smerových oblúkoch.

Cykloturistické trasy sa v zmysle STN 01 8028 – Cykloturistické značenie odlišujú farbami podľa ich dôležitosti. Význam jednotlivých farieb je definovaný nasledovne:



- červená Červenou farbou sa značia trasy EuroVelo, cyklomagistrály a diaľkové trasy



- modrá Modrou farbou sa značia paralelné trasy k trasám EuroVelo, diaľkovým cyklomagistrálam, dlhšie alebo náročnejšie regionálne cykloturistické trasy, dlhšie alebo náročnejšie náučné cykloturistické trasy.



- zelená Zelenou farbou sa značia stredne náročné cykloturistické trasy cykloturistické okruhy zdravia a cykloturistické trasy pre rodiny s deťmi, stredne náročné náučné cykloturistické trasy, náučné cykloturistické okruhy zdravia a náučné cykloturistické trasy pre rodiny s deťmi.



- žltá Žltou farbou sa značia ľahké cykloturistické trasy a spojky medzi cykloturistickými trasami, krátke odbočky k prírodným, historickým, kultúrnym a technickým zaujímavostiam.



- čierna Čiernou farbou sa značia ľahké náučné cykloturistické trasy.

Uvedené farby cykloturistických trás reprezentujú okrem významu trasy čiastočne aj jej náročnosť v stupňoch ľahká – stredne náročná – náročná. Náročnosť cykloturistických trás je však definovaná aj ako osobitný parameter i keď cykloturistickej trasy nijak nešpecifikuje návrhové parametre komunikácií, po ktorých sú trasy vedené.

Cykloturistické značenie v zmysle STN 01 8028 rozdeľuje cykloturistické trasy na základe ich náročnosti do troch stupňov, ktoré zobrazuje piktogram umiestnený na veľkých a malých cyklosmerovkách. Okrem umiestnenia na smerovkách sa toto označovanie tiež používa v mapách a tlačených materiáloch.



Rekrea (ľahké cykloturistické trasy): sú menej náročné cykloturistické trasy a okruhy, náučné cykloturistické trasy s rovnakým účelom. Vyžadujú základy techniky jazdy na bicykli a základný fyzický fond.



Sport (stredne ťažké cykloturistické trasy): sú náročnejšie športové okruhy alebo cykloturistické trasy, náučné cykloturistické trasy, ktoré vyžadujú dobré zvládnutie techniky jazdy na bicykli a dobrú fyzickú kondíciu.



Expert (ťažké cykloturistické trasy): sú náročné trasy, náročné okruhy a náročné náučné cykloturistické trasy pre cykloturistov, ktorí majú veľmi dobre zvládnutú techniku jazdy na bicykli a veľmi dobrú kondíciu.

Toto označovanie cykloturistických trás naznačuje určenie trás pre rôzne skupiny používateľov. V kombinácii s označením horskej/cestnej cykloturistickej trasy je približne možné definovať pre koho je trasa určená. Aj pri tomto rozdelení však absentujú požiadavky na návrhové prvky, či intenzity dopravy na komunikáciách, ktorými sú trasy vedené.

3.2. Evidencia a správa cyklotrás

Keďže pre označenie cyklistických trás sa v zmysle navrhovanej hierarchie cyklistických trás a Vyhlášky č. 30/2020Z.z. používa dopravné značenie, toto značenie ako vybavenie pozemných komunikácií spadá do správcovskej pôsobnosti jednotlivých správcov pozemných komunikácií. Prehľad správcovstva vybraných typov pozemných komunikácií sa nachádza v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 26. Vybrané typy pozemných komunikácií podľa vlastníctva a správcovstvá. Zdroj: vlastné spracovanie.

Trieda pozemnej komunikácie	Vlastník pozemnej komunikácie	Správca pozemnej komunikácie vrátane dopravného značenia
Cesty I. triedy	Štát	Slovenská správa ciest, Národná diaľničná spoločnosť a.s.
Cesty II. a III. triedy	Košický samosprávny kraj	Košický samosprávny kraj
Miestne komunikácie	Obce	Obce
Účelové komunikácie	Štát, obce, alebo iné právnické a fyzické osoby	Ak je vlastníkom štát, sú správcovstvom poverené právnické osoby, ktorým účelová komunikácia celkom, alebo prevažne slúži. Ak je vlastníkom obec, je správcovstvom poverená táto obec, alebo právnická osoba na to zriadená.

Evidenciu dopravného značenia vedie okrem správcu komunikácie aj príslušný dopravný inšpektorát, ktorý umiestnenie dopravného značenia schvaľuje.

Tab. 17. Zdroj pre označenie cyklistickej trasy. Zdroj: vlastné spracovanie

Kategória cyklotrasy	Zdroj pre označenie cyklistickej trasy
A	Kostrová sieť cyklistických trás KSK, Úrad Košického samosprávneho kraja
B	Kostrová sieť cyklistických trás KSK, Úrad Košického samosprávneho kraja
C	Územné plány miest a obcí, Generálne dopravné plány miesta a obcí, Plány udržateľnej mobility miest a obcí, Generely cyklistickej dopravy, Technické štúdie cyklotrás apod.
D	Evidencia cykloturistických trás SCK, Územné plány miest a obcí, Generálne dopravné plány miest a obcí, Plány udržateľnej mobility miest a obcí, Generely cyklistickej dopravy, Technické štúdie cyklotrás apod.

V prípade cyklotrás kategórií A a B je potrebné aby správca komunikácií o existencii komunikácie a smerového dopravného značenia informoval Úrad Košického samosprávneho kraja, ktorý bude viesť evidenciu cyklotrás v elektronickej forme. Evidencia bude vedená v Geografickom informačnom systéme pričom zdrojové dáta bude možné dodávať priamo v elektronickej formáte (*.gpx, *.shp apod.). Archiváciu dokumentácie k zmene dopravného značenia na komunikáciách cyklotrás kategórie C a D vykonáva príslušný dopravný inšpektorát a správca komunikácie.

3.3. Cyklotrasy kategórie A - cyklodiaľnice

Cyklistická diaľnica je nástrojom udržateľnej mobility, ktorý poskytuje vysoko kvalitné funkčné cyklistické



spojenie pre všetkých cyklistov. Ako chrbtica cyklistickej siete spája mestá a obce a má najvyššiu kvalitu prevedenia.

Táto kategória cyklotrás reprezentuje v navrhovanej hierarchii **cyklotrasy nadregionálneho a medzinárodného významu** určené pre všetky kategórie cyklistov (vrátane detí) a bicyklov. Má slúžiť najmä pre rýchle a pohodlné presuny cyklistov medzi obcami, za prácou, do školy, či za rekreáciou. Do tejto kategórie je možné zaradiť výhradne komunikácie v koridore navrhovaných cyklotrás kostrovej siete cyklotrás. Keďže táto kategória cyklotrás plní aj dopravný účel, je potrebné zabezpečiť ich celoročnú zjazdnosť a komunikácie, po ktorých vedú zaradiť do plánov zimnej údržby jednotlivých správcov.

Do tejto kategórie by mala spadať najmä cyklotrasa EuroVelo 11, ale aj prepojenia okresných miest so záujmovými územiaми v rámci kostrovej siete, kde je možné predpokladať v rámci kraja najvyššiu intenzitu cyklistov. Potenciálnymi používateľmi cyklistických trás EuroVelo sú okrem rekreačných cyklistov aj športovci, diaľkoví cyklisti a jazdci na bicykloch s pomocným motorčekom (ebike). Z tohto dôvodu je nutné pri návrhu trasy a pozemných komunikácií na nej rátať s návrhovou rýchlosťou 40 km/h.

3.3.1. Odporúčané parametre pre vedenie cyklotrás kategórie A

Možnosti vedenia cyklotrás kategórie A v extraviláne

Cyklotrasy kategórie A je možné v extraviláne viesť v trasách určených kostrovou sieťou výhradne **mimo cestných komunikácií**, teda po samostatných cestičkách pre cyklistov, spoločných cestičkách pre cyklistov a chodcov pri ich vzájomnom fyzickom oddelení (špeciálnym varovným pásom, deliacim pásom, obrubníkom), alebo účelových komunikáciách so zakázaným vjazdom motorových vozidiel. Protismerné pruhy je z dôvodu umožnenia predchádzania potrebné mimo nebezpečných miest oddelovať pozdĺžnou prerušovanou čiarou. Rozhľad pre predchádzanie je potrebné zabezpečiť vhodným smerovým a výškovým vedením popísaným v ďalších kapitolách.

Možnosti vedenia cyklotrás kategórie A v intraviláne

Rovnako ako v extraviláne aj v intraviláne je možné viesť cyklotrasy kategórie A v trasách určených kostrovou sieťou po samostatných cestičkách pre cyklistov, po spoločných cestičkách pre cyklistov a chodcov s ich vzájomným fyzickým oddelením (špeciálnym varovným pásom, deliacim pásom, obrubníkom) alebo po miestnych komunikáciách s obmedzeným vjazdom motorových vozidiel a fyzickým oddelením chodcov.

V miestach, kde to priestorové možnosti nedovoľujú je možné cyklistov viesť v pruhoch alebo pásoch pre cyklistov v HDP. Cyklotrasy kategórie A nie je možné viesť cez pešie zóny vzhľadom k obmedzeniu maximálnej dovolenej rýchlosti v nich.

3.3.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií

Cyklotrasy kategórie A by mali byť vedené prevažne po **samostatných cestičkách pre cyklistov**. Spevnenú časť vozovky tejto komunikácie tvoria jazdné pruhy a v prípade prekážok

v okolí komunikácie aj spevnená krajnica. Minimálna šírka pruhu pre cyklistov v prípade obojsmernej cestičky pre cyklistov na cyklotrase kategórie A je 1,50 metra (šírka komunikácie **min. 3,0 m**), v prípade jednosmernej komunikácie je to 1,50 m v zmysle TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry a pri zachovaní potrebných bezpečnostných odstupov.

Šírku jazdných pruhov pre cyklistov je potrebné zvyšovať v závislosti od intenzity cyklistov v jazdných pruhoch a pozdĺžneho sklonu komunikácie. Závislosť minimálnej šírky od intenzity a sklonu je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

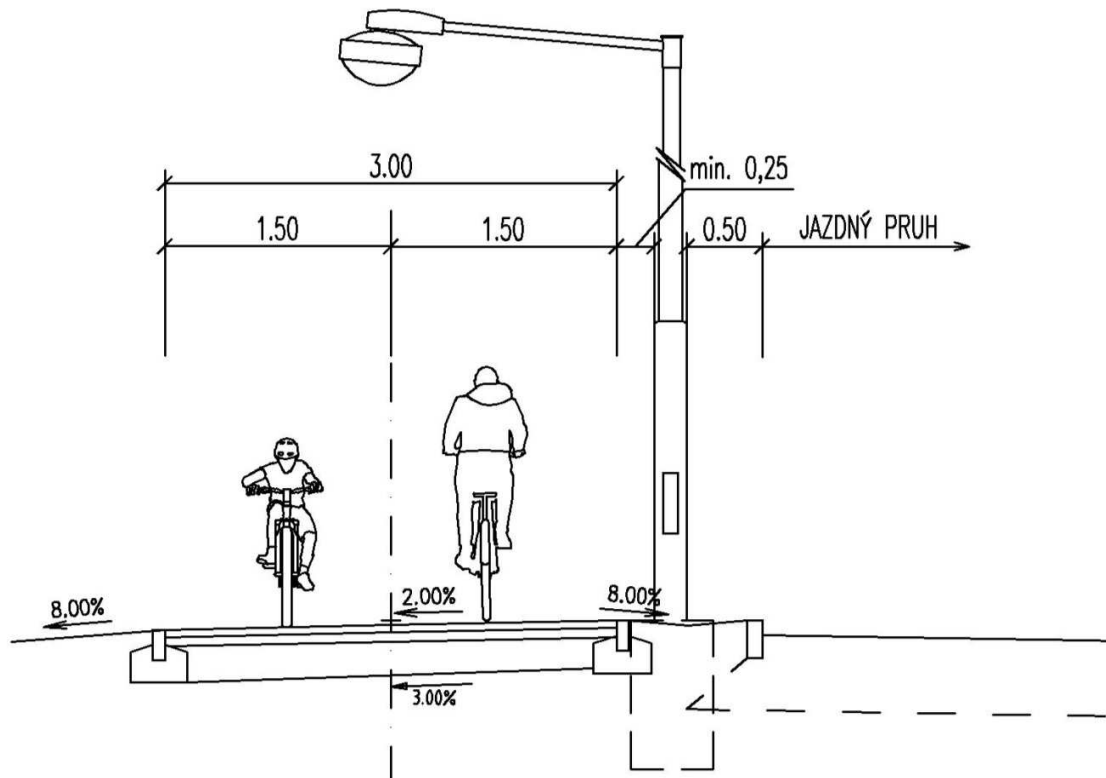
Tab. 28 Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie v závislosti od intenzity. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie [m]	Intenzita cyklistov [c/h]	Intenzita cyklistov [c/h]
	pozdĺžny sklon do 4%	pozdĺžny sklon od 4% do 6%
1,50	< 350	< 150
1,75	350 - 955	151 - 650
≥ 2,00	> 955	> 650

V zahraničí sa pre kategóriu cyklistických komunikácií označovaných ako CyclingSuperhighways odporúča šírka 4,00 metra.

Intenzitu cyklistov na existujúcich komunikáciách je potrebné overiť realizáciou krátkodobého dopravného prieskumu počas dopravnej špičky aspoň raz za 5 rokov alebo osadením automatických sčítačov cyklistov. Určenie predpokladanej špičkovej hodiny pre realizáciu krátkodobého sčítania je možné na základe grafov v prílohe č 2 a určenia charakteru prevádzky na cyklotrase.

Minimálnu šírku pruhov pre cyklistov je potrebné zachovať aj v prípade vedenia cyklotrasy po **spoločnej cestičke pre cyklistov a chodcov s ich oddelením**. Zároveň je potrebné pásy pre cyklistov a chodcov oddeliť špeciálnym varovným pásom šírky 0,40 m, deliacim (zeleným) pásom šírky 0,50 m alebo obrubníkom. Ďalej je potrebné zabezpečiť **bezpečnostný odstup 0,25 m** od pevných prekážok. Pri presypaní nespevnených krajníc v extraviláne štrkodrvou alebo štrkopieskom je potrebné zabezpečiť jeho zhutnenie aby nedochádzalo k jeho splavovaniu na vozovku.



Obr. 30 Priečný rez komunikácie na cyklistickej trase kategórie A v pridruženom dopravnom priestore

V prípade vedenia cyklistov v intraviláne v pruhoch pre cyklistov alebo pásoch v HDP je potrebné zachovať minimálnu šírku pruhu 1,50 m. Zároveň pri tejto kategórii je potrebné vyznačiť na komunikácii zákaz zastavenia v záujme zvýšenia bezpečnosti cyklistov a osôb, ktoré by v prípade absencie daného zákazu vystupovali z motorových vozidiel. Pruh alebo pás pre cyklistov musí byť v tejto kategórii oddelený od jazdných pruhov bezpečnostným odstupom min 0,50 m, v ktorom budú umiestnené vodiace koľajnice a dosky alebo iné prvky dopravnej vybavenosti.

V prípade vedenia cyklotrás kategórie A po **účelových komunikáciách** v extraviláne je potrebné aby bola dodržaná ich minimálna šírka 4,0 m (vrátane krajníc) v korune a zároveň minimálna vzdialenosť výhybní podľa Technických podmienok Katalóg vozoviek poľných ciest a STN 73 6108 Lesné cesty a iné účelové komunikácie v lese. Toto šírkové usporiadanie zároveň vyhovuje aj požiadavkám spoločného pohybu s chodcami pri intenzite do 300 chodcov a cyklistov za hodinu. V prípade ťažby alebo prác na takejto účelovej komunikácii je potrebné o prácach oboznámiť správcu komunikácie a príslušný dopravný inšpektorát a vyznačiť obchádzkovú trasu.

3.3.3. Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase

Smerový polygón cyklistických trás kategórie A je tvorený priamymi úsekmi a smerovými oblúkmi. Smerové oblúky cestičiek pre cyklistov a spoločných cestičiek pre cyklistov a chodcov sú zložené z **prostých kružnicových oblúkov** bez prechodníc. Vzhľadom k tomu, že návrhová

rýchlosť pre cyklostiaľnice je stanovená na 40 km/h je minimálny polomer smerových oblúkov na komunikáciách bez obmedzenej maximálnej dovolenej rýchlosti a mimo krížení s inými komunikáciami **30,00 metrov** pri dostrednom priečnom sklone 2,0 alebo 2,5 %. Pri tomto polomere a priečnom sklone nie je potrebné v smerových oblúkoch rozširovať pruh pre cyklistov.

V prípade vedenia cyklotrasy v pruhoch pre cyklistov v intraviláne je minimálny polomer smerových oblúkov **v križovatkách** v zmysle STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách **10,00 metrov** pri 6 % dostrednom priečnom sklone.

Maximálna dĺžka priamych úsekov komunikácií na tejto kategórii cyklotrás nie je obmedzená, je však potrebné brať do úvahy odporúčania uvádzané v 0Princípy vedenia cyklistických trás.

Na pozemných komunikáciách s obojsmernou premávkou na cyklotrase kategórie A je jednotná **dĺžka rozhľadu na vzájomné predchádzanie cyklistov 100 m** (podľa STN 73 6110). Dĺžka rozhľadu na predchádzanie sa musí dodržiavať všade, kde to nie je mimoriadne náročné a kde predbiehanie nie je zakázané dopravnými predpismi alebo značkami. Takéto miesta sa označujú VDZ. V ostatných prípadoch sa zaisťuje iba dĺžka rozhľadu pre zastavenie. Dĺžka rozhľadu pre zastavenie pri klesaní do 5% je 30,00 metrov a 60 metrov pre klesaní 5-6%. Tieto hodnoty rozhľadu je potrebné dodržať na všetkých typoch komunikácií po ktorých sú vedené cyklistické trasy kategórie A.

3.3.4. Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotrase

Maximálny pozdĺžny sklon komunikácií na cyklotrase kategórie A bol stanovený na 6 % v zmysle požiadaviek Európskej cyklistickej federácie na trasy EuroVelo a v zmysle potrieb diaľkových a cestných cyklistov a bicyklov.

Tab. 29. Maximálne dĺžky stúpania komunikácií na cyklotrase. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry, European Certification Standard Handbook for route inspectors

Pozdĺžny sklon [%]	4	5	6
Max. dĺžka stúpania daného sklonu [m]	200	120	65

V bodoch zmeny sklonu nivelety je potrebné pri všetkých typoch pozemných komunikácií na cyklotrasách vkladať zakružovacie/výškové oblúky. Polomery týchto oblúkov je možné navrhovať od poslednej novelizácie v júni 2019 podľa TP 085. Pre návrhovú rýchlosť 40 km/h je minimálny polomer vypuklého zakružovacieho oblúka 40,00 m. Pre vydutý oblúk je minimálny polomer rovnako 40 metrov.

3.3.5. Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie A

Túto kategóriu cyklistických trás je možné viesť iba po pozemných komunikáciách so spevneným asfaltovo betónovým alebo cementovo betónovým povrchom s výnimkou úsekov uvedených a zdôvodnených v kostrovej sieti cyklistických trás. Celková hrúbka vozovky, hrúbky jednotlivých vrstiev, a najmä požadované vlastnosti materiálov vrstiev, závisia od viacerých faktorov. Rozhodujúce je dopravné zaťaženie, jeho charakter, podmienky v podloží a klimatické podmienky.

Triedy dopravného zaťaženia sú zhrnuté v nasledujúcej tabuľke vychádzajúcej z STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií.

Tab. 30 Klasifikácia vozoviek podľa dopravného zaťaženia. Zdroj: STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií

Trieda dopravného zaťaženia	Počet vozidiel v oboch smeroch NV/24h
I.	> 3500
II.	1501 - 3500
III.	501 - 1500
IV.	101 - 500
V.	15 - 100
VI.	< 15

Z uvedenej tabuľky je zrejmé, že vzhľadom na nízke intenzity nákladných vozidiel na pozemných komunikáciách na cyklotrasách je možné ich zaradiť do V. alebo VI. triedy zaťaženia. Vzorové skladby vhodných asfaltovo betónových a cementovo betónových vozoviek nájdete v 0 2.6. Princípy návrhu vozoviek komunikácií na cyklistických trasách.

V prípade vedenia cyklistickej trasy v cyklistickom pruhu, t. j. v rámci hlavného dopravného priestoru, je teleso cyklistického pruhu vrátane konštrukcie vozovky rovnaké ako konštrukčné zloženie telesa príľahlej cestnej alebo miestnej komunikácie.

V prípade plánovania vedenia cyklotrasy po existujúcich komunikáciách je potrebné zabezpečiť rovinnosť vozovky v celej šírke komunikácie. Hraničnou hodnotou pre pozdĺžnu nerovnosť je 20 mm v prípade existujúcich vozoviek, v prípade novostavieb je maximálna nerovnosť meraná pod 3 m latou 5 mm pre triedu dopr. zaťaženia VI podľa TKP 6 Hutnené asfaltové zmesi a 3 mm pod 1 m latou pre cyklistické komunikácie podľa TP 085.

3.3.6. Požiadavky na doplnkovú infraštruktúru (dopravnú vybavenosť)

Vegetačné úpravy

Vegetačné úpravy majú všeobecne stavebno-technickú, dopravno-technickú, hygienickú, krajinársku a biologickú úlohu. Z pohľadu cyklistov sú dôležité najmä dopravno-technické úlohy ako optické vedenie a ochrana proti vetru. Pre tieto účely sa odporúča pozdĺž exponovaných úsekov cyklotrás kategórie A budovať vetrolamy.

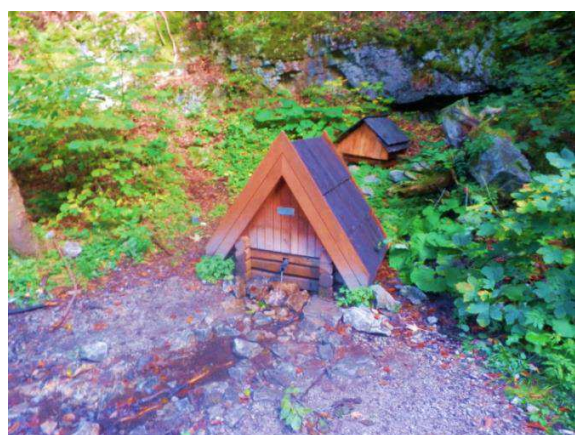
Vetrolamy sú jednoradové a viacradové pásy stromov a krov, ktoré majú chrániť určitú časť komunikácie pred vetrom. Majú väčšiu výšku a najčastejšie sú zavetvené vo viacerých vrstvách (kry aj stromy) od zeme až po vrcholky stromov. Výsadbu treba zároveň vysádzať a ošetrovať tak, aby nezasahovala do prejazdneho prierezu komunikácie.

Vysadením vetrolamov ako ochrany pre vetrom je možné dosiahnuť zvýšenie priemernej rýchlosti na cyklotrase až o 4 km/h. V prípade cesty medzi Košicami a Prešovom by zvýšenie z priemernej rýchlosti 20 km/h na 24km/h znamenalo časovú úsporu 19 minút. Vhodným výberom drevín je navyše možné dosiahnuť zníženie teploty v okolí cyklotrasy v lete tienením, či zníženie hladiny spodnej vody.

Zdroje pitnej vody

Zdrojmi pitnej vody v intraviláne sú primárne pohostinstvá, či predajne potravín. Ich umiestnenie v okolí cyklotrás je možné vyznačiť smerovými tabuľami pre cyklistov v prípade, že sa nachádzajú na prilahlých cyklotrasách kategórie C a D alebo priamo na cyklotrásniciach.

V prípade, že cyklotrásnica vedie mimo zastavané územie v úseku dlhšom ako 12,5 km je potrebné na nej vyznačiť smer k blízkym zdrojom vody, prípadne ich aj dobudovať. Pramene je potrebné tiež označiť a informovať o jej vhodnosti na pitie. Na prítomnosť zdrojov pitnej vody je vhodné upozorniť aj ich vyznačením v mapovom podklade aplikácie Trailforks a OSMap.



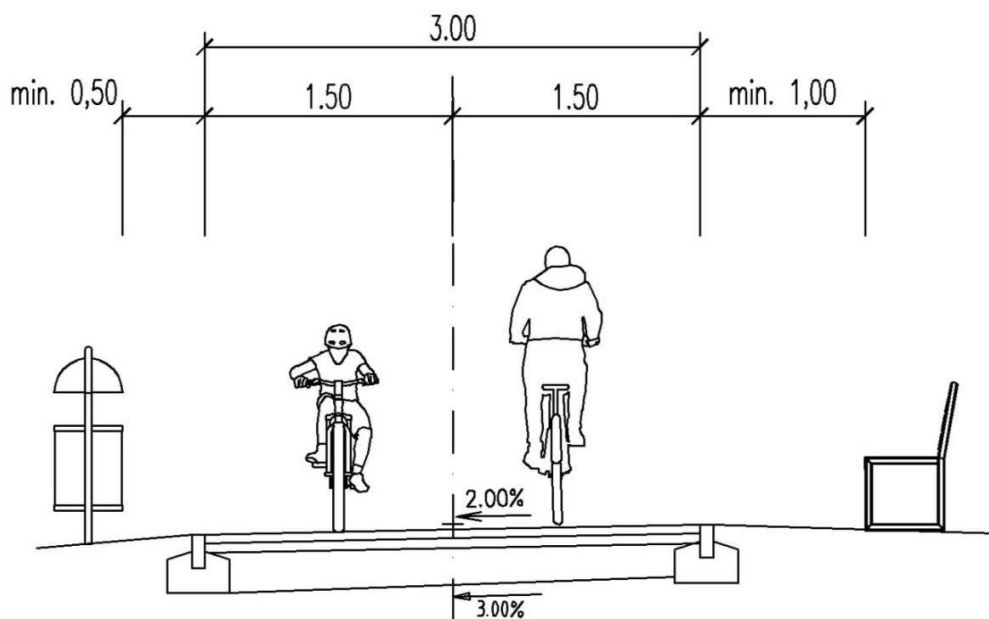
Obr.31. Zdroje pitnej vody a ich označenia (Taliansko, Slovenský raj)Zdroj: archív

Odpočívadlá

Cyklistické odpočívadlo sa umiestňuje pri cyklistických trasách. Cyklistické odpočívadlo pri cyklodialnici je potrebné vybaviť:

- krytým prístreškom
- lavičkami na sedenie pre min. 4 cyklistov a stolom
- informačnou tabuľou s mapou kostrovej siete a aktuálnou polohou
- cyklistickými stojanmi pre krátkodobé státie, min. pre 4 bicykle
- v intraviláne smetným košom
- v prípade, ak je to možné, osvetlením a zdrojom vody (nie je to podmienkou)

Cyklistické odpočívadlá sa umiestňujú najmä v Bikepointoch, viac v 03.7.3. Bikepointy, ale aj na ďalších turisticky atraktívnych miestach. Maximálna vzdialenosť odpočívadiel na cyklodialniciach je 12,5 km v prípade vedenia mimo zastavané územie. Vybudovanie odpočívadiel je tiež potrebné zväžiť na nástupných miestach izolovaných úsekov cyklodialníc.



Obr. 32. Priečny rez komunikácie na cyklotrase kategórie A s lavičkou a smetnou nádobou

Umiestňovanie lavičiek pri cyklodialniciach mimo odpočívadiel a segregovaných chodníkov sa neodporúča. V prípade potreby umiestnenia lavičky v okolí cyklotrasy kategórie A mimo odpočívadiel je potrebné umiestňovať minimálne 1,00 m od okraja vozovky, keďže je možné predpokladať, že lavičky budú používané aj pre odstavenie, opretie bicyklov.

V intraviláne miest a obcí, najmä v okolí bufetov a občerstvení, je vhodné umiestňovať smetné nádoby. V prípade cyklodialníc je potrebné nádoby umiestňovať min 0,5 m od okraja vozovky,

tak aby mali osoby odhadzujúce odpadky dostatočný priestor na zastavenie. V prípade rozšírenie ponuky mobiliáru v Slovenských podmienkach sa odporúča pri cyklodial'niciach osádzať smetné nádoby prispôsobené cyklistom, vid'. nasledujúci obr.



Obr. 33. Príklady smetných nádob prispôsobených cyklistom. Zdroj: archív

Sčítače cyklistov

Pre overenie intenzít cyklistov dosahovaných na pozemných komunikáciách na cyklotrasách je vhodné na najviac exponovaných miestach osádzať sčítače cyklistov. Inštalácia sčítačov umožňuje realizáciu dlhodobých sčítaní dopravy, ktorých výsledky majú slúžiť pre účely dopravného plánovania na úrovni miest aj kraja. Pravidelný zber dát zároveň umožní reagovať na zvýšenie intenzity cyklistov na cyklotrase a stavebne upraviť komunikáciu v prípade nedostatočnej šírky jazdných pruhov pre cyklistov.

Madlá a opierky pre cyklistov

Umiestňovanie madiel a opierok pre cyklistov je upravené v TP 085 iba od jej poslednej úpravy v 06/2019. Tieto prvky dopravného vybavenia umožňujú komfortné zastavenie bez nutnosti zosadnutia z bicykla v miestach s častou nutnosťou zastavenia. Zriaďujú sa predovšetkým pri križovatkách so svetelnou signalizáciou pre cyklistov. Výška spodnej hrany madla je min. 1,10 m a výška opierky pre nohu je min. 0,25 m nad príľahlou vozovkou. Príklad realizácie sa nachádza na nasledujúcich obrázkoch.



Obr. 34
Príklady
opierky
pre
cyklistov

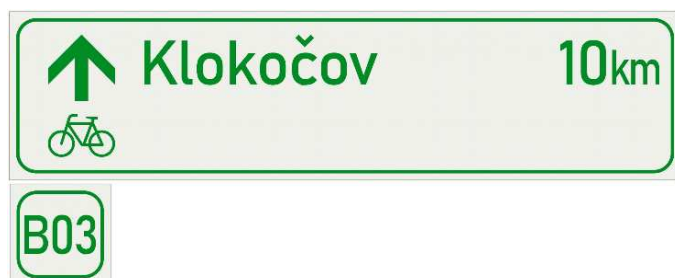
Výzvnové tlačidlá

V prípade kríženia komunikácie na cyklotrase s použitím svetelného signalizačného zariadenia je potrebné v záujme zvýšenia plynulosti cyklistickej dopravy zvýšiť jej prioritu a osadiť pred krížením detektory v podobe slučiek alebo výzvnové tlačidlá. Príklady ich použitia z Holandska a Bratislavy sa nachádzajú na nasledujúcich obrázkoch.



Obr.35 Výzvnové tlačidlá pre cyklistov. Zdroj: archív

3.4. Cyklistické trasy kategórie B – kostrová sieť cyklistických trás



Cyklistické trasy kategórie B reprezentujú v navrhovanej hierarchii cyklotrasy **regionálneho významu** určené pre

všetky kategórie cyklistov a bicyklov. Majú slúžiť najmä pre presuny cyklistov medzi obcami, za prácou, do školy, či za rekreáciou. Do tejto kategórie spadajú

najmä cyklistické trasy navrhované v rámci kostrovej siete ale aj prepojenia miest a obcí s ich záujmovými územiami, či prepojenia cykloďal'níc s blízkymi obcami. Do tejto kategórie je možné zaradiť výhradne komunikácie v koridore navrhovaných cyklotrás kostrovej siete cyklotrás.

Keďže táto kategória cyklotrás plní aj dopravný účel, je potrebné zabezpečiť aby komunikácie, po ktorých vedú boli zaradené do plánov zimnej údržby jednotlivých správco.

3.4.1. Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie B

Možnosti vedenia cyklotrás kategórie B v extraviláne

Cyklistické trasy kategórie B je odporúčané v extraviláne viesť v trasách určených kostrovou sieťou **mimo cestných komunikácií**, teda po samostatných cestičkách pre cyklistov, spoločných cestičkách pre cyklistov a chodcov (zmiešaných či oddelených) alebo účelových komunikáciách so zakázaným vjazdom motorových vozidiel v trasách určených kostrovou sieťou. Pri vedení cyklotrás po spoločných komunikáciách, či už s chodcami alebo motorovými vozidlami, je potrebné dodržať minimálne šírky komunikácií v závislosti od intenzity popísané v 03.4.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase.

Možnosti vedenia cyklotrás kategórie B v intraviláne

Cyklotrasy kategórie B sa odporúča viesť v trasách určených kostrovou sieťou po **samostatných cestičkách pre cyklistov**. Tam, kde to z priestorových alebo ekonomických dôvodov nie je možné a zároveň to intenzity dopravy umožňujú, je možné viesť cyklistov spoločne s motorovou, či pešou dopravou.

Cyklotrasy kategórie B je možné viesť cez pešie, či obytné zóny. Pri vedení cyklistov cez pešie zóny je vhodné na vjazdoch umiestňovať okrem dopravného značenia aj infotabule pre cyklistov informujúce o základných pravidlách premávky v pešej zóne, vedenie v pruhoch a pásoch sa v pešej zóne neodporúča. Minimálne požiadavky na šírkové usporiadanie spoločných komunikácií sú uvedené v 03.4.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase.

3.4.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase kategórie B

Spevnenú časť vozovky cyklistickej komunikácie tvoria jazdné pruhy a v prípade prekážok v okolí komunikácie aj spevnená krajnica. Minimálna šírka pruhu pre cyklistov v prípade obojsmernej cestičky pre cyklistov je 1,25 metra (šírka komunikácie **min. 2,5 m**), v prípade jednosmernej komunikácie je to 1,50 m v zmysle TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.

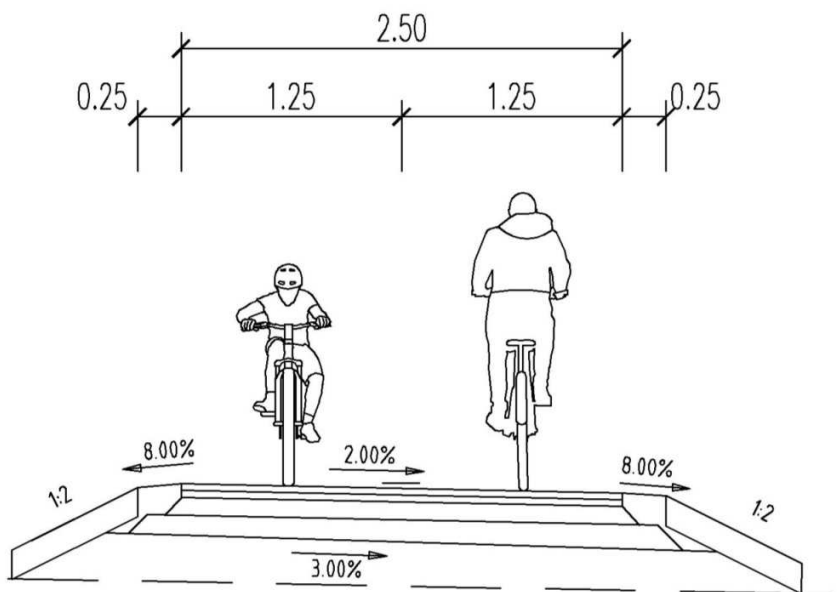
Šírku jazdných pruhov pre cyklistov je potrebné zvyšovať v závislosti od intenzity cyklistov v jazdných pruhoch a pozdĺžneho sklonu komunikácie. Závislosť minimálnej šírky od intenzity a sklonu je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Tab.31 Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie v závislosti od intenzity. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej	Intenzita cyklistov [c/h]	Intenzita cyklistov [c/h]	Intenzita cyklistov [c/h]
---	---------------------------	---------------------------	---------------------------

komunikácie [m]	pozdlžny sklon do 4%	pozdlžny sklon od 4% do 6%	pozdlžny sklon nad 6%
1,25	< 350	< 150	< 100
1,75	350 - 955	151 - 650	101 - 200
≥ 2,00	> 955	> 650	> 200

Intenzitu cyklistov na existujúcich komunikáciách je potrebné overiť realizáciou krátkodobého dopravného prieskumu počas dopravnej špičky alebo osadením automatických sčítačov cyklistov



Obr.36 Priečný rez cyklistickej komunikácie na cyklistickej trase kategórie B

Minimálnu šírku pruhov je potrebné zachovať aj v prípade vedenia cyklotrasy po **spoločnej cestičke pre cyklistov a chodcov s ich oddelením**. Zároveň je potrebné pásy pre cyklistov a chodcov oddeliť špeciálnym varovným pásom šírky 0,40 m, deliacim (zeleným) pásom šírky 0,50 m alebo obrubníkom. Ďalej je potrebné zabezpečiť bezpečnostný odstup 0,25 m od pevných prekážok.

Cyklotrasy kategórie B je v intraviláne aj extraviláne možné viesť po spoločnej cestičke pre chodcov a cyklistov pri dodržaní minimálnej šírky komunikácií závislej na intenzite dopravy. Pre intenzitu do 300 cyklistov a chodcov za hodinu postačuje šírka komunikácie 3,00 m, pre intenzitu do 500 cyklistov a chodcov za hodinu je potrebné budovať komunikácie so šírkou minimálne 4,00 m. Pri vyšších intenzitách je potrebné budovať samostatnú cyklistickú komunikáciu.

V prípade vedenia cyklistov v intraviláne v **pruhoch pre cyklistov v HDP** je potrebné zachovať minimálnu šírku pruhu 1,25 m (do tejto šírky nie je zarátaná šírka vodiacej čiary). Pruh pre

cyklistov musí byť v tejto kategórii oddelený od jazdných pruhov vodiacou prerušovanou čiarou, tak aby bolo cyklistom umožnené predchádzanie. Vo svetelne riadených križovatkách je tiež potrebné vyznačiť priestory pre cyklistov minimálne v odbočovacích pruhoch v smere cyklistickej trasy.

V intraviláne je tiež možné viesť cyklistov **po upokojených komunikáciách** funkčnej triedy D1. Je však potrebné na komunikáciách obmedziť maximálnu dovolenú rýchlosť na 30 km/h alebo menej a intenzita vozidiel na predmetných komunikáciách nesmie presiahnuť 5000 voz/24h. Na žiadnych komunikáciách na cyklotrasách nie je možné používať prefabrikované krátke spomaľovacie prahy. Namiesto nich je vhodné použiť spomaľovacie vankúše či optické prvky upokojenia dopravy.

3.4.3. Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase kategórie B

Princípy smerového vedenia komunikácií na cyklotrasách kategórie B sú totožné s kategóriou A s výnimkou návrhovej rýchlosti a parametrov z nej vyplývajúcej. Pri cyklotrasách kategórie B tiež nie je potrebné zachovávať na celej cyklotrase rozhl'ad pre predchádzanie.

Smerový polygón cyklistických trás kategórie B je tvorený priamymi úsekmi a smerovými oblúkmi. Smerové oblúky cestičiek pre cyklistov a spoločných cestičiek pre cyklistov a chodcov sú zložené z **prostých kružnicových oblúkov** bez prechodníc. Vzhľadom k tomu, že návrhová rýchlosť pre komunikácie na cyklotrasách kategórie B je stanovená na 25 km/h je minimálny polomer smerových oblúkov **14,00 metrov** pri dostrednom priečnom sklone 2,0 % alebo 2,5 % a rozšírení pruhov o 0,25 m.

V prípade vedenia cyklotrasy v pruhoch pre cyklistov v intraviláne je minimálny polomer smerových oblúkov **v križovatkách** v zmysle STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách **10,00 metrov** pri 6 % dostrednom priečnom sklone.

Maximálna dĺžka priamych úsekov komunikácií na tejto kategórii cyklotrás nie je obmedzená, je však potrebné brať do úvahy odporúčania uvádzané v odseku 0 Princípy vedenia cyklistických trás.

Na cyklistických komunikáciách s obojsmernou premávkou je jednotná **dĺžka rozhl'adu na vzájomné predchádzanie cyklistov 100 m** (podľa STN 73 6110). V miestach kde nie je možné predbiehanie sa použije na jeho zakázanie iba VDZ. V ostatných prípadoch sa zaisťuje iba dĺžka rozhl'adu pre zastavenie. Dĺžka rozhl'adu pre zastavenie pri klesaní do 5% je 20,00 metrov a 40 metrov pre klesaní viac ako 5%. Tieto hodnoty rozhl'adu je potrebné dodržať na všetkých typoch komunikácií po ktorých sú vedené cyklistické trasy kategórie B.

3.4.5. Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotrase kategórie B

Maximálny pozdĺžny sklon komunikácií v trase tejto kategórie cyklotrás je 8 %. Tento sklon zodpovedá maximálnemu sklonu odporúčanému v TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry. V zmysle tejto stratégie je však potrebné dodržať túto hodnotu aj na ostatných pozemných komunikáciách na plánovanej cyklotrase.

Tab.32 Maximálne dĺžky stúpania komunikácií na cyklotrase. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Pozdĺžny sklon [%]	4	5	6	7	8
Max. dĺžka stúpania [m]	200	120	65	53	44

V bodoch zmeny sklonu nivelety je potrebné pri všetkých typoch pozemných komunikácií na cyklotrasách vkladať zakružovacie/výškové oblúky. Polomery týchto oblúkov je možné navrhovať od poslednej novelizácie v júni 2019 podľa TP 085. Pre návrhovú rýchlosť 25 km/h je minimálny polomer vypuklého zakružovacieho oblúka 25,00 m. Pre vydutý oblúk je minimálny polomer 15,00 metrov.

3.4.6. Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie B

Vzorové skladby vhodných asphaltovo betónových a cementovo betónových vozoviek nájdete v odseku 2.6. Princípy návrhu vozoviek komunikácií na cyklistických trasách. Túto kategóriu cyklistických trás je možné viesť iba po pozemných komunikáciách so spevneným asphaltovo betónovým alebo cementovo betónovým povrchom s výnimkou úsekov budovaných z alternatívnych povrchov, napr. mlatu v dĺžke do 170,00 metrov, alebo úsekov uvedených v kostrovej sieti.

V prípade vedenia cyklistickej trasy v cyklistickom pruhu, t. j. v rámci hlavného dopravného priestoru HDP, je teleso cyklistického pruhu vrátane konštrukcie vozovky rovnaké ako konštrukčné zloženie telesa príľahlej cestnej alebo miestnej komunikácie. Ostatné požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrasách kategórie B sú totožné s požiadavkami uvedenými v odseku 3.3.5. Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase.

V prípade plánovania vedenia cyklotrasy po existujúcich komunikáciách je potrebné zabezpečiť rovinu vozovky v celej šírke komunikácie. Hraničnou hodnotou pre pozdĺžnu nerovnosť je 20 mm v prípade existujúcich vozoviek, v prípade novostavieb je maximálna nerovnosť meraná pod 3 m latou 5 mm pre triedu dopr. zaťaženia VI podľa TKP 6 Hutnené asphaltové zmesi a 3 mm pod 1 m latou pre cyklistické komunikácie podľa TP 085.

3.4.7. Požiadavky na doplnkovú infraštruktúru (dopravnú vybavenosť) cyklotrasy kategórie B

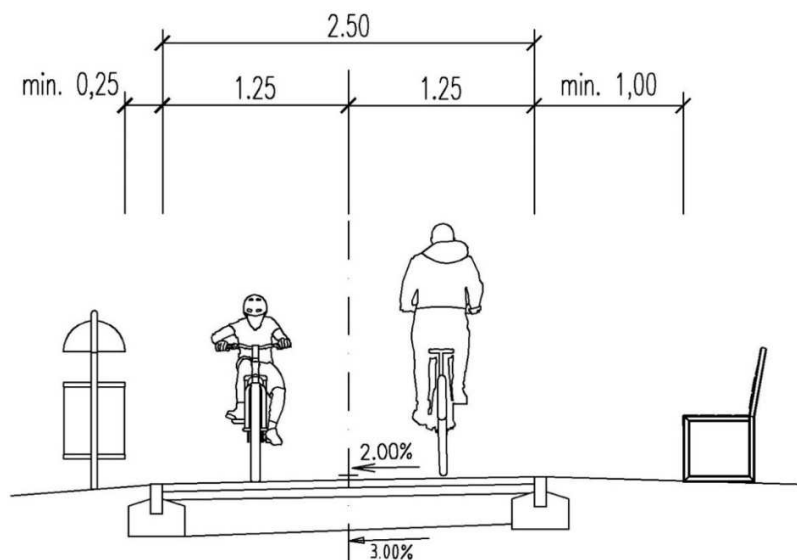
Vegetačné úpravy majú stavebno-technickú, dopravno-technickú, hygienickú, krajinársku a biologickú funkciu. Pre tieto účely sa odporúča pozdĺž exponovaných úsekov cyklotrás kategórie B budovať vetrolamy tvorené jednoradovými a viacradovými pásmi stromov a krov.

V prípade, že cyklotrasa kategórie B vedie mimo zastavané územie v úseku dlhšom ako 12,5 km je potrebné na nej vyznačiť smer k blízkym **zdrojom vody**, prípadne ich aj dobudovať. Pramene je potrebné tiež označiť a informovať o jej vhodnosti na pitie. Na prítomnosť zdrojov pitnej vody je vhodné upozorniť aj ich vyznačením v mapovom podklade aplikácie Trailforks a OSMand.

Cyklistické odpočívadlo sa umiestňuje pri cyklistických trasách. Cyklistické odpočívadlo pri cyklistickej trase kategórie B je potrebné vybaviť:

- krytým prístreškom
- lavičkami na sedenie pre min. 4 cyklistov a stolom
- informačnou tabuľou s mapou kostrovej siete a aktuálnou polohou
- cyklistickými stojanmi pre krátkodobé státie, min. pre 4 bicykle
- v intraviláne smetným košom
- v prípade, ak je to možné, osvetlením a zdrojom vody (nie je to podmienkou)

Cyklistické odpočívadlá sa umiestňujú najmä v Bikepointoch, viac v odseku 3.7.3. Bikepointy, ale aj na ďalších turisticky atraktívnych miestach. Maximálna vzdialenosť odpočívadiel je 12,5 km v prípade vedenia mimo zastavané územie. Vybudovanie odpočívadiel je tiež potrebné zväžiť na nástupných miestach izolovaných úsekov kostrovej siete.



Obr.37 Priečny rez komunikácie na cyklotrase kategórie B s lavičkou a smetnou nádobou

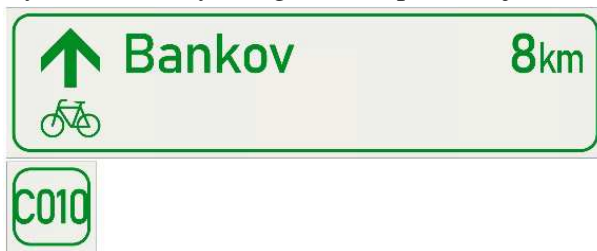
Umiestňovanie **lavičiek** pri cyklotrasách kategórie B mimo odpočívadiel a segregovaných chodníkov sa neodporúča. V prípade potreby umiestnenia lavičky v okolí cyklotrasy kategórie B mimo odpočívadiel je potrebné umiestňovať minimálne 1,00 m od okraja vozovky, keďže je možné predpokladať, že lavičky budú používané aj pre odstavenie, opretie bicyklov.

V intraviláne miest a obcí, najmä v okolí bufetov a občerstvení, je vhodné umiestňovať **smetné nádoby**. Keďže aj smetné nádoby sú pevnou prekážkou, je potrebné dodržať ich minimálny bezpečnostný odstup od jazdných pruhov pre cyklistov.

V priestore pred svetelnými križovatkami je vhodné umiestňovať madlá a opierky pre cyklistov. Umiestňovanie madiel a opierok pre cyklistov je upravené v TP 085 a v odseku 03.3.6. Požiadavky na doplnkovú infraštruktúru (dopravnú vybavenosť).

3.5. Cyklistické trasy kategórie C – mestské a miestne cyklotrasy

Cyklistické trasy kategórie C reprezentujú v navrhovanej hierarchii cyklotrasy miestneho



významu určené pre mestské, trekkingové, gravel, či horské bicykle. Majú slúžiť najmä pre presuny cyklistov medzi mestom alebo obcou a bodmi záujmu, destináciami. Týmito destináciami môžu byť bikeparky, trailové lokality, priemyselné parky apod.

3.5.1. Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie C

Možnosti vedenia cyklotrás kategórie C v extraviláne

Cyklistické trasy kategórie C je možné v extraviláne viesť po samostatných cestičkách pre cyklistov, spoločných cestičkách pre cyklistov a chodcov (zmiešaných či oddelených) alebo cestných a účelových komunikáciách s nízkou intenzitou motorových vozidiel. Cyklistov je možné viesť aj v jazdných pruhoch s motorovou dopravou pri obmedzení max. dovolenej rýchlosti na 30 km/h a pri intenzite do 7 500 voz/24h. Pre prepočet aktuálnej intenzity dopravy na úsekoch zaradených do celoštátneho sčítania dopravy 2015 je možné použiť hodnoty z tohto sčítania extrapolovať výhľadovými koeficientmi podľa TP 070 Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040.

Pri vedení cyklotrás po spoločných komunikáciách, či už s chodcami alebo motorovými vozidlami, je potrebné dodržať minimálne šírky komunikácií v závislosti od intenzity popísané v odseku

3.5.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase.

Možnosti vedenia cyklotrás kategórie C v intraviláne

Cyklotrasy kategórie C sa odporúča rovnako ako pri kategórii B viesť po **samostatných cestičkách pre cyklistov**. Tam, kde to z priestorových alebo ekonomických dôvodov nie je možné a zároveň to intenzity dopravy umožňujú, je možné viesť cyklistov spoločne s motorovou, či pešou dopravou.

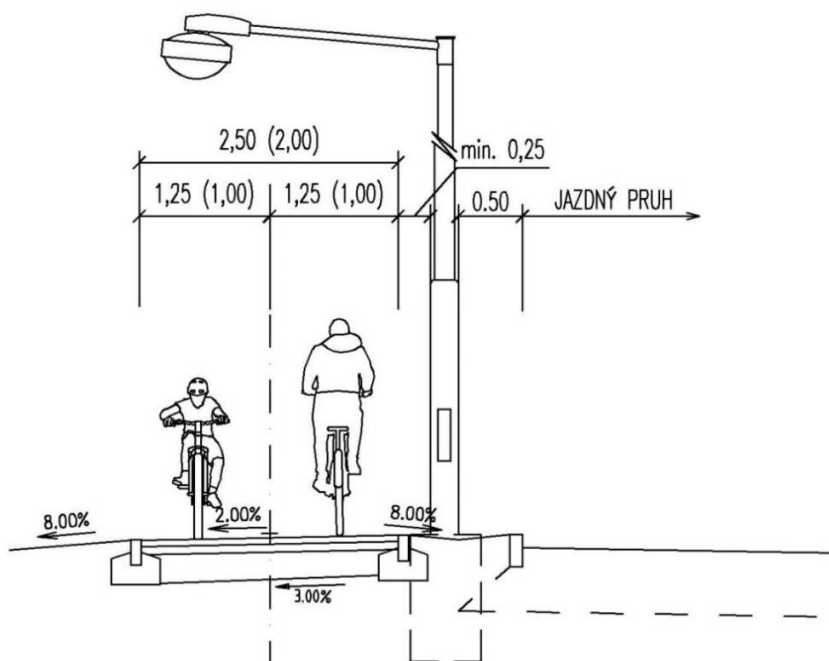
Cyklotrasy kategórie C je možné viesť cez pešie, či obytné zóny. Minimálne požiadavky na šírkové usporiadanie spoločných komunikácií sú uvedené v odseku 0

Pri vedení cyklistov cez pešie zóny je vhodné na vjazdoch umiestňovať okrem dopravného značenia aj infotabule pre cyklistov informujúce o základných pravidlách premávky v pešej zóne, vedenie v pruhoch a pásoch sa v pešej zóne neodporúča.

3.5.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase

Spevnenú časť vozovky cyklistickej komunikácie tvoria jazdné pruhy a v prípade prekážok v okolí komunikácie aj spevnená krajnica. Minimálna šírka pruhu pre cyklistov v prípade obojsmernej cestičky pre cyklistov je 1,25 metra (šírka komunikácie min. 2,5 m). V stiesnených podmienkach sa môže použiť šírka 1,00 m. Za stiesnené podmienky sa podľa TP 085 považuje zúženie cyklistickej komunikácie alebo spoločného chodníka pre chodcov a cyklistov v dĺžke max. 50,00 m pri obchádzaní alebo podchádzaní akejkoľvek prekážky, ktorá sa nachádza v smere trasy komunikácie. V prípade jednosmernej cyklistickej komunikácie je minimálna šírka 1,50 m.

Šírku jazdných pruhov pre cyklistov je potrebné zvyšovať v závislosti od intenzity cyklistov v jazdných pruhoch a pozdĺžneho sklonu komunikácie. Závislosť minimálnej šírky od intenzity



a sklonu je uvedená v tabuľke č.31. Ďalšie požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií v koridore cyklotrás kategórie C sú totožné s požiadavkami pre kategóriu B.

Obr.37 Priečný rez komunikácie na cyklistickej trase kategórie C

V prípade vedenia cyklistov v jazdných pruhoch v extraviláne a pri obmedzenej intenzite a rýchlosti podľa odseku 3.5.1. Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie C je minimálna šírka jazdných pruhov cestných komunikácií min. 3,25 m s vyznačeným vodiacim prúžkom (0,25 m) a spevnenou krajinou (min. 0,50 m).

3.5.3. Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase

Smerové vedenie pozemných komunikácií na cyklotrase kategórie C je totožné so smerovým vedením kategórie B popísaným v odseku [3.4.3. Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase kategórie B.](#)

3.5.4. Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotrás

Požiadavky na výškové vedenie sú pre kategóriu cyklotrás C rovnaké ako v prípade kategórie B. Maximálny pozdĺžny sklon komunikácií je teda 8 %. Maximálne dĺžky úsekov podľa pozdĺžneho sklonu sú uvedené v Tab.32 Maximálne dĺžky stúpania komunikácií na cyklotrase.

3.5.5. Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie C

Vzorové skladby vhodných asphaltovo betónových, cementovo betónových a nestmelených vozoviek sú uvedené v kapitole 2.6. Princípy návrhu vozoviek komunikácií na cyklistických trasách

Požiadavky na stmelené vozovky komunikácií na cyklotrasách kategórie C sú totožné s odsekom 3.3.5. Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase pre kategóriu cyklotrás A.

V prípade plánovania vedenia cyklotrasy po existujúcich komunikáciách je potrebné zabezpečiť rovinu vozovky v celej šírke komunikácie. Hraničnou hodnotou pre pozdĺžnu nerovnosť je 20 mm v prípade existujúcich vozoviek, v prípade novostavieb je maximálna nerovnosť meraná pod 3 m latou 5 mm pre triedu dopr. zaťaženia VI podľa TKP 6 Hutnené asphaltové zmesi a 3 mm pod 1 m latou pre cyklistické komunikácie podľa TP 085.

V prípade vedenia cyklotrasy kategórie C cez parky, či chránené územia je možné ich vozovky zhotovovať z nestmelených vrstiev, štrku, či iných alternatívnych povrchov. Je však potrebné zabezpečiť aby popri takomto úseku viedla paralelná trasa po spevnenej miestnej, či cestnej komunikácii, ktorá bude možné využívať aj cyklistami na cestných bicykloch.



3.6. Cyklistické trasy kategórie D – cykloturistické trasy

Cyklistické trasy kategórie D reprezentujú v navrhovanej hierarchii existujúce cykloturistické trasy, ktoré nie je možné zaradiť do kategórií A – C a zároveň spĺňajú základné požiadavky na komunikácie, po ktorých sú vedené. Základnými požiadavkami sú nízka intenzita motorových vozidiel, obmedzená maximálna dovolená rýchlosť a pozdĺžny sklon. Tieto trasy sa často označujú cykloturistickým značením.

3.6.1. Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie D

Do tejto kategórie cyklotrás je možné zahrnúť cyklotrasy vedené po všetkých druhoch pozemných komunikácií, na ktoré nie je zakázaný vjazd cyklistov a mimo ciest I. triedy a ciest s maximálnou dovolenou rýchlosťou presahujúcou 60 km/h pre cesty III. triedy a 50 km/h pre cesty II. triedy.

Zároveň je potrebné na pozemných komunikáciách s povoleným vjazdom motorových vozidiel overiť intenzitu motorových vozidiel, ktorá pre túto kategóriu v extraviláne nesmie presiahnuť **7 500 voz/24h**. Pre prepočet aktuálnej intenzity dopravy na úsekoch zaradených do celoštátneho sčítania dopravy 2015 je možné použiť hodnoty z tohto sčítania extrapolovať výhľadovými koeficientmi podľa TP 070 Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040.

3.6.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase

Tieto cyklotrasy budú vedené najmä v koridore existujúcich cykloturistických trás, ktoré na základe parametrov komunikácií nebolo možné zaradiť do vyšších kategórií. Ide predovšetkým cyklotrasy vedené po cestách II. a III. triedy a účelových komunikáciách (poľné, lesné cesty apod.). Požiadavky na šírkové usporiadanie týchto komunikácií teda vychádzajú najmä z intenzít motorových vozidiel a cyklistov na nich.

V extraviláne je možné viesť cyklistov v jazdných pruhoch cestných komunikácií šírky min. 3,25 m s vyznačeným vodiacim prúžkom (0,25 m) a spevnenou krajinou (min. 0,50 m). Pri účelových obojsmerných komunikáciách s obmedzeným vjazdom motorových vozidiel je potrebné zachovať minimálnu šírku komunikácie 1,8 metra pri spevnenej aj nespevnenej vozovke.

Maximálny pozdĺžny sklon pre komunikácie tejto kategórie je **11,0 %**. Tento sklon zodpovedá schopnostiam predpokladaných skupín používateľov a bicyklov. Meranie sklonu je pri tejto kategórii možné prevádzať zariadením na záznam zemepisnej polohy s barometrickým výškomerom. Pre zhodnotenie výsledného pozdĺžneho sklonu postačuje vyhodnocovanie priemerného sklonu na úsekoch dĺžky 100,00 metrov s intervalom záznamu 1 sekunda (pri rýchlosti 25 km/h cca 7 m vzdialenosť).

Tieto cyklotrasy by mali byť určené dospelým cyklistom na gravel, či trekingových bicykloch bez skúseností s jazdením v teréne a deťom od 11 rokov, ktoré v zmysle zákona o cestnej premávke už nesmú jazdiť po chodníku. Parametre cyklistov pre výpočet maximálneho odporúčaného sklonu pre cyklotrasy kategórie D sú uvádzané v nasledujúcej tabuľke.

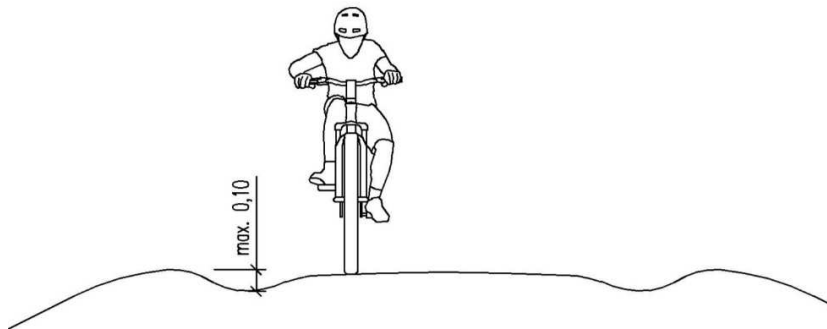
Tab. 33 Parametre cyklistov a bicyklov pre určenie max. pozdĺžneho sklonu cyklotrasy. Zdroj: *BicyclingScience* (Wilson, 2004), *Telesný vývoj detí a mládeže v SR* (Úrad verejného zdravotníctva SR, 2011), www.trainingpeaks.com, www.bikecalc.com

Typ cyklistu a bicykla	Hmotnosť cyklistu	Výška cyklistu	Výkon cyklistu začiatočníka		Minimálna rýchlosť pri kadencií 60RPM	Maximálny pozdĺžny sklon komunikácie
			Celkový funkčný prahový	Funkčný prahový		
	kg	cm	W	W/kg	km/h	%
Dieťa 11r, 26" bicykel	40	150	88	2,2	5,0	11,0
Dospelý, gravel /trekingový bicykel	85	175	221	2,6	7,9	10,5

Pre dieťa vo veku 11 rokov je predpokladaný výkon na hranici funkčného prahu 88 W, čo pri jeho hmotnosti 40 kg predstavuje 2,2 W/kg. Pri tomto výkone a kadencií 60 otáčok za minútu dokáže dieťa prekonať stúpanie so sklonom 11%. Takýto sklon by teda teoreticky malo byť schopné prekonať až 1 h, teda približne 5,0 km dĺžky pri najľahšom uvažovanom prevode.

Pre dospelého cyklistu bol pre výpočet max. sklonu použitý funkčný prahový výkon 221 W (na základe hodnôt aplikácie Trainingpeaks). Ako bicykel bol zvolený gravel, resp. trekingový bicykel, ktorý najviac zodpovedá rekreačnému použitiu mimo cestných komunikácií aj singletrailov.

Keďže pri tejto kategórii cyklistických trás sa predpokladá častejší výskyt nespevnených úsekov komunikácií, je potrebné pri nich v záujme dostatočného odvodnenia zabezpečiť maximálnu veľkosť priečnej nerovnosti do 10 cm.



Obr. 38. Maximálna veľkosť priečnej nerovnosti

Dĺžka úsekov s prírodným (zamokreným) povrchom by nemala presiahnuť 6 metrov. Súčasne by sa takýto nespevnený úsek mal na komunikácií vyskytovať maximálne jedenkrát na sto metroch komunikácie.

3.7. Bikeparky , tréningové centrá

Bikepark je miesto určené pre terénnu alebo **horskú cyklistiku**. Bikeparky môžu byť vybudované v mestskom území, alebo aj odľahlejších destináciách. Je možné ich integrovať v rámci väčších systémov cyklistických trailov. Bikepark môže zahŕňať trate pre zlepšenie cyklistických zručností, pumptracky, skoky, traily a ďalšie atrakcie. Práve široká ponuka atrakcií a trialov rôznej náročnosti má zabezpečiť vhodnosť bikeparku pre čo najširšiu skupinu cyklistov.

Atraktivitu bikeparku zabezpečuje aj prítomnosť **vleku alebo lanovky v areály**, ktorá je povinná. Lanovka musí byť vybavená zariadením na prevoz bicykla. Kapacita a prevádzka lanovky by mala byť navrhnutá tak, aby zdržanie pri čakaní neprevyšovalo strednú dobu jazdy na najkratšom vyznačenom trailu v rámci bikeparku. Strednú dobu jazdy je možné overiť v aplikácií Strava. O prevádzke lanovky alebo vleku je vhodné informovať na stránke prevádzkovateľa, na stránkach s prenosmi z online webkamier alebo v aplikácií Trailforks.

V rámci bikeparku je tiež potrebné zabezpečiť ďalšie služby ako prevádzku občerstvenia,požičovňu a servis bicyklov alebo stojan s náradím. Pre zlepšenie orientácie v bikeparku je vhodné jednotlivé traily označiť názvom a označovanie náročnosti podľa IMBA popísaného v nasledujúcej kapitole.

3.7.1. Systém značenia náročnosti trás v rámci bikeparkov a tréningové centrá

Pre označovanie náročnosti jednotlivých trialov v rámci bikeparku alebo trailcentra je možné použiť medzinárodný systém hodnotenia a značenia náročnosti horských cyklotrás prevzatý Slovenskou mountainbikovou asociáciou od International MountainBicycling Association (IMBA). Tento systém je základným nástrojom, pomocou ktorého je možné rekreačné horské cyklotrasy kategorizovať podľa ich relatívnej technickej náročnosti.

System bol odvodený z medzinárodného systému značenia lyžiarskych svahov (International TrailMarkingSystem). Podobný systém značenia používa mnoho sietí cyklotrás po celom svete. Pri hodnotení trasy je potrebné jednotlivé hodnotiace kritériá skombinovať s vlastným úsudkom a s informáciami od používateľov trasy.

Tento medzinárodný systém značenia umožňuje:

- vybrať si trasu podľa svojich jazdeckých schopností
- rozhodovať sa na základe dostatočných informácií
- znižovať riziko a eliminovať zranenia
- poskytnúť kvalitný zážitok z jazdy pre široké spektrum cyklistov
- lepšie plánovať budovanie cyklotrás a ich sietí

V rámci bikeparku je tiež potrebné traily okrem náročnosti rozlišovať aj ich označením/názvom. Pre tieto účely sa väčšinou využívajú miestne názvy oblastí (Bankov) ale označenie zodpovedajúce charakteru traily (Drž hubu). Tento systém sa využíva aj v aplikácii Trailforks.

3.7.2. Trailcentrá

Trailcentrá predstavujú rozsiahle územia s **trailmi a singletrailmi** pre horské bicykle, ktoré ponúkajú trasy a služby pre horských cyklistov rôznej zručnosti. Trailcentrá majú byť navrhnuté pre každý typ horského cyklistu, poskytnúť používateľom pozitívny zážitok z bicyklovania a zároveň rozvíjať jeho technické zručnosti a odstraňovať bariéry prístupu k bicyklovaniu, napr. možnosťou požičať, či opravenia si bicykla, alebo využitia služieb sprievodcov.

Najvýznamnejším rozdielom medzi bikeparkom a trailcentrom spočíva v **odstránení potreby vleku alebo lanovky** v trailcentre. Táto absencia umožňuje budovať areály pre horských cyklistov aj v lokalitách bez existujúcich lyžiarskych stredísk a s nižšími nákladmi.

V rámci trailcentra je ale potrebné zabezpečiť služby pre cyklistov ako prevádzku občerstvenia, požičovňu a servis bicyklov, umývárka bicyklov alebo stojan s náradím. Pre zlepšenie orientácie v trailcentre je vhodné jednotlivé traily označiť názvom a označením náročnosti podľa IMBA popísaného v predchádzajúcej kapitole. Pre navigáciu cyklistov k trailcentrám je vhodné použiť smerové tabule pre cyklistov. Princíp značenia je popísaný v kapitole 03.1. Návrh použitia informačného dopravného značenia. Pre zvýšenie atraktivity centra je vhodné traily označiť aj v aplikácii Trailforks.

3.7.3. Bikepointy

Bikepointy z dopravného hľadiska patria k obslužným dopravným zariadeniam podobne ako zastávky alebo odpočívadlá. Základná sieť bikepointov má byť definovaná v Kostrovej sieti cyklistických trás KSK. V zmysle tohto dokumentu by sa bikepointy mali nachádzať v mestách a obciach:

Bikepointy odporúčame vybaviť:

- servisným stojanom s náradím (monterpáky, imbusové a vidlicové kľúče, pumpa alebo kompresor)
- krytým prístreškom
- stolom a lavičkami na sedenie (pevne spojené so zemou)
- informačnou tabuľou s mapou kostrovej siete a aktuálnou polohou
- cyklistickými stojanmi pre krátkodobé státie
- v intraviláne smetným košom
- v prípade, ak je to možné, osvetlením, možnosťou nabíjania elektrobicyklov a telefónov, zdrojom vody (nie je to podmienkou)

V mestách je vhodné zvážiť spojenie bikepointov s ďalšími službami pre cyklistov, napr. zariadeniami zapojenými do siete Vitajte cyklisti. Medzi základné kritériá, ktoré musia spĺňať turistické ciele a služby pri certifikácií patria:

- kvalitné, podľa možnosti zastrešené miesto na odkladanie bicyklov a batožiny alebo uzamykateľná miestnosť/boxy na bezplatné odloženie bicyklov a batožiny
- poskytnutie základného náradia na jednoduché opravy bicykla
- lekárnička
- informačný panel Vitajte cyklisti! s aktualitami a informáciami o službách pre cyklistov
- vystavený certifikát

3.8. Prehľad navrhovaných kategórií cyklotrás, ich porovnanie a prienik s existujúcimi kategóriami

Na území Košického samosprávneho kraja sa už v súčasnosti nachádza systém cykloturistických trás, z ktorých časť je vedená po cestičkách pre cyklistov, spoločných cestičkách s chodcami, či účelových komunikáciách s minimálnou intenzitou motorových vozidiel. Toto značenie je však využívané najmä v extraviláne.

Definícia cyklistických komunikácií, cykloturistických a cyklistických trás sa nachádza v analytickej časti tejto stratégie spolu s ich odlišnosťami a prienikmi. Zo spracovanej analýzy je zrejmé, že po pozemných komunikáciách, či už cestičkách pre cyklistov alebo účelových komunikáciách, môžu súbežne viesť aj cyklistické trasy značené dopravným značením aj cykloturistické trasy značené v zmysle normy STN 01 8028.

Zatiaľ čo cykloturistické značenie sa využíva najmä v extraviláne a ním značené trasy nemusia spĺňať šírkové usporiadanie, sklony a ani povrchy, cyklotrasy navrhované v zmysle Zákona 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a tejto stratégie majú jasne špecifikované základné parametre a je možné ich použiť v intraviláne aj extraviláne. Informatívne smerové dopravné značenie cyklotrás v KSK sa však doposiaľ uplatňovalo iba výnimočne.

Finančne najmenej náročné bude vyznačenie cyklotrás navrhovanej kategórie D vedúcich v koridore cykloturistických trás po pozemných komunikáciách spĺňajúcich požiadavky pre danú kategóriu. Relatívne nízke náklady si vyžiada aj doplnenie smerového informatívneho značenia na úseky cyklistických komunikácií, ktoré majú dostupné podklady v digitálnej forme a spĺňajú návrhové parametre platných technických noriem a podmienok. Pri týchto komunikáciách bude možné doplniť dopravné značenie na základe prehliadky projektovej dokumentácie, zaradenia do konkrétnej kategórie cyklotrasy a schválení zmeny dopravného značenia príslušným dopravným inšpektorátom.

Postupné vyznačenie cyklotrás kategórie A a B bude závisieť najmä od rýchlosti výstavby úsekov definovaných v kostrovej sieti cyklistických trás KSK.

3.9. Predprojektová a projektová príprava cyklistických trás – metodický postup

3.9.1. Predprojektová a projektová príprava cyklistických trás

Pri príprave cyklistických trás je v prvej fáze dôležité posúdiť o aký typ stavebnej činnosti sa jedná. V zásade rozlišujeme 2 typy projektovej prípravy:

- cyklotrasy bez stavebných úprav
- cyklotrasy so stavebnými úpravami

Cyklotrasy bez stavebných úprav

V prípade, že cyklotrasa vedie po existujúcich komunikáciách často postačuje realizácia dopravného alebo cykloturistického značenia. Závisí to od umiestnenia, typu a kategórie cyklotrasy. Aj tento proces vyžaduje legislatívne konanie a projektovú prípravu.

Pre realizáciu dopravného značenia je potrebné vypracovať samostatnú projektovú dokumentáciu dopravného značenia v mierke M 1:2 000 a to autorizovaným dopravným inžinierom.

Projektová dokumentácia obsahuje: návrh, druh a umiestnenie zvislých dopravných značiek, dopravných značiek s premennou symbolikou a vodorovného dopravného značenia a ich odsúhlasenie príslušným dopravným inšpektorátom policajného zboru, určenie dopravného značenia na miestnych a účelových komunikáciách príslušnou obcou. Situácie dopravného značenia sa musia rozdeliť podľa budúcich správcov jednotlivých pozemných komunikácií. Zvislé dopravné značenie označiť poradovým číslom a staničením.

Pre realizáciu cykloturistického značenia je potrebné vypracovať zjednodušenú projektovú dokumentáciu (ZPD)

ZPD vychádza z prieskumu uskutočniteľnosti (návrh trasy po identifikácii vlastníckych vzťahov). Slúži na vybavenie potrebného vyjadrenia organizácie, orgánu štátnej správy, samosprávy alebo súhlasu majiteľa stavbou dotknutej nehnuteľnosti. Obsahuje textovú časť štandardného vzhľadu (obálku, technickú správu), výkresovú časť (mapu širších vzťahov, celkovú situáciu) v rozsahu potrebnom na získanie stanoviska príslušného orgánu a organizácie. Dokumentácia určená pre realizáciu cykloturistického značenia na cyklotrase je podkladom pre legalizáciu osadenia cykloturistických smerovníkov v zmysle ohlásenia drobnej stavby podľa § 56 ods. 2) § 57 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov a noviel.

Obsah zjednodušenej projektovej :

1. Textová správa – popis širších vzťahov a napojenie na sieť cykloturistických trás, výškové vedenie trasy a z neho vyplývajúci popis náročnosti pre cykloturistov, priestorové vedenie trasy a popis povrchov jednotlivých úsekov, dotknuté dopravné komunikácie a napojenie cyklotrasy na verejnú dopravu. Súčasťou správy je popis vlastníckych a majetkovoprávných vzťahov súvisiacich s vedením cykloturistickej trasy a plánovaným osadením cykloturistických smerovníkov.
2. Návrh textačných stanovíšť – obsahuje stručný náčrt vrátane vizualizácie miesta, kde má byť cykloturistický smerovník osadený. Zároveň obsahuje presný počet a typ cykloturistického značenia, vrátane textov, ktoré budú na konkrétnom cykloturistickom smerovníku umiestnené. Cykloturistické značenie je určené podľa STN 01 8028.
3. Mapové podklady – obsahuje návrh vedenia cyklotrasy v M 1:50 000 s vyznačenými bodmi pre umiestnenie orientačného cykloturistického značenia.

Špecifické údaje uvedené v ZPD, ktoré podmieňujú vydanie súhlasného stanoviska, musia byť prenesené do všetkých ďalších stupňov PD spolu s podmienkami danými vo vyjadrení.

Cyklotrasy so stavebnými úpravami

Cyklistické trasy, ktoré vyžadujú stavebné úpravy rôzneho rozsahu podliehajú rôznym typom stavebných konaní. V tomto procese rozlišujeme:

- Novostavba - je potrebné stavebné povolenie
- Rekonštrukcia - je potrebné stavebné povolenie
- Modernizácia - nevyžaduje stavebné povolenie (pokiaľ sa nemení pôdorys stavebného objektu)
- Oprava a drobné stavebné práce - nevyžaduje sa stavebné povolenie (správca komunikácie však povinne ohlásí stavebnému úradu čas a rozsah vykonávanej stavebnej činnosti – ohlasovacia povinnosť.)
- Údržba - nevyžaduje sa stavebné povolenie

Údržba vozovky – súhrn činností, ktorými sa vozovky pozemných komunikácií udržiavajú v prevádzkyschopnom stave pri všetkých poveternostných podmienkach. Údržbou sa odstraňujú alebo zmiernujú nedostatky v zjazdnosti pozemných komunikácií. Za údržbu sa považujú aj lokálne opravy a veľkoplošné opravy **do hrúbky 30 mm**.

Oprava vozovky – súbor stavebných prác na základe projektu (návrhu opravy), ktorými sa odstraňujú poruchy vozovky alebo poškodenie rôznych častí pozemných komunikácií. Pri oprave sa nezasahuje do nosných vrstiev vozovky.

Rekonštrukcia vozovky – komplexná stavebná úprava, ktorou sa odstraňujú poruchy vozovky hlavne v nosných vrstvách alebo v podloží.

V zmysle platnej slovenskej legislatívy sa predprojektová a projektová príprava cyklistických komunikácií riadi rovnakými zákonmi ako každá inžinierska stavba. Celý proces pozostáva z 3 základných krokov – predinvestičná príprava, investičná projektová príprava a realizácia stavby. Prehľad o jednotlivých fázach predkladáme najmä z dôvodu, aby budúci stavebníci (v našom prípade predovšetkým samosprávy) vedeli, aké výstupy z jednotlivých stupňov dokumentácie môžu a majú očakávať.

3.9.2 Fáza predinvestičnej prípravy

Výstupom je zahrnutie plánovanej cyklistickej trasy do záväznej časti územného plánu a do zoznamu verejnoprospešných stavieb samosprávy alebo VÚC.

Technické štúdie – štúdie uskutočniteľnosti – vyhľadávajú optimálne koridory pre vedenie trasy a ich porovnanie vzhľadom na technické parametre ich vedenia v krajine, splnenie podmienok pre funkciu cyklotrasy, vlastnícke vzťahy či predpokladanú finančnú náročnosť.

Aj pri jednoduchých líniových stavbách ako sú cyklotrasy sa odporúča vypracovať ekonomické zhodnotenie plánovanej stavby podľa nákladovo-výnosovej analýzy. Analýza je založená na porovnaní a zhodnotení pozitívnych aj negatívnych vplyvov týchto stavieb na dopravu, na okolie komunikácie a na potrebné zdroje v peňažnom vyjadrení. Sledované sú náklady a výnosy počas výstavby a budúcej prevádzky komunikácie. Výpočet sleduje sociálne účinky, t.j. spotrebu času

cestujúcich, nehodovosť či dopady na znižovanie exhalátov z dopravy. K zásadným ukazovateľom patrí navrhovaná intenzita cyklistickej dopravy a prognóza jej vývoja.

Na základe týchto štúdií prebiehajú rokovania s dotknutými subjektmi. Výsledkom rokovaní a na základe konsenzu má byť vybratý výsledný variant, s ktorým bude ďalej pracovať.

Proces EIA

Účelom posudzovania je podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov:

- včasne a účinne zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a prispieť k integrácii environmentálnych aspektov do prípravy a schvaľovania strategických dokumentov so zreteľom na podporu trvalo udržateľného rozvoja,
- zistiť, opísať a vyhodnotiť priame a nepriame vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie alebo navrhovanej činnosti na životné prostredie, vrátane vplyvov presahujúcich štátne hranice,
- objasniť a porovnať výhody a nevýhody návrhu strategického dokumentu vrátane jeho variantov, alebo navrhovanej činnosti vrátane jej variantov, a to aj v porovnaní s nulovým variantom,
- určiť opatrenia, ktoré zabránia znečisťovaniu životného prostredia, zmiernia znečisťovanie životného prostredia alebo zabránia poškodzovaniu životného prostredia,
- získať odborný podklad na schválenie strategického dokumentu, alebo vydanie rozhodnutia o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Výstupom procesu je správa o hodnotení + posudok, záverečné stanovisko procesu EIA.

Územný plán – navrhovaný koridor trasy je zapracovaný do územných plánov obcí a VÚC.

3.9.3. Fáza investičnej prípravy / projektová príprava

Výstupom územného konania je rozhodnutie o umiestnení stavby.

Výstupom stavebného konania je vydané stavebné povolenie.

Základné požiadavky na obsah projektovej dokumentácie vo všetkých stupňoch upravuje Vyhláška č. 453/2000 Z. z. Ministerstva životného prostredia SR ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona. Podrobne obsah dokumentácie rozoberajú technické podmienky TP 019 - Dokumentácia stavieb ciest. V prílohách je podrobne popísaný obsah a rozsah projektovej dokumentácie pre jednotlivé stupne projektovej dokumentácie. Z týchto dokumentov vyberáme hlavné časti, ktoré má investor prekontrolovať z obsahového hľadiska.

Dokumentácia na územné rozhodnutie (DÚR)

Preukazuje súlad s územným plánom resp. všeobecne záväznými regulatívmi, a súlad s prípadnými podmienkami určenými stavebným úradom. Z hľadiska investície je to významný krok, pretože vydaním územného rozhodnutia sa už výrazne znižuje priestor na väčšie zmeny projektu.

DÚR je súčasťou návrhu na vydanie územného rozhodnutia a jej základný obsah upravuje vyhláška č.453/2000 Z.z. Technické riešenie určuje základné charakteristiky stavby a jej vzťah k okoliu, nároky na prípravu a realizáciu, ako aj užívateľské požiadavky.

Z DÚR musí byť dostatočne zrejmé najmä, či je stavba v súlade so schválenou územnoplánovacou dokumentáciou, aké je architektonické, stavebnotechnické a konštrukčné riešenie stavby, aké sú požiadavky na zásobovanie energiami, odvádzanie odpadových vôd, dopravné napojenia, zneškodňovanie odpadov, aký je vplyv stavby na životné prostredie, či sú dotknuté ochranné pásma alebo chránené územia, pamiatkové rezervácie a pod. Ďalej sa musí uviesť, ako sú plnené podmienky ochrany životného prostredia, stanovené v záverečnom stanovisku MŽP SR. Taktiež musí byť zrejmé, na ktorých pozemkoch je stavba navrhnutá. DÚR slúži ako podklad na vypracovanie DSP.

DÚR podľa ktorej príslušný orgán zistí či umiestnenie stavby je v súlade s územnou plánovacou dokumentáciou alebo s predpokladanými zámermi územia, slúži ako podklad pre Návrh na vydanie rozhodnutia o umiestnení stavby.

Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP)

Účelom DSP je určenie stavby s návrhom jej umiestnenia, členenia, rozmerov a druhu konštrukcií. Táto dokumentácia rieši stavbu ako celok, s prihliadnutím na jej členenie. Spracúva jednotlivé architektonické, technické, ekologické a ekonomické prvky, v rozsahu požadovanom funkciou tejto dokumentácie. Určuje vlastné technické riešenie vrátane nárokov a podmienok na zhotovenie stavby.

Základný obsah DSP je určený vyhláškou MŽP č. 453/2000 Z.z. DSP musí obsahovať samostatnú prílohu o plnení podmienok ZS EIA a opatrenia na ochranu životného prostredia s podrobnosťou primeranou stupňu dokumentácie. Názov dokumentácia na stavebné povolenie zodpovedá názvu projektová dokumentácia stavby, podľa vyhlášky.

DSP spĺňa podmienky územného rozhodnutia a slúži:

- ako príloha žiadosti o stavebné povolenie,
- na overenie, či zámery stavebníka vyjadrené v dokumentácii na územné rozhodnutie môžu byť realizované pri zabezpečení ochrany celospoločenských záujmov,
- pri jednoduchších stavbách, ktoré určí stavebník sa DSP vypracuje v podrobnostiach dokumentácie na realizáciu stavby.

Pri spracúvaní dokumentácie sa uplatnia najmä:

- podklady a požiadavky stavebníka,
- podmienky územného rozhodnutia,
- dokumentácia na územné rozhodnutie,
- výsledky vlastných a prevzatých prieskumov,
- príslušné technické a právne predpisy a normy,
- všetky zmluvné dojednania,
- rozhodnutie o trvalom vyňatí pôdy z PPF a LPF
- majetkovo-právne vysporiadanie (výkupy a vyvlastnenie) – vzťah k pozemku

Projektová dokumentácia slúži na vydanie stavebného povolenia. Spracovateľom projektovej dokumentácie môže byť len právnická alebo fyzická osoba, ktorá má na túto činnosť odbornú spôsobilosť podľa zák. 138/1992 Zb. Rozsah a obsah dokumentácie je podľa §3 vyhlášky MŽPSRč.453/2000Z.z. Zvyčajne sa vyhotovuje v 4 exemplároch. Vyhotovenie č.1 a 2 sa zasiela na stavebný úrad, vyhotovenie č. 0 zostáva na archíváciu.

Samotný obsah a skladba PD pre SP a jednotlivých časti je do značnej miery(okrem povinných častí)v kompetencii projektanta.

Projektová dokumentácia pre realizáciu stavby (DRS)

Ide o dopracovanie dokumentácie na úroveň potrebnú ku realizácii stavby. Spracovateľom projektovej dokumentácie môže byť len právnická alebo fyzická osoba, ktorá má na túto činnosť odbornú spôsobilosť podľa zákona č. 138/1992 Zb.

Dokumentácia obsahuje také podrobnosti, aby bola postačujúcim podkladom pre výrobnú prípravu dodávateľa na realizáciu stavby.

Zvyčajne sa vyhotovuje v 5 exemplároch (0–4), vyhotovenie č.0 zostáva na archíváciu.

Pri vyhradených technických zariadeniach musí byť jedno vyhotovenie potvrdené akreditovaným orgánom. Realizačná dokumentácia sa môže vyhotoviť aj ako spoločná s DSP. Vtedy sa vyhotovuje v 8 exemplároch. V takomto prípade je potrebné uviesť túto požiadavku hneď pri zadaní prác pre projektanta a to viac špecificky. Dokumentácia má obsahovať štandardné časti ako dokumentácia pre stavebné povolenie s rozšíreným obsahom:

3.9.4. Fáza realizácie / výstavba

Realizácia cyklistických komunikácií je pomerne finančne náročná a vyžaduje viac zdrojové financovanie. Táto kapitola je určená pre situáciu, kedy má samospráva stavebné povolenie a finančné zdroje na realizáciu a sú potrebné kroky pre tender na dodávateľa stavby. Postup je podrobnejšie opísaný v TP 03/2006, príloha č. 11 Základné náležitosti dokumentácie na ponuku (DP). Pozostáva z popisu nasledovných krokov:

- a) dokumentácia na ponuku (tendrová dokumentácia)
- b) výber zhotovovateľa stavby
- c) odovzdanie staveniska
- d) komplexná dozorná činnosť stavebných prác
- e) autorský dozor projektanta
- f) preberacie konanie
- g) dokumentácia skutočného realizovania stavby
- h) kolaudačné konanie
- i) záverečné technické a ekonomické hodnotenie dokončenej verejnej práce
- j) prevod správy alebo vlastníctva vyvolaných investícií

3.9.5. Údržba a správa

Cyklistická infraštruktúra – predovšetkým cyklistické komunikácie, kde staviteľom a vlastníkom je Košický samosprávny kraj prejdú do pôsobnosti Správy ciest Košického samosprávneho kraja.

Pravidelnú údržbu navrhujeme plánovať s časovým ohraničením od marca do novembra. Na medzinárodnej cyklotrase EV 11 odporúčame celoročnú údržbu.

Podrobnosti údržbových prác ako aj prevádzkový poriadok na cyklotrase rozpracovať spoločne so správcom komunikácií v samostatnom dokumente.

Cyklistické cestičky v správe miest a obcí si zabezpečujú údržbu vo vlastnej réžii.

4.NÁVRHOVÁ ČASŤ

Motto:Kraj kde sa jazdí!

Košický samosprávny kraj si klade za cieľ celkovo zlepšiť život obyvateľov na svojom území. V rámci Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky špecificky zameriava pozornosť na skvalitnenie podmienok lepšieho fyzického a mentálneho zdravia obyvateľov, zefektívnenie dopravného systému a podpora multimodality a v neposlednej rade aj ekonomický rozvoj a podpora podnikania v oblasti služieb pre cyklistov. V súlade so základnou víziou Cyklostratégie SR ako aj v snahe priblížiť sa okolitým európskym krajinám je potrebné urobiť všetko potrebné pre to, aby sme do roku 2030 dosiahli **50 % - ný nárast cyklistov** na cyklistických komunikáciách Košického kraja.

Hlavné ciele stratégie:

1. Zvýšiť počet cyklistov
2. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov
3. Zlepšiť prepojenie s verejnou dopravou, najmä železničnou dopravou

Špecifické ciele:

1. ZLEPŠIŤ CYKLISTICKÚ INFRAŠTRUKTÚRU– je budovanie bezpečných a atraktívnych segregovaných cyklistických cestičiek v zmysle Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja. Prepojenie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás na terminály verejnej dopravy, najmä vlakovej dopravy.

2. VYBUDOVAŤ CYKLODESTINÁCIE - realizácia cykloturistických trás, doplnkovej cykloturistickej vybavenosti (siete Bike Pointov KSK) a rozvoj služieb vhodných pre cyklistov. Cyklodestinácie budú slúžiť aj ako tréningové centrá, kde si cyklisti budú zlepšovať svoje zručnosti jazdy na bicykli a aktívnym oddychom celkovo svoj zdravotný stav.

3. ZABEZPEČIŤ PRAVIDELNÝ ZBER DÁT - systematický zber údajov o počte cyklistov predovšetkým prstredníctvom automatických cyklosčítačov, údaje o nehodovosti cyklistov, či

získovanie stavu kvality cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry sú silný nástroj pre vyhodnotenie úspešnosti hlavných cieľov CykloStratégie. Zároveň objektívne údaje tvoria solídny podklad pre zlepšovanie plánovania a tiež aj informovanie odbornej a laickej verejnosti.

4. MANAGEMENT – dostatočné personálne a odborné obsadenie Cyklotímu poverené implementáciou stratégie je nevyhnutným predpokladom dobrých výsledkov. Manažment implementácie cyklostratégie je rozdelený medzi Úrad KSK a Správu ciest KSK.

4.1. Špecifický cieľ C 1 – Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry

Kvalitná, segregovaná cyklistická infraštruktúra znižuje počet kolízií medzi cyklistami a motoristami, narastá pocit bezpečnosti a tým aj počet užívateľov – cyklistov. Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry je veľmi kľúčové pre naplnenie hlavných cieľov tejto stratégie a to je viac cyklistov v uliciach a na cestách Košického kraja.

Východiskový dokument tvorí aktualizovaná Kostrová sieť cyklistických komunikácií KSK. Sieť cyklotrás prepája celé územie Košického kraja. Pôvodný rozsah 529 km bol rozšírený o napojenie okresných miest a miest uvedených v Pláne udržateľnej mobility na celkový počet 853 km. Aktualizácia Kostrovej siete tvorí samostatný dokument ako súčasť tejto stratégie. Na základe posúdenia stavu projektovej pripravenosti, možnosti financovania z externých zdrojov je navrhovaný cieľ pre obdobie rokov 2022 – 2027 realizovať 44,45 km nových cyklistických cestičiek a lávok v celkovom objeme 13.29 mil. Euro. Košický samosprávny kraj

ako investor sa bude uchádzať o externé finančné zdroje z Európskych štrukturálnych fondov.

Predstavované investície sú súčasťou Kostrovej siete cyklistických trás Košického kraja.



Obr.39 Cyklistická cestička, Spišská Nová Ves. Zdroj: Strabag

Realizácia stavieb a projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2027						
Názov projektu	Dĺžka cyklotrasy (km)	Odhadované náklady (mil. €)	Jednotkové náklady (mil. €/ 1 km)	Stav pripravenosti (zámer, DUR, UR, DSP, SP, PD spracovávaná, PD vyhotovená)	poznámka	realizácia rok
Družstevná p.Hornáde (Eurovelo)	1.000	0.780	0.780	DSP	prebieha stavebné konanie a príprava VO	2022
Časť A.1 – Úsek EuroVelo 11 v katastri obce Kokšov - Bakša a napojenie centra obce na hlavný koridor EuroVelo 11	1.000	0.285	0.285	ÚR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2025
Časť A.2 – Úsek EuroVelo 11 v katastri obce Nižná Myšľa	8.100	2.700	0.330	DUR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2027
EuroVelo 11 v katastri obce Ždaňa	0.600	0.200	0.330	ÚR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2027
EUROVELO 11 - Cyklotrasa Trstené p.H. - Čaňa	3.000	0.485	0.162	ÚR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2025
Eurovelo 11 Družstevná pri Hornáde - Budimír	4.000	0.600	0.150	zámer	príprava DUR a DSP	2023
Obišovce (Eurovelo)				zámer	príprava PD	2027
Zalužice-Lúčky (Zemplínska vetva)	5.400	1.250	0.230	DSP	prebieha stavebné konanie	2022
Kaluža (Zemplínska vetva)	1.600	0.300	0.190	DSP	prebieha stavebné konanie	2023
Klokočov (Zemplínska vetva)	2.800	0.530	0.190	DSP		2023
Vinné - lávka ponad náпустný kanál (Zemplínska vetva)	0.120	1.500		DÚR		2027
Vinné (Zemplínska vetva)	9.000	2.430	0.270	DÚR	potreba prehodnotiť smerové vedenie trasy vzhľadom na MPV	2027
Margecany (Hornádska magistrála)	1.200	0.600	0.500	SP	prípravené na realizáciu	2022
SNV - Levoča	2.600	0.780	0.300	zámer	čiastočne realizované 2021- obec Harichovce	2025
Hrabušice - Podlesok (Spojenie V. Tatry - Slovenský raj)	4.000	0.800	0.200	zámer	Príprava PD	2027
Lávka a jej napojenie na cyklotrasu Nižná Myšľa - Vyšná Myšľa - Skároš	0.030	0.050		zámer	projektová príprava pre DSP	2022
SPOLU	44.450	13.290				

Tab.33 Realizácia stavieb a projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2027. Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov Úradu KSK

Súčasne bude prebiehať projektová príprava aj na ďalšie obdobie do roku 2030. Okrem priamych aktivít Košického kraja to môže byť aj pokračovanie projektov a zámerov v rámci ProjektuMOBI - cyklotrasa Michalovce – Vyšné Nemecké a ProjektuCatchingUpforRegions, iniciatíva Svetovej banky a EK – cyklotrasy pozdĺž rieky Slaná na Gemeri.

Projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2030						
Názov projektu	Dĺžka cyklotrasy (km)	Odhadované náklady (mil. €)	Jednotkové náklady (mil. €/ 1 km)	Stav pripravenosti (zámer, DUR, UR, DSP, SP, PD spracovávaná, PD vyhotovená)	poznámka	realizácia rok
Cyklotrasa Michalovce - V. Nemecké (Projekt MOBI)	25.000	7.000	0.280	technická štúdia	vybratý a odsúhlasený koridor vedenia cyklotrasy	2030
Cyklotrasa Rožňava - Betliar (Gemerská vetva)	4.253	1.191	0.280	zámer	CURI ako príležitosť	2030
Cyklotrasa Rožňava - Brzotín	6.000	1.680	0.280	zámer	CURI ako príležitosť	2030
Cyklotrasa Brzotín - Slavec	7.781	1.556	0.200	zámer	CURI ako príležitosť	2030
Cyklotrasa Slavec - Plešivec	5.785	1.620	0.280	zámer	CURI ako príležitosť	2030
SPOLU	48.819	13.047				

Tab.34 Realizácia stavieb ako pokračovanie iniciatív a projektov KSK. Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov Úradu KSK

V rámci týchto plánov je potrebné začať pripravovať projektové zámery a to v súlade s koncepciou Kostrovej siete cyklotrás, kde navrhované úseky sú súčasťou dokumentu v týchto koridoroch:

KE03 – VETVA C – GEMERSKÁ – Betliar – Rožňava – Plešivec, okolo rieky Slaná

KE08 – VETVA H – SOBRANECKÁ – Michalovce – Vyšné Nemecké

4.1.1. AKČNÝ PLÁN ŠC1

Špecifický cieľ C 1 – Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – 45 km nových cyklistických trás

Opatrenie 1.1. Realizácia projektovej prípravy, vrátane vysporiadania majetkovo právnych vzťahov

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: dotknuté samosprávy, SVP š.p., Lesy SR, SPF

Termín: 2022 – 2023

Indikátor: počet vydaných stavebných povolení 16, počet územných rozhodnutí 16, počet dokumentácií pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie tu 16

Opatrenie 1.2. Vypracovanie žiadostí o nenávratný finančný príspevok

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2025

Indikátor: počet podaných žiadostí o NFP (16)

Termín: 2025 - 2027

Indikátor: počet podaných žiadostí o NFP (5)

Opatrenie 1.3. Realizácia cyklistickej infraštruktúry

Zodpovednosť: Úrad KSK, Správa ciest KSK

Spolupráca: dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2030

Indikátor: počet realizovaných stavieb (cieľ: 16)

Počet vybudovaných kilometrov cyklotrás (cieľ: 44.5 km)

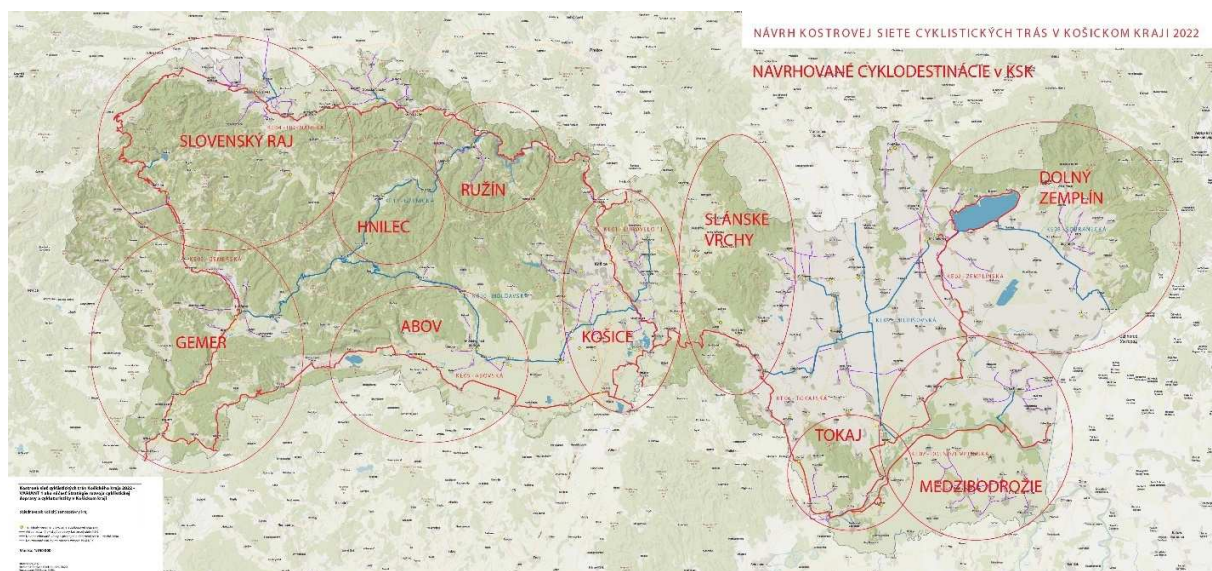
4.2. Špecifický cieľ 2. Vybudovanie cyklodestinácií a cykloregiónov

Turistická destinácia je miesto, kam návštevník cestuje lebo deklarovaná ponuka zodpovedá jeho očakávaniam. Za turistickú destináciu môže byť považovaná krajina, región alebo aj lokalita. Lokálna turistická destinácia je fyzický priestor, v ktorom návštevník trávi najmenej jednu noc a vyznačuje sa tým, že disponuje potrebnými ubytovacími, či stravovacími zariadeniami a možnosťami na trávenie voľného času. Má fyzické a administratívne hranice, v rámci ktorých je destinácia manažovaná, prostredníctvom ktorých je vnímaná, má svoj imidž a predpoklady na vytvorenie konkurencieschopných produktov.

Aby destinácia cestovného ruchu bola konkurencieschopná musí segmentovať svoju ponuku produktov alebo sama sa stať produktom, reagujúc na aktuálne trendy. Jedným z týchto celosvetovo rozšírených trendov je aj cykloturistika. Dopyt po cykloturistických destináciách neustále stúpa a zároveň s ním rastú aj požiadavky cyklistov a ich očakávania. Priblížiť sa

európskym trendom je riešiť komplexnú ponuku cyklodestinácií a cykloregiónov aj v Košickom kraji.

V rámci kraja je navrhnutých desať cyklodestinácií: Abov, Zemplín, Gemer, Slovenský raj, Tokaj, Medzibodrožie, Ružín, Hnilec, Bodva a Slanské vrchy.



Obr.40 Navrhované cyklodestinácie Košického kraja. Zdroj: vlastné spracovanie

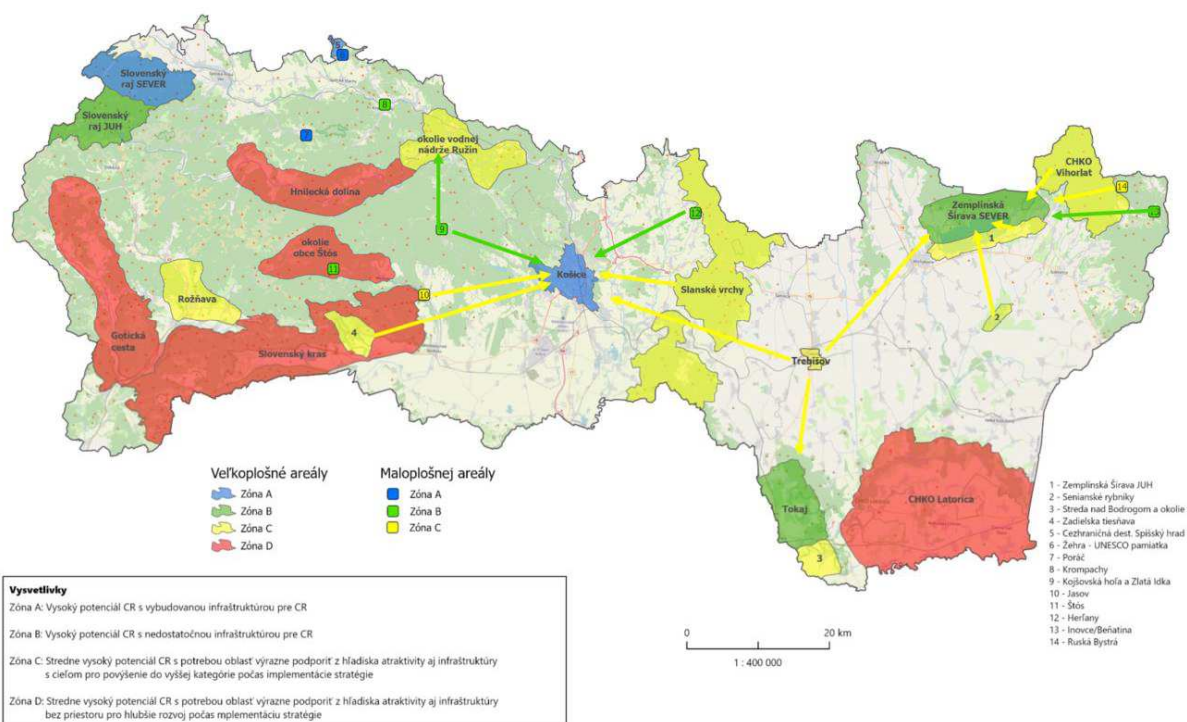
Pri návrhu cyklodestinácií alebo cykloregiónov vychádzame z predpokladu, že návštevník – cyklista má v priebehu víkendového pobytu väčší rádius pohybu ako peší turista. Z tohto pohľadu výraznejšie presahuje územie turistických destinácií uvedených v novej Stratégii cestovného ruchu Košického kraja. Plocha cyklodestinácií a cykloregiónov je orientačná, nie je špecifikovaná podľa katastrálnych území obcí. Jednotlivé cyklodestinácie a cykloregióny sa môžu navzájom prelínať, nakoľko ich prepájajú dlhé líniové cyklistické trasy.

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky KSK	Stratégia rozvoja cestovného ruchu KSK	Zonácia
Košice - EuroVelo 11	Košice	Zóna A
	Slanské vrchy	Zóna C
Ružín	Okolie vodnej nádrže Ružín	Zóna C
Hnilec	Hnilecká dolina Okolie obce Štós	Zóna D
Slovenský raj	Slovenský raj sever	Zóna A
	Slovenský raj juh	Zóna B

Gemer	Rožňava	Zóna C
	Gotická cesta	Zóna D
	Slovenský kras	Zóna D
Abov	Zádiel	Zóna C
	Jasov	Zóna C
	Slovenský kras	Zóna D
Tokaj		Zóna B
Dolný Zemplín	Zemplínska Šírava a okolie	Zóna B
	Zemplínska Šírava	Zóna C
	CHKO Vihorlat	Zóna C
Medzibodrožie	CHKO Latorica	Zóna D
	Streda nad Bodrogom	Zóna C
Slanské vrchy	Slanské vrchy	Zóna C

Tab.35 Návrh cyklodestínácií a ich prepojenie na turistické destinácie Košického kraja. Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov KOČR KRT

Zóny CR v Košickom kraji



Obr.41 Zonácia turistické destinácie Košického kraja. Zdroj: KOČR KRT

V Košickom kraji je možné identifikovať územia s rôznou úrovňou potenciálu rozvoja aj už vybudovanej infraštruktúry. Ide o niekoľko veľkoplošných a maloplošných areálov, ktoré boli zo strategických dôvodov rozdelené nasledovne:

Zóna A

Ide o územia, ktoré majú vysoký potenciál pre cestovný ruch, čo znamená, že v sebe zahŕňajú turistické atraktivity a ciele, ktoré sa vyznačujú vysokou návštevnosťou alebo potenciálom vysokej návštevnosti. Zároveň je v týchto zónach vybudovaná infraštruktúra cestovného ruchu na vysokej úrovni, ktorá zodpovedá očakávaniu návštevníkov, zaisťuje im dostatočnú oporu pri doprave do miesta, v pohostinstve a v aktívnej aj odpočinkovej fáze pobytu.

Zóna B

Ide o územia, ktoré majú vysoký potenciál pre cestovný ruch, čo znamená, že v sebe zahŕňajú turistické atraktivity a ciele, ktoré sa vyznačujú vysokou návštevnosťou alebo potenciálom vysokej návštevnosti. Infraštruktúra v týchto zónach je na základnej, najviac strednej úrovni. Kapacitne úplne neodpovedá dopytu návštevníkov, je zastaraná alebo nedostatočná v kvalite alebo v rozsahu služieb.

Zóna C

Ide o územia, ktoré majú stredný potenciál pre cestovný ruch, čo znamená, že v sebe zahŕňajú turistické atraktivity a ciele, ktoré majú potenciál návštevnosti, ale zvyčajne nie sú primárnym dôvodom návštevy. Infraštruktúra v týchto zónach je na základnej, najviac strednej úrovni. Kapacitne úplne neodpovedá dopytu návštevníkov, je zastaraná alebo nedostatočná v kvalite alebo v rozsahu služieb.

Zóna D

Ide o územia, v ktorých sa nachádzajú turistické ciele, ktoré majú potenciál rozvoja, ale v súčasnosti nie sú primárnym a zvyčajne ani sekundárnym cieľom návštevy. Turistický ruch v mieste je tvorený rodinnými príslušníkmi a služobnými cestami. Turistické zaujímavosti majú nízku, skôr náhodnú návštevnosť. Infraštruktúra je veľmi základná, okrem ubytovacích zariadení sa obmedzuje na služby pre miestnych obyvateľov. Podpora zo strany OCR spočíva v príprave možností rozvoja a strategických plánov

Na základe posúdenia súčasného stavu cykloturistickej infraštruktúry v Košickom kraji je zrejmé, že mnohé existujúce cykloturistické trasy vznikali živelne a nekorešponujú so súčasnými trendmi a očakávaniami návštevníkov. Navrhujeme nasledovné opatrenia, ktoré pomôžu naplniť cieľ tejto stratégie:

1. V zmysle výsledkov pasportu cykloturistických trás začať so systematickou údržbou a opravou trás.
2. V zmysle výsledkov pasportu cykloturistických trás presmerovať alebo celkom zrušiť cyklotrasy, ktoré nevyhovujú stanoveným kritériám – 17 trás.
3. Vypracovať komplexné plány jednotlivých cyklodestinácií a cykloregiónov tak aby sa mohla prezentovať ucelená ponuka vrátane služieb, doplnkovej cykloturistickej vybavenosti a podujatí.

4.2.1. AKČNÝ PLÁN ŠC2

Špecifický cieľ 2 – Vybudovanie cyklodestinácií Košického kraja

Opatrenie 2.1. Vypracovanie koncepcií cyklodestinácií

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: krajská organizácia cestovného ruchu, oblastné organizácie cestovného ruchu, podnikatelia, cyklistické kluby a združenia – správcovia cyklotrás, dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2027

Indikátor: vypracovanie 10 územných koncepcií zameraných na rozvoj infraštruktúry a služieb v plánovaných cyklodestináciách vrátane urbanistického návrhu

Opatrenie 2.2. Skvalitnenie cykloturistickej infraštruktúry – cykloturistické trasy

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: krajská organizácia cestovného ruchu, oblastné organizácie cestovného ruchu, cyklistické kluby a združenia – správcovia cyklotrás, dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2023

Indikátor: oprava a údržba 97 cykloturistických trás, presmerovanie alebo úplné zrušenie 17 cykloturistických trás - v zmysle výsledkov pasportu 2021

Opatrenie 2.3. Realizácia nových cykloturistických trás –v rozsahu 300 km vrátane projektovej prípravy a legislatívneho procesu

Zodpovednosť: Úrad KSK, občianske združenia – správcovia cykloturistických trás, OOCR

Spolupráca: dotknuté samosprávy, SVP š.p., Lesy SR, SPF, správa ciest

Termín: 2022 – 2027

Indikátor: počet nových cykloturistických trás – 5, dĺžka nových cykloturistických trás 250 km, počet dokumentácií pre legalizáciu cykloturistických trás 5

Opatrenie 2.4. Realizácia doplnkovej cykloturistickej vybavenosti – Bike Pointy vrátane servisných miest, informačné panely s mapami, odpočívadlá a servisné miesta v zmysle dizajnu manuálu KSK

Zodpovednosť: Úrad KSK, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOCR

Spolupráca: dotknuté samosprávy, SVP š.p., Lesy SR, SPF, správa ciest

Termín: 2022 – 2027

Indikátor: počet Bike pointov KSK – 10, počet informačných nových alebo obnovených panelov ku cyklotrasám – 20, počet nových odpočívadiel 20

Opatrenie 2.5. Vybudovanie tréningových a vzdelávacích centier pre cyklistov – tréningové lokality so zabezpečením výučby zdravého pohybu na bicykli – pumptracky, singletraily, cvičné dráhy, výukové centrá, dopravné ihriská

Zodpovednosť: samosprávy, občianske združenia, súkromný sektor

Spolupráca: Úrad KSK, Ministerstvo školstva SR, Ministerstvo dopravy SR, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOCR, základné a stredné školy

Termín: 2022 – 2030

Indikátor: počet tréningových a vzdelávacích centier – 5

Opatrenie 2.6. Podpora vybudovania a zriadenia požičovní bicyklov

Zodpovednosť: samosprávy, občianske združenia, súkromný sektor

Spolupráca: Úrad KSK, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, základné a stredné školy

Termín: 2022 – 2030

Indikátor: počet nových požičovní bicyklov – 5

4.3. Špecifický cieľ 3 - ZABEZPEČIŤ PRAVIDELNÝ ZBER DÁT

Pravidelný zber dát je jedinou cestou ako vyhodnotiť účelnosť a efektivitu vynaloženého úsilia a finančných prostriedkov. Zber dát navrhujeme riešiť v dvoch základných rovinách:

1. Vlastné zisťovanie – podľa nastavených kritérií realizovať pasport cykloturistických trás aspoň raz za 5 rokov, osadenie automatických sčítačov – predovšetkým v lokalitách plánovanej cyklistickej infraštruktúry a v cyklodestináciách.
2. Prebraté informácie – od používateľov – web portál kraja, prostredníctvom mobilných operátorov, správcov cyklistických portálov a pod.
3. Výskum a prieskum – externé zabezpečenie prieskumov dopravnej mobility, prieskum využívania cykloturistických trás s napojením na služby, dotazníkový prieskum o vnímaní cyklistickej dopravy a cykloturistiky od užívateľov a pod.

Všetky dáta zbierať vo formátoch kompatibilných s geografickým portálu KSK, ktorý následne dokáže spracovať analýzu aktuálneho stavu.

Opatrenie 3.1. Realizácia pasportu cykloturistických trás a cykloturistickej infraštruktúry

Zodpovednosť: Úrad KSK ,

Spolupráca: samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR

Termín: 2027

Indikátor: počet pasportov 1, odhadovaný rozsah cca 2000 km

Opatrenie 3.2. Realizácia cykloportálu KSK a zber dát prostredníctvom jeho aplikácií

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, jednotlivci

Termín: priebežne

Indikátor: počet pasportov 1, odhadovaný rozsah cca 2000 km

Opatrenie 3.3. Realizácia prieskumu dopravnej mobility

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: Ministerstvo dopravy SR, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, jednotlivci

Termín: 2023 - 2030

Indikátor: počet prieskumov dopravnej mobility 2

Opatrenie 3.4. Osadenie automatických sčítačov cyklistov

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: Ministerstvo dopravy SR, Ministerstvo školstva SR, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR

Termín: 2022 - 2030

Indikátor: počet nových osadených automatických sčítačov - 50

4.4. Špecifický cieľ 4 MANAGEMENT

Zabezpečiť adekvátne personálne obsadenie pre riešenie cyklistickej problematiky:

- Cyklokoordinátor pre realizáciu cyklistickej infraštruktúry
- Cyklokoordinátor pre cyklodestinácie
- Cyklokoordinátor pre zber dát a web portál
- Cyklokoordinátor pre komunikáciu a koordináciu

Zabezpečiť údržbu cyklistických komunikácií a cykloturistických trás vo vlastníctve kraja pod gesciou Správy ciest KSK

4.5. Návrh cykloproduktov a cyklistických destinácií v Košickom kraji

V zmysle špecifického cieľa2 – návrh cyklistických destinácií je navrhnutých celkovo desať cyklistických destinácií alebo cykloregiónov. Každý z nich má istú vlastnú charakteristiku, ktorú je potrebné zohľadniť pri spracovaní jednotlivých koncepcií. Spoločné prvky tvoria hlavne jednotné kritériá pre posúdenie samotných cykloturistických trás, spoločne nastavené štandardy pre doplnkovú cyklistickú vybavenosť – dizajn ako aj spestrenie ponuky služieb. Toto všetko si vyžaduje úzku spoluprácu všetkých dotknutých subjektov.

Cyklodestinácia - cykloregión	Hlavná cyklistická infraštruktúra	Náročnosť	Cyklocentrum
Košice - EuroVelo 11	EV 11	CB REKREA, MTB singletraily, EXPERT	áno
		MTB- REKREA	
Ružín	KE04 - Hornádska vetva	CB/GRAVEL REKREA	
Hnilec	KE11 – Gelnická vetva	MTB SPORT/EXPERT, CB SPORT	
Slovenský raj	KE04 - Hornádska vetva	CB REKREA	áno
	KE03 – Gemerská vetva	CB SPORT	
Gemer	KE03 – Gemerská	MTB – singletraily MTB SPORT	áno
Abov	KE05 Abovská vetva	MTB SPORT	
Tokaj	KE06 Tokajská vetva	CB/MTB REKREA	
Dolný Zemplín	KE02 Zemplínska	CB REKREA /SPORT	áno
	KE09 Trebišovská vetva		
Medzibodrožie	KE07 Dolnozemplínska	CB/GRAVEL REKREA	áno
Slanské vrchy	Slanské vrchy	MTB SPORT/EXPERT	

Tab.36 Návrh cyklodestinácií a ich vyhodnotenie podľa náročnosti a odporúčaného typu bicykla . Zdroj: vlastné spracovanie

Pre návrh cykloproduktov a cyklistických destinácií sme zvolili metódu spojenia už existujúceho potenciálu územia a ponuky komplexných produktov cestovného ruchu založených na infraštruktúre – zážitku – doplnkovej infraštruktúre. Máme za to, že spojením týchto nerozlučiteľných atribútov kvalitnej destinácie je možné vytvoriť ponuku pre návštevníka. Kvalitná infraštruktúra vytvára základný pilier konkurencieschopnej cyklistickej destinácie. Silná téma, ktorá osloví záujmové skupiny a ponúkne im nezabudnuteľní zážitok.

Cyklistické destinácie majú korelovať s návrhom destinácií CR Košického kraja tak, ako ich definuje Stratégia rozvoja CR KSK v gescii krajskej organizácie cestovného ruchu.

Zriadenie cykloportálu KSK

Spracovaním videopozvánky overených cyklotrás destinácie má možnosť potenciálny návštevník vidieť a počuť výpoveď reálnych návštevníkov, ktorí cyklotrasu prešli a subjektívne ju aj hodnotia. Doplnková infraštruktúra v súčasnosti tvorí pridanú hodnotu, ktorú návštevník patrične ocení v odporúčaní, ktoré spolu so zážitkom propaguje v svojom bezprostrednom okolí. Rozhodujú detaily. Kvalitne ubytovanie priateľské k cyklistom s možnosťou bezpečného odloženia bicykla, stravovacie služby, či služby spojené so servisom a prenájomom bicykla.

5. PRÍLOHY

5. 1. Súvisiaca legislatíva

5.1.1. Ústava SR

Základnou legislatívnou normou je Ústava SR. Tá v článku 20 definuje právo na majetok. Tento článok je najdôležitejším v celej legislatíve cyklotrás SR. Vyplýva z neho investorom infraštruktúrnych cyklotrás mať vyriešenú majetkovú podstatu pozemkov, kadiaľ trasy povedú, pri cykloturistickom značení zase mať súhlasy vlastníkov pozemkov.

Majetkovú podstatu v zásade rieši 5 paragrafov tohto článku:

1) Každý má právo vlastniť majetok. Vlastnícke právo všetkých vlastníkov má rovnaký zákonný obsah a ochranu. Majetok nadobudnutý v rozpore s právnym poriadkom ochranu nepožíva.

Dedenie sa zaručuje.

2) Zákon ustanoví, ktorý ďalší majetok okrem majetku uvedeného v čl. 4 tejto ústavy, nevyhnutný na zabezpečovanie potrieb spoločnosti, rozvoja národného hospodárstva a verejného záujmu, môže byť iba vo vlastníctve štátu, obce alebo určených právnických osôb. Zákon tiež môže ustanoviť, že určité veci môžu byť iba vo vlastníctve občanov alebo právnických osôb so sídlom v Slovenskej republike.

3) Vlastníctvo zaväzuje. Nemožno ho zneužiť na ujmu práv iných alebo v rozpore so všeobecnými záujmami chránenými zákonom. Výkon vlastníckeho práva nesmie poškodzovať ľudské zdravie, prírodu, kultúrne pamiatky a životné prostredie nad mieru ustanovenú zákonom.

4) Vyvlastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva je možné iba v nevyhnutnej miere a vo verejnom záujme, a to na základe zákona a za primeranú náhradu.

5) Iné zásahy do vlastníckeho práva možno dovoliť iba vtedy, ak ide o majetok nadobudnutý nezákonným spôsobom alebo z nelegálnych príjmov a ide o opatrenie nevyhnutné v demokratickej spoločnosti pre bezpečnosť štátu, ochranu verejného poriadku, mravnosti alebo práv a slobôd iných. Podmienky ustanoví zákon.

Na Ústavu SR priamo nadväzuje aj Zákon č. 40/1964 Zb. – Občiansky zákonník, ktorý sa zaoberá mimo iného aj vlastníckymi právami, konkrétne v článkoch 123 – 135. V článku 124 a 126 sa píše o ochrane majetkových práv, či už jedinca alebo iných subjektov. Zákon sa o. i. zaoberá vlastníckymi právami majiteľov pozemkov, na ktorých je možné budovať cyklotrasy. Pri každom vybavovaní a legalizácii cyklotrasy sú potrebné súhlasy vlastníkov nehnuteľností, po ktorých budú cyklotrasy vedené. Otázka problémov pri povolení a ponímaní verejného záujmu, vrátane možného vyvlastnenia je náznakovo popísaná v paragrafe 128.

5.1.2. Výstavba

Zákon č. 135/1961 Zb. – Zákon o pozemných komunikáciách (Cestný zákon)

Cestný zákon sa dotýka cyklistických komunikácií a zariadení na nich, pretože všetky cyklistické komunikácie sa radia medzi pozemné komunikácie definované týmto zákonom. Cestný zákon sa dotýka aj cykloturistických trás a zariadení na nich, pretože všetky cykloturistické trasy prechádzajú po cestách a komunikáciách definovaných týmto zákonom.

Zákon č. 8/2009 Z. z. O cestnej premávke

Zákon a jeho vyhláška popisujú organizáciu dopravy a dopravné predpisy všetkých účastníkov cestnej premávky. Tento zákon bol v posledných rokoch viackrát novelizovaný. Zrejme aj vďaka tomu obsahuje viacero podstatných zmien o cyklodoprave a cyklistoch.

Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení

Vyhláška o dopravnom značení nadväzuje na staršie dopravné vyhlášky, no z pohľadu cyklodopravy bola v roku 2020 zásadne novelizovaná a prináša viacero zmien a novínok. Platná je od 20. 2. 2020, účinná od 1. 4. 2020.

V paragrafe 1 sa delia DZ na zvislé dopravné značky, vodorovné dopravné značky, dopravné zariadenia, svetelné signály a pokyny. Keďže vyhláška bola upravená viacerými novelami zákonov, posledné zmeny priniesli do vyhlášky pre Slovenskú republiku nové prvky a opatrenia v organizácii cyklistickej dopravy.

Očakávané sú vzorové listy, ktoré budú slúžiť ako vykonávacie predpisy a následne sa premietnu do aktualizácie TP085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Zákon č. 50/1976 Zb. O územnom plánovaní a stavebnom poriadku (Stavebný zákon)

Stavebný zákon bol pomerne často novelizovaný, posledný krát v roku 2020 pod č. 90/2020 Z. z., ktorá je účinná od 25. 4. 2020.

Stavebný zákon rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia, navrhuje vecnú a časovú koordináciu činností ovplyvňujúcich životné prostredie, ekologickú stabilitu, kultúrno-historické hodnoty územia, územný rozvoj a tvorbu krajiny v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja.

Tento zákon okrem iného upravuje plánovanie cyklistickej siete, výstavbu cyklistickej infraštruktúry a proces jej schvaľovania. Sieť cyklistických trás by sa podľa stavebného zákona mala plánovať v územno-plánovacom procese v troch (resp. štyroch) stupňoch: v rámci územia Slovenska, regiónu, mesta a následne aj zóny.

Trasy, pri ktorých sú potrebné stavebné úpravy ako odstraňovanie pôdneho krytu, asfaltovanie, hĺbenie zárezov, a pod. sú v zmysle tohto zákona stavbami, a teda je pre ich výstavbu potrebné územné rozhodnutie a stavebné povolenie. Zákon upravuje aj práva a povinnosti stavebníka, stavebného úradu a ostatných účastníkov stavebného a územného konania. Zákon jasne definuje aj typológiu drobných stavieb a povinné legislatívne procedúry, ktoré sa týkajú doplnkovej infraštruktúry na cyklotrasách, prípadne značenia cykloturistických trás. Zároveň zákon určuje aj postihy a pokuty za nelegálne stavby.

Veľmi páľčivou otázkou je definovanie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás ako verejno-prospešných stavieb (resp. líniových dopravných stavieb) a následná možnosť uplatnenia vyvlastnenia pozemku pri ich výstavbe, s cieľom uľahčiť a urýchliť proces ich výstavby. Tomu sa venuje zákon v jeho štvrtej časti venovanej vyvlastneniu.

5.1.3. Odvetvové zákony

Zákon č. 326/2005 Z. z. O lesoch (Lesný zákon), Zákon č. 360/2007 Zb.

Tento zákon bol v posledných rokoch viackrát novelizovaný. Prichádza sa s ním do styku predovšetkým pri legalizácii cykloturistických trás, najmä v lesnom a horskom prostredí (či už trás pre cestné alebo horské MTB bicykle).

Pôvodný zákon č. 326/2005 Zb. bol novelizovaný v roku 2007 pod číslom 360/2007, do platnosti vstúpil k 1. 9. 2007. Vtedy otázky cyklistickej verejnosti vyvolala krátka formulácia v paragrafe 31 tohto zákona, kde medzi zakázané činnosti v lese do písmena d) bola doplnená formulácia „... je zakázané... jazdiť na bicykli alebo na koni mimolesnej cesty alebo vyznačenej trasy“. Samotný zákon o lesoch nedefinuje pojem lesná cesta. Odkazuje iba na slovenskú technickú normu STN 73 6108, ktorá stanovuje kategorizáciu lesnej dopravnej siete. Zákon vymedzuje terminológiu, popisuje štátne orgány, lesnú stráž. Definuje ich právomoci, takže je jasné, čo kam patrí. Zaujímavé je, že lesná stráž má v zákone menšie právomoci ako poľovnícka stráž. Jasne sa stanovujú povinnosti pri legalizácii a značení cykloturistických trás voči vlastníkom i obvodnému (prípadne krajskému) lesnému závodu. Nepríjemnosťou zákona sú pokuty, možno primerané pri porušení paragrafov ohľadom ochrany lesa z hľadiska neoprávnených značení cyklotrás, no určite prehnané pri postihoch jednotlivcov pri jazdení mimo lesných ciest a značených trás. Zákon nepozná pojem singletracky, ktoré je preto potrebné riešiť výnimkou zo zákona.

Paragraf 3 definuje a kategorizuje lesné pozemky. V piatom diely zákona v paragrafe 30 je definované využívanie lesov verejnosťou. V odseku 1 sa uvádza, že každý má právo na vlastnú zodpovednosť a nebezpečenstvo vstupovať (pri dodržaní ostatných častí zákona) na lesné pozemky.

V posledných aktualizáciách v ôsmom diely Správa lesného majetku vo vlastníctve štátu a združenia vlastníkov lesného majetku do zákona bola doplnená formulácia v paragrafe 50b Využitie lesných pozemkov vo vlastníctve štátu na verejnoprospešné účely. Týka sa to teda aj stavieb cyklotrás (ak sú v ÚP definované ako verejno-prospešné stavby). Tu sa konkrétne v odsekoch 1 a 4 hovorí:

(1) Lesné pozemky vo vlastníctve štátu, na ktorých podľa záväznej časti územnoplánovacej dokumentácie alebo podľa uznesenia obecného zastupiteľstva, ak ide o obec, ktorá nie je povinná mať územný plán podľa osobitného predpisu, majú byť umiestnené verejnoprospešné stavby, ktorých stavebníkom bude obec alebo vyšší územný celok, môže správca po ich vyňatí (§ 5 a 7), previesť len do vlastníctva obce alebo vyššieho územného celku.

(4) Lesné pozemky podľa odsekov 1 a 2 po ich vyňatí (§ 5 a 7) prevedie správca zmluvou o prevode vlastníctva bezodplatne do vlastníctva obce alebo vyššieho územného celku alebo ich zmluvou, z ktorej vyplýva právo užívať taký pozemok a uskutočniť na ňom stavbu, prenechá do bezodplatného užívania osobám podľa odseku 3 na základe právoplatného územného rozhodnutia o umiestnení stavby. Zmluva o prevode pozemku a zmluva, z ktorej vyplýva právo užívať pozemok a uskutočniť na ňom stavbu, musí byť bezodplatná a musí obsahovať dojednanie, že správca má právo odstúpiť od zmluvy, ak rozhodnutie o umiestnení stavby stratí platnosť alebo ak dôjde k jeho zmene, v dôsledku ktorej stavba prestane plniť dohodnutý účel verejnoprospešnej stavby alebo nájomného domu, inak je zmluva neplatná; nadobúdateľ alebo užívateľ pozemku je povinný odo dňa účinnosti zmluvy strpieť vykonávanie kontroly plnenia dohodnutého účelu stavby zo strany správcu.

Zákon č. 543/2002 Z. z. O ochrane prírody a krajiny

Tento zákon bol pomerne často novelizovaný. Poslednýkrát v roku 2020 pod č. 74/2020 Z. z., ktorá je účinná od 9. 4. 2020.

Uplatňuje sa najmä pri povoľovaní cykloturistických trás, značení cykloturistických trás a osádzaní prvkov doplnkovej infraštruktúry, najmä v lesnom a horskom prostredí,

ktoré je súčasťou veľkoplošných a maloplošných chránených území. Od 26. 6. 2014 je platná novelizácia tohto zákona. Samozrejme sa uplatňuje aj pri cyklodopravných trasách, keďže pri nich sa jedná o stavby.

Zákon delí územie Slovenska do 5 stupňov ochrany prírody a určuje činnosti, ktorých vykonávanie je na konkrétnom stupni zakázané, resp. pre ktoré je potrebné získať súhlas orgánu ochrany prírody. Čím vyššie číslo, tým väčšia ochrana. Prakticky v prvom stupni ochrany neplatí

z hľadiska bicyklovania, stavieb cyklotrás a značenia cykloturistických trás žiadne obmedzenie, v ostatných stupňoch ochrany sú už obmedzenia. Druhý stupeň ochrany (CHKO) a tretí stupeň ochrany (NP) umožňuje po predchádzajúcich súhlasoch orgánov štátnej ochrany prírody značiť cyklotrasy a pohybovať sa na bicykli po značených cyklotrasách a neznačených trasách určených pre pohyb na bicykli. Obe tieto kategórie sú vždy definované v návštevnom poriadku. Vo štvrtom a piatom stupni ochrany (obyčajne rezervácie, prírodné pamiatky a pod.) tieto činnosti nie sú povolené, no zákon umožňuje žiadať výnimky. Tie spadajú, vrátane závažnejších stavebných, pod okresné úrady, odbory ŽP. Častokrát sa k nim vyjadruje aj ŠOP SR, resp. jeho územné zložky – Správy NOP a CHKO, alebo aj Ministerstvo životného prostredia.

Zákon definuje zákonné lehoty pre vydanie rozhodnutia (výnimky) a ďalej možnosti zrušenia už vydaného rozhodnutia, resp. predĺženie rozhodnutia, ak bolo vydané na dobu určitú. Mimoriadne dôležitým paragrafom zákona je zánik rozhodnutia, ktoré sa uplatní napríklad pri zániku právnickej osoby, na ktorú bolo vydané, ak nemá následníka s poverením prebratia bremena rozhodnutia. Veľmi podrobne je popísaná stráž prírody, jej označenie, práva a povinnosti. Mnohé veci sa zásadne líšia od lesnej a poľovnej stráže.

V záverečnej časti sú definované a stanovené sankcie za delikty a priestupky.

Zákon asi najdôslednejšie popisuje cykloturistiku, na rozdiel od Lesného zákona jasne definuje pojem značená cyklotrasa. Osobitou časťou zákona, ktoré sú však mimo neho sú návštevne poriadky národných parkov. V nich sú definované miesta, kde je povolený pohyb na bicykli. Či už na vyznačených cyklotrasách alebo trasách určených pre horské bicykle.

Osobité stavebné konania vyžadujú aj posúdenie vplyvu stavby na životné prostredie, najmä ak sa trasa dotýka chránených území, vrátane chránených vtáčích území a území Natura 2000.

Častokrát sa vyžaduje aj proces EIA s vydaním záverečného stanoviska EIA.

Zákon č. 274/2009 Z. z. O poľovníctve

Tento zákon bol prijatý v roku 2009 a je platný od 10. 7. 2009. Novelizovaný bol v rokoch 2013, 2016 a poslednýkrát v roku 2020 pod č. 198/2020 Z. z. s účinnosťou od 21. 7. 2020.

Pri legalizácii cykloturistických trás, najmä v horskom prostredí (či už trás pre cestné alebo MTB bicykle) sa okrem Lesného zákona stretávame i s poľovníkmi, ako účastníkmi konaní. Pre

znalosť relevantných stanovísk je potrebné poznať súvisiaci zákon – Zákon o poľovníctve. Zákon v žiadnej forme nevyklučuje alebo neobmedzuje pohyb cyklistov v lesoch. Všeobecne síce v paragrafe 24 uvádza isté všeobecné obmedzenie, v prípade že by dochádzalo k rušeniu zveri alebo jej stresovaniu, no následne v odseku l) sa zakazuje jazda na motocykli, motorovej trojkolke, štvorkolke, motorovom vozidle alebo motorovom člne, snežnom skútri a vodnom skútri, čím sa zrejme vymedzujú faktory plašiace zver. Cykloturistika ani pohyb na bicykli tu nefiguruje.

Osobitý paragraf platia pre ohradené zvernice a bažantnice, ako aj možné krátkodobé uzávery revírov v čase hniezdenia vtáctva. Na to však musí dať súhlas obvodný lesný úrad (prípadne úrad životného prostredia, to sa tu však neuvádza – je to predmetom zákona o ochrane prírody).

Zákon vymedzuje členov poľovnej stráže, definuje ich práva a povinnosti. Sú oprávnení skontrolovať v lese cyklistov a motorové vozidlá značkárov cyklotrás. Tie však musia mať povolenie jazdy po lesných cestách (rieši Lesný zákon). Člen lesnej stráže je povinný mať služobný odznak a na požiadanie sa legitimovať služobným preukazom.

V závere zákona sa píše v paragrafe 62, odsekoch 1 až 3 o povinnosti a o zodpovednosti poľovníkov používať strelné zbrane tak, aby neohrozovali život, zdravie a majetok iných osôb.

Zákon č. 364/2004 Z. z. O vodách (Vodný zákon) – aktualizované úplné znenie

Zákon bol prijatý v roku 2004, bol niekoľkokrát novelizovaný. Posledná novelizácia bola v roku 2020 pod č. 74/2020, Z. z. a je platný od 9. 4. 2020.

Tento zákon upravuje práva a povinnosti fyzických osôb a právnických osôb k vodám a nehnuteľnostiam, ktoré s nimi súvisia pri ich ochrane, účelnom a hospodárnom využívaní, oprávnenia a povinnosti orgánov štátnej vodnej správy a zodpovednosť za porušenie povinností podľa tohto zákona. I keď pohyb cyklistov po hrádzach a v blízkostiach riek zákon nerieši menovite, veľmi sa dotýka potenciálneho rozvoja cykloturistických trás pozdĺž riek.

Pri zriaďovaní cyklotrasy, nielen priamo na hrádzach, ale aj na pobrežných pozemkoch, v inundačnom území a v ochranných pásmach vodárenských zdrojov alebo vodných stavieb vo

vzdialenosti do 23 m od vzdušnej päty ochrannnej hrádze je vždy potrebný súhlas orgánu štátnej vodnej správy.

V poslednom období sa zrealizovalo viacero cyklo dopravných úsekov trás na hrádzach riek, ktoré sa podarilo zrealizovať aj vďaka tomu, že týmito opatreniami sa posilnili protipovodňové opatrenia.

Zákon č. 91/2010 Z. z. O podpore cestovného ruchu

Zákon bol prijatý v roku 2010. Bol niekoľkokrát novelizovaný, poslednýkrát v roku 2020 pod číslom 90/2020 Z. z. Po poslednej novelizácii je platný od 25. 4. 2020. Z nášho pohľadu sa týka najmä podpory KOOCR a OOCR, ktoré, ak v svojich štatútoch majú podporu cyklistiky a cykloturistiky, môžu na ňu žiadať v zmysle zákona o finančné prostriedky v rámci vyhlásených výziev.

Zákon č. 151/2019 Z. z. O poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky

Dotačný zákon bol prijatý v roku 2019, na jeho prijatí sa výraznou mierou podieľali samosprávne kraje. Tento zákon upravuje účel, podmienky, rozsah, spôsob a kontrolu poskytovania dotácií na priamu podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky z rozpočtovej kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Ministerstvo dopravy môže v príslušnom rozpočtovom roku poskytnúť dotáciu za podmienok ustanovených týmto zákonom a osobitným predpisom na tieto účely:

- a) vypracovanie projektovej dokumentácie na výstavbu, zmenu stavby, stavebné úpravy alebo rekonštrukciu cyklistickej komunikácie,
- b) vypracovanie projektovej dokumentácie na dopravné značenie cyklistickej komunikácie,
- c) výstavba, zmena stavby, stavebné úpravy alebo rekonštrukcia cyklistickej infraštruktúry, alebo
- d) osvetové kampane a propagačné kampane, ktorých cieľom je podpora cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

Podrobnosti podpory potom upravuje príslušná výzva. Tá upresní predmet podpory, podmienky poskytnutia dotácie, ako aj maximálnu výšku podpory pre vyhlásené aktivity.

Zákon č. 539/2008 Z. z. O podpore regionálneho rozvoja

Zákon bol prijatý v roku 2008, novelizovaný bol v roku 2014 pod č. 309/2014 Z. z., v roku 2016 pod č. 378/2016 Z. z., v roku 2018 pod č. 58/2018 a 313/2018 Z. z., v roku 2019 pod č. 221/2019 Z. z. a v roku 2020 pod č. 134/2020 Z. z. Po poslednej novelizácii platí od 1. 7. 2020. Zákon slúži ako nástroj podpory regionálneho rozvoja SR. V paragrafe 3 Ciele podpory regionálneho rozvoja sa v bode 2 medzi oblasti podpory regionálneho rozvoja uvádza pod písmenom i) zlepšenie dopravnej a technickej vybavenosti regiónu, inžinierskych stavieb, pod písmenom j) rozvoj cestovného ruchu a u) rozvoj telesnej kultúry, športu a turistiky.

Po poslednej novelizácii zákon spadá pod Ministerstvo investícií. Paragraf 11 vymedzuje pôsobnosť vyššieho územného celku, paragraf 12 pôsobnosť obce. Paragraf 13 definuje subjekty územnej spolupráce, kam okrem iného patria i Regionálne rozvojové agentúry, slovenské časti Euroregiónov, európske zoskupenia územnej spolupráce, občianske združenia, neziskové organizácie poskytujúce verejnoprospešné služby, obce a vyššie územné celky (samosprávne kraje). Tieto subjekty môžu žiadať o dotáciu v rámci vyhlásených výziev a opatrení. Tento zákon už viacero rokov okrem iného podporoval aj obnovu a tvorbu cykloturistických trás na slovenskom území Euroregiónov, v posledných rokoch aj tvorbu štúdií a PD pre cyklotrasy.

5.1.4. Technické normy a technické podmienky:

- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií

Okrem iného definuje aj šírkové usporiadanie a priestorové riešenia cyklistických komunikácií.

- STN 01 8028 Cykloturistické značenie

Rieši definíciu základných pojmov používaných v cykloturistike, rozdelenie trás podľa rôznych kategórií, definuje prvky maľovaného značenia a prvky cykloturistickej orientácie (rozmery, usporiadanie, vzory, popisy), ako aj zásady evidencie, obnovy cykloturistických trás. Bola novelizovaná v roku 2015 a v plnej miere nahradila starú normu (pod tým istým číslom) z roku 2000.

STN 73 6108 Lesná dopravná sieť

V tejto norme je definovaný súbor obrovského množstva a kategórií lesných ciest – cez lesné cesty I., II. a III. triedy, zväžnice, približovacie cesty a pod. Nová formulácia Lesného zákona teda umožňuje jazdiť na bicykli po sieti vyznačených trás a sieti lesných ciest všetkých kategórií definovaných v zmysle tejto STN, dokonca bez súhlasu vlastníkov.

Doplnkovou aplikáciou k posudzovaniu, či sa jedná o lesnú cestu, alebo nie, je mapa lesných ciest na Slovensku, spracovávaná Národným lesníckym centrom vo Zvolene.

TP 085/2019 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Prvýkrát tieto technické podmienky vydalo MDVRR SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, pod označením TP 07/2014. Do platnosti vstúpili 1. 11. 2014. V roku 2019 boli zásadne novelizované a rozšírené už pod označením TP 085. Do platnosti vstúpili 10. 6. 2019, sú zavesené na web stránke SSC. Dnes tvoria na Slovensku zásadný dokument platný pre projektovanie cyklotrás a cyklistickej infraštruktúry. Je v nich definovaná cyklo doprava a cyklistická infraštruktúra. Materiál má 110 strán, v úvode jasne definuje terminológiu v oblasti cyklo dopravy, cyklistiky, cykloturistiky a doplnkovej cykloinfraštruktúry. Pojednáva o vodorovnom i zvislom dopravnom značení a cykloturistickom značení cyklotrás. Jasne tu definuje, že na niektorých cyklotrasách môžu byť umiestňované súbežne oba druhy značenia.

TP definuje spôsoby vedenia cyklistov, venuje sa aj návrhovým parametrom cyklistických komunikácií (širokové usporiadanie, pozdĺžny sklon, priečny sklon, smerové oblúky, výškové vedenie, rozhládové pomery, prejazdové profily, návrhové rýchlosti, druhy vozoviek cyklistických komunikácií, návrh konštrukcie vozovky, podfarbenie a mimoúrovňové križovania).

Ako typy vedenia cyklistov v priestore definuje cyklistický pruh v pozemnej komunikácii, cyklistickú cestičku, oddelenie chodcov a cyklistov a cyklistický koridor.

V kapitole 6 sa venuje vybaveniu cyklistických komunikácií - doplnkovej infraštruktúre na cyklotrasách – odstavňým zariadeniam pre bicykle, výťahom, schodiskovým žliabkom pre bicykle, zábradliam, kanalizácii, cyklistickým odpočívadlám, cyklistickým spomaľovačom, závorám a stĺpikom, cykloturistickej orientácii, odpadkovým košom, madlám a opierkam na

križovatkách. V ďalšej kapitole rieši zvislé, vodorovné dopravné značenie a svetelnú signalizáciu, súvisiace s cyklistami. V kap. 8 sa uvádza viacero dopravných situácií, patria k nim aj vyhradené pruhy pre autobusy a cyklistov, vedenie cyklistov cez autobusové zastávky, jednosmerné komunikácie s obojsmernou jazdou cyklistov, vjazdy do domov a areálov, prejazd cez stavebný spomaľovací pruh, križovanie chodec – cyklista, vedenie cyklistov cez zúžený profil, prejazd cez koľaje, odbočenie vľavo na križovatke a svetelná signalizácia.

V kap. 9 sú popísané križovatky. Sú tu stykové križovatky, priesečné križovatky, okružné križovatky a mimoúrovňové križovatky. TP prináša množstvo námetových a inovatívnych riešení, ktoré je potrebné uplatniť pri plánovaní, projektovaní, budovaní i značení cyklistických komunikácií a cyklotrás.

5.1.5. Iné právne dokumenty

MEMORANDÁ

V rámci strategických dokumentov považujeme za dôležité dať do pozornosti podpísané memorandá zamerané na spoluprácu v oblasti rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Aj keď z nich nevyplýva žiadny právny záväzok, predstavujú deklaráciu vôle ku spolupráci za určitých podmienok. Pre oblasť rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky boli podpísané Memorandá o spolupráci s Lesmi SR, s neštátnymi vlastníkmi lesov, Slovenským pozemkovým fondom a Slovenským vodohospodárskym podnikom.

MEMO LESY

Memorandum vo veci spolupráce pri rozvoji cyklistickej dopravy a cykloturistiky medzi Lesy Slovenskej republiky Slovenska a Národný cyklokoordinátor Peter Klučka. Hlavné ustanovenia:

1. musí mať pridelené evidenčné číslo od SCK, inak je považovaná za neoprávnene zriadenú a preto nie je povolené využívanie cyklistickou verejnosťou
2. Trasa musí byť evidovaná v národnom registri SCK cykloportal.sk
3. Národný cyklokoordinátor zabezpečí školenie pre cykloznačkárov prostredníctvom SCK

Peter Klučka v tomto memorande zastupuje výhradne záujem Slovenského cykloklubu a nie členov medzirezortnej pracovnej skupiny či samosprávnych krajov. V memorande sa následne aj spája osoba Petra Klucku a Slovenského Cykloklubu do novej funkcie: Slovenský cyklokoordinátor

Dátum podpisu: 27.3.2017

MEMO NEŠTÁTNI VLASTNÍCI LESOV

Memorandum vo veci spolupráce pri rozvoji cyklistickej dopravy a cykloturistiky medzi Únia regionálnych združení vlastníkov neštátnych lesov Slovenska a Národný cyklokoordinátor Peter Klučka

Text memoranda má rovnaké znenie ako MEMO s LESY SR - vrátane nového titulu Slovenský cyklokoordinátor

Peter Klučka v tomto memorande zastupuje výhradne záujem Slovenského cykloklubu a nie SR a členov medzirezortnej pracovnej skupiny, napr:

1. musí mať pridelené evidenčné číslo od SCK, inak je považovaná za neoprávnené zriadenú a preto nie je povolené využívanie cyklistickou verejnosťou
2. Trasa musí byť evidovaná v národnom registri SCK cykloportal.sk
3. Národný cyklokoordinátor zabezpečí školenie pre cykloznačkárov z radov lesníkov prostredníctvom SCK

Dátum: 30.7.2017

MEMO SPF

Memorandum o spolupráci medzi Slovenský pozemkový fond a Národný koordinátor Peter Klučka. Hlavné ustanovenia:

SPF a Národný cyklokoordinátor využijú svoje elektronické informačné prostriedky pre vzájomnú komunikáciu a šírenie informácií k vysporiadaniu pozemkov pod pripravovanými cyklotrasami. Dátum: 6.3.2019

Žiadna informácia zo strany Národného cyklokoordinátora nebola zverejnená na stránke MINDOP. Na túto tému na stránke MINDOP uverejnené len materiály ZMOS.

MEMO SVP š.p.

Memorandum o vzájomnej spolupráci medzi Slovenský vodohospodársky podnik š.p. a Národný koordinátor Peter Klučka

- na dobu určitú - 5 rokov od podpisu
- všeobecné memorandum o spolupráci, bez špecifikácie

nie je spomenutý ani vnútorný predpis SVP š.p. Dátum: 19.4.2021

5.2. Kritériá pre posudzovanie a navrhovanie cykloturistických trás

Požadované parametre pritom vychádzajú z parametrov bicyklov kategórií cestný a horský bicykel a fyzických možností cyklistov. Na rozdiel od triedenia podľa STN 01 8028 – Cykloturistické značenie je uvedené triedenie založené na kritériách, ktoré je možné presne odmerať a vyhodnotiť. Kritériá sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách samostatne pre horské a cestné bicykle.

Tab.1 Kritériá pre posúdenie trasy pre cestné bicykle

Cestné bicykle, gravel bicykle				
Kritériá pre návrh a posúdenie trasy pre cyklistov		Kategórie cyklistických trás		
		Trieda 1 - rekrea	Trieda 2 - sport	Trieda 3- expert
Maximálny pozdĺžny sklon	%	6	8	11
Priečny sklon	%	2	3 - 5	5
Minimálna šírka komunikácie	m	3	2,5 (2,00)**	2,00
Povrch komunikácie	-	Spevnený*	Spevnený*	Spevnený*
Min. polomer smerových oblúkov	m	30	14	5
Maximálna pozdĺžna nerovnosť	cm	0,3***	0,5***	0,5***

* S výnimkou chránených území– udržiavaný povrch mlatový, alebo jemný štrk frakcie 0-22 vhodný aj pre gravel bicykle

** V odôvodnených prípadoch v zmysle TP 085

*** Pre spevnené cyklistické komunikácie, meraná pod 1,00 m latou v zmysle TP 085

Tab.2 Kritériá pre posúdenie trasy pre horské bicykle

Horské bicykle (MTB)				
Kritériá pre návrh a posúdenie trasy pre cyklistov		Kategórie cyklistických trás		
		Trieda 1 - rekrea	Trieda 2 – sport	Trieda 3- expert
Šírka trasy v cm	Jednosmerná	90 - 150	60 - 120	45 - 80
	Obojsmerná	180 - 240	150 - 220	Len v prípade zriadenia obchádzkových miest
Povrchová úprava	Typ	Konštantný, tvrdý povrch trasy	Dovezený materiál a celkovo stabilizovaná trasa. Mäkké úseky cesty len veľmi zriedka, alebo sú vysypané jemným štrkom frakcie 0-22	Pôvodný materiál, s občasnými navážkami iných zemín alebo štrkov. Môžu sa vyskytovať mäkké alebo štrkové úseky frakcie 16 – 32
	Prekážky	Nie sú žiadne prekážky	Cesta s minimom prekážok, max. do výšky 10 cm	Cesta s prekážkami, ktoré nepresahujú výšku 20 cm
Pozdĺžny sklon*	Plánovaný rozsah viac ako 90% trasy	< 5 %	< 8 %	< 10 %
	Krátke max. stúpania	8%	10%	15%

	do dĺžky 60 m			
	Maximálne stúpania celkom**	< 3% z trasy	< 3% z trasy	< 5 % z trasy
Priečný sklon	plánovaný rozsah v priamej	2-3 %	2 - 5%	2 - 5%
Prejazdová svetlosť	šírka	45 - 60	30 - 45	30 - 45
	[cm]	vyčistené od okrajov trasy	vyčistené od okrajov trasy	vyčistené od okrajov trasy
	Min. výška [cm]	270	250	200
Zákruty	min. polomer smerového oblúka	14	5	1
<p>* variácie sklonov závisia od typu pôdy, hydrologických pomerov, stupňa využívania a ďalších faktorov, ktoré prispievajú ku stabilite povrchu a potenciálnej erózii.</p> <p>Vzhľadom na tieto dopady je potrebné dôsledne zvážiť, ako môžu väčšie sklonové pomery poškodzovať trasu a spôsobovať ďalšiu eróziu.</p> <p>** maximálne stúpania na trase celkom vypovedá o tom, koľko úsekov z celej dĺžky trasy sa pohybuje v rozmedzí 5% (+/-) maximálneho stúpania na trase</p>				

Tieto kritériá cykloturistických trás vychádzajú okrem fyzických možností cyklistov aj z parametrov bicyklov. Relatívne novou kategóriou bicyklov je pritom kategória gravel. Bicykle tohto označenia sú vizuálne podobné cestným bicyklom no najmä vďaka širším pneumatikám, kratšiemu posedu apod. umožňujú jazdu aj po nespevnených komunikáciách.

5.3. Rozdelenie bicyklov a ich typy

Bicykel je v zmysle slovenskej legislatívy nemotorové vozidlo pohybujúce sa pomocou ľudskej sily šliapaním do pedálov, ktoré sú ovládané cyklistom pomocou riadidiel tak, že sedí na sedadle bicykla a drží sa riadidiel, pričom pri jazde má cyklista nohy na pedáloch.

Z hľadiska použitia a konštrukcie je možné bicykle rozdeliť do nasledovných kategórií:

1. horské bicykle, ktoré je možné podľa použitia ďalej rozdeliť na:
 - a. crosscountry (XC)
 - b. trail (TR)
 - c. enduro (EN)
 - d. zjazdové (downhill - DH)
2. gravel bicykle (je sem možné zaradiť aj trekingové, krosové a fitness bicykle)
3. cestné bicykle, ktoré je možné podľa použitia ďalej rozdeliť na:
 - a. časovkárské/triatlonové
 - b. aero
 - c. klasikárske
 - d. endurance

Uvedené kategórie bicyklov sa však často prekrývajú a najmä pri kategórií gravel sa v uplynulých rokoch značne menili parametre ako priemer kolies alebo rozsah prevodov.

5.4. KOSTROVÁ SIEŤ CYKLISTICKÝCH TRÁS KOŠICKÉHO KRAJA – aktualizovaná verzia



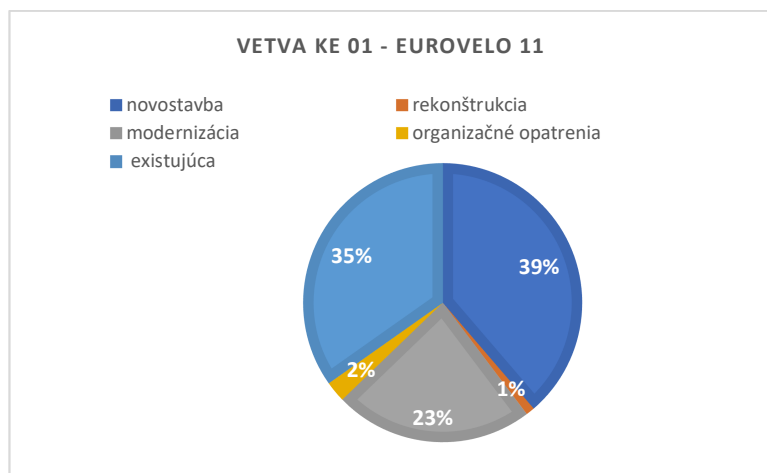
Kostrová sieť cyklistických komunikácií KSK 2022			
označenie	Názov vetvy	celkom v km	Stručný popis
KE 01	EuroVelo 11	42	Medzinárodná cyklistická diaľnica, severojužná vetva prepájajúca regionálne centrá východného Slovenska Košice - Prešov - Sabinov - Stará Ľubovňa v dĺžke 195 km. Na území KSK 42 km vedie prevažne údolím rieky Hornád. Atrakcia: mesto Košice
KE 02	Zemplínska	93.477	Severojužná regionálna vetva prepájajúca zokruhovanú Zemplínsku Šíravu s Tokajským regiónom. Cyklotrasa je navrhnutá po protipovodňových hrádzach Laborca a Bodrogu. Atrakcia: vodná nádrž, tokajské vínné pivnice, vyhliadková veža, Oborín
KE 03	Gemerská	96.942	Regionálna vetva prepájajúca Slovenský Raj a Slovenský Kras prevažne vedúca v koridore rieky Slaná a železničnej trate. Atrakcie: Dobšinská ľadová jaskyňa, Betliar, Rožňava, jaskyňa Domica
KE 04	Hornádska	102.409	Severná regionálna vetva prepájajúca Slovenský Raj, Ružín a Košice - napojenie na EV11. Vedie v koridore rieky Honád a bývalej Bohumínskej železnice, z ktorej využíva niektoré technické pamiatky. Atrakcie: Podlesok, mesto SNV, Markušovce kaštieľ, ZaHuraWood - jazero, Štefánska Huta most, VN Ružín - tunel.
KE 05	Abovská	96.435	Južná regionálna vetva prepája Slovenský kras a okolie Košíc s napojením na EV11. Vedie zaujímavým krasovým územím, po náhorných planinách aj v ich údolí. Trasa má viac turistický potenciál, nakoľko vedie výlučne vidieckou krajinou. Atrakcie: jaskyňa Domica, Šilická planina, Granárium Jablonov, Hrhovské rybníky, Zádielský kaňon.
KE 06	Tokajská	64.497	Južná vetva prepájajúca Abov - EV11 a Tokajskú oblasť, vedie prevažne vidieckou krajinou v koridore riek Roňava a Bodrog. Atrakcie: archeoskanzen, hrad Slanec, tokajské vínné pivnice.
KE 07	Dolnozemplínska	41.513	Turistická vetva vedúca prevažne po hrádzi Latorice. Atrakcie: CHKO Latorica, lužné lesy, rovinná trasa vedúca na slovensko-ukrajinskú hranicu s napojením na Uzhorod.
KE 08	Sobranceká	26.962	Vetva prepája Vyšné Nemecké s okresným mestom Sobrance a Zemplínskou Šíravou. V značnej miere využíva protipovodňové hrádze Boťanského kanálu. Vytvára bezpečné dopravné prepojenia obcí vo väzbe na Sobrance a Zemplínsku Šíravu.
KE 09	Trebišovská	39.01	Regionálna vetva vytvára prepojenie Michaloviec a Trebišova s napojením na Tokajskú vetvu. Vedie v koridoroch popri železničnej trati ako rýchle dopravné prepojenie medzi okresnými mestami. Atrakcie: kaštieľ a park v Trebišove
KE 10	Moldavská	66.828	Regionálna vetva vytvára prepojenie medzi mestom Košice - napojenie na EV11 a mestom Moldava nad Bodvou s pokračovaním na Jasov a Smolník. Atrakcie: Jasovské rybníky, Medzev hámre, Smolnícka huta kúpele.
KE 11	Gelnická	62.26	Severojužná regionálna vetva prepájajúca mesto Rožňava a Gelnica na VN Ružín. Atrakcie: hrad Krásna Hôrka, Úhornianske jazero, Gelnica, Ružín.

MP 01	Trebišov - Sečovce	12.156	Severojižná vetva vedúca v koridore bývalej železničnej trate a rieky Trnávka. Vytvára rýchle prepojenie medzi mestom Trebišov a Sečovcami.
MP 02	Ondava	35.038	Turistická vetva vedúca prevažne po hrádzi Ondavy s pokračovaním do Prešovského kraja.
MP 03	V.Kapušany - KE 07	7.108	Krátka turistická prepojka medzi mestom Veľké Kapušany a hrádzou Latorice s napojením na Dolnozemplínsku vetvu.
MP 04	SNV - Harichovce (Levoča)	5.728	Prepojenie mesta SNV a Levoča po kataster obce Harichovce.
MP 05	Hrabušice - Betlanovce (PSK)	2.442	Prepojenie Slovenského raja v smere na Poprad a Vysoké Tatry. Krátky úsek na území Košického kraja vedie v koridore rieky Hornád.
MP 06	KE07 - Čierna n.Tisou (HU, UA)	11.209	Prepojenie Dolnozemplínskej vetvy na železničný uzol Čierna nad Tisou z obcePtrukša cez zavesenú lávku nad Latoricou.
MP 07	KE07 - Klin nad Bodrogom	4.057	Prepojenie Dolnozemplínskej vetvy do obce Klin nad Bodrogom po hrádzi Bodrogu - najnižšie položený bod na Slovensku.
MP 08	KE06 - Zemplínska Teplica	5.771	Prepojenie Tokajskej vetvy do obce Zemplínska Teplica cez Slánske Nové Mesto do Kalše.
MP 09	KE04 -Prepojenie Slovenský raj	8.759	Prepojenie mesta SNVna Slovenský raj - Košiarny briežok. Prepojenie obce Smižany na Čingov. Prepojenie obce Spišské Tomášovce do lokality Ďurkovec.
MP 10	KE 04 Smižany - Iľiašovce	3.598	Prepojenie obce Smižany do Iľiašoviec okolo Kapličky.
MP 11	KE01 -Prepojenie Valaliky Geča	4.582	Napojenie EV 11 z obce Kokšov Bakša na priemyselný park Valaliky a do obce Geča s pokračovaním k žel. Stanici.
MP 12	KE01 -Prepojenie Rozhanovce	11.910	Napojenie EV 11 do Rozhanoviec cez MČ Krásna, Sady nad Torysou do Rozhanoviec.
MP 13	KE 11 Šebastovce - Barca	1.086	Napojenie Moldavskej vetvy z obce Šebastovce do MČ Barca.
MP 14	KE 10 Šaca - Malá Ida	7.194	Napojenie obce Malá Ida na Vetvu KE010 Moldavská.
Celkom		852.971	

KE01 VETVA A - EuroVelo 11

Medzinárodná cyklotrasa prepájajúca Atény a Nord Cup v Nórsku. Na území Košického kraja začína na hranici s Prešovským samosprávnym krajom v obci Budimír, pokračuje do obce Družstevná nad Hornádom, prechádza cez mesto Košice s pokračovaním na Nižnú Myšľu až na hranicu s Maďarskom pri priechode Trstené pri Hornáde. Takmer v celej dĺžke sleduje líniu rieky Hornád. Cyklistická cestička EuroVelo 11 má pomerne vysoký stupeň projektovej prípravy, významná časť bola realizovaná v minulom období, či už ako úprava koruny protipovodňovej hrádze, alebo aj ako samostatná cyklistická cestička. Výstavba tejto významnej komunikácie patrí medzi priority Košického samosprávneho kraja. Chýbajúce úseky, zaručujúce plynulosť jazdy predstavujú 39% z celkovej dĺžky trasy na území Košického kraja.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
EV11_KE01	42	16.259	0.421	9.694	1.013	14.613



Tabuľková časť

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa	dĺžka úseku	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m	typ cesty	objekt/križovatka	poznámka
-------	------------	---------------------	-------------	-------------	-------------	--	-----------	-------------------	----------

		SU,DUR, UR,DSP,S P, NO	katastro v v km	v v km		novostav ba	rekonštrukc ia	modernizác ia	organizač né opatrenia	existujú ca	CYK,M K, UK, KC			
Košice okolie	Budimír	UP VUC	2.905		0								hranica KSK/PSK	
		DUR/DSP		1.45	1.45	1.45					CYK		PDP pri ceste 20, smer PSK	
		DUR/DSP		0.497	1.947					0.497		MK		nová ulica
		DUR/DSP		0.958	2.905						0.958	CYK		stará cesta, SPF
	Družstevná pri Hornáde	DUR/DSP	3.836	2.55	5.455	2.55						CYK		urbár
		DSP		0.393	5.848					0.393		UK		k objektu vodárni
		DSP		0.676	6.524	0.676						CYK		popri Hornáde
		DSP		0.217	6.741	0.217						CYK	lávka	Galéria v skalnom masíve
	Kostoľany nad Hornádom	UP VUC	0.576	0.421	7.162		0.421					UK	spevnenie brehu	chatová oblasť
		UP VUC		0.155	7.317				0.155			UK		
	Košice- Ľahanovce	UP VUC	4.857	3.16	10.477				3.16			UK		
		UP VUC		0.207	10.684						0.207	MK		Súdky
		UP VUC		1.49	12.174				1.49			UK		PBH hrádza
Košice_Sev er	PUM	0.369	0.174	12.348						0.174	MK		ulica Pri Hati	
Košice_Sev er	PUM		0.195	12.543	0.195						CYK	podjazd	podjazd popod most Hlinkova	
Košice_Star é Mesto	EXIST	5.712	1.39	13.933						1.39	UK		UK v berme Hornádu	
Košice_Star é Mesto	PUM		1.066	14.999	1.066						SCPC		UIBosákova	
Košice_Star é Mesto	EXIST		3.256	18.255						3.256	UK		UK v berme Hornádu	
Košice_Vyš né Opátske	EXIST	1.400	1.4	19.655						1.4	SCPC		okolo Hornádu	
Košice Nad Jazerom	EXIST	1.740	1.74	21.395						1.74	SCPC		okolo Hornádu	
Košice - Krásna	PUM	2.207	1.48	22.875	1.48						CYK	podjazd	popod žel.trat'	
	PUM		0.727	23.602	0.727						CYK		okolo štrkoviska	

Košice okolie	Kokšov-Bakša	UR	1.160	1.16	24.762	1.16					UK		hrádza polder		
	Nižná Myšľa	DUR	6.749	3.86	28.622	3.86						CYK			
		DUR		0.123	28.745				0.123				MK		značenie, odpočívadlo servis
		DUR		1.77	30.515				1.77						PBH hrádza Hornád
		DUR		0.283	30.798	0.283							CYK		od hrádze po lávku
		DUR		0.072	30.87	0.072							CYK	lávka	rieka Olšava
		DUR		0.641	31.511	0.641							CYK		
	Ždaňa	DUR	0.599	0.134	31.645			0.134					MK		
		DUR		0.392	32.037					0.392			KC	cesta 3416	
		EXIST		0.073	32.11					0.073			CYK		
	Čaňa	EXIST	2.755	0.706	32.816						0.706			CYK	
		UR		0.749	33.565				0.749					CYK	
		UR		1.3	34.865				1.3					UK	PBH hrádza
	Gyňov	UR	1.936	0.936	35.801			0.936						UK	PBH hrádza
		EXIST		1	36.801					1				CYK	doplniť značenie
	Trstené pri Hornáde	EXIST	3.317	1.002	37.803						1.002			CYK	
EXIST		0.064		37.867					0.064				CYK	lávka ponad Hornád	
EXIST		0.581		38.448					0.581					MK	
EXIST		1.67		40.118					1.67					KC	cesta 3342
SPOLU			40.118	40.118	14.377	0.421	9.694	1.013	14.613						

Úseky EV11, ležiace medzi trasovaním obcami ležiami na území v Prešovskom kraji

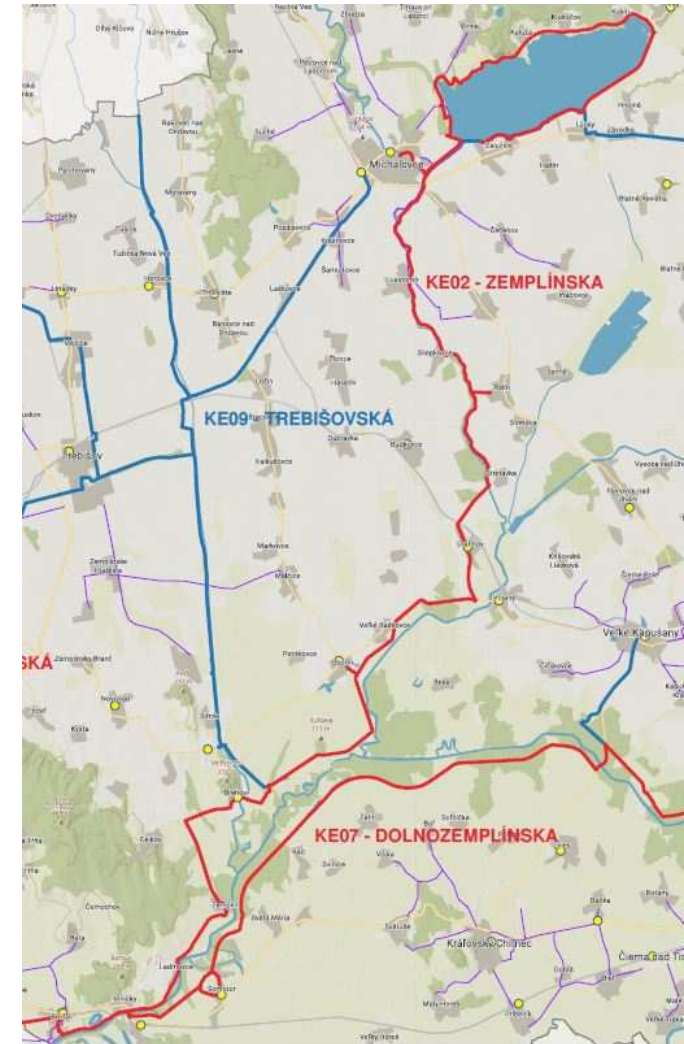
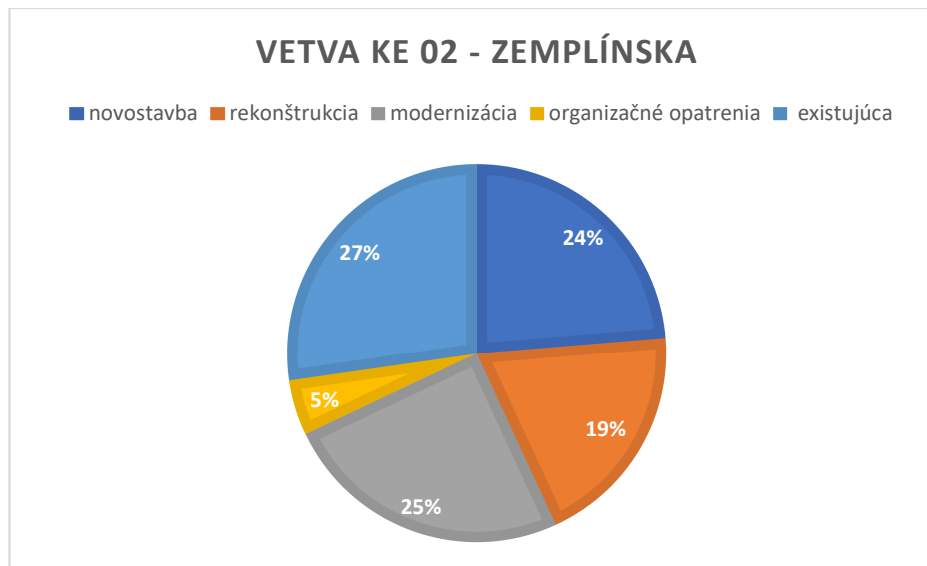
Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úseku v v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK, MK, UK, CTT, KC	objekt/križovatka	poznámka
		SU, DUR, UR, DSP, SP, NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca			

Košice okolie	Obišovce	UP VUC	1.55		1.55					CYK		medzi obcami Ličartovce a Lemešany (PSK)
	Nová Polhora	UP VUC	0.133		0.133					CYK		medzi obcami Bretejovce a Seniakovce
		UP VUC	0.022		0.022					CYK	lávka	Bohdanovský potok
		UP VUC	0.137		0.137					CYK		
		NO	0.04		0.04					CYK	lávka	rieka Torysa
	Spolu		1.88		1.882							

KE02 – VETVA B – ZEMPLÍNSKA

Zemplínska vetva prepája severojužným smerom Zemplínsku Šíravu a Tokajskú oblasť. Navrhovaný koridor vedie z veľkej časti po hrádzach riek Laborec, Latorica a Bodrog a tiež vytvára cyklistický okruh okolo Zemplínskej Šíravy.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
VETVA B_KE02	93.5	22.135	18.167	23.203	4.453	25.498



TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okr es	samospráva	projektov á príprava SU,DUR, UR,DSP, SP, NO	dĺžka podľa katastr ov v km	dĺžka úsek ov v km	staniče nie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK,M K, UK, KC	objekt/križov atka	poznámka			
						novostav ba	rekonštruk cia	modernizá cia	organiza čné opatrenia	existujú ca						
Michalovce					0.000											
	Michalovce	EXIST	4.937	0.677	0.677						0.677	SCPC		existujúca lávka a cyklochodník okolo Laborca		
		DUR		1.720	2.397	1.720						CYK		po hrádzi Laborca a Zalužického k.		
		DUR		1.880	4.277			1.880					CYK		PBH Zalužický kanál	
		EXIST		0.660	4.937						0.660		ÚK		južná hrádza Zemplínskej Šíravy	
	Vinné	DUR	8.506	1.110	6.047	1.110							CYK		v koridore lesnej cesty	
		DUR		0.968	7.015					0.968			MK		orientačné značenie	
		DUR		0.998	8.013			0.998						CYK		v koridore starej cesty
		DUR		0.210	8.223	0.210								CYK		
		DUR		0.100	8.323	0.100								CYK	lávka	cez náпустný kanál Laborca
		DUR		2.160	10.483	2.160								CYK		
		DUR		1.880	12.363						1.880			MK		RO Hôrka, orientačné značenie
		DUR		1.080	13.443			1.080						SCPC		rozšírenie existujúceho chodníka
	Kaluža	DSP	1.551	1.551	14.994	1.551							CYK		Nová cyklocestička vedľa cesty č.582	
	Klokočov	DSP	2.740	2.740	17.734	2.740							CYK		Nová cyklocestička vedľa cesty č.582	
	Kusín	ÚP VÚC	1.750	1.750	19.484	1.750							CYK		Nová cyklocestička vedľa cesty č.582	
	Jovsa	ÚP VÚC	3.590	1.430	20.914	1.430							CYK		južná strana cesta č.582	
		EXIST		2.160	23.074						2.160			ÚK		hrádza ZŠ
Hojné	EXIST	2.070	2.070	25.144						2.070		ÚK		hrádza ZŠ		
Lúčky	EXIST	2.362	0.992	26.136						0.992		ÚK		hrádza ZŠ		

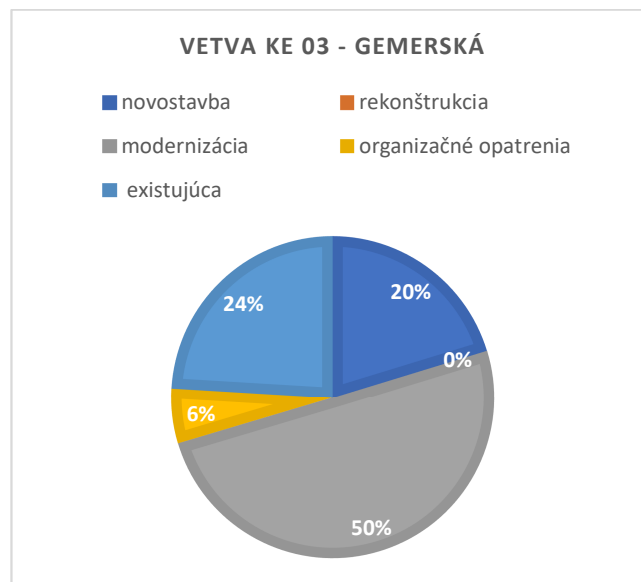
	DUR/DS P		1.370	27.506	1.370					CYK		južný breh Zemplínskej Šíravy
Zalužice	DUR/DS P	6.760	4.030	31.536	4.030					CYK		južný breh Zemplínskej Šíravy
	EXIST		2.730	34.266			2.730			ÚK		hrádza ZŠ, Zalužický k
Michalovce	ÚP VÚC	2.939	1.030	35.296			1.030			UK		LBH Zalužický k.
	ÚP VÚC		0.021	35.317				0.021		CYK		priechod cez cestu 1/19
	ÚP VÚC		0.808	36.125				0.808		MK		ul. Medovská
	ÚP VÚC		1.080	37.205			1.080			ÚK		LBH Laborec
Lastomír	ÚP VÚC	6.790	6.790	43.995		6.790			ÚK		LBH Laborec	
Zemplínska Široká	ÚP VÚC	0.866	0.866	44.861		0.866			ÚK		LBH Laborec	
Sliepkovce	ÚP VÚC	0.105	0.105	44.966	0.105				CYK	lávka	ponad rieku Laborec do obce	
Palín	ÚP VÚC	5.463	4.540	49.506		4.540				ÚK		LBH Laborec
	ÚP VÚC		0.923	50.429			0.923			ÚK		napojenie na obec Palín
Stretava	ÚP VÚC	1.660	1.660	52.089			1.660			ÚK		LBH Laborec
Stretavka	ÚP VÚC	2.124	1.370	53.459			1.370			ÚK		LBH Laborec
	ÚP VÚC		0.754	54.213				0.754		KC		cesta 3772
Drahňov	ÚP VÚC	7.522	5.380	59.593				5.380		KC		cesta 3772
	ÚP VÚC		0.022	59.615				0.022		CYK	priechod	cez cestu 2/552
	ÚP VÚC		2.120	61.735	2.120					CYK		južný okraj cesty 552
Malé Raškovce	ÚP VÚC	0.501	0.278	62.013	0.278					CYK		južný okraj cesty 553
	ÚP VÚC		0.040	62.053	0.040					CYK	lávka	južný okraj cesty 554
	ÚP VÚC		0.183	62.236	0.183					CYK		južný okraj cesty 555
Veľké Raškovce	ÚP VÚC	3.638	1.190	63.426	1.190					CYK		južný okraj cesty 556
	ÚP VÚC		0.048	63.474	0.048					CYK	lávka	južný okraj cesty 554
	ÚP VÚC		2.400	65.874			2.400			ÚK		protipovodňová hrádza
Oborín	ÚP VÚC	7.190	7.190	73.064			7.190			ÚK		PBH Laborec
Kucany	ÚP VÚC	4.444	2.240	75.304			2.240			ÚK		PBH Laborec
	ÚP VÚC		0.424	75.728				0.424		ÚK		PBH Laborec, Kamenná Moľva

	ÚP VÚC		1.780	77.508			1.780			ÚK		poľná cesta
Brehov	ÚP VÚC		0.800	78.308		0.800				ÚK	most	starý vojenský most cez Ondavu
	ÚP VÚC	2.905	0.075	78.383					0.075	MK		
	ÚP VÚC		2.030	80.413					2.030	KC		cesta 3663
Cejkov	ÚP VÚC	2.150	2.150	82.563					2.150	KC		cesta 3685
Zemplín	ÚP VÚC	5.700	5.700	88.263					5.700	KC		cesta 3686
Ladmovce	ÚP VÚC		3.180	91.443					3.180	KC		cesta 3687
	ÚP VÚC	4.630	1.450	92.893		1.450				ÚK		PBH Bodrog
Viničky	ÚP VÚC		0.563	93.456		0.563				ÚK		PBH Bodrog
	ÚP VÚC	0.584	0.021	93.477				0.021		CYK	priechod	priechod cez cestu 1/79
	SPOLU		93.477		22.135	18.167	23.203	4.453	25.498			

KE03 - VETVA C GEMERSKÁ

Gemerská vetva prepája severojužným smerom oblasť NP Slovenský raj a NP Slovenský kras. Začína v obce Hrabušice a pokračuje cez mestá Dobšiná a Rožňava až k jaskyni Domica na hranicu s Maďarskom. Navrhovaný koridor vedie vo veľkej časti vedie okolo rieky Slaná a vytvára dopravné prepojenia medzi samosprávami tak, aby ich mohli využívať aj cyklisti na dochádzku do práce alebo školy. Viac ako polovicu tvoria cyklotrasy vedúce po existujúcich protipovodňových hrádzach určených pre modernizáciu.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
VETVA C_KE 03	97.225	19.716	0	48.709	5.427	23.383



TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úseku v v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka		
		SU,DUR,UR,DSP,SP,KSCCK,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC				
Rožňava	Gemerská Panica	KSCCK	2.23		0								hranica KSK-BBSK		
		KSCCK		2.23	2.23			2.23			ÚK		LBH Slaná		
	Bretka	KSCCK	1.72	1.72	3.95			1.72			ÚK		LBH Slaná		
	Čoltovo	KSCCK	3.221	1.64	5.59				1.64			ÚK		LBH Slaná	
		KSCCK		0.042	5.632				0.042			CYK	podjazd	podjazd popod žel.trať	
		KSCCK		0.132	5.764					0.132			ÚK		LBH Slaná
		KSCCK		0.023	5.787						0.023		CYK	priechod	cez cestu 1/67
		KSCCK		0.069	5.856						0.069		MK		orientačné značenie
		KSCCK		0.045	5.901	0.045							CYK	lávka Slaná	križovatka vetiev KS, Bike Point
		KSCCK		1.27	7.171					1.27			ÚK		PBH Slaná
	Bohúňovo	KSCCK	1.823	1.09	8.261				1.09			ÚK		PBH Slaná	
		KSCCK		0.034	8.295					0.034		CYK	priechod	cez cestu 1/67	
		KSCCK		0.699	8.994					0.699			ÚK		PBH Slaná
	Gemerská Hôrka	KSCCK	2.048	0.072	9.066	0.072						CYK	lávka Slaná	vrátane nájazdov	
		KSCCK		1.95	11.016					1.95			ÚK		LBH Slaná
		KSCCK		0.026	11.042	0.026							CYK	lávka	bezmenný potok
	Plešivec	KSCCK	5.691	1.53	12.572				1.53			ÚK		PBH Slaná	
		KSCCK		0.031	12.603					0.031			CYK	priechod	KC 2/587
		KSCCK		0.751	13.354					0.751			ÚK		LBH Slaná
		KSCCK		0.043	13.397						0.043		CYK	priechod	KC 3023
		KSCCK		1.93	15.327					1.93			ÚK		PBH Slaná
KSCCK		0.046		15.373	0.046							CYK	lávka	bezmenný potok, s nájazdmi	

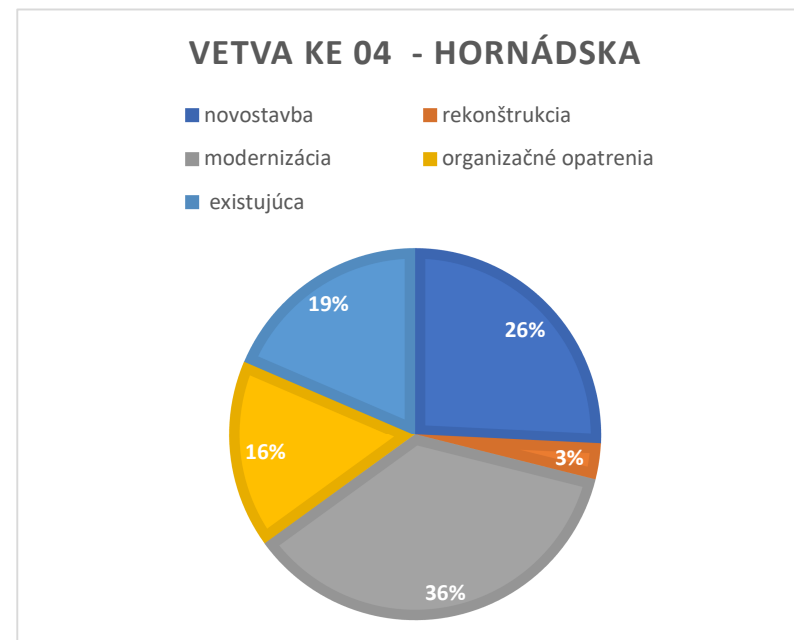
	KSCK		1.36	16.733			1.36		ÚK		PBH Slaná
Slavec - Vidová	KSCK	0.185	0.017	16.75				0.017	CYK	priechod	KC 3025
	KSCK		0.099	16.849	0.099				CYK		
	KSCK		0.069	16.918	0.069				CYK	podjazd	most - popod cestu 1/16
Slavec	KSCK	6.171	0.941	17.859			0.941		ÚK		PBH Slaná
	KSCK		2.89	20.749			2.89		ÚK		PBH Slaná
	KSCK		2.34	23.089			2.34		ÚK		existujúca asf.cesta
Brzotín	KSCK	5.988	1.61	24.699			1.61		ÚK		existujúca asf.cesta
	KSCK		0.161	24.86	0.161				CYK		v ochrannom pásme 1/16
	KSCK		2.03	26.89			2.03		MK		priechod intravilánom obce
	KSCK		0.867	27.757	0.867				CYK		po ul. Sedlová
	KSCK		1.32	29.077	1.32				CYK		LBH Slaná
Rožňava	KSCK	6.36	0.486	29.563	0.486				CYK		LBH Slaná
	KSCK		0.1	29.663			0.1		ÚK		LBH Drázus
	KSCK		0.014	29.677	0.014				CYK	lávka	p. Drázus
	KSCK		0.12	29.797			0.12		ÚK		PBH Drázus
	KSCK		0.016	29.813			0.016		CYK	priechod	cesta 1/67
	KSCK		0.419	30.232	0.419				SCPC		PB Drázus p.
	KSCK		0.929	31.161			0.929		MK		ul. Jarná
	EXIST		0.503	31.664				0.503	SCPC		Alej
	KSCK		1.55	33.214	1.55				CYK		LB Slaná
	KSCK		0.853	34.067			0.853		MK		Nadabula prejazd cez 1/67
Betliar	KSCK	2.185	1.37	35.437	1.37				CYK		Nadabula
	EXIST		0.864	36.301			0.864		ÚK		nová ÚK
	KSCK		0.414	36.715	0.414				CYK		
	KSCK		0.024	36.739			0.024		CYK	žel.priecestie	existujúce žel. Priecestie
Gemerská	KSCK	3.128	0.883	37.622	0.883			CYK		okolo žel. Trate	
			0.31	37.932	0.31				CYK		okolo žel. Trate

Poloma	KSCK		0.023	37.955	0.023					CYK	lávka	bezmenný p.	
	KSCK		0.902	38.857	0.902					CYK		okolo žel. Trate	
	KSCK		0.036	38.893	0.036					CYK	lávka	Slaná na ul. Slanská	
	KSCK		0.097	38.99			0.097			MK		ul. Slanská	
	KSCK		1.76	40.75	1.76					CYK		LB Slaná	
Henckovce	KSCK	2.466	1.3	42.05			1.3			ÚK		existujúca cesta	
	KSCK		0.421	42.471			0.421			MK			
	KSCK		0.01	42.481	0.01			0.01			CYK	priechod	cesta 1/67
	KSCK		0.735	43.216	0.735						CYK		okolo žel. Trate
Nižná Slaná	KSCK	3.351	1.08	44.296	1.08					CYK		okolo žel. Trate	
	KSCK		0.911	45.207	0.911					CYK		okolo žel. Trate	
	KSCK		1.36	46.567			1.36				ÚK		LBH Slaná
Gočovo	KSCK	2.808	0.907	47.474			0.907			ÚK		LBH Slaná	
	KSCK		0.103	47.577			0.103			ÚK		poľná cesta cez exist. Žel. Priecestie	
	KSCK		0.504	48.081	0.504						CYK		okolo žel. Trate
	EXIST		0.286	48.367				0.286			SC		cesta 1/67, intravilán
	EXIST		0.198	48.565				0.198			MK		
	KSCK		0.81	49.375	0.81						CYK		okolo žel.trate
Vlachovo	KSCK	4.584	0.541	49.916	0.541					CYK		okolo žel.trate	
	EXIST		0.454	50.37				0.454		MK			
	KSCK		0.386	50.756			0.386				MK		pejazzžel.trat
	KSCK		1.82	52.576	1.82						CYK		pozemok obce
	KSCK		1.06	53.636			1.06				ÚK		lesná cesta
	KSCK		0.323	53.959	0.323						CYK		lávka cez Slaná
Dobšiná	KSCK	22.81	3.5	57.459			3.5			ÚK		lesná cesta	
	EXIST		1.97	59.429				1.97		MK		značenie	
	KSCK		1.03	60.459			1.03				MK		ul. Lányho huta
	KSCK		14.2	74.659			14.2				ÚK		lesná cesta
	KSCK		2.11	76.769	2.11						CYK		okolo cesty 1/67

	Stratená	EXIST	1.68	1.68	78.449					1.68	KC		cesta 3227
	Vernár	EXIST	12.9	12.9	91.349					12.9	KC		cesta 3227, PSK
	Hrabušice	EXIST	5.876	5.876	97.225					5.876	KC		cesta 3227
	SPOLU			97.225		19.716	0	48.709	5.427	23.383			

KE04 – VETVA D – HORNÁDSKA

Hornádska vetva vedie zo západu na východ a kopíruje koridor rieky Hornád. Vetva začína v obci Hrabušice, ktorá je vstupnou bránou do NP Slovenský raj, pokračuje po existujúcich cyklistických cestičkách do Spišskej Novej Vsi. Plánovaná vetva využíva aj existujúce málo frekventované cesty 3.triedy ako aj objekty bývalej Bohumínskej železnice. V obci Družstevná nad Hornádom sa napája na medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 11.



Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
VETVA D_KE 04	104.067	26.824	3.263	37.569	17.092	19.319



TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastrov v km	dĺžka úsekov v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC		
Košice okolie	Družstevná pri Hornáde		3.161		0.000								
		EXIST		1.480	1.480			1.480		MK		orientačné značenie	
		EXIST		0.195	1.675			0.195		MK		križovatka ciest	
		EXIST		0.108	1.783				0.108	KC			
	PUM VUC			0.248	2.031			0.248		UK		existujúca cesta	

Gelnica													k objektu SVP	
		PUM VUC		1.130	3.161	1.130						CYK		
		NO	2.538	0.839	4.000	0.839						CYK		okolo žel.trate
		NO		0.058	4.058		0.058					CYK	lávka	existujúca drevená lávka Hornád
		NO		0.955	5.013	0.955						CYK		PB Hornád
		NO		0.237	5.250	0.237						CYK		pripojenie na obec Sokol
		NO		0.449	5.699			0.449				MK		pripojenie na obec Sokol
		NO	3.991	1.510	7.209	1.510						CYK		PB Hornád
		NO		1.070	8.279			1.070				ÚK		PB Hornád, záhradky
		PUM VUC		0.036	8.315	0.036						CYK	lávka	rieka Hornád, smer Kysak
		PUM VUC		0.586	8.901	0.586						CYK		pripojenie na obec Trebejov
		PUM VUC		0.789	9.690			0.789				MK		pripojenie na obec Trebejov
		PUM VUC	6.292	0.992	10.682			0.992				ÚK		stará železničná trať, panelka
		PUM VUC		5.300	15.982				5.300			KC		cesta 3354
		PUM VUC	4.740	2.510	18.492			2.510				ÚK		poľná cesta
		PUM VUC		1.170	19.662				1.170			ÚK		orientačné značenie
		PUM VUC		1.060	20.722			1.060				SCPC		existujúci chodník
		PUM VUC	15.860	1.200	21.922			1.200				SCPC		existujúci chodník
		EXIST		5.790	27.712					5.790		KC		
		PUM VUC		8.870	36.582			8.870				ÚK		lesná cesta
		PUM VUC	7.140	0.604	37.186			0.604				ÚK	cestný tunel	Bežná údržba osvetlenia tunela
		EXIST		3.070	40.256					3.070		KC		cesta 3271
		SP		0.150	40.406	0.150						CYK	lávka Hornád	
	SP	0.850		41.256	0.850						SCPC			

Spišská Nová Ves		PUM VUC		0.270	41.526			0.270			UK		poľná cesta, družstvo
		PUM VUC		0.459	41.985	0.459					CYK		
		PUM VUC		0.039	42.024	0.039					CYK	lávka	Hornád
		PUM VUC		0.796	42.820	0.796					CYK		v koridore Bohumínskej železnice
		PUM VUC		0.055	42.875		0.055				CYK	lávka Hornád	v mieste pôvodného žel.mostu
		PUM VUC		0.104	42.979	0.104					CYK		okolo hydroelektrárne
		PUM VUC		0.316	43.295			0.316			ÚK		okolo objektu hydroelektrárne
		PUM VUC		0.427	43.722	0.427					CYK		okolo žel.trate
	Kluknava - Štefanská huta	PUM VUC	5.480	0.876	44.598	0.876					CYK		okolo žel.trate
		PUM VUC		0.271	44.869	0.271					CYK		osada chaty
		PUM VUC		0.077	44.946	0.077					CYK	lávka Hornád	
		PUM VUC		0.607	45.553	0.607					CYK		cesta cez pole
		PUM VUC		0.050	45.603	0.050					CYK	lávka Hornád	
		PUM VUC		0.473	46.076	0.473					CYK		Štefanská Huta
		PUM VUC		2.700	48.776					2.700	MK		drevený most krytý
		PUM VUC		0.426	49.202				0.426		KC		orientačné značenie
	Richnava	PUM VUC	2.851	0.225	49.427				0.225		KC		cesta 3420
		PUM VUC		0.566	49.993			0.566			MK		okolo žel.stanice
		PUM VUC		2.060	52.053			2.060			ÚK		stará cesta
	Krompachy	PUM VUC	3.860	0.566	52.619			0.566			ÚK		stará cesta
		PUM VUC		2.030	54.649			2.030			MK		žel.stanica, ul. Družstevná
		PUM VUC		0.592	55.241				0.592		KC		orientačné značenie, bezpečnosť
		PUM VUC		0.672	55.913	0.672					CYK		v koridore úzkokol'ajky

Kolinovce	PUM VUC	2.750	1.310	57.223	1.310					CYK		
	PUM VUC		1.440	58.663		1.440				ÚK		lesná cesta
Spišské Vlachy	PUM VUC	9.840	1.710	60.373		1.710				ÚK		lesná cesta
	PUM VUC		4.510	64.883			4.510			ÚK		lesná cesta
	PUM VUC		3.620	68.503				3.620		MK		prepojenie na mesto Sp.Vlachy
Olcava	PUM VUC	2.754	1.160	69.663		1.160				ÚK		poľná cesta
	PUM VUC		1.090	70.753				1.090		MK		orientačné značenie
	PUM VUC		0.504	71.257	0.504					CYK		parcela č. 1204
Vítkovce	PUM VUC	2.777	1.470	72.727	1.470					CYK		obecné parcely po pozemkových úpravách
	PUM VUC		0.177	72.904				0.177		MK		orientačné značenie
	EXIST		1.130	74.034				1.130		KC		cesta 3243
Chrast' nad Hornádom	EXIST	2.261	0.751	74.785				0.751		KC		cesta 3243
	PUM VUC		1.510	76.295		1.510				ÚK		okolo Šikľavej skaly
Matejovce nad Hornádom	PUM VUC	2.063	0.468	76.763		0.468				CYK		
	PUM VUC		0.533	77.296		0.533				MK		
	PUM VUC		0.110	77.406			0.110			KC		cesta 3245, napojenie na žel.stanicu
	PUM VUC		0.952	78.358		0.952				ÚK		stará cesta okolo ihriska
Markušovce	PUM VUC	6.856	0.641	78.999		0.641				ÚK		stará cesta extravilán
	PUM VUC		0.783	79.782	0.783					CYK		parcela č. 2-3614/1 a obecné pozemky
	PUM VUC		0.433	80.215		0.433				MK		podjazd popod železnicu existujúci
	PUM VUC		0.656	80.871			0.656			KC		cesta 3244
	PUM VUC		1.050	81.921			1.050			KC		ul. Nepomuckého, centrum

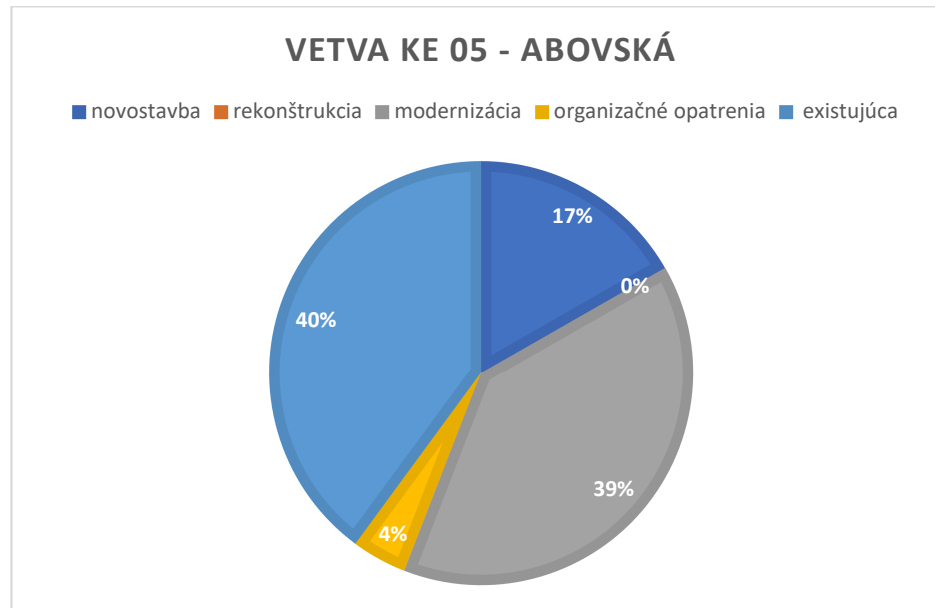
	ÚP		0.668	82.589	0.668					SCPC		cez park - modernizácia, využitie existujúcej lávky	
	ÚP		0.295	82.884			0.295			MK		ul. Hornádska	
	ÚP		2.330	85.214	2.330					CYK		okolo Hornádu	
SNV	ÚP	6.350	0.928	86.142	0.928					CYK		smer Embraco, skládka	
			0.070	86.212	0.070					CYK	lávka	rieka Hornád, zosúladiť s DUR železnica	
			0.636	86.848	0.636						CYK		
			0.040	86.888	0.040						CYK	lávka	rieka Hornád, zosúladiť s DUR železnica
	ÚP		0.057	86.945	0.057						CYK	podjazd	podjazd popod železnicu nový
	ÚP		3.810	90.755	3.810						CYK		čiastočne existujúce
	ÚP		0.032	90.787	0.032						CYK	lávka	Hornád
	ÚP		0.777	91.564			0.777			ÚK		PBH Hornád, hrádza	
Smižany	ÚP	3.529	1.180	92.744	1.180					SCPC		smer osada Maša	
	ÚP		0.335	93.079			0.335			MK		osada S. Maša	
	ÚP		0.150	93.229	0.150					CYK		okolo cesty 3250, parcela SPF	
	EXIST		0.992	94.221				0.992		CYK			
	EXIST		0.872	95.093					0.872	CYK			
Spišské Tomášovce	EXIST	2.182	1.410	96.503			1.410			MK		ul. Smižianska	
	EXIST		0.772	97.275				0.772	CYK			exist Ukrajina	
Letanovce	EXIST	2.190	2.190	99.465				2.190	CYK			exist Ukrajina	
Hrabušice	EXIST	4.602	0.944	100.409				0.944	CYK			exist Ukrajina	
	EXIST		0.666	101.075			0.666		MK			orientačné značenie	
	DUR		0.980	102.055			0.980			SCPC			ul. Obchodná, nezastavaná časť
	DUR		0.358	102.413	0.358					SCPC			

		DUR	0.026	102.439	0.026					SCPC	lávka	existujúci brod
		DUR	0.071	102.510	0.071					SCPC		ku vodárenskému objektu
		DUR	0.300	102.810			0.300			ÚK		poľná cetsa
		DUR	0.040	102.850	0.040					SCPC	lávka	ponad Hornád, pri existujúcom cestnom moste
		DUR	0.848	103.698	0.848					SCPC		popri ceste 3227
		DUR	0.369	104.067	0.369					MK		napojenie na Podlesok
	SPOLU		104.067		26.824	3.263	37.569	17.092	19.319			

KE05 – VETVA E – ABOVSKÁ

Abovská vetva vedie zo západu na východ v južnej časti Košického kraja. Prepája oblasť NP Slovenský kras a medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 11 v obci na ktorú sa napája v obci Gyňov. Trasa vo veľkej miere využíva existujúce účelové komunikácie určené pre modernizáciu ale aj málo využívané cesty 3.triedy s nízkou intenzitou motorovej premávky. Novonavrhované cyklistické cestičky s ekologickou konštrukciou sú plánované cez NP Slovenský kras v úseku Dlhá Ves – Kečovo – Silická Brezová a medzi obcami Jablonov nad Tuňov – Hrhov a Zádiel.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
VETVA E_KE 05	96.435	16.134	0	37.779	4.059	38.463





TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava SU,DUR, UR,DSP,S P,PUM VUC,NO	dĺžka podľa a kategoriov v km	dĺžka úseku v v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m				typ cesty		poznámka
						novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	CYK,MK, UK, CTT, KC	
Košice okolie	Gyňov	PUM VUC	3.082		0.000							
		PUM VUC		0.912	0.912			0.912		ÚK		poľná cesta
		PUM VUC		0.511	1.423				0.511	KC		cesta 3341
		PUM VUC		0.339	1.762				0.339	MK		orientačné značenie
		PUM VUC		1.320	3.082			1.320		ÚK		poľná cesta
	Belža	DSP	2.332	1.060	4.142			1.060		ÚK		poľná cesta
		PUM VUC		0.699	4.841			0.699		MK		
		PUM VUC		0.573	5.414			0.573		ÚK		okolo žel.trate

Rožňava	Seňa	PUM VUC	2.377	1.100	6.514			1.100			ÚK	existujúca poľná cesta - Rybníky
		PUM VUC		0.737	7.251					0.737	KC	cesta 3346
		PUM VUC		0.540	7.791	0.540						CYK
	Kechnec	SP	5.906	0.969	8.760	0.969					CYK	
		PUM VUC		0.987	9.747			0.987			MK	projekt AbaGreenway
		PUM VUC		1.140	10.887					1.140	KC	cesta 3347
		EXIST		2.810	13.697					2.810	SCPC	smer Perym Chym
	Perín-Chym	SP	8.270	2.990	16.687	2.990					SCPC	pokračovanie existujúceho chodníka
		PUM VUC		5.280	21.967					5.280	KC	cesta 3302
	Nižný Lánc	PUM VUC	0.869	0.869	22.836					0.869	KC	cesta 3303
	Buzica	PUM VUC	6.310	2.180	25.016					2.180	KC	cesta 3304
		PUM VUC		1.390	26.406				1.390		KC	cesta 3400
		PUM VUC		2.740	29.146			2.740			ÚK	LBH Rovný kanál
	Rešica	PUM VUC	4.760	4.760	33.906			4.760			ÚK	LBH Rovný kanál
	Janík	PUM VUC	4.190	1.700	35.606			1.700			ÚK	poľná cesta
		PUM VUC		2.490	38.096					2.490	KC	cesta 3302
	Peder	PUM VUC	1.290	1.290	39.386					1.290	KC	cesta 3302
	Žarnov	PUM VUC	3.400	3.400	42.786					3.400	KC	cesta 3302
	Turňa n.Bodvou	PUM VUC	4.660	4.660	47.446					4.660	KC	cesta 3329
	Dvorníky	PUM VUC	0.730	0.730	48.176					0.730	KC	cesta 3333
	Zádiel	PUM VUC	2.197	0.635	48.811	0.635					CYK	východný okraj cesty 3333
		PUM VUC		0.365	49.176					0.365	KC	cesta 3333, intravilán
		PUM VUC		0.241	49.417			0.241			MK	
		PUM VUC		0.956	50.373			0.956			ÚK	poľná cesta
	Dvorníky	PUM VUC	0.689	0.689	51.062			0.689			ÚK	poľná cesta
	Hrhov	PUM VUC	8.680	2.680	53.742	2.680					CYK	popri trati
	PUM VUC	0.035		53.777			0.035			ÚK	existujúci podjazd popod žel.trat	
	PUM VUC	0.747		54.524			0.747			ÚK	poľná cesta okolo trate	
	PUM VUC	0.889		55.413					0.889	KC	cesta 3020	

	PUM VUC		0.794	56.207					0.794	KC		cesta 3024
	PUM VUC		0.952	57.159					0.952	MK		cenrum obce
	PUM VUC		0.063	57.222				0.063		CYK	priecho d	priechod cez cestu 1/16
	PUM VUC		2.520	59.742			2.520			ÚK		poľná cesta k rybníkom
Jablonov	PUM VUC	5.150	1.980	61.722	1.980					CYK		
	PUM VUC		1.090	62.812				1.090		MK		orientačné značenie
	PUM VUC		2.080	64.892					2.080	KC		cesta 3018
Hrušov	PUM VUC	1.990	1.990	66.882					1.990	KC		cesta 3018, odbočka CTT št.hr.
Silická Jablonica	PUM VUC	7.930	2.200	69.082					2.200	KC		cesta 3018
	PUM VUC		5.730	74.812			5.730			ÚK		spevnená lesná cesta
Silica	PUM VUC	3.960	2.260	77.072			2.260			ÚK		spevnená lesná cesta
	PUM VUC		1.700	78.772			1.700			ÚK		poľná cesta, NP Slovenský kras
Silická Brezová	PUM VUC	4.720	1.440	80.212	1.440					CYK		eko konštrukcie, okolo NPR Kráľova studňa
	PUM VUC		1.290	81.502			1.290			ÚK		poľná cesta, NP Slovenský kras
	PUM VUC		1.990	83.492	1.990					CYK		eko konštrukcie, okolo NPR Bezodná ľadnica
Kečovo	PUM VUC	4.321	2.890	86.382					2.890	KC		cesta 3004
	PUM VUC		0.021	86.403				0.021		CYK	priecho d	cez cestu 2/587
	PUM VUC		1.410	87.813	1.410					CYK		západný okraj cesty 2/587
Dlhá Ves	PUM VUC	2.822	1.500	89.313	1.500					CYK		západný okraj cesty 2/587
	PUM VUC		0.457	89.770				0.457		KC		cesta 2/587 intravilán
	PUM VUC		0.206	89.976					0.206	MK		
	PUM VUC		0.659	90.635			0.659			ÚK		lesná cesta
Čoltovo	PUM VUC	5.800	5.140	95.775			5.140			ÚK		lesná cesta
	PUM VUC		0.660	96.435			0.660			MK		napojenie na Gemerskú, KE03
Spolu			96.4 35		16.134	0.000	37.77 9	4.059	38.463			

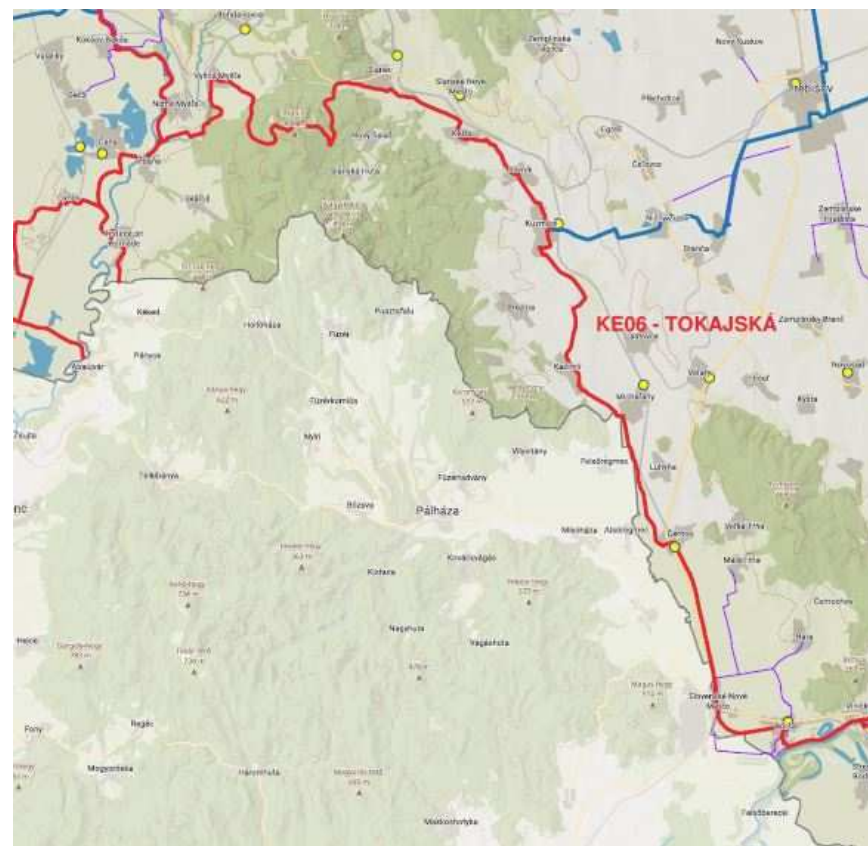
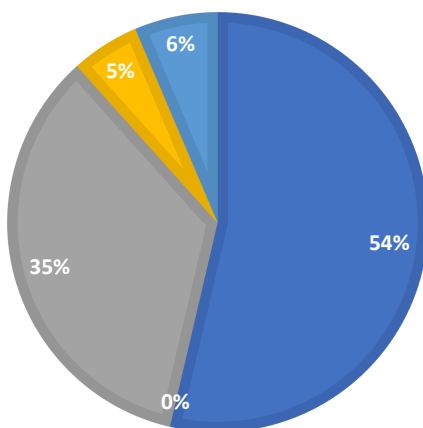
KE06 – VETVA F – TOKAJSKÁ

Tokajská vetva prepája Abov a Tokajskú oblasť. Na trasu EuroVelo 11 sa napája v obci Nižná Myšľa. Prechod cez Slánske vrchy je navrhovaný v dvoch alternatívnych koridoroch. V oboch prípadoch využíva existujúce lesné účelové cesty určené na modernizáciu. Od obce Kalša vedie v koridore rieky Roňva až do obce Čerhov. Tokajskú oblasť obsluhuje v jej južnom okraji v tesnom dotyku s Maďarskom. Na maďarskej strane je vybudovaná medzinárodná cyklotrasa EuroVelo 11, na ktorú sú navrhované prepojenia v katastri obce Slovenské Nové Mesto. Časť trasy – úsek 800 m – je na území Maďarska. Trasa z obce Borša pokračuje po hrádzi rieky Bodrog až do katastra obce Viničky, kde sa napája na Dolnozemplínsku vetvu.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
VETVA F_KE 06	61.571	33.032	0	21.358	3.246	3.935

VETVA KE 06 - TOKAJSKÁ

■ novostavba ■ rekonštrukcia ■ modernizácia
■ organizačné opatrenia ■ existujúca



TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava SU,DUR, UR,DSP,S P,PUM NO	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úsekov v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK,M K, UK, CTT, KC	objekt/križovatka	poznámka		
						novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav					
Košice okolie	Nižná Myšľa		2.610		0.000								napojenie na Eurovelo		
		PUM VUC		0.372	0.372	0.372					CYK				
		PUM VUC		0.082	0.454				0.082			KC		kátky prejazd cesta 3368	
		PUM VUC		2.140	2.594			2.140				ÚK		existujúca panelová cesta k brodu	
		DUR/DSP		0.016	2.610	0.016						CYK	lávka Olšava		
	Vyšná Myšľa	PUM VUC	4.524	2.300	4.910	2.300								napojenie od plánovanej lávky cez Olšavu v koridore CTT trasy	
		PUM VUC		0.984	5.894					0.984		MK			
		PUM VUC		1.240	7.134					1.240		ÚK			
	Skároš	PUM VUC	2.730	2.730	9.864			2.730					ÚK	zrekonštruovaná lesnej cesty Vyšná Myšľa - Skároš - KSK	
	Rákoš	PUM VUC	3.290	3.290	13.154			3.290						ÚK	lesná cesta
	Slanec	PUM VUC	7.400	3.430	16.584			3.430						ÚK	lesná cesta
		PUM VUC		2.390	18.974	2.390						CYK			
		PUM VUC		1.580	20.554			1.580						ÚK	modernizácia starej cesty Slanec - Kalša (letisko)
	Kalša	PUM VUC	4.020	1.420	21.974			1.420						ÚK	modernizácia starej cesty Slanec - Kalša (letisko)
		PUM VUC		0.926	22.900				0.926					KC	dopravné usmernenia na ceste 3374
		PUM VUC		0.962	23.862				0.962					MK	dopravné usmernenia na ceste

Trebišov

	PUM VUC		0.712	24.574			0.712			CYK		modernizácia starej cesty na cyklotrasu
Slivník	PUM VUC	3.103	0.518	25.092			0.518			CYK		modernizácia starej cesty na cyklotrasu
	PUM VUC		0.767	25.859			0.767			ÚK		poľná cesta
	PUM VUC		0.262	26.121				0.262		MK		dopravné usmernenia na ceste
	PUM VUC		0.139	26.260				0.139		KC		dopravné usmernenia na ceste 3374
	PUM VUC		0.277	26.537	0.277					SCPC		intravilán obce k cintorínu
	PUM VUC		1.140	27.677	1.140					CYK		povedľa cesty 3374
	PUM VUC											
Kuzmice	PUM VUC	2.167	1.310	28.987	1.310					CYK		cykloobchvat obce - smer k ihrisku a žel. Stanici
	PUM VUC		0.159	29.146				0.159		MK		dopravné usmernenia na ceste
	PUM VUC		0.143	29.289				0.143		KC		dopravné usmernenia na ceste
	PUM VUC		0.555	29.844				0.555		MK		ul. Medzi jarkami
Kuzmice	PUM VUC	2.250	2.250	32.094	2.250					CYK		Cyklistickú cestičku budovať ako zelenú infraštruktúru a rozšírenie biokoridoru vodného toku.
Brezina	PUM VUC	1.270	1.270	33.364	1.270					CYK		Cyklistickú cestičku budovať ako zelenú infraštruktúru a rozšírenie biokoridoru vodného toku.
Kazimír	PUM VUC	6.137	4.222	37.586	4.222					CYK		CYK v extraviláne, pozemky SPF smer ku toku Rieky Roňava
	PUM VUC		0.315	37.901					0.315	MK		
	PUM VUC		1.600	39.501	1.600					CYK		Vedľa cesty 3374

Michal'any	PUM VUC	1.676	0.145	39.646			0.145			MK		cesta od Infocentra
	PUM VUC		0.251	39.897	0.251					CYK		nová trasa od obce
	PUM VUC		1.280	41.177	1.280					CYK		smer infocentrum a
Luhyňa	PUM VUC	3.110	3.110	44.287	3.110					CYK		št.hr.
Čerhov	PUM VUC	3.986	1.440	45.727	1.440					CYK		LB Roňava,
	PUM VUC		0.507	46.234				0.507		MK		extravilán
	PUM VUC		0.319	46.553			0.319			ÚK		ku železničnej
	PUM VUC		1.720	48.273	1.720					CYK		stanici
Malá Tŕňa	PUM VUC	0.544	0.544	48.817	0.544					CYK		existujúca cesta
Slovenské Nové Mesto	PUM VUC	6.359	3.330	52.147	3.330					CYK		okolo trate
	PUM VUC		0.018	52.165				0.018		CYK	priechod	priechod cez cestu
	PUM VUC		1.250	53.415	1.250					CYK		1/79
	PUM VUC		0.631	54.046			0.631			MK		okolo trate, žel.
	PUM VUC		1.130	55.176	1.130					CYK		Stanica
Borša	PUM VUC	4.065	1.830	57.006	1.830					CYK		ul. Cintorínska
	PUM VUC		0.889	57.895				0.889		MK		okolo trate
	PUM VUC		0.256	58.151			0.256			ÚK		prístupová cesta ku
	PUM VUC		1.090	59.241			1.090			ÚK		hrádzi
Viničky	PUM VUC		2.330	61.571			2.330			ÚK		PBH Bodrog
	SPOLU		61.57		33.032	0.000	21.358	3.246	3.935			

TABUĽKOVÁ ČASŤ

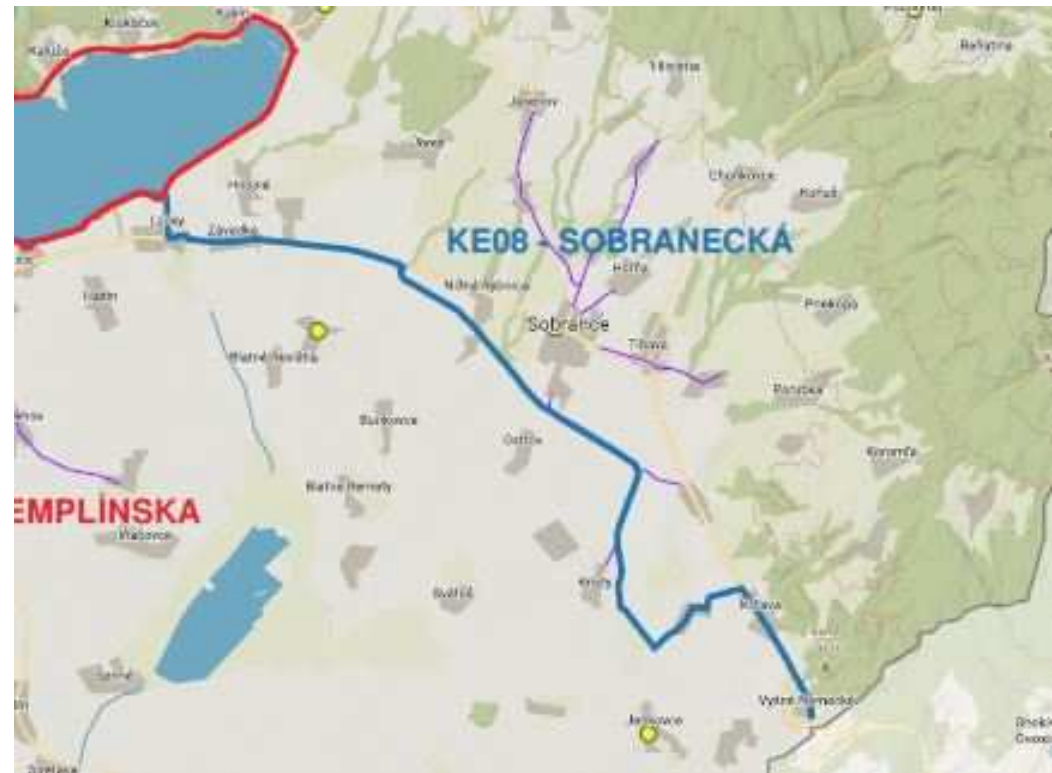
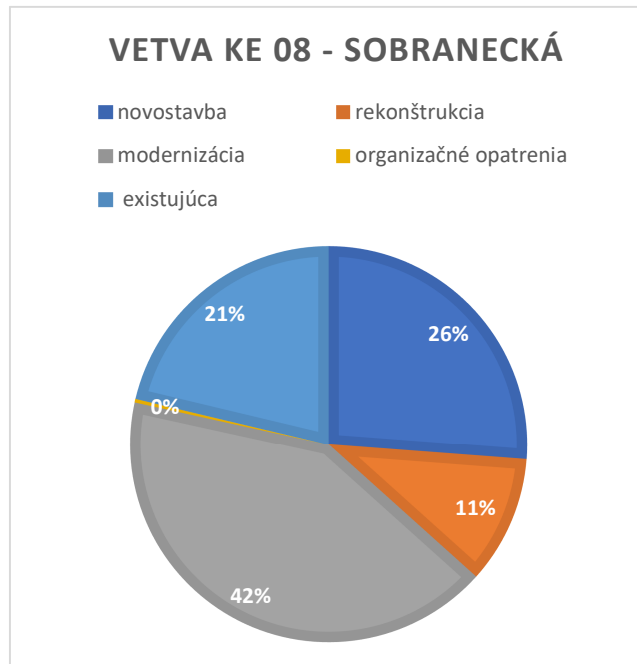
Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úsekov v km	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK, ÚK, CTT, KC		
Trebíšov	Streda nad Bodrogom	PUM VUC	3.798		0.000								Napojenie na Zemplínsku a Tokajskú vetvu
		PUM VUC		0.104	0.104	0.104				CYK	lávka Bodrog		
		PUM VUC		0.034	0.138	0.034					CYK		pripojovacia cestička na most
		PUM VUC		0.370	0.508				0.370		MK		ul. Hlavná
		PUM VUC		3.290	3.798				3.290		ÚK		LBH Bodrog
	Somotor	PUM VUC	1.473	0.617	4.415			0.617			ÚK		LBH Bodrog
		PUM VUC		0.856	5.271		0.856				ÚK		okolo poľnej cesty, obecné pozemky
	Zemplín	PUM VUC	1.060	1.060	6.331			1.060			ÚK		LBH Bodrog
	Nová Vieska	PUM VUC	1.230	1.230	7.561			1.230			ÚK		LBH Bodrog
	Svätá Mária	PUM VUC	3.890	3.890	11.451			3.890			ÚK		LBH Bodrog
	Zatín	PUM VUC	6.790	6.790	18.241			6.790			ÚK		LBH Latorica
	Boľ	PUM VUC	2.500	2.500	20.741			2.500			ÚK		LBH Latorica
	Solníčka	PUM VUC	1.400	1.400	22.141			1.400			ÚK		LBH Latorica

	Poľany	PUM VUC	3.600	3.600	25.741			3.600			ÚK		LBH Latorica
	Leles	PUM VUC	3.500	2.900	28.641			2.900			ÚK		LBH Latorica
		EXIST		0.600	29.241				0.600	KC	V súbehu s cestou 2/555, zvýšiť bezpečnos ť cyklistov		
Michalovce	Veľké Kapušany	EXIST		0.814	30.055				0.814		KC		V súbehu s cestou 2/555, zvýšiť bezpečnos ť cyklistov
		PUM VUC		0.948	31.003				0.948		ÚK		PBH Latorica
	Kapušianske Kľačany	EXIST		1.540	32.543				1.540		ÚK		PBH Latorica
		PUM VUC		3.590	36.133			3.590			ÚK		existujúca poľná cesta okolo hrádze
	Ptrukša	PUM VUC		1.410	37.543			1.410			ÚK		poľná cesta
		EXIST		0.683	38.226			0.683			MK		orientačné značenie
		EXIST		0.748	38.974				0.748		KC		cesta 3757
	Veľké Selemence	EXIST		2.750	41.724				2.750		KC		cesta 3758
	SPOLU			41.724		0.138	0.856	32.277	1.053	7.400			

KE08 – VETVA I – SOBRANECKÁ

Sobranecká vetva prepája Zemplínsku Šíravu a Michalovce s hraničnou obcou Vyšné Nemecké až po priechod na Ukrajinu a mesto Uzhorod. Cyklotrasa začína v katastri obce Lúčky a vedie pozdĺž cesty 1. triedy až do katastru obce Nižná Rybnica, kde sa napája na protipovodňové hrádze Bežoveckého kanálu. Na túto hlavnú os sa následne napája mesto Sobrance. Navrhovaná cyklotrasa vedie takmer v celom úseku mimo hlavného dopravného priestoru ciest s výnimkou úseku Kristy - Krčava, kde využíva cesty 3 tr. s nízkou intenzitou dopravy. Z obce Krčava pokračuje mimo hlavného dopravného priestoru až po obec Vyšné Nemecké.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
VETVA H_KE 08	26.962	7.065	2.82	11.263	0.08	5.734



TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovka	poznámka	
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	CYK,MK,UK,CTT,KC			
SOBRANCE	Vyšné Nemecké	SU	0.886		0								štátna hranica SVK-UA	
		SU		0.437	0.437	0.437				ZKPC		PDP pri ceste 3791		
		SU		0.449	0.886				0.449	KC		cesta 3791		
	Krčava	SU	2.867	0.577	1.463					0.577	KC		cesta 3791	
		SU		0.27	1.733	0.27					CYK		popri ceste 19	
		SU		0.019	1.752	0.019					CYK	lávka	bezmenný potok	
		SU		0.561	2.313	0.561						CYK		
		SU		1.44	3.753							ZKPC		rozšírenie existujúceho chodníčka - odbočka Sejkov
	Sejkov	SU	1.95	1.95	5.703					1.95	KC		cesta 3803	
	Jenkovce	SU		0.664	6.367						0.664	KC		cesta 3803
		SU	2.044	1.38	7.747					1.38	KC		cesta 3754	
	Kristy	SU	2.76	2.76	10.507				2.76		UK		modernizácia zvršku hrádze	
	Orechová	SU	0.75	0.75	11.257				0.75		UK		modernizácia zvršku hrádze	
	Tibava	SU	1.74	1.74	12.997				1.74		UK		modernizácia zvršku hrádze	
	Sobrance - Komárovce	SU	3.06	3.06	16.057				3.06		UK		modernizácia zvršku hrádze	
Nižná Rybnica	SU	2.639	0.828	16.885				0.828		UK		modernizácia zvršku hrádze		

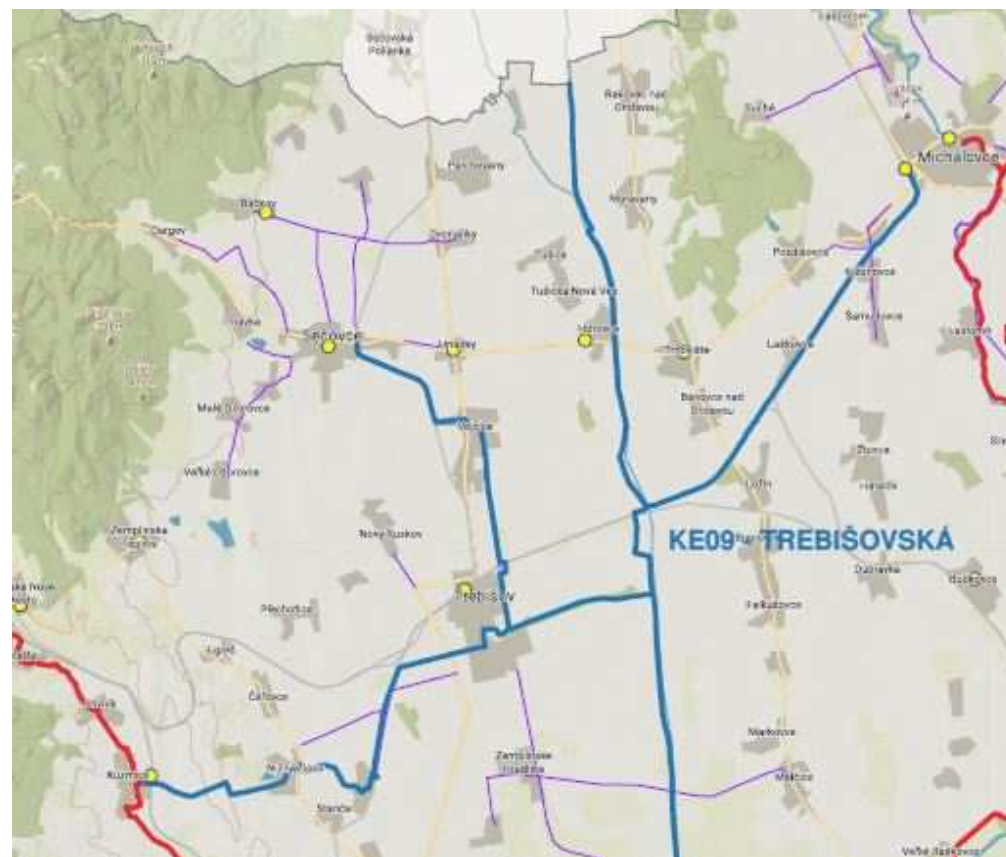
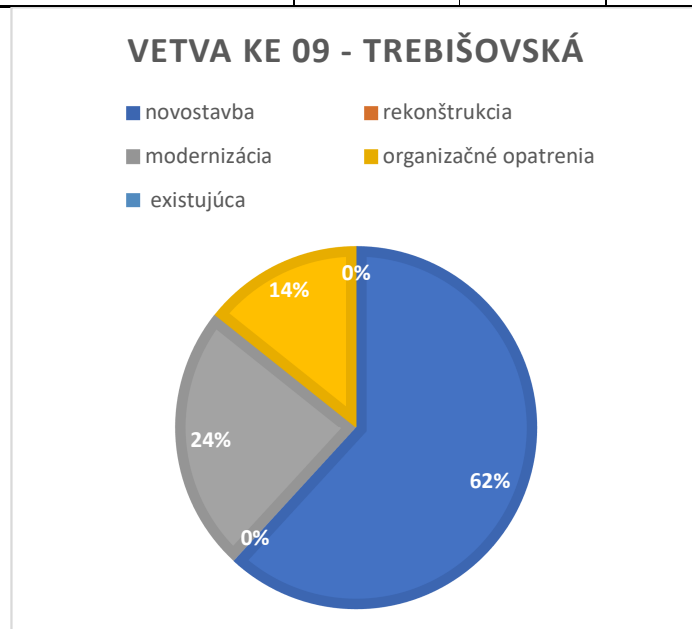
MICHALOVCE		SU		0.01	16.895				0.01	KC	križovanie cesty 3798	priechod pre cyklistov		
		SU		0.585	17.48	0.585				CYK				
		SU		0.03	17.51	0.03					CYK	lávka	rieka Okna	
		SU		0.299	17.809	0.299					CYK			
		SU		0.02	17.829				0.02		KC	križovanie cesty 3797	priechod pre cyklistov	
		SU		0.303	18.132	0.303					CYK			
		SU		0.02	18.152	0.02					CYK	priepust		
		SU		0.524	18.676				0.524		UK		modernizácia zvršku hrádze	
		SU		0.02	18.696	0.02					CYK	priepust		
	Veľké Revišťa	1.915	SU		0.402	19.098			0.402		UK		modernizácia zvršku hrádze	
			SU		0.03	19.128	0.03				CYK	lávka	potok Drienovec	
			SU		0.452	19.58			0.452		UK		modernizácia zvršku hrádze	
			SU		0.153	19.733	0.153				CYK		okolo cesty 19	
			SU		0.05	19.783				0.05		SC	križovanie cesty 19	priechod pre cyklistov cez križovatku ciest 19 a 3792
			SU		0.818	20.601	0.818					CYK		
			SU		0.01	20.611	0.01					CYK	priepust	priekopa
			Úbrež	SU	0.274	0.274	20.885	0.274				CYK		
	Fekišovce	2.23	SU		0.02	20.905	0.02				CYK	priepust	bezmenný potok	
			SU		2.21	23.115	2.21				CYK			
	Závadka	1.906	SU		0.01	23.125	0.01				CYK	priepust	bezmenný potok	
			SU		0.104	23.229	0.104				CYK		okolo cintorína	
			SU		1.38	24.609			1.38			ZKPC		obec- ku cintorínu, rozšírenie existujúceho chodníka
			SU		0.159	24.768	0.159					CYK		extravilán
			SU											

		SU		0.018	24.786	0.018					CYK	lávka	bezmenný potok		
		SU		0.235	25.021	0.235					CYK		extravilán		
	Lúčky	SU	1.941	0.018	25.039	0.018					CYK	lávka	Čierna voda		
		SU		0.195	25.234	0.195						CYK		extravilán	
		SU		0.4	25.634					0.4		MK		značenie, obytná zóna	
		SU		0.157	25.791	0.157						CYK		intravilán	
		SU		0.314	26.105					0.314		MK		značenie	
		SU		0.747	26.852				0.747			ÚK		panelová cesta	
		SU		0.11	26.962	0.11						CYK		napojenie na plánovanú CYK	
		Celkom			26.076	26.962		7.065	2.82	11.263	0.08	5.734			

KE09 – VETVA I – TREBIŠOVSKÁ

Trebišovská vetva prepája mestá Michalovce a Trebišov a následne sa napája v obci Kuzmice na Tokajskú vetvu. Trebišovská vetva je členitá a má dve hlavné podčasti, ktoré sú uvedené ako miestne prepojenia: MP01 Trebišov – Sečovce a MP02 Ondavská cyklotrasa, navrhovaná po protipovodňových hrádzach rieky Ondava. Táto vetva má navrhnuté v celkovom pomere najviac nových cyklistických cestičiek, 24% celkového rozsahu je navrhnutá modernizácia existujúcich účelových komunikácií. Prepojenie medzi mestami Trebišov a Michalovce je navrhnuté v koridore ochranného pásma železnice.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
VETVA I_KE 09	39.01	24.128	0	9.301	5.581	0



TABUĽKOVÁ ČASŤ

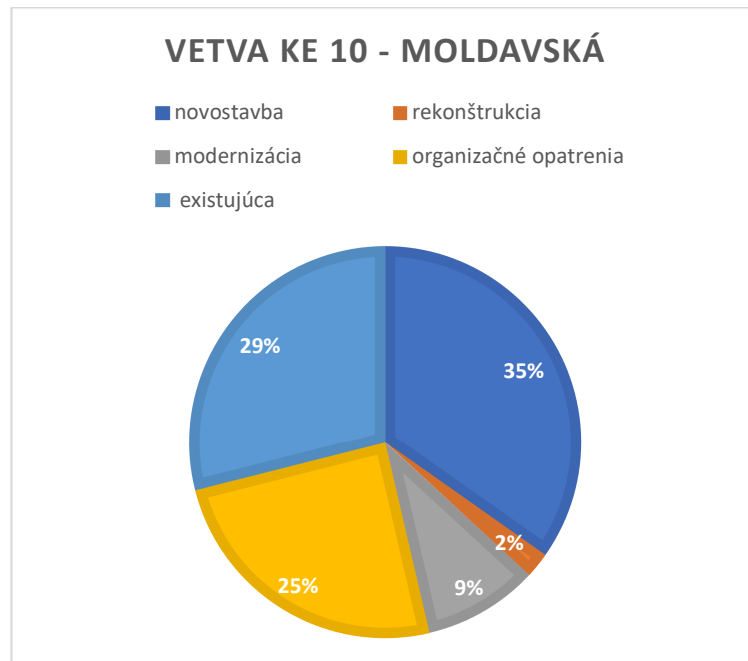
Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka		
		SU,DUR,UR,DSP,SP,PUM,VUC,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	CYK,MK,UK,CTT,KC				
Michalovce	Michalovec	NO	2.893		0.000										
		NO		0.459	0.459				0.459		MK		ul. Staničná		
		NO		0.374	0.833	0.374					CYK		prepojenie Zeleninárska		
		NO		1.030	1.863				1.030		MK				
		NO		1.030	2.893	1.030					CYK		okolo žel.trate, priecestie		
	Krásnovce	NO	1.890	1.890	4.783	1.890					CYK		okolo žel.trate		
	Šamudove	NO	1.700	1.700	6.483	1.700					CYK		okolo žel.trate		
	Laškovce	NO	2.580	2.580	9.063	2.580					CYK		okolo žel.trate		
	Bánovce n.Ondavou	NO	2.432	0.630	9.693				0.630			ÚK		existujúca poľná cesta	
		NO		0.502	10.195				0.502			KC		cesta 3766	
		NO		1.300	11.495	1.300						CYK		okolo žel.trate	
	Ložín	NO	1.330	1.330	12.825	1.330					CYK		okolo žel.trate		
	Bánovce n. Ondavou	NO	1.270	1.170	13.995	1.170						CYK		okolo žel.trate	
NO		0.100		14.095	0.100						CYK	lávka	nad riekou Ondava		
Trebíšov	Trebíšov	NO	13.278	0.390	14.485	0.390						CYK		okolo žel.trate	
		NO		1.290	15.775				1.290			ÚK		existujúce žel. Priecestie	
		NO		1.690	17.465				1.690			ÚK		PBH Ondava	
		ŠU		4.620	22.085	4.620						CYK		do mestského parku	
		ŠU		0.939	23.024				0.939			SCPC		parkové úpravy	
		NO		0.911	23.935				0.911			MK		značenie	
				0.742	24.677	0.742							CYK		cez pole
				0.026	24.703					0.026			CYK		priechod cez cestu 1/79
				2.670	27.373	2.670							CYK		extravilán mesta

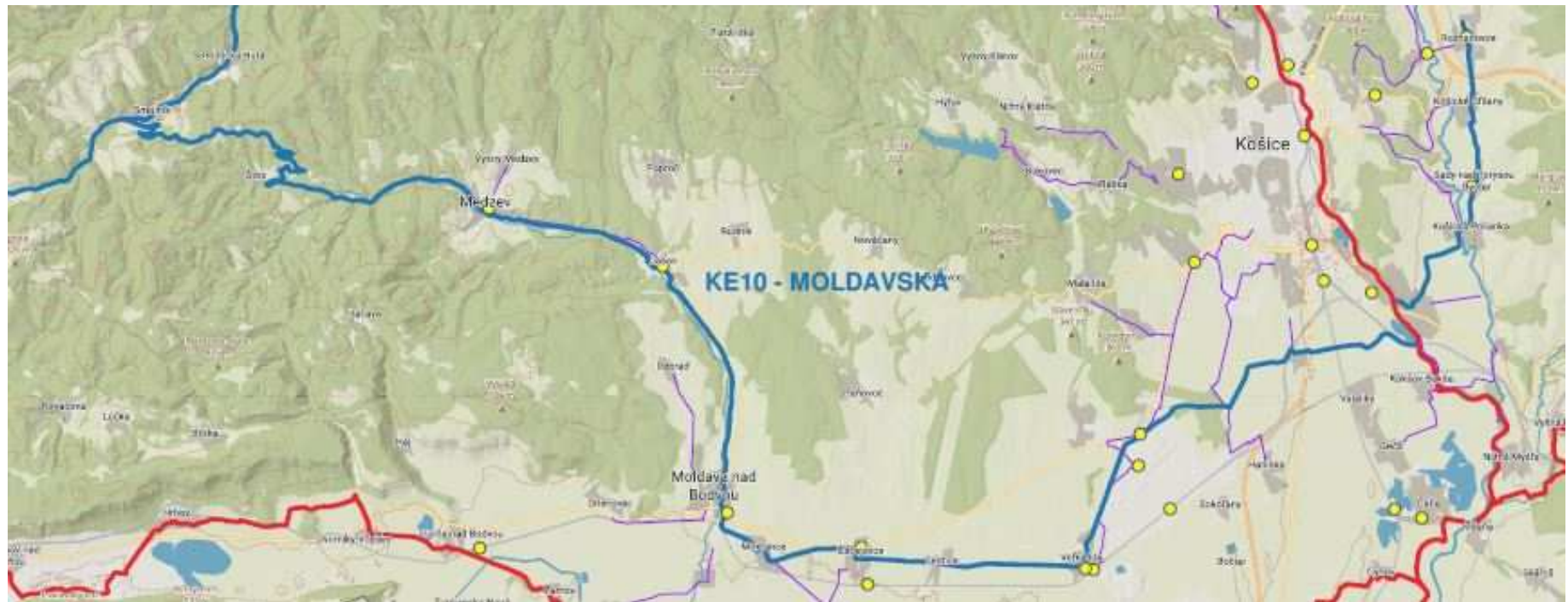
Zemplínsk a Nová Ves		0.859	0.859	28.232	0.859					CYK		extravilán obce
Nížný Žipov		1.150	1.150	29.382	1.150					CYK		extravilán obce
Zemplínsk a Nová Ves		2.477	0.852	30.234			0.852			ÚK		poľná cesta
			0.802	31.036			0.802			MK		
			0.811	31.847	0.811					CYK		extravilán obce
			0.012	31.859	0.012					CYK	lávka	ponad potok Chlmec
Nížný Žipov		6.590	1.400	33.259	1.400					CYK		
			1.290	34.549			1.290			MK		ul Farská - cintorín
			3.900	38.449			3.900			ÚK		poľná cesta
Kuzmice		0.561	0.561	39.010				0.561		KC		cesta 5659
Spolu			39.010		24.128	0.000	9.301	5.581	0.000			

KE010 – VETVA J – MOLDAVSKÁ

Hlavná pozornosť tejto vetvy je zameraná na cyklistické prepojenie miest Košice a Moldava nad Bodvou cez Slovenské Rudohorie až na Vetvu Gelnická. Moldavská vetva vychádza z Košíc napojením na medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 11 a mesto Košice v obci Šebastovce. Následne vedie okolo US Steel a obce Veľká Ida na juh od cesty 1.tr. v smere na Čečejevce a Mokrance s napojením na terminál verejnej dopravy v Moldave nad Bodvou. Ako segregovaná cyklistická cestička pokračuje cez Jasov až do Medzeva. Z tohto mesta využíva existujúce cesty. V katastri obce Smolník sa napája na vetvu Gelnická.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
VETVA J_KE 10	66.828	23.238	1.4	6.35	16.496	19.344





TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava SU,DUR, UR,DSP,S P, NO	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úseku v v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK,M K, UK, CTT, KC	objekt/križovatka	poznámka
						novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav			
Košice	Košice Barca	NO	2.640		0.000								napojenie na Eurovelo - Krásna
		NO		2.640	2.640	2.640					CYK		
	Šebastovce	NO	5.520	1.440	4.080	1.440							existujúca poľná cesta
		NO		0.020	4.100				0.020			CYK	priechod

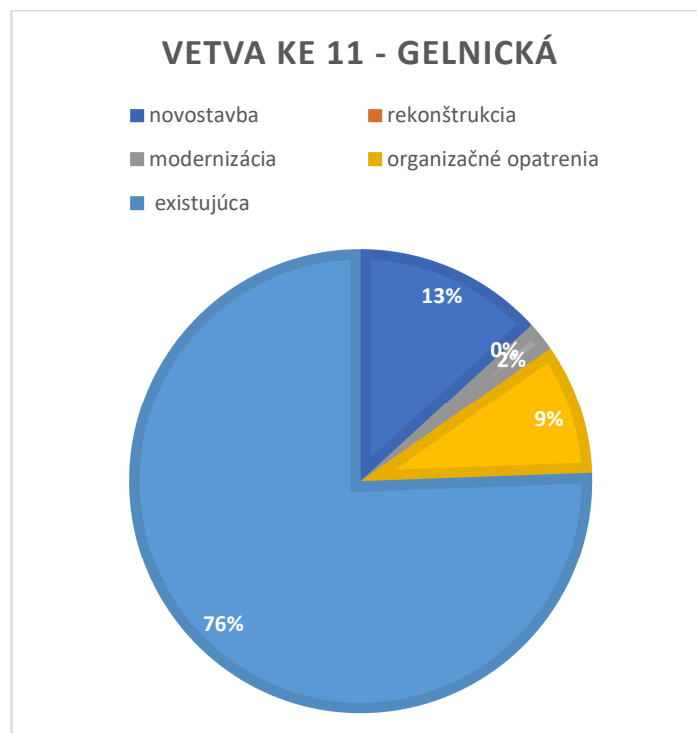
Košice okolie													cestu 1/17
		NO		4.060	8.160				4.060		MK		orientačné značenie
	Šaca	NO	6.334	5.340	13.500	5.340					CYK		
		NO		0.994	14.494					0.994	KC		cesta 3400
	Veľká Ida	NO	5.443	2.490	16.984					2.490	KC		cesta 3400, intravilán obce
		NO		0.193	17.177	0.193					CYK		okolo cesty 3400
		NO		2.760	19.937			2.760			ÚK		existujúca poľná cesta
	Cestice	NO	2.584	1.270	21.207			1.270			MK		
		NO		0.294	21.501				0.294		KC		cesta 3314
		NO		1.020	22.521			1.020			ÚK		existujúca poľná cesta
	Čečejevce	NO	3.450	1.120	23.641			1.120			ÚK		existujúca poľná cesta
		NO		0.920	24.561				0.920		MK		
		NO		1.410	25.971	1.410					CYK		v ochrannom pásme cesty 1/16
	Mokrance	NO	2.440	1.430	27.401				1.430		KC		cesta 3365, extravilán obce
		NO		1.010	28.411				1.010		KC		cesta 3365, intravilán obce
	Moldava n.Bodvou	NO	5.755	1.400	29.811		1.400				SCPC		rozšírenie existujúceho chodníka
		NO		0.345	30.156	0.345					SCPC		k že
	NO		1.680	31.836				1.680		MK		cez centrum mesta	
	NO		2.330	34.166	2.330					CYK			
Debrad'	NO	1.610	1.610	35.776	1.610					CYK			
Jasov	NO	7.342	3.210	38.986	3.210					CYK			
	NO		0.344	39.330				0.344		MK		ul. Mlynská	
	NO		0.484	39.814				0.484		KC		cesta 2/552, intravilán obce	
	NO		0.504	40.318				0.504		MK		ul.Podzámok, Železničná	

	NO		0.180	40.498			0.180			ÚK		napojenie ul. Železničná
	NO		2.620	43.118	2.620					CYK		medzi vodným tokom a cestou
Medzev	NO	7.850	2.100	45.218	2.100					CYK		medzi vodným tokom a cestou
	NO		5.750	50.968			5.750			KC		cesta 2/548, intravilán obce
Štós	NO	11.400	11.400	62.368				11.400		KC		cesta 2/548, CTT
Smolník	NO	4.460	4.460	66.828				4.460		KC		cesta 2/548, CTT
Celkom			66.828		23.238	1.400	6.350	16.496	19.344			

KE011 – VETVA K – GELNICKÁ

Gelnická vetvá prepája Hornádsku a Gemerskú vetvu. Začína v obce Margecany, kde využíva novopostavenú cyklistickú lávku cez Ružín smer Jaklovce. Stavebne sú navrhované úseky v okolí okresných miest: Margecany – Gelnica a Rožňava – Krásnohoské Podhradie. Zvyšok cyklotrasy vzhľadom na veľmi členitý terén využíva existujúce cesty 2. a 3. tr.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
VETVA K_KE 11	60.228	7.962	0	1.241	5.505	45.52



TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	typ cesty	objekt/križovatka	poznámka	
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC	CYK,MK,UK,CTT,KC			
Gelnica	Margecany	NO	1.306		0.000									križovatka cyklomagistrál - napojenie navetvu D_KE 04	
		NO		0.046	0.046	0.046						CYK	priechod	okolo kostola a priechod cez cestu 2/546	
		NO		1.260	1.306					1.260		KC		cesta 2/547	
	Jaklovce	NO	2.434	1.150	2.456	1.150							CYK		okolo žel.trate, využiť podjazd
		NO		0.034	2.490				0.034			MK		existujúce žel.priecestie	
		NO		1.250	3.740	1.250						CYK		okolo žel.trate	
	Žakovce	NO	0.968	0.968	4.708				0.968			MK			
	Gelnica	NO	7.010	1.260	5.968	1.260							CYK		okolo žel.trate
		NO		1.970	7.938					1.970		MK		žel.stanica	
		NO		3.780	11.718						3.780	KC		2/546, CTT Hnilecká cyklomagistrála, Karpatská cyklistická cesta	

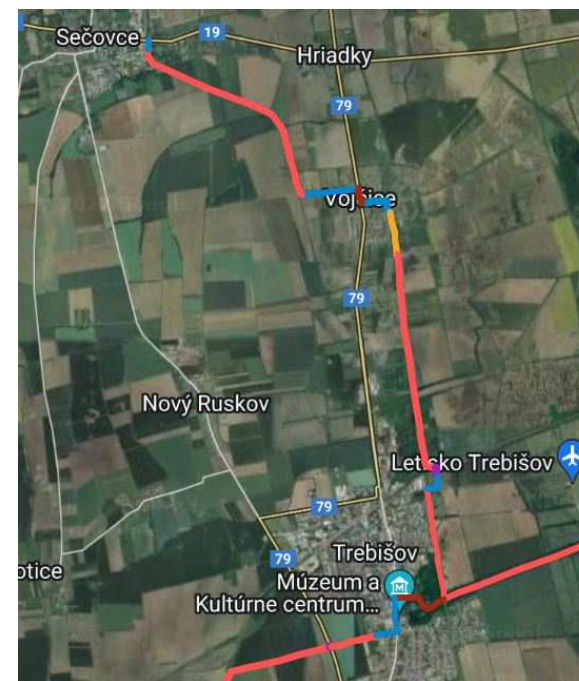
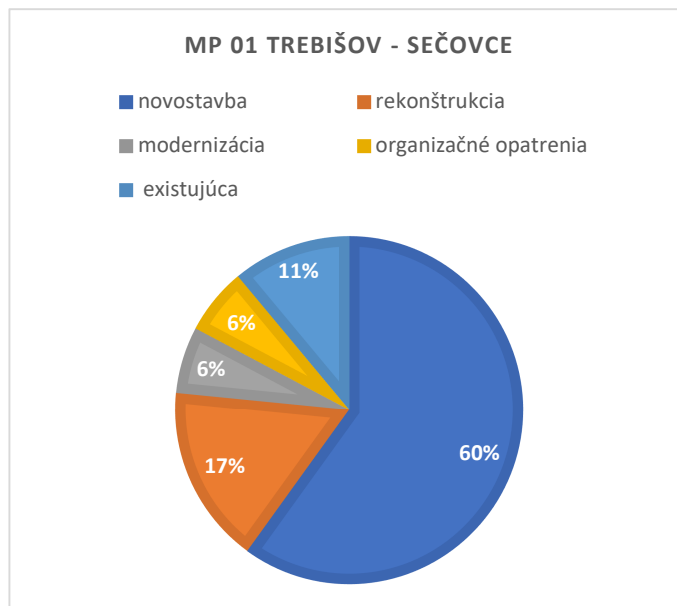
Rožňava	Prakovce	NO	2.880	2.880	14.598						2.880	KC	2/546, CTT Hnilecká cyklomagistrála, Karpatská cyklistická cesta
	Helcmanovce	NO	4.930	4.930	19.528						4.930	KC	2/546, CTT Hnilecká cyklomagistrála, Karpatská cyklistická cesta
	Mníšek n.H.	NO	6.050	6.050	25.578						6.050	KC	2/546, CTT Hnilecká cyklomagistrála, Karpatská cyklistická cesta
	Smolník osada	NO	6.000	6.000	31.578						6.000	KC	2/549, Karpatská cyklistická cesta
	Smolník	NO	7.340	7.340	38.918						7.340	KC	2/549, Karpatská cyklistická cesta
	Úhorná	NO	4.700	4.700	43.618						4.700	KC	2/549, Karpatská cyklistická cesta
	Páča	NO	4.890	4.890	48.508						4.890	KC	2/549, Karpatská cyklistická cesta
	Krásnohorské Podhradie	NO	8.585	4.950	53.458						4.950	KC	2/549, Karpatská cyklistická cesta
NO		1.080		54.538				1.080		MK	prepojenie na mauzoléum a smer		

													Rožňava		
		NO	0.016	54.554					0.016			SCPC	priechod	cez cestu 1/16, intravilán obce	
		NO	0.360	54.914	0.360							SCPC		okolo cesty 1/16 ku infocentru Mauzoléum	
		NO	0.239	55.153				0.239				ÚK		existujúca poľná cesta	
		NO	1.940	57.093	1.940							CYK		severný okraj cesty 1/16	
	Rožňava	NO	1.180	58.273	1.180							CYK		ul. Košická	
		NO	1.150	59.423					1.150				MK		ul. Košická
		NO	0.382	59.805	0.382								SCPC		okolo p.Drázus
		NO	0.010	59.815					0.010				SCPC	priechod	priechod ul. Pionierska
		NO	0.131	59.946	0.131								SCPC		okolo p.Drázus
		NO	0.019	59.965					0.019				SCPC	priechod	priechod ul. Šafárikova
		NO	0.263	60.228	0.263								SCPC		okolo p.Drázus, napojenie na KE 03
	SPOLU		60.228		7.962			1.241	5.505	45.520					

MIESTNE PREPOJOVACIE CYKLOTRASY V RÁMCI KOSTROVEJ SIETE CYKLISTICKÝCH TRÁS

MP 01 CYKLOTRASA – TREBIŠOV – SEČOVCE

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
MP TREBIŠOV - SEČOVCE	12.156	7.290	2.018	0.754	0.753	0.000

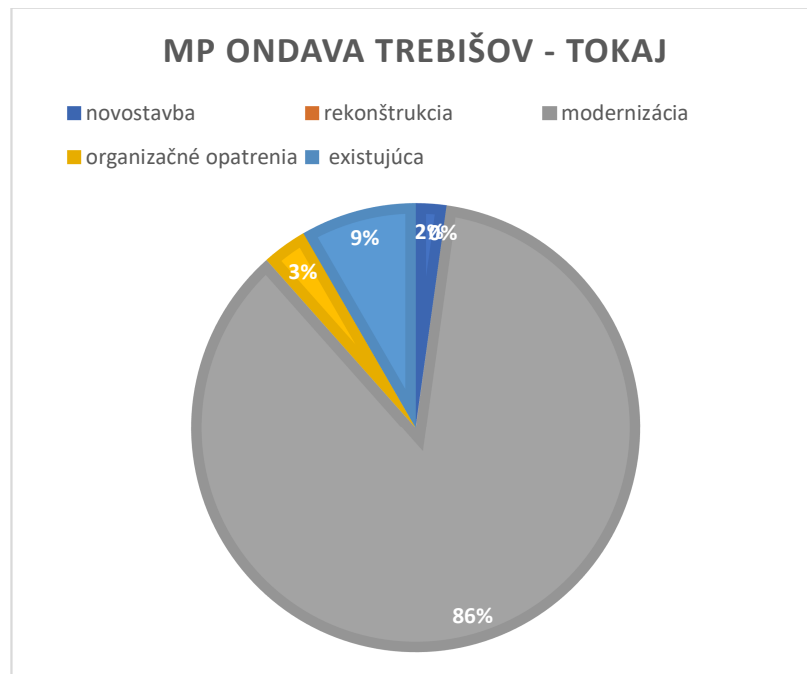


TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úsekov v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC		
Trebišov	Trebišov				0.000								križovatka cyklomagistrál - napojenie na vetvu I_KE 04_Trebišovská
				1.790	1.790		1.790				CYK		PBH Trnávka
				0.431	2.221					0.431	MK		ul. Sadovská
				0.067	2.288			0.067			CYK	žel.priecestie	existujúce žel.priecestie
				3.570	5.858	3.570					CYK		LB Trnávka, mestské pozemky
	Vojčice			0.020	5.878	0.020					CYK	lávka Trnávka	PBH Trnávka
				0.687	6.565			0.687			ÚK		PBH Trnávka
				0.611	7.176				0.611		MK		orientačné značenie
				0.228	7.404		0.228				SCPC		rozšírenie existujúceho chodníka
				0.910	8.314					0.910	MK		ul. Školská
				1.130	9.444	1.130					CYK		okolo žel.trate
	Sečovce			2.570	12.014	2.570				2.570	CYK		okolo žel.trate
				0.142	12.156				0.142		MK		orientačné značenie
	SPOLU				12.156		7.290	2.018	0.754	0.753	0.000		

MP 02 CYKLOTRASA - ONDAVA - TREBIŠOV TOKAJ

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
MP 02 ONDAVA TREBIŠOV - TOKAJ	35.038	0.771	0.000	30.214	1.133	2.920

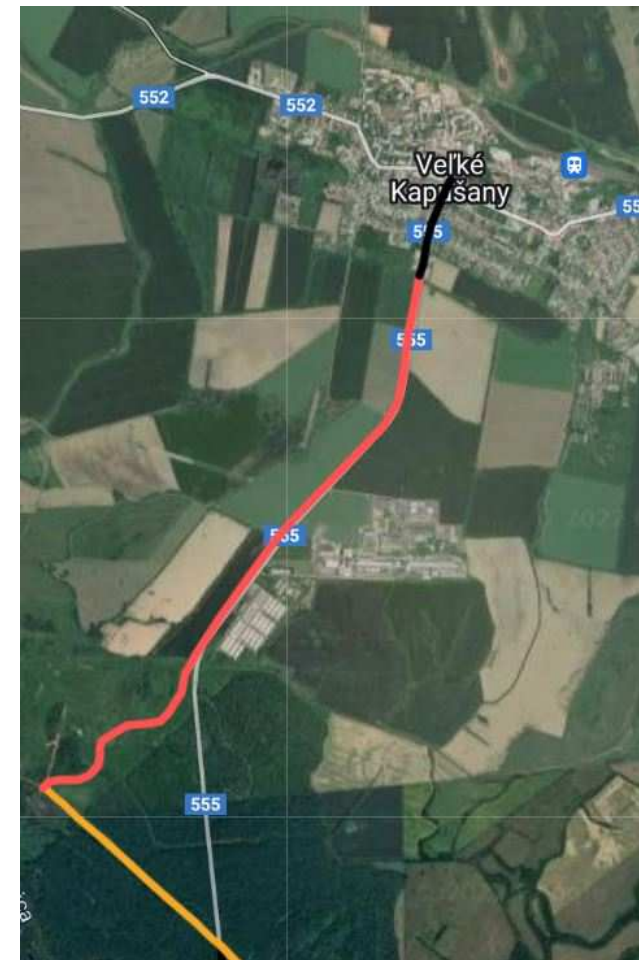
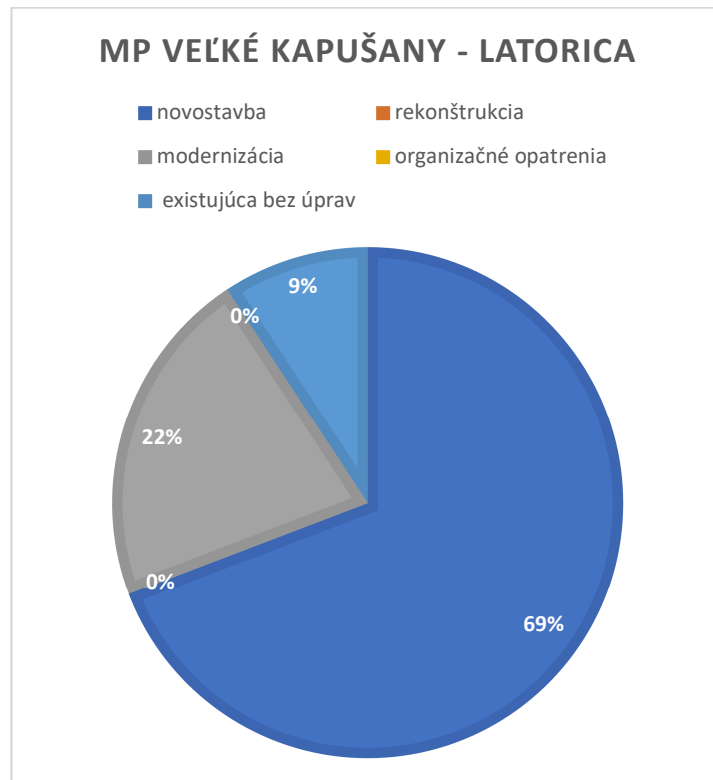


TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK, MK, UK, CTT, KC	objekt/krížovka	poznámka
		SU, DUR, UR, DSP, SP, NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav			
Trebišov					0.000								hranica KSK/PSK
	Parchovany			3.040	3.040			3.040			ÚK		LBH Ondava
Michalovce	Moravany			1.100	4.140			1.100			ÚK		LBH Ondava
	Tušice			0.534	4.674			0.534			ÚK		LBH Ondava
				0.148	4.822	0.148					CYK	lávka	rieka Ondava
				0.800	5.622			0.800			ÚK		PBH Ondava
	Horovce			7.233	12.855			7.233			ÚK		PBH Ondava
Trebišov	Trebišov			0.935	13.790			0.935			ÚK		PBH Ondava
	Trebišov			3.320	17.110			3.320			ÚK		križovatka cyklomagistrál - napojenie na vetvu I_KE 04_Trebišovská a súbeh
				4.180	21.290			4.180			ÚK		PBH Ondava
	Zemplínske Hradište			2.990	24.280			2.990			ÚK		PBH Ondava
	Hraň			4.410	28.690			4.410			ÚK		PBH Ondava
	Sírník			1.290	29.980			1.290			ÚK		PBH Ondava
				0.179	30.159				0.179		MK		orientačné značenie
				0.623	30.782	0.623					CYK		
				0.611	31.393				0.611		MK		orientačné značenie
				0.382	31.775			0.382			ÚK		existujúca poľná cesta
				0.343	32.118				0.343		KC		bezpečnosť cyklistov na 2/552
Oborín			2.920	35.038						ÚK		protivodňová hrádza na Kamennú Moľvu, napojenie na vetvu B_KE02	
SPOLU				35.038			0.771		30.214	1.133		2.920	

MP 03 CYKLOTRASA VEĽKÉ KAPUŠANY - LATORICA

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
MP 03 VEĽKÉ KAPUŠANY - LATORICA	7.108	4.920	0.000	1.530	0.000	0.658

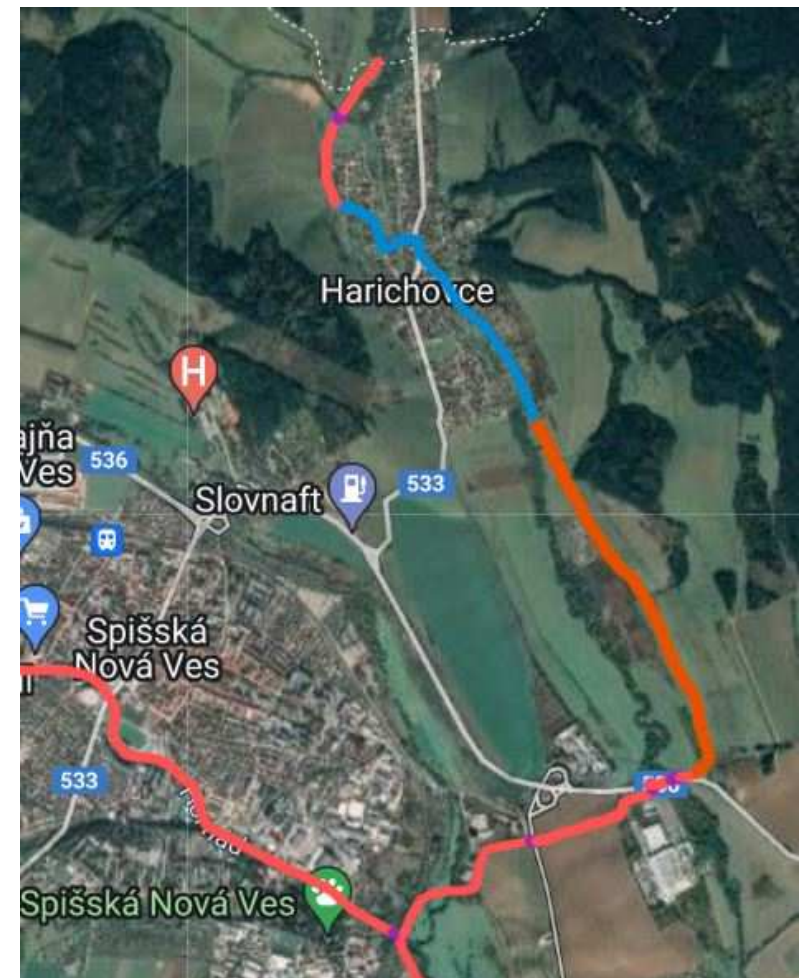
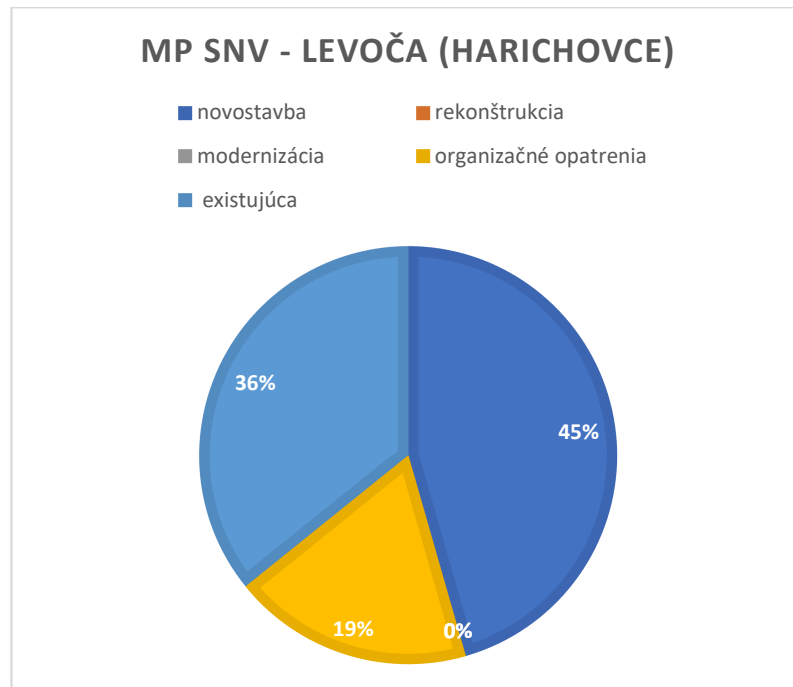


TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastrov v km	dĺžka úsekov v km	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC		
Trebíšov	Veľké Kapušany	NO	7.108		0.000								
				0.658	0.658				0.658	KC		cesta 2/555	
				4.920	5.578	4.920					CYK	okolo cesty 2/555	
				1.530	7.108			1.530			ÚK	PBH Latorica, napojenie na vetvu G_KE07	
	SPOLU			7.108			4.920	0.000	1.530	0.000	0.658		

MP 04 CYKLOTRASA SNV – HARICHOVCE – LEVOČA

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
MP 04 SNV - LEVOČA (Harichovce)	5.728	2.610	0.000	0.000	1.067	2.051

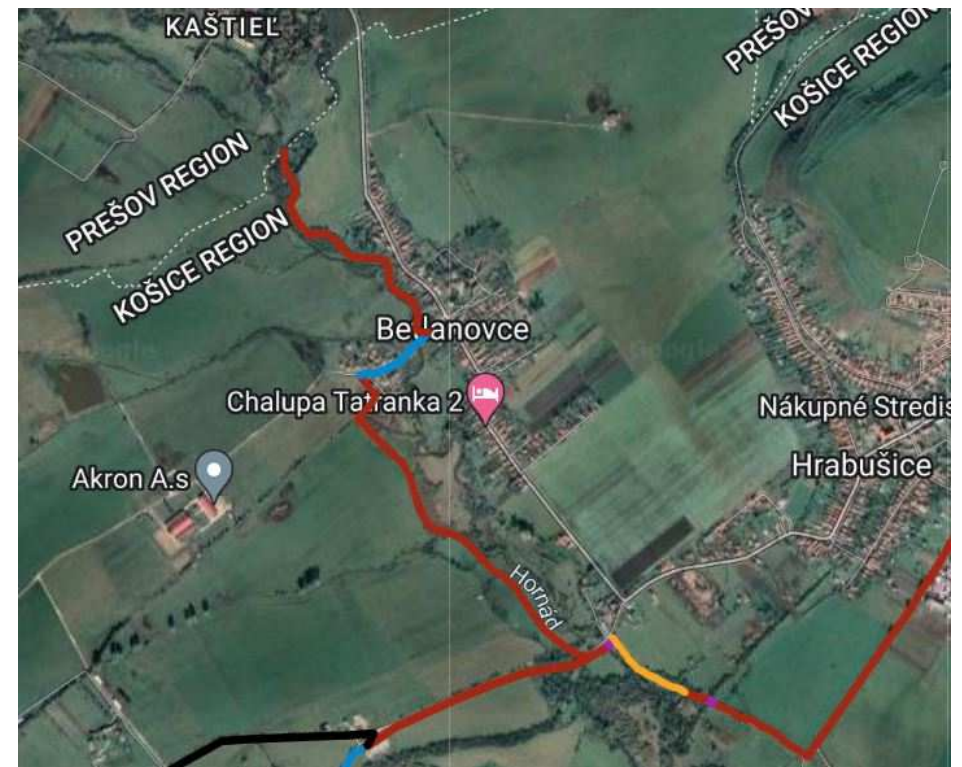
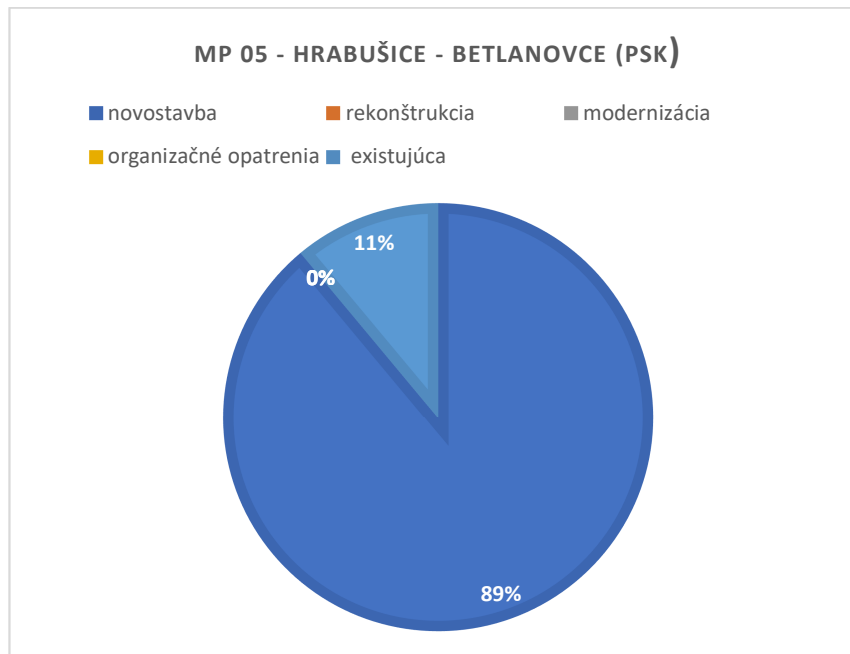


TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úseku v v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/rišovatk a	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP, NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT, KC		
Spišská Nová Ves	SNV	NO	1.645		0.000								križovatka cyklomagistrál - napojenie navetvu I_KE 04_Hornádska
		NO		0.931	0.931	0.931				CYK		za podjazdom pod žel.traťou	
		NO		0.018	0.949				0.018		CYK	priechod	cesta 3244
		NO		0.677	1.626	0.677					CYK		smer Embraco
		NO		0.019	1.645				0.019		CYK	priechod	cesta 2/536
	Harichovce	NO	0.154	0.121	1.766	0.121					CYK		severná strana cesty 536
		NO		0.033	1.799	0.033					CYK	lávka	Levočský potok
	Odorín	NO	0.100	0.100	1.899	0.100					CYK		severná strana cesty 536
	Harichovce	EXIST	3.829	1.520	3.419					1.520	CYK		CB vozvoka, cyklistická cestička
		EXIST		0.531	3.950					0.531	CYK		CB vozvoka, cyklistická cestička
		NO		1.030	4.980				1.030		MK		orientačné značenie
		NO		0.406	5.386	0.406					CYK		okolo žel.trate
		NO		0.042		0.042					CYK	lávka	Iliašovský potok
		NO		0.300	5.686	0.300					CYK		hranica KSK a PSK
	SPOLU		5.728	5.728			2.610	0.000	0.000	1.067	2.051		

MP 05 – Hrabušice – Betlanovce – pokračovanie ako prepojenie Slovenský raj – Vysoké Tatry

MP 05 Hrabušice - Betlanovce (PSK) – podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	Organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	2.172	0.000	0.000	0.000	0.270	2.442

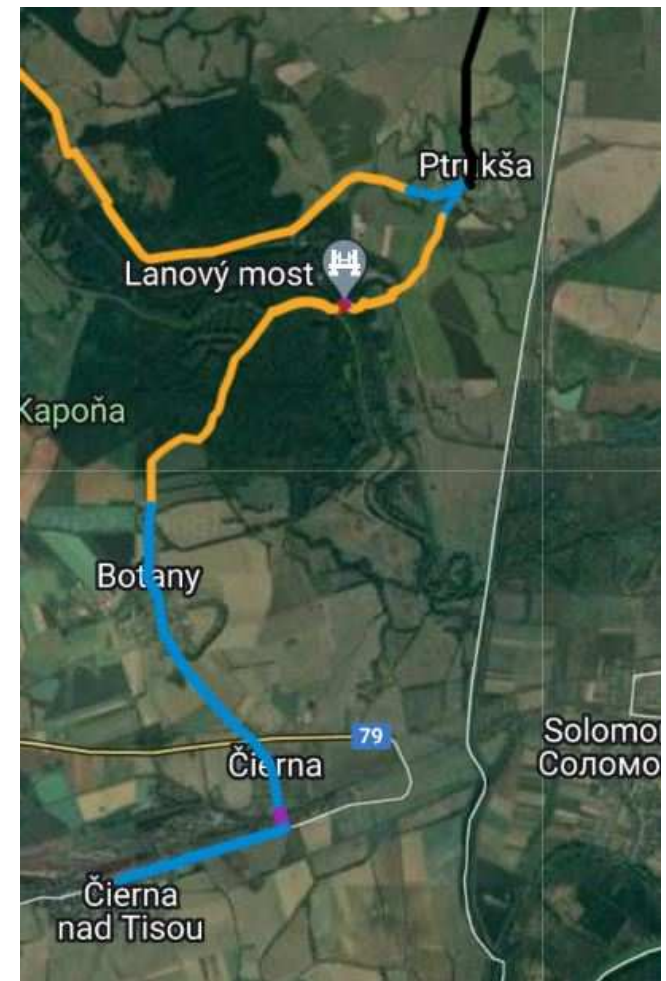
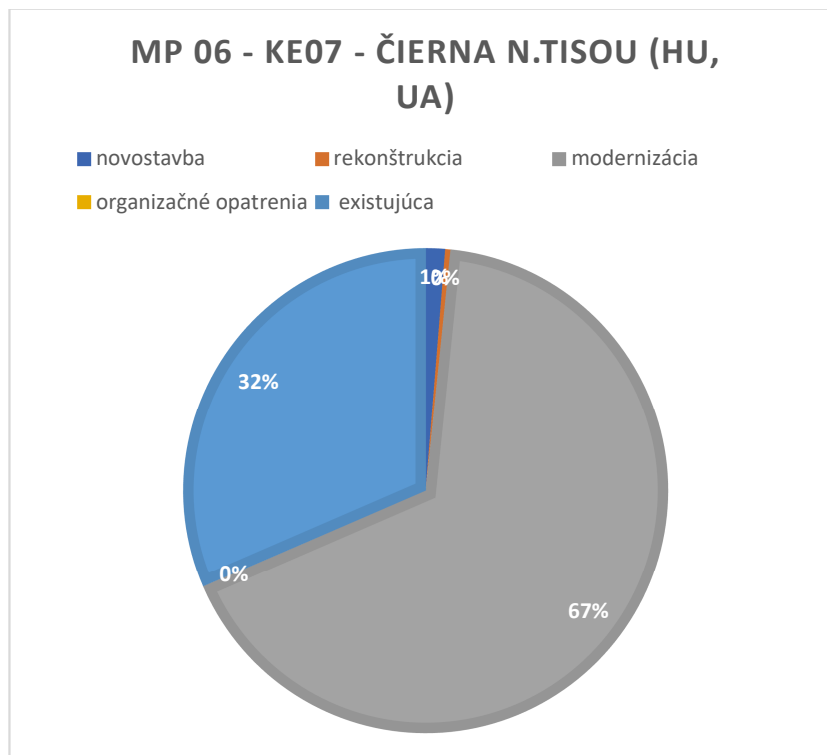


TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okr es	samospr áva	Projektová príprava	Dĺžka podľa katastrov v km	Dĺžka úseko v v km	staniče nie KM	Úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typcest y	objekt/križov atka	poznámka
		SU,DUR, UR,DSP,SP, NO				novosta vba	rekonštru kcia	moderniz ácia	Organizačné opatrenia	existuj úca bez úprav	CYK, MK, UK, CTT, KC		
SpišskáNováVes	Hrabušic e	NO	1.110		0.000								Obecný pozemok
		NO		1.110	1.110	1.110				CYK		Prepojenie na KE 04, priechod cez cestu 3227	
	Betlanov ce	NO	1.332	0.181	1.291	0.181					CYK		Obecný pozemok
		NO		0.270	1.561					0.270	MK		Využitie mosta cez Hornád
		NO		0.881	2.442	0.881					CYK		Ľavý breh Hornádu, okolo ATC ku brehu Gánovského potoka (PSK)
	SPOLU		2.442	2.442		2.172	0.000	0.000	0.000	0.270			

MP 06 – Ptrukša – Čierna nad Tisou

MP 06 - KE07 - Čiernan.Tisou (HU, UA)- podľa typu stavebných úprav						
typkomunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	Organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	0.143	0.040	7.495		3.531	11.209



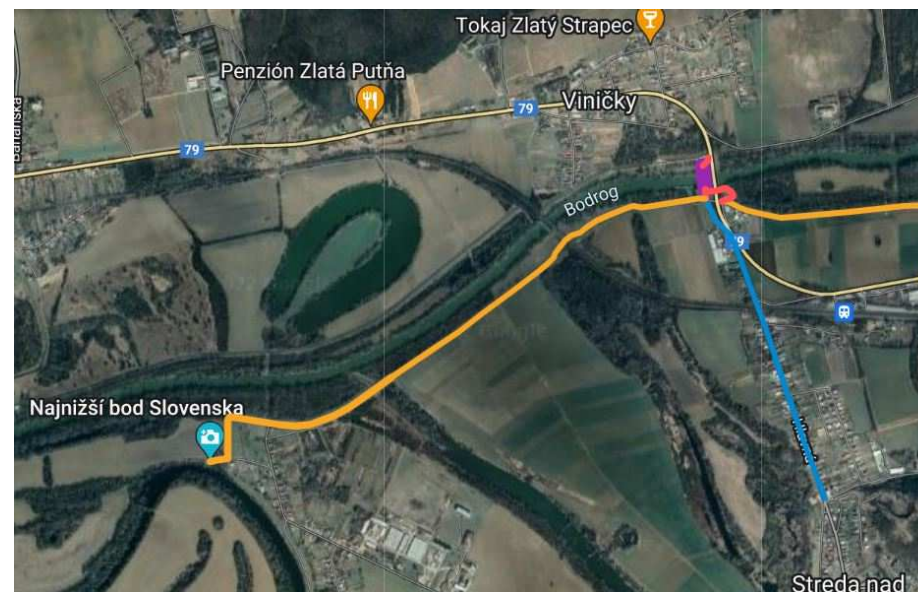
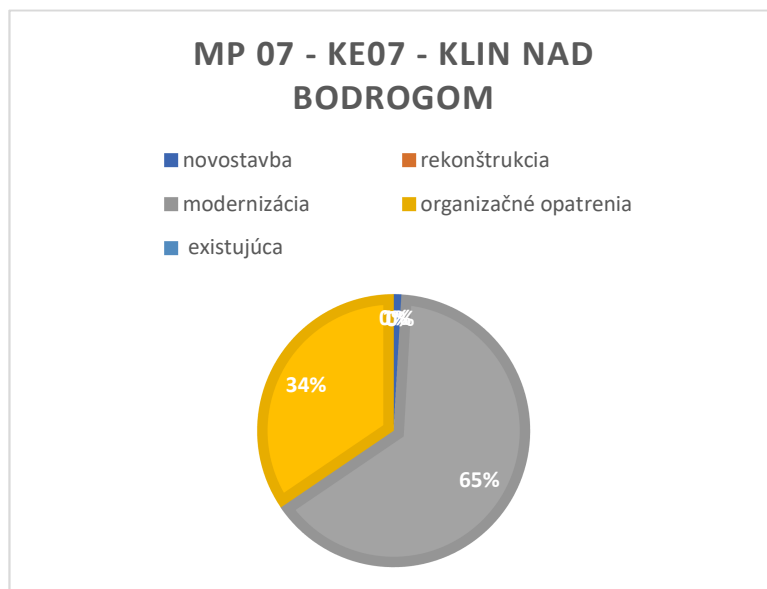
TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okr es	samosprá va	Projekto vá príprava	dĺžkapodľa kategoríí v km	dĺžkaúse kov v km	staniče nie KM	Úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typcest y CYK, MK, UK, CTT, KC	objekt/križov atka	poznámka
		SU,DUR, UR,DSP, SP, NO				novosta vba	rekonštru kcia	moderniz ácia	organizačnéopa trenia	existuj úca bez úprav			
Michalovce	Ptrukša	NO	2.001		0.000								Križovatka cyklomagistrál – napojenie na vetvu I_KE 04_Hornádska
		NO		0.390	0.390			0.390			MK		za podjazdom pod žel.traťou
		NO		0.959	1.349			0.959			UK		kulávke
		NO		0.632	1.981			0.632			UK		v inundačnom území, mechanicky spevnené kamenivo
		NO		0.020	2.001	0.020					CYK		príjazd k lávke
		NO		0.040	2.041		0.040					CYK	lávka
Trebíšov	Boťany	NO	6.154	0.123	2.164	0.123							príjazd k lávke
		NO		0.651	2.815				0.651	UK		LBH hrádza Latorice	
		NO		2.680	5.495			2.680			UK		prístupová cesta k hrádzi
		NO		2.660	8.155			2.660			MK		skratka Botany - Čiernan.T.
		NO		1.060	9.215					1.060	MK		skratka Botany - Čiernan.T.
	Čiernan.Ti sou	NO	3.054	0.174	9.389			0.174			SCPC		Existujúci nadjazd ponad žel.trať
		NO		1.820	11.209					1.820	MK		ul. Železničná
		NO											
SPOLU			11.209	11.209		0.143	0.040	7.495	0.000	3.531			

MP 07 – KE07 - Klin nad Bodrogom

MP 07 - KE07 - Klin nad Bodrogom - podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	0.037	0	1.4	0	2.62	0	4.057

MP 07 - KE07 - Klin nad Bodrogom- podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	0.037		2.620		1.400	4.057



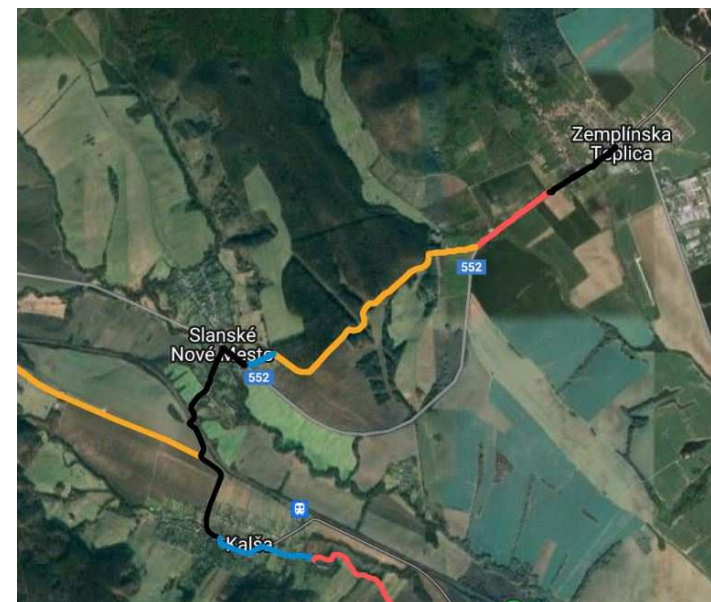
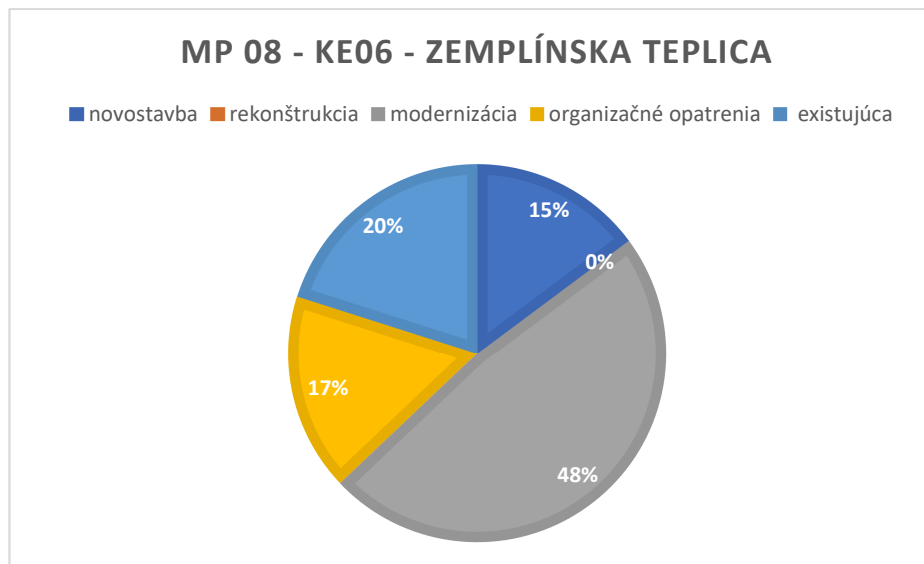
TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úseku v v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC		
Trebišov	Streda n.Bodrogom	NO	3.037		0.000								prepojenie od navrhovanej lávky cez Bodrog na hrádzu sme Klin n.Bodrogom. Lokalita prístav na Bodrogu.
		NO		0.037	0.037	0.037				CYK		prepojenie od navrhovanej lávky cez Bodrog na hrádzu sme Klin n.Bodrogom. Lokalita prístav na Bodrogu.	
		NO		1.600	1.637			1.600			UK		po existujúcej hrádzi
		NO		1.400	3.037				1.400		MK		napojenie vetvy KE07 do centra obec, ul. Hlavná
	Klin nad Bodrogom	NO	1.020	1.020	1.020			1.020			UK		po existujúcej hrádzi
	SPOLU		4.057	4.057		0.037	0.000	2.620	1.400	0.000			

MP 08 - KE06 - Zemplínska Teplica

MP 08 - KE06 - Zemplínska Teplica- podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	0.856	0	0.286	1.854	2.775	0	5.771

MP 08 - KE06 - Zemplínska Teplica- podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	0.856	0.000	2.775	0.980	1.160	5.771

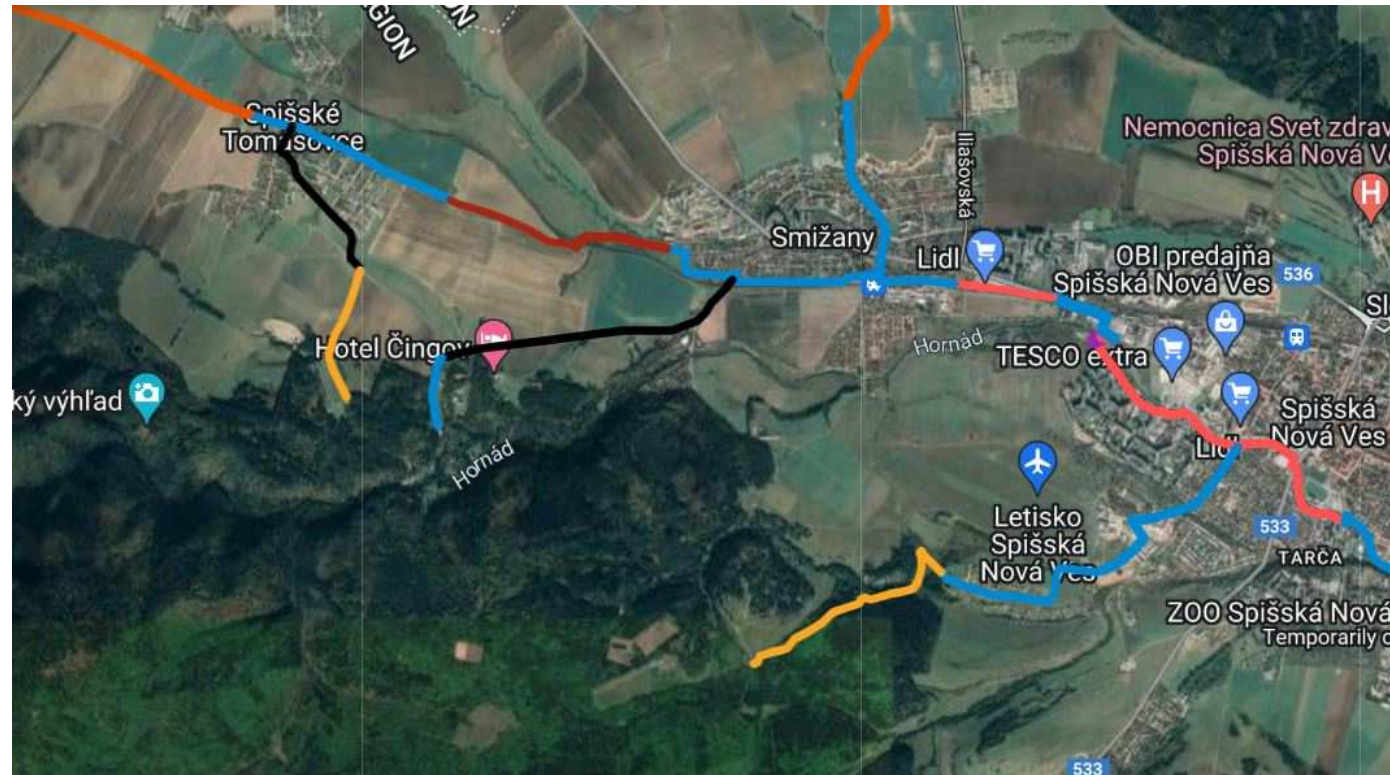
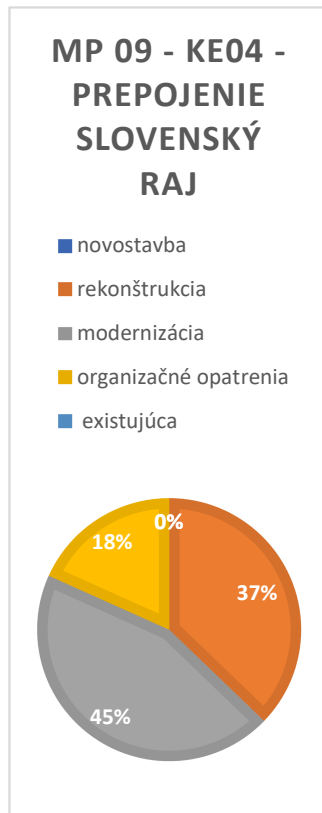


TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okr es	samospr áva	projekto vá príprava	dĺžka podľa katastr ov v km	dĺžk a úsek ov v km	staniče nie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK, MK, UK, CTT, KC	objekt/križov atka	poznámka		
		SU,DUR, UR,DSP, SP, NO				novosta vba	rekonštru kcia	moderniz ácia	organiza čné opatreni a	existuj úca bez úprav					
Trebíšov	Zemplíns ka Teplica		1.958		0.000										
		NO		0.743	0.743				0.743		KC		napojenie centra obce na Vetvu KE06 po ceste 552 v intraviláne obce		
		NO		0.856	1.599	0.856						CYK		po severnom okraji cesty 552	
		NO		0.359	1.958				0.359			UK		modernizácia účelovej komunikácie pre potreby cyklotrasy	
Košice okolie	Slanské Nové Mesto		3.813	2.130	4.088			2.130					modernizácia účelovej komunikácie pre potreby cyklotrasy		
				0.286	4.374			0.286				MK			
				0.237	4.611					0.237			KC		dopravné značenie pre cyklistov cesta 552
		NO		1.160	5.771						1.160		KC		cesta 3364 smer Kalša, využitie železničného podjazdu
	SPOLU		5.771	5.771		0.856	0.000	2.775	0.980	1.160					

MP09 - KE04 -Prepojenie Slovenský raj

MP 09 - KE04 -Prepojenie Slovenský raj- podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	0	0	3.08	3.16	2.519	0	8.759
MP 09 - KE04 -Prepojenie Slovenský raj- podľa typu stavebných úprav							
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom	
dĺžka v km	0.000	3.260	3.899	1.600	0.000	8.759	



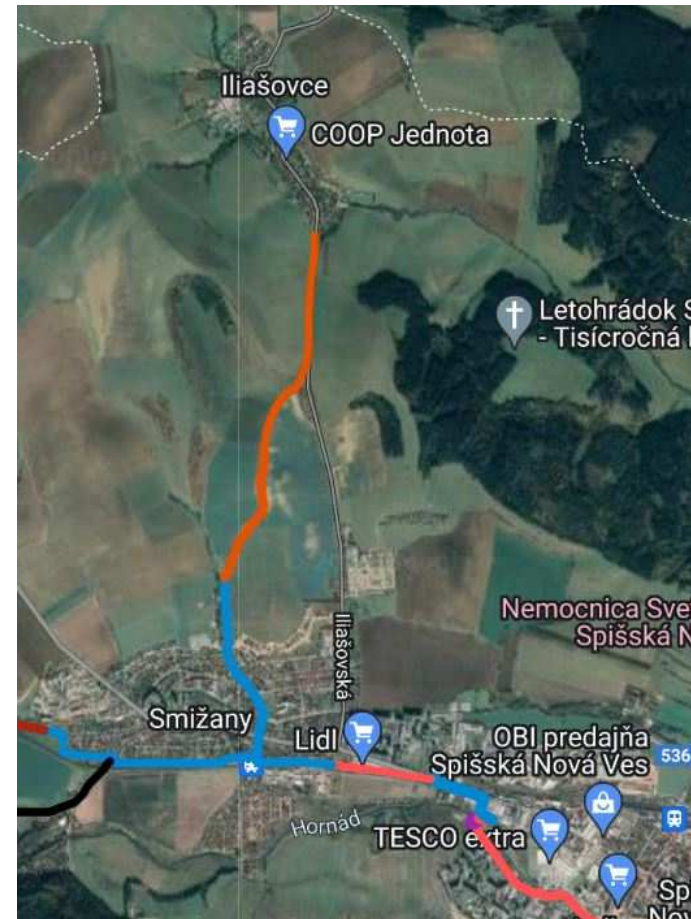
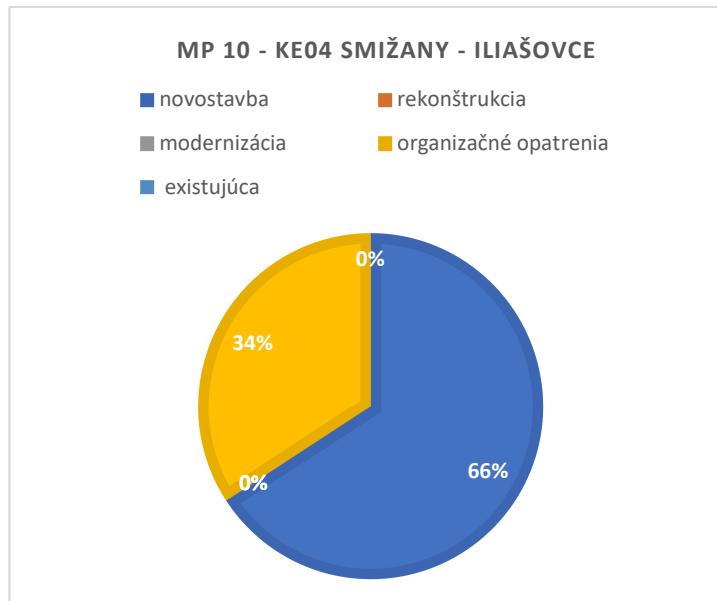
TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okr es	samosprá va	projektov á príprava	dĺžka podľa katastr ov v km	dĺžka úsek ov v km	staniče nie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križova tka	poznámka
		SU,DUR, UR,DSP, SP, NO				novostav ba	rekonštruk cia	modernizá cia	organizač né opatrenia	existujú ca bez úprav	CYK,M K, UK, CTT, KC		
Spišská Nová Ves	Spišská Nová Ves - Slov Raj - Košiarňy briežok	NO	4.260		0.000								
		NO		1.380	1.380			1.380			MK		napojenie Vetvy KE04 na Slovenský rak, ul. Letecká
	SNV	NO		1.240	2.620			1.240			MK		rekonštruk cia miestnej komuniká cie pre potreby cyklotrasy napr. Cyklopruh y
		NO		1.640	4.260			1.640			UK		modernizá cia účelovej komuniká cie pre potreby cyklotrasy napr. Cyklopruh y
	Smižany - Čingov			2.480		0.000							

	Smižany											rekonštrukcia krajskej cesty 3250 pre potreby cyklotrasy - cyklopruhy
		NO	2.020	2.020		2.020					KC	
	Smižany		0.460	2.480				0.460			MK	dopravné značenie na miestne komunikácii a informačný systém
	S.Tomášovce - Ďurkovec			0.000								
			2.019	1.140	1.140			1.140			KC	orientačné značenie pre cyklistov cesta 3250
		NO	0.879	2.019			0.879				UK	modernizácia účelovej komunikácie pre potreby cyklotrasy
	SPOLU		8.759			0.000	3.260	3.899	1.600	0.000		

MP 10 - KE04 Smižany – Iľašovce

MP 10 Smižany - Iľašovce- podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	0	2.368	1.23	0	0	0	3.598
MP 10 Smižany - Iľašovce - podľa typu stavebných úprav							
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom	
dĺžka v km	2.368	0.000	0.000	1.230		3.598	



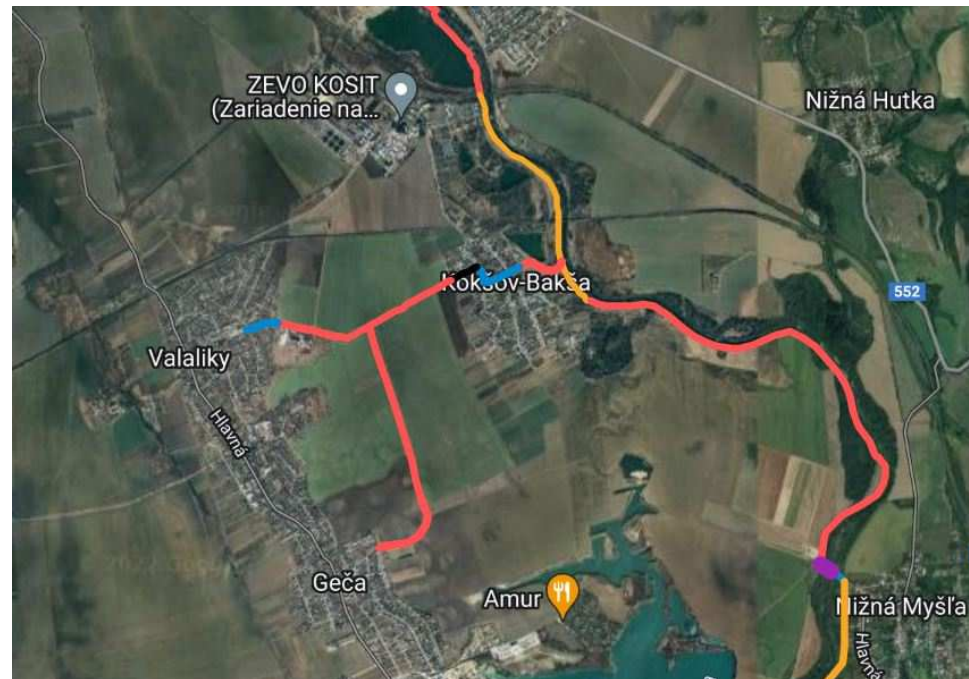
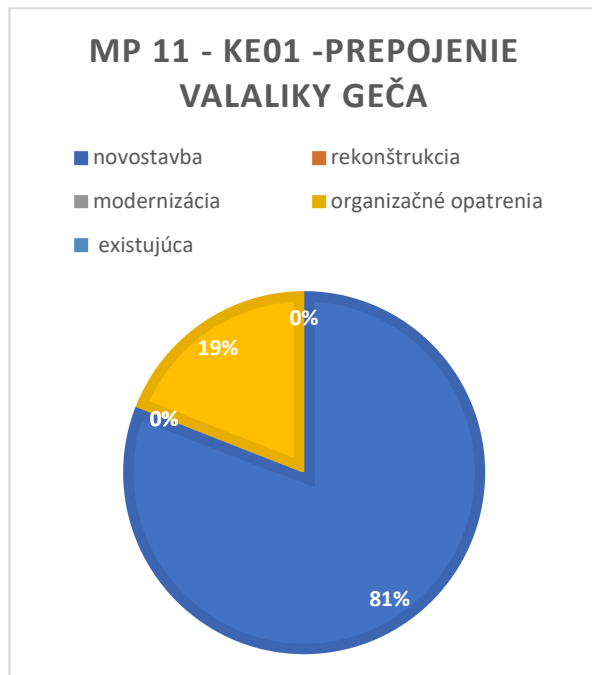
TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK, MK, UK, SCPC, KC	objekt/križovka	poznámka
		SU, DUR, UR, DSP, SP, NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav			
Spišská Nová Ves	Smižany	NO	2.148		0.000								
		NO		1.230	1.230			1.230		MK		ul. Smreková, informačné značenie	
		NO		0.918	2.148	0.918				SCPC		spoločná cestička peší a cyklisti ku kapličke, p.č. 2341/1	
	Iľiašovce		1.450										
		NO		1.450	3.598	1.450				SCPC		spoločná cestička peší a cyklisti p.č. 3326 a 3092 - Iľiašovce - Smižany	
	SPOLU		3.598	3.598		2.368	0.000	0.000	1.230	0.000			

MP 11 - KE01 -Prepojenie Valaliky Geča

MP 11 - KE01 -Prepojenie Valaliky Geča- podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	3.708	0	0.652	0.22		0	4.58

MP 11 - KE01 -Prepojenie Valaliky Geča- podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	3.708	0.000	0.000	0.874	0.000	4.582



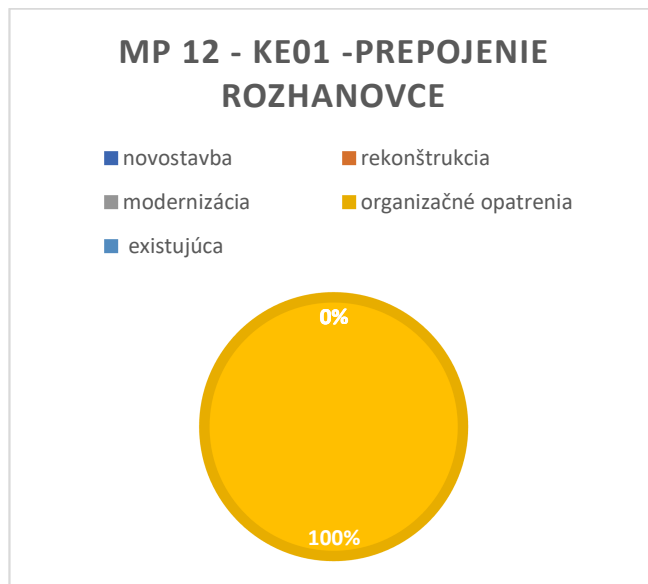
TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK, MK, UK, CTT, KC	objekt/križovka	poznámka
		SU, DUR, UR, DSP, SP, NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav			
Košice okolie	Kokšov Bakša	NO	1.878		0.000								
		NO		0.363	0.363	0.363				CYK		napojenie Vetvy KE01 na PP Valaliky	
		NO		0.421	0.784			0.421		MK			
		NO		0.222	1.006			0.222		KC		cesta 3340 intravilán	
				0.872	1.878	0.872				CYK		v koridore cesty 3340	
	Valaliky	NO	2.108	0.537	2.415	0.537					CYK		v koridore cesty 3340
				0.231	2.646			0.231		MK		ul. Kokšovska	
				1.340	3.986	1.340				CYK		prepojenie smer Geča	
	Geča		0.596	0.596	4.582	0.596					CYK		prepojenie na intravilán obce Geča
		SPOLU		4.582			3.708	0.000	0.000	0.874	0.000		

MP 12 - KE01 -Prepojenie Rozhanovce

MP 12 - KE01 -Prepojenie Rozhanovce- podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	0	0	7.94	3.97	0	0	11.91

MP 12 - KE01 -Prepojenie Rozhanovce- podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	0.000	0.000	0.000	11.910	0.000	11.91



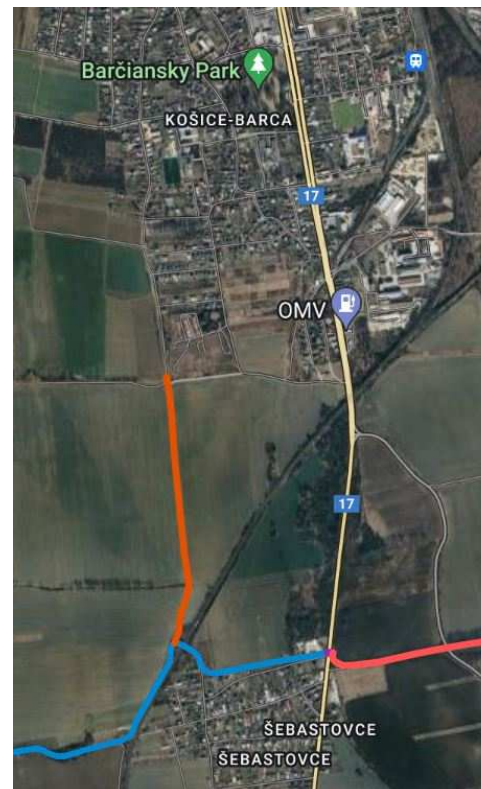
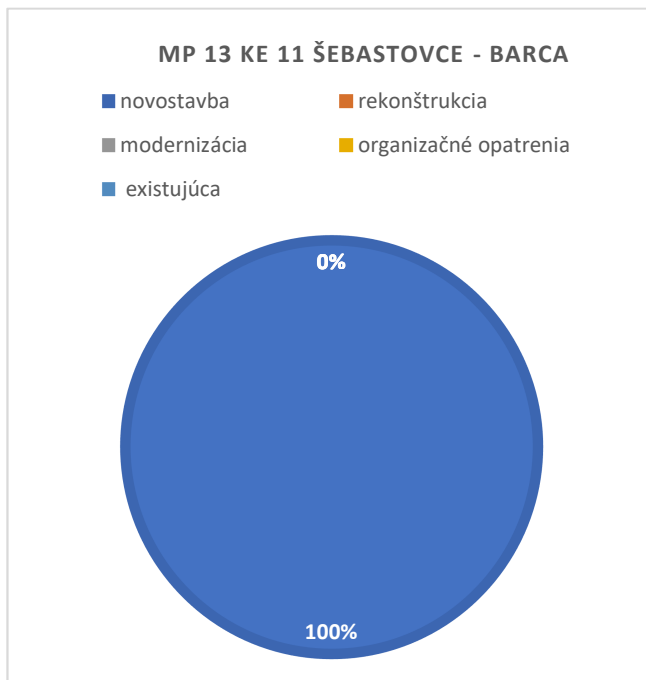
TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK, MK, UK, CTT, KC	objekt/križovka	poznámka
		SU, DUR, UR, DSP, SP, NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav			
Košice okolie	Krásna	NO	3.070		0.000								
		NO		3.070	3.070			3.070		MK		napojenie Vetvy KE01 na PP Valaliky	
	Košická Polianka	NO	2.620	1.780	4.850			1.780		MK			
		NO		0.840	5.690			0.840		KC		cesta 3321	
	Sady nad Torysou		1.627	0.407	6.097			0.407		KC		cesta 3321	
		NO		1.220	7.317			1.220		MK			
	Košické Olšany		2.403	1.870	9.187			1.870		MK		ul. Kokšovska	
				0.533	9.720			0.533		KC		cesta 3325	
	Rozhanovce		2.190	2.190	11.910			2.190		KC		cesta 3325	
	SPOLU			11.910			0.000	0.000	0.000	11.910	0.000		

MP 13 KE 11 Šebastovce - Barca

MP 13 KE 10 Šebastovce - Barca - podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	0	1.086	0	0	0	0	1.086

MP 13 KE 10 Šebastovce - Barca - podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	1.086	0.000	0.000	0.000		1.086



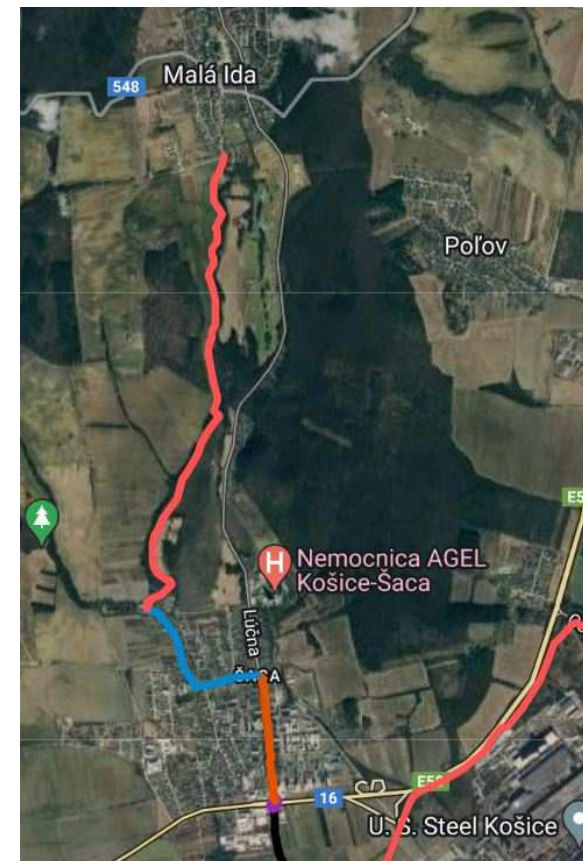
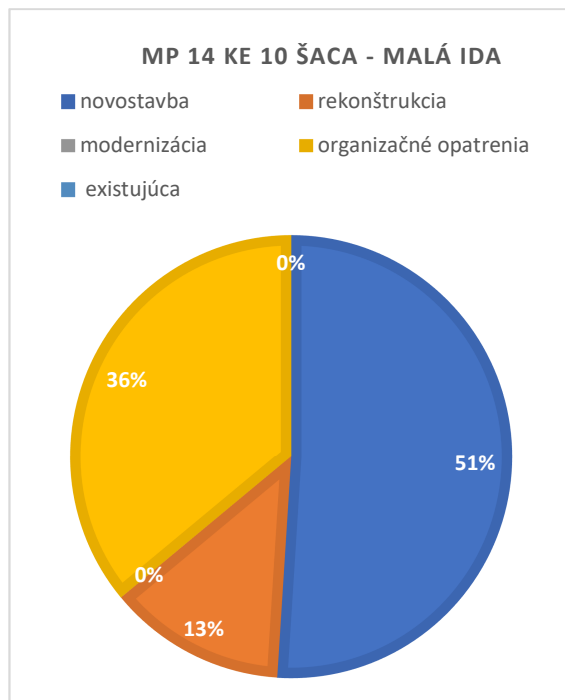
TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,SCPC,KC		
Košice	Šebastovce	NO	0.260		0.000								
		NO		0.260	0.260	0.260				SCPC		spoločná cestička peší a cyklistí po parcele v majetku mesta KE	
	Barca	NO	0.826	0.826	1.086	0.826				SCPC		spoločná cestička peší a cyklistí po parcele v majetku mesta KE	
		SPOLU			1.086	1.086		1.086	0.000	0.000	0.000	0.000	

MP 14 - KE 10 Šaca - Malá Ida

MP 14 KE 10 Šaca - Malá Ida - podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	3.67	0.934	1.16	1.43	0	0	7.194

MP 14 KE 10 Šaca - Malá Ida - podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	3.670	0.934	0.000	2.590	0.000	7.194



TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,SCPC,KC		
Košice okolie	Šaca	NO	5.204		0.000								krajská cesta 3400
		NO		1.430	1.430				1.430		KC		
		NO		0.934	2.364			0.934			SCPC		rozšírenie existujúceho chodníka na spoločnú cestičku pre peších a cyklistov
		NO		1.160	3.524					1.160		MK	ul. Kvetná a Šemšianska - dopniť orientačné značenie
		NO		1.680	5.204	1.680						CYK	popri potoku smer Malá Ida
	Malá Ida	NO	1.990	1.990	7.194	1.990					SCPC	spoločná cestička peší a cyklisti po parcele v majetku mesta KE	
	SPOLU		7.194	7.194		3.670	0.934	0.000	2.590	0.000			

Zoznamy

Zoznam tabuliek

Tab.1 Kostrová sieť Košického kraja 2017

Tab.2 Územné plány v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky v okresných mestách a PUM VÚC.

Tab. 3. Zoznam projektov v Košickom kraji podporených z programu IROP. Zdroj: MinDOP SR

Tab. 4. Rozsah novej cyklistickej infraštruktúry v Košickom kraji podľa okresov podporených z programu IROP. Zdroj: MinDOP SR

Tab. 5. Rozsah cykloturistických trás podľa regiónov a hierarchie v roku 2011. zdroj: KSK, Cyklotrasy v Košickom kraji, 2012

Tab.6. Rozsah cykloturistických trás podľa regiónov a hierarchie v roku 2021. zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 7. Rozsah cykloturistických trás podľa rokov, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 8. Rozdelenie cyklotrás v zmysle výstupov pasportu cykloturistických trás. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.9. Zoznam a rozsah cyklomagistrál v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.10. Zoznam a rozsah regionálnych cyklotrás v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.11. Zoznam a rozsah miestnych zelených cyklotrás v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.12. Zoznam a rozsah miestnych a prepojovacích cyklotrás v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.13. Zoznam náučných cyklotrás v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.14. Zoznam a rozsah singletrailov v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 15. Stav pripravenosti projektových dokumentácií v Košickom kraji, v gescii Úradu KSK. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.16. Porovnanie rozsahu kostrovej siete v rokoch 2015, 2017 a 2021. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 17. Rozsah Kostrovej siete 2022 v zmysle typu stavebných konaní. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 18. Rozsah Kostrovej siete 2022 v zmysle typu stavebných konaní podľa jednotlivých vetiev. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 19. Rozsah Kostrovej siete 2022 v zmysle typu stavebných konaní v rámci navrhovaných miestnych prepojení. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 20 Zoznam schválených projektov v Košickom kraji - IROP, 2014 - 2020. Zdroj: www.mindop.sk

Tab. 21. Zoznam schválených projektov z programu cezhraničnej spolupráce Interreg. Zdroj: vlastné spracovanie, webové stránky obcí a programov Interreg

Tab. 22. Zoznam schválených projektov z Dotácie Ministerstva dopravy SR v roku 2019 – výzva C, určená na stavebné úpravy cyklistickej infraštruktúry. Zdroj: www.mindop.sk

Tab. 23. Zoznam schválených projektov z Dotácie Ministerstva dopravy SR v roku 2019 – výzva A, určená na projektovú prípravu cyklistickej infraštruktúry. Zdroj: www.mindop.sk

Tab. 24. Rozsah cyklistickej infraštruktúry v Košickom kraji podľa okresov. Zdroj: vlastné spracovanie.

Tab.25. Rozsah cykloturistických trás podľa okresov v roku 2021. Zdroj: vlastné spracovanie.

Tab. 26. Vybrané typy pozemných komunikácií podľa vlastníctva a správcovstva. Zdroj: vlastné spracovanie.

Tab. 27. Zdroj pre označenie cyklistickej trasy. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 28 Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie v závislosti od intenzity. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Tab. 29. Maximálne dĺžky stúpania komunikácií na cyklotrase. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry, European Certification Standard Handbook for route inspectors

Tab. 30 Klasifikácia vozoviek podľa dopravného zaťaženia. Zdroj: STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií

Tab.31 Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie v závislosti od intenzity. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Tab.32 Maximálne dĺžky stúpania komunikácií na cyklotrase. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Tab. 33 Parametre cyklistov a bicyklov pre určenie max. pozdĺžneho sklonu cyklotrasy. Zdroj: BicyclingScience (Wilson, 2004), Telesný vývoj detí a mládeže v SR (Úrad verejného zdravotníctva SR, 2011), www.trainingpeaks.com, www.bikecalc.com

Tab.33 Realizácia stavieb a projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2027. Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov Úradu KSK

Tab.34 Realizácia stavieb ako pokračovanie iniciatív a projektov KSK. Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov Úradu KSK

Tab.35 Návrh cyklodestinácií a ich prepojenie na turistické destinácie Košického kraja. Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov KOČR KRT

Tab.36 Návrh cyklodestinácií a ich vyhodnotenie podľa náročnosti a odporúčaného typu bicykla . Zdroj: vlastné spracovanie

Zoznam obrázkov

Obr. 1. Mapa kostrovej siete cyklistických trás Košického kraja

Obr. 2. Izochróna 5 km znázorňujúca potenciálne možnosti dochádzky pre dopravných cyklistov. Zdroj: PUM KSK

Obr.3. Mapa cykloturistických trás v roku 2017, Zdroj: KSK

Obr.4. Mapa trailov Bankov, Košice. Zdroj: www.ke-cy.sk

Obr.5. Stav pripravenosti jednotlivých úsekov Kostrovej siete cyklotrás v Košickom kraji. Zdroj: Úrad KSK

Obr. 6. Identifikácia chýbajúcich prepojení v rámci Kostrovej siete cyklotrás v KSK v roku 2021. Zdroj: vlastné spracovanie

Obr. 7. Terminály verejnej dopravy a EuroVelo 11. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

Obr. 8. Terminály verejnej dopravy a KE02 – Vetva B Zemplínska cyklomagistrála v okolí Michaloviec. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

- Obr. 9. Terminály verejnej dopravy a KE02 – Vetva B Zemplínska cyklomagistrála, okolie Oborín, Drahňov.. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 10.. Terminály verejnej dopravy a KE03 – Vetva C – Gemerská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 11. Terminály verejnej dopravy a KE04 – Hornádska, v okolí Spišská Nov Ves.Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 12. Terminály verejnej dopravy a KE04 – Hornádska, v okolí Margecany. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 13. Terminály verejnej dopravy a KE05 – Abovská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 14. Terminály verejnej dopravy a KE06 – Tokajská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 15. Terminály verejnej dopravy a KE06 – Tokajská pri Borši. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 16. Terminály verejnej dopravy a KE07 – Dolnozemplínska, pri Somotore. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 17. Terminály verejnej dopravy a KE08 – Sobranecká, pri Sobranciach. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 18. Terminály verejnej dopravy a KE09 – Trebišovská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 19. Terminály verejnej dopravy a KE10 – Moldavská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 20. Terminály verejnej dopravy a KE11 – Gelnická. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr.21. Mapa Kostrovej siete 2017, Zdroj: Úrad KSK
- Obr. 22 Mapa návrhu aktualizovanej Kostrovej siete 2022. Zdroj: vlastné spracovanie
- Obr.23 Navrhovanie a dizajn vedenia koridoru cyklotrasy rekreačného charakteru. Zdroj: Trailplanning, development and design, University of Minnesota
- Obr. 24. Priečny rez hrádze . Zdroj: Milan Čistý, Rybníky a malé vodné nádrže, 2005

- Obr. 25. Zásady pohybu cyklistov na hrádzach. Zdroj: kostitras.sk
- Obr. 26. Mapa s detailmi chráneného územia. Zdroj: www.natura2000.eea.europa.eu
- Obr. 27. Navrhované údaje na informačnom dopravnom značení. Zdroj: vlastné spracovanie.
- Obr. 28. Príklad označenia alternatívneho vedenia cyklotrás so spoločným cieľom. Zdroj: vlastné spracovanie
- Obr. 29. Symbol cyklistu pre prvky cestných a horských cykloturistických podľa farby trasy. Zdroj: STN 018028
- Obr. 30. Priečny rez komunikácie na cyklistickej trase kategórie A v pridruženom dopravnom priestore
- Obr.31. Zdroje pitnej vody a ich označenia (Taliansko, Slovenský raj)Zdroj: archív
- Obr. 32. Priečny rez komunikácie na cyklotrase kategórie A s lavičkou a smetnou nádobou
- Obr.33. Príklady smetných nádob prispôsobených cyklistom. Zdroj: archív
- Obr.34 Príklady opierky pre cyklistov
- Obr.35 Výzvné tlačidlá pre cyklistov. Zdroj: archív
- Obr.36 Priečny rez cyklistickej komunikácie na cyklistickej trase kategórie B
- Obr.37 Priečny rez komunikácie na cyklistickej trase kategórie C
- Obr. 38 Maximálna veľkosť priečnej nerovnosti
- Obr.39 Cyklistická cestička, Spišská Nová Ves. Zdroj: strabag
- Obr.40 Navrhované cyklodestiny Košického kraja. Zdroj: vlastné spracovanie
- Obr.41 Zonácia turistické destinácie Košického kraja. Zdroj: KOCR KRT

Zoznam grafov

Graf č.1. Vývoj rozsahu dĺžky cykloturstických trás podľa regiónov. Zdroj: vlastné spracovanie

Graf č.2. Rozsah dĺžky cykloturstických trás podľa okresov v roku 2021. Zdroj: vlastné spracovanie

Graf č.3. Kvalita cykloturistických trás v Košickom kraji 2021.

45% - zelené trasy – vyhovujú, potrebná základná údržba,

40% - oranžové - vyhovujú ale s podmienkou, potrebná rozsiahlejšia údržba, alebo presmerovanie úseku

15% - červené – nevyhovujú, alebo neboli v teréne identifikované, potrebné presmerovanie alebo úplné zrušenie cyklotrasy Zdroj: Pasport cykloturistických trás, vlastné spracovanie

Graf č. 4. Prieskum del'by prepravnej práce Košice - 2010 - 2015. Zdroj:

https://static.kosice.sk/pages/EPA1aC51ImBEfJb74u4Q/_averecna_sprava_.pdf

Graf č. 5. Vývoj počtu cyklistov na sledovaných úsekoch podľa jednotlivých rokov a mesiacov. Zdroj: <https://www.eco-visio.net/>