

Stratégia rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky v Prešovskom kraji

Číslo zmluvy
objednávateľa:

690/2019

Odberateľ:

Prešovský samosprávny kraj

Zhotoviteľ:

Ing. Martin Bolo

Obsah

Zoznam skratiek	7
Zoznam tabuliek	10
Zoznam obrázkov	12
1. Analytická časť.....	14
1.1 Analýza existujúcich rozvojových a koncepčných dokumentov v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Prešovskom kraji.....	14
1.1.1 Národná úroveň	14
1.1.2 Regionálna úroveň.....	15
1.1.3 Miestna a okresná úroveň	17
1.2 Analýza cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Prešovskom kraji.....	18
1.2.1 Okres Bardejov	18
1.2.2 Okres Humenné	19
1.2.3 Okres Kežmarok	20
1.2.4 Okres Levoča.....	23
1.2.5 Okres Medzilaborce.....	25
1.2.6 Okres Poprad	25
1.2.7 Okres Sabinov.....	28
1.2.8 Okres Prešov	29
1.2.9 Okres Snina.....	31
1.2.10 Okres Stará Ľubovňa	33
1.2.11 Okres Stropkov	35
1.2.12 Okres Svidník	35
1.2.13 Okres Vranov nad Topľou.....	35
1.3 Analýza existujúcich kategorizácií cykloturistických trás, cyklotrás a cyklistických komunikácií.....	36
1.3.1 Triedenie cykloturistických trás podľa STN 01 8028 Cykloturistické značenie.....	37
1.3.1.1 Rozdelenie cykloturistických trás podľa určenia	38
1.3.1.2 Rozdelenie cykloturistických trás podľa farebného označenia	39
1.3.1.3 Rozdelenie cykloturistických trás podľa náročnosti	39

1.3.1.4 Trasy EuroVelo	40
1.3.2 Cyklistické trasy podľa zákona 8/2009 Z. z. a vyhlášky 9/2009 Z. z.....	44
1.3.3 Triedenie cyklistických komunikácií podľa TP 085.....	44
1.4 Sumár potenciálu územia a analýza existujúcich produktov v cykloturistike a ich distribúcia.....	46
1.5 SWOT analýza cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Prešovskom kraji.....	47
1.5.1 SWOT analýza (z pohľadu cykloturistiky).....	48
1.5.2 SWOT analýza (z pohľadu cyklo dopravy).....	50
2. Strategická a implementačná časť	51
2.1 Vízia / cieľ cyklostratégie	51
2.2 Predprojektová a projektová príprava cyklistických trás	53
2.2.1 Cyklotrasy bez stavebných úprav	54
2.2.2 Cyklotrasy so stavebnými úpravami.....	55
2.2.2.1 Fáza predinvestičnej prípravy	55
2.2.2.2 Fáza investičnej prípravy / projektová príprava.....	56
2.2.2.2.1 Dokumentácia na územné rozhodnutie (DÚR)	57
2.2.2.2.2 Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP)	59
2.2.2.2.3 Projektová dokumentácia pre realizáciu stavby (DRS).....	60
2.2.2.3 Fáza realizácie / výstavba.....	62
2.2.2.4 Fáza užívania.....	63
2.3 Princípy vedenia cyklistických trás.....	64
2.3.1 Princípy navrhovania rekreačných cyklotrás z pohľadu používateľov	67
2.3.2 Vedenie cyklotrás pozdĺž vodných tokov a nádrží.....	68
2.3.2.1 Cyklotrasy v koryte vodného toku alebo vodného diela	69
2.3.2.2 Cyklotrasy v inundačnom území.....	69
2.3.2.3 Cyklotrasy na protipovodňových hrádzach.....	70
2.3.3 Vedenie cyklistických trás v chránených územiach	73
2.3.3.1 Legislatíva plánovania cyklotrasy v chránených územiach	73
2.3.3.2 Dopady cyklotrás na životné prostredie	77
2.3.4 Vedenie cyklotrás v lesnom prostredí, na existujúcich lesných a poľných cestách .	78

2.3.4.1	Cyklotrasy vedené v lesnom prostredí	78
2.3.4.2	Cyklotrasy vedené po poľných cestách	80
2.3.5	Princípy návrhu vozoviek komunikácií na cyklistických trasách	81
2.3.5.1	Netuhé vozovky – „asfaltové“	82
2.3.5.2	Tuhé cementobetónové vozovky	82
2.3.5.3	Nestmelená vozovka - odporúčaná v lesnom prostredí	83
2.4	Navrhovaná hierarchia cyklistických trás	84
2.4.1	Princípy použitia dopravného značenia pre označenie cyklistických trás	85
2.4.2	Cyklodialnice (Cycle highways)	89
2.4.2.1	Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie A	89
2.4.2.2	Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase	90
2.4.2.3	Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase	91
2.4.2.4	Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotrase	92
2.4.2.5	Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie A	93
2.4.2.6	Požiadavky na doplnkovú infraštruktúru (dopravnú vybavenosť)	93
2.4.3	Cyklistické trasy kategórie B	97
2.4.3.1	Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie B	97
2.4.3.2	Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase	98
2.4.3.3	Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase	100
2.4.3.4	Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotrase	100
2.4.3.5	Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie B	101
2.4.3.6	Požiadavky na doplnkovú infraštruktúru (dopravnú vybavenosť)	101
2.4.4	Cyklistické trasy kategórie C	102
2.4.4.1	Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie C	103
2.4.4.2	Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase	103
2.4.4.3	Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase	104
2.4.4.4	Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotras	104
2.4.4.5	Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie C	104
2.4.5	Cyklistické trasy kategórie D	105
2.4.5.1	Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie D	105

2.4.5.2	Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase	105
2.4.5.3	Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotrase.....	106
2.4.5.4	Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie D.....	106
2.4.6	Cykloturistické trasy	107
2.4.7	Bikeparky.....	107
2.4.7.1	Systém značenia náročnosti trás v rámci bikeparkov a trailcentier.....	108
2.4.8	Trailcentrá.....	108
2.4.9	Bikepointy	109
2.5	Prehľad navrhovaných kategórií cyklotrás, ich porovnanie a prienik s existujúcimi kategóriami	110
2.5.1	Súbeh dopravného a cykloturistického značenia cyklotrás	110
2.5.2	Prehľad navrhovaných kategórií cyklotrás a ich porovnanie s existujúcimi kategóriami	111
2.6	Návrh cykloproduktov a cyklistických destinácií v Prešovskom kraji.....	115
2.6.1	Navrhované cyklistické destinácie v Prešovskom samosprávnom kraji	115
2.6.1.1	EuroVelo 11	116
2.6.1.2	Cesta okolo Tatier – Štrba – Poprad – Kežmarok – Spišská Belá (pumptrack) – Ždiar	120
2.6.1.3	Vysoké Tatry – horská cykloturistika	124
2.6.1.4	Levoča – Spišský JeruzalEm – pútnicky cykloturizmus.....	127
2.6.1.5	Červený kláštor - Stará Ľubovňa (singletracky) – multimodálny koridor, splav, horská cykloturistika, cestná cykloturistika, prírodné krásy	131
2.6.1.6	Prešov – Pumptrack – Zlatá Baňa – opáľové bane – Cemjata (Bikepark)	135
2.6.1.7	Bardejov – Zborov – Kúpele + Hrad Zborov	140
2.6.1.8	Stropkov – Domaša – Vranov	143
2.6.1.9	Svidník – II. Svetová vojna	147
2.6.1.10	Snina – Poloniny – Prírodný turizmus	150
3.	Akčný plán rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Prešovskom kraji 2020 - 2023	155
3.1	Návrh aktivít na roky 2020 – 2023	155
3.2	Systém monitorovania a spôsoby vyhodnocovania plnenia akčného plánu	159

3.2.1 Systém monitorovania	159
3.2.2 Vyhodnotenie akčného plánu	160
Príloha č. 1	162
Príloha č. 2.....	165
Príloha č. 3.....	170
Príloha č. 4.....	172
Príloha č. 5.....	175
Príloha č. 6.....	177

ZOZNAM SKRATIEK

AC	Asfaltový betón (asphalt concrete)
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	Environmental Impact Assessment - posudzovanie vplyvov na životné prostredie
ECF	European Cyclists' Federation (Európska cyklistická federácia)
ÚEV	Chránené územia európskeho významu
CHVÚ	Chránené vtáčie územia
IMBA	International Mountain Bicycling 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	Strategic Environmental Assessment - 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,

	<p>informácie o podujatiach a o možnostiach dopravy od ubytovacieho zariadenia k východiskovým a koncovým bodom túr)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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, priorityne 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.

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka 1 Rozvojové dokumenty v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky na miestnej a okresnej úrovni	17
Tabuľka 2 Zoznam cyklistických trás na území Bardejovského okresu	19
Tabuľka 3 Zoznam cyklistických trás na území Humenské okresu	19
Tabuľka 4 Zoznam cyklistických trás na území Kežmarského okresu	21
Tabuľka 5 Zoznam cyklistických trás na území Levočského okresu	24
Tabuľka 6 Zoznam cyklistických trás na území Medzilaboreckého okresu	25
Tabuľka 7 Zoznam cyklistických trás na území Popradského okresu	26
Tabuľka 8 Zoznam cyklistických trás na území Sabinovského okresu	29
Tabuľka 9 Zoznam cyklistických trás na území Prešovského okresu	30
Tabuľka 10 Zoznam cyklistických trás na území Sninského okresu	31
Tabuľka 11 Zoznam cyklistických trás na území Staro-Ľubovnianskeho okresu	34
Tabuľka 12 Zoznam cyklistických trás na území okresu Vranov nad Topľou	35
Tabuľka 13 Schéma pilierov Cyklostratégie	52
Tabuľka 14 Kategórie lesných ciest podľa náročnosti pre cyklistov - USA, Utah - BonneVile rezort	79
Tabuľka 15 Rozdelenie vlastníctva a správcovstva vybraných typov pozemných komunikácií	87
Tabuľka 16 Zdroj pre označenie cyklistickej trasy	88
Tabuľka 17 Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie v závislosti od intenzity	90
Tabuľka 18 Maximálne dĺžky stúpania komunikácií na cyklotrase	92
Tabuľka 19 Klasifikácia vozoviek podľa dopravného zaťaženia	93
Tabuľka 20 Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie v závislosti od intenzity	98
Tabuľka 21 Maximálne dĺžky stúpania komunikácií na cyklotrase	100
Tabuľka 22 Parametre cyklistov a bicyklov pre určenie max. pozdĺžneho sklonu cyklotrasy	106
Tabuľka 23 Prehľad návrhových parametrov navrhovaných kategórií cyklotrás	111
Tabuľka 24 Kritériá pre návrh a posúdenie náročnosti trasy pre horských cyklistov	112
Tabuľka 25 Kritériá pre návrh a posúdenie náročnosti trasy pre cestných cyklistov	113
Tabuľka 26 Prienik navrhovaných kategórií cyklotrás a cykloturistických trás podľa STN 01 8028	113
Tabuľka 27 Prienik navrhovaných kategórií cyklotrás a typov cyklistických komunikácií podľa TP 085	114
Tabuľka 28 Návrh destinácie EuroVelo 11	117
Tabuľka 29 Potenciál územia v okolí cyklotrasy EuroVelo 11	118
Tabuľka 30 Návrh destinácie Cesta okolo Tatier	121
Tabuľka 31 Potenciál územia v okolí cyklotrasy Cesta okolo Tatier	122
Tabuľka 32 Návrh destinácie Vysoké Tatry – horská cykloturistika	125
Tabuľka 33 Potenciál územia v okolí destinácie Vysoké Tatry – horská cykloturistika	126
Tabuľka 34 Návrh destinácie Levoča – Spišský Jeruzalem – pútnický cykloturizmus	129

Tabuľka 35 Potenciál územia destinácie Levoča – Spišský Jeruzalem – pútnicky cykloturizmus	130
Tabuľka 36 Návrh destinácie Červený kláštor - Stará Ľubovňa	133
Tabuľka 37 Potenciál územia destinácie Červený kláštor - Stará Ľubovňa.....	134
Tabuľka 38 Návrh destinácie Prešov – Pumptrack – Zlatá Baňa – opáľové bane – Cemjata (Bikepark).....	137
Tabuľka 39 Potenciál územia Prešov – Zlatá Baňa – Cemjata	138
Tabuľka 40 Návrh destinácie Bardejov – Zborov – Kúpele + Hrad Zborov	141
Tabuľka 41 Potenciál územia destinácie Bardejov – Zborov – Kúpele	142
Tabuľka 42 Návrh destinácie Stropkov – Domaša – Vranov.....	144
Tabuľka 43 Potenciál územia Stropkov – Domaša – Vranov	146
Tabuľka 44 Návrh destinácie Svidník – II. Svetová vojna	148
Tabuľka 45 Potenciál územia destinácie Svidník – II. Svetová vojna	149
Tabuľka 46 Návrh destinácie Snina – Poloniny – Prírodný turizmus.....	152
Tabuľka 47 Potenciál územia destinácie Snina – Poloniny – Prírodný turizmus	153
Tabuľka 48 Monitorovacie indikátory pre určené ciele	159

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok 1 Symbol cyklistu pre prvky cestných cykloturistických a náučných cestných cykloturistických trás (vľavo) a symbol cyklistu pre prvky horských cykloturistických a náučných horských cykloturistických trás (vpravo) podľa farby trasy	38
Obrázok 2 Dizajn, rozmery, prevedenie a farebnosť loga EuroVelo	41
Obrázok 3 Príklady rôznych typov značenia jednej EuroVelo trasy (Dunajská cyklistická cesta) v jednotlivých krajinách.....	42
Obrázok 4 Druhy/skupiny komunikácií vhodné pre vedenie trás EuroVelo	43
Obrázok 5 Použitie smerových tabúľ pre cyklistov na označenie cyklotrás.....	44
Obrázok 6 Samostatná cestička pre cyklistov	45
Obrázok 7 Spoločná cestičkou pre chodcov a cyklistov	45
Obrázok 8 Pruh pre cyklistov v hlavnom dopravnom priestore.....	45
Obrázok 9 Koridor pre cyklistov.....	46
Obrázok 10 Prevádzkový poriadok cestičky pre cyklistov vo Svite	63
Obrázok 11 Priečne spomaľovacie prahy v mestách Gdaňsk a Amsterdam.....	64
Obrázok 12 Navrhovanie a dizajn vedenia koridoru cyklotrasy rekreačného charakteru....	65
Obrázok 13 Priečny rez hrádze	72
Obrázok 14 Zásady pohybu cyklistov na hrádzach.....	72
Obrázok 15 Ukážka mapového portálu	75
Obrázok 16 Mapa s detailmi chráneného územia	75
Obrázok 17 Popis údajov na navrhovanom dopravnom značení	85
Obrázok 18 Príklad označenia alternatívneho vedenia cyklotrás so spoločným cieľom	86
Obrázok 19 Nápis na vozovke určené cyklistom	87
Obrázok 20 Priečny rez komunikácie na cyklistickej trase kategórie A v pridruženom dopravnom priestore.....	91
Obrázok 21 Zdroje pitnej vody a ich označenia (Taliansko, Slovenský raj)	94
Obrázok 22 Priečny rez komunikácie na cyklotrase kategórie A s lavičkou a smetnou nádobou	95
Obrázok 23 Príklady smetných nádob prispôbených cyklistom.....	96
Obrázok 24 Príklady opierky pre cyklistov.....	96
Obrázok 25 Výzvové tlačidlá pre cyklistov	97
Obrázok 26 Priečny rez cyklistickej komunikácie na cyklistickej trase kategórie B.....	99
Obrázok 27 Priečny rez komunikácie na cyklotrase kategórie B s lavičkou a smetnou nádobou	102
Obrázok 28 Priečny rez komunikácie na cyklistickej trase kategórie C	104
Obrázok 29 Maximálna veľkosť priečnej nerovnosti.....	107
Obrázok 30 Navrhované cyklistické destinácie v Prešovskom kraji	115
Obrázok 31 Destinácia EuroVelo 11	116
Obrázok 32 Destinácia Cesta okolo Tatier.....	120
Obrázok 33 Destinácia Vysoké Tatry – horská cykloturistika.....	124
Obrázok 34 Destinácia Levoča – Spišský Jeruzalem – pútnický cykloturizmus	128
Obrázok 35 Destinácia Červený kláštor - Stará Ľubovňa (singletracky).....	132
Obrázok 36 Destinácia Prešov – Pumptrack – Zlatá Baňa – Opáľové bane – Cemjata	136
Obrázok 37 Destinácia Bardejov – Zborov – Kúpele + Hrad Zborov	140

Obrázok 38 Destinácia Stropkov – Domaša – Vranov	144
Obrázok 39 Destinácia Svidník – II. Svetová vojna	147
Obrázok 40 Destinácia Snina – Poloniny – Prírodný turizmus.....	151

1. ANALYTICKÁ ČASŤ

1.1 ANALÝZA EXISTUJÚCICH ROZVOJOVÝCH A KONCEPČNÝCH DOKUMENTOV V OBLASTI CYKLISTICKEJ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V PREŠOVSKOM KRAJI

1.1.1 NÁRODNÁ ÚROVEŇ

Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR

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 integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky. K redukcii negatívnych dôsledkov automobilovej dopravy a k celkovému zlepšeniu životného prostredia a kvality života obyvateľstva.

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

Vláda SR 15.1.2014 schválila nástroj pre implementáciu jednotlivých opatrení Cyklostratégie. Súčasnú zdroje na financovanie cyklistickej infraštruktúry sú štátny rozpočet - Zákon o podpore cyklistickej dopravy a cykloturistiky, výzvy z rozpočtu Prešovského samosprávneho kraja, miest a obcí, Európske zdroje – európske štrukturálne a investičné fondy (ďalej len „EŠIF“), domáce nadačné zdroje, zahraničné nadačné zdroje okrem fondov EÚ, súkromné zdroje (sponzoring), vlastné zdroje občianskych združení, nefinančné zdroje občianskych združení.

Zákon č. 151/2019 Z. z. o poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky

Tento zákon upravuje účel, podmienky, rozsah, spôsob a kontrolu poskytovania dotácií¹⁾ na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky z rozpočtovej kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo dopravy“). Ministerstvo dopravy môže v príslušnom rozpočtovom roku poskytnúť dotáciu z rozpočtovej kapitoly ministerstva dopravy 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,
- d) osvetové kampane a propagačné kampane, ktorých cieľom je podpora cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

Podmienky poskytovania dotácie

Dotáciu na účely možno poskytnúť žiadateľovi o poskytnutie dotácie určenému vo výzve, ktorým môže byť

- a) obec,
- b) združenie obcí
- c) vyšší územný celok,
- d) rozpočtová organizácia alebo príspevková organizácia, ktorej zriaďovateľom je vyšší územný celok alebo obec; takejto organizácii sa dotácia poskytne prostredníctvom zriaďovateľa,
- e) občianske združenie so sídlom na území Slovenskej republiky, ktorého cieľom je rozvoj cyklistickej dopravy alebo cykloturistiky.

Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020

Schválená uznesením Vlády SR č. 379/2013 z 10. júla 2013. Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020 má charakter strednodobého strategického dokumentu s celoštátnym dosahom. Hlavným cieľom strategického dokumentu je zvyšovanie konkurencieschopnosti cestovného ruchu na Slovensku pri lepšom využívaní jeho potenciálu, so zámerom vyrovnávať regionálne disparity a vytvárať nové pracovné príležitosti

1.1.2 REGIONÁLNA ÚROVEŇ

Na regionálnej úrovni v rámci Prešovského samosprávneho kraja nie je doposiaľ spracovaná samostatná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Pozornosť tejto téme bola venovaná v nasledujúcich dokumentoch:

Územný plán VÚC

V platnom územnom pláne PSK sú riešené cyklistické koridory, ktoré kopírujú len cykloturistické magistrály. Cyklistické trasy ako súčasť dopravnej infraštruktúry regionálneho a nadregionálneho významu tu nie sú zohľadnené. V návrhu konceptu nového územného plánu VÚC sa počíta s vypracovaním tzv. Kostrovej siete cyklistických komunikácií, kde budú zohľadnené regionálne prepojenia, v tejto fáze je v územnom pláne VÚC zachytený len koridor medzinárodnej cyklistickej trasy EuroVelo 11.

"Dopravná funkcia cyklistickej dopravy spočíva v zabezpečení rýchleho a bezpečného prepojenia dvoch a viacerých lokalít (obce, mestá, rekreačné oblasti a pod.), medzi jednotlivými sídlami za účelom bezpečnej a rýchlej prepravy do zamestnania, školy, službami, občianskej vybavenosti a za kultúrou. Inými slovami sa takáto cyklistika vníma ako

doprava a nielen ako zábava alebo rekreácia. Pre mestá má rozvoj cyklistickej dopravy pozitívny vplyv na životné prostredie, urbanizáciu priestoru a zdravotný stav obyvateľov. V záujme samospráv by malo byť samozrejmosťou zvýšenie kvality života obyvateľov aj prostredníctvom plánovania a budovania cyklistickej infraštruktúry."

Kostrová sieť cyklistických trás v PSK

Koncepčno-strategický dokument hlavnej siete cyklistických trás v Prešovskom kraji. Predmetom návrhu hlavnej kostrovej siete cyklistických komunikácií je podrobný popis vedenia jednotlivých koridorov, textová časť, ktorá obsahuje aj výškové profily trás, navrhnuté technické opatrenia a zdôvodnenie výberu trasy, ktoré je v súlade s podmienkami ECF. 4. februára 2019 na zastupiteľstve PSK bol Návrh kostrovej siete cyklotrás v kraji schválený poslancami. Táto sieť je už hotová v rozsahu 42 percent. To je takmer 350 kilometrov cyklotrás, z celkovej dĺžky 860 kilometrov. Návrh pri najbližšej aktualizácii Územného plánu PSK bude zapracovaný ako verejnoprospešná stavba.

Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja

V textovej časti v rámci časti 4.2.6 Cyklistická doprava a cykloturistika, pešia doprava a v grafickej časti 3. Výkres nemotorovej dopravy a cykloturistiky, základná sieť cyklociest a cyklotrás PSK. Textová a následne grafická časť pojednáva základné princípy územného plánovania, zoznam nadregionálnych a regionálnych cyklokoridorov.

Štúdia cezhraničných cyklistických a cykloturistických trás v predmetnom území Prešovského samosprávneho kraja a Malopoľského vojvodstva

Štúdia komplexným spôsobom rozoberá doplnkovú infraštruktúru, potenciál územia a existujúci cyklistickú infraštruktúru pohraničnej oblasti severovýchodného Slovenska. Štúdiu môže použiť potenciálny žiadateľ pri tvorbe projektového zámeru, ktorý je súčasťou žiadostí o nenávratný finančný príspevok.

Stratégia destinačného marketingu Prešovského samosprávneho kraja

Rozvojová stratégia tvorí základ pre realizovanie rámcových plánov cieľového regiónu. Dokument konkretizuje predstavy aktérov rozvoja o svojom území a bol v ňom stanovený globálny cieľ programu a naň nadväzujúci súbor strategických a špecifických cieľov, ktoré sú hierarchicky členené do troch významových úrovní, a to globálnej, strategickej a špecifickej.

Regionálna integrovaná územná stratégia Prešovského kraja

Priority v rozvoji cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území Prešovského samosprávneho kraja v nadväznosti na IROP:

1. Spracovanie strategických dokumentov kraja: Generel dopravnej infraštruktúry – časť 4.2.6. Cyklistická doprava, Územný plán VÚC, 2017. Na miestnej úrovni spracovanie generelov cyklistickej/nemotorovej dopravy.
2. Realizovať hlavné a už definované rozvojové osy nemotorovej dopravy – EuroVelo 11 a Veľký Tatranský okruh ako dopravné prepojenia medzi mestami a obcami Prešovského kraja.

3. Realizovať projekty cyklistickej infraštruktúry v mestách a obciach kraja, ktoré zlepšujú bezpečnosť cyklistov pri dochádzaní do práce a školy.
4. Podpora zavádzania multimodálnych koridorov v zmysle Bike&Ride, koordinácia aktivít pre zatriktívnenie verejnej dopravy a cyklistickej dopravy.
5. Podpora realizácie statickej cyklistickej dopravy – predovšetkým zariadení pre dlhodobé parkovanie bicyklov v dopravných uzloch (železničné stanice, zastávky SAD a pod.)
6. Podpora realizácie statickej dopravy v mestách – inštalácie bicyklových stojanov a podpornej servisnej infraštruktúry.
7. Inštalácia automatických sčítacích zariadení na cyklistických komunikáciách ako podklad pre vyhodnotenie intenzity cyklistov.
8. Pri návrhoch na rekonštrukciu ciest II. a III. tried, t.j. v projektovej dokumentácii vytvoriť podľa možností podmienky pre bezpečné vedenie cyklistov

1.1.3 MIESTNA A OKRESNÁ ÚROVEŇ

Tabuľka 1 Rozvojové dokumenty v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky na miestnej a okresnej úrovni

Mesto	Názov dokumentu
Bardejov	<ul style="list-style-type: none"> • Cyklistické trasy Mesta Bardejov
Humenné	<ul style="list-style-type: none"> • PHSR mesta Humenné na roky 2016 výhľadom do roku 2025
Kežmarok	<ul style="list-style-type: none"> • Akčný plán rozvoja okresu Kežmarok
Levoča	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégia rozvoja mesta Levoča
Poprad	<ul style="list-style-type: none"> • Koncepcia rozvoja cestovného ruchu v meste Poprad • Program rozvoja mesta Poprad na roky 2016 - 2022 s výhľadom do roku 2040
Prešov	<ul style="list-style-type: none"> • Generel cyklistickej dopravy v meste Prešov • Akčný plán cyklistickej dopravy v meste Prešov
Snina	<ul style="list-style-type: none"> • PHSR mesta Snina na obdobie 2014-2020
Svidník	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégia cestovného ruchu a cykloturistiky v okrese Svidník 2018 – 2024 • Cyklovízia územia MAS Topoľa v roku 2025
Vranov nad Topľou	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégia rozvoja cestovného ruchu v okrese Vranov nad Topľou

1.2 ANALÝZA CYKLISTICKEJ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V PREŠOVSKOM KRAJI

Prešovský kraj sa rozprestiera na severovýchode Slovenskej republiky. Svojou rozlohou 8 973 km², zaberá 18,3 % rozlohy štátu a je po Banskobystrickom kraji druhým najväčším na Slovensku. Tvoria ho historické regióny severného, stredného a čiastočne južného Spiša, horného a dolného Šariša a horného Zemplína. Severná hranica je zároveň štátnou hranicou s Poľskou republikou. Na východe hraničí s Ukrajinou, na juhu s Košickým krajom, na juhozápade, na malom úseku, susedí s Banskobystrickým krajom a západným susedom je Žilinský kraj. Vďaka svojmu krajinnému rázu je celé územie vhodným miestom na terénnu cyklistiku s využitím prirodzených koridorov v lese, poľných ciest a tiež koridorov pozdĺž vodných tokov. Faktor, ktorý limituje rozvoj cyklo dopravy nie len v mestách je reliéf. Cyklo doprava je najčastejšie realizovaná za účelom dopravy osôb do práce, alebo do školy. Jednou z možností zvyšovania atraktivity cyklistiky je teda budovanie segregovaných cestičiek pre cyklistov vhodných pre tieto účely.

1.2.1 OKRES BARDEJOV

Cyklo dopravná infraštruktúra v zmysle segregovaných cyklistických alebo s chodcami združených komunikácií v okrese Bardejov sa nachádza výhradne na území mesta Bardejov. Jej celková dĺžka je 3519 metrov. Mesto Bardejov si v roku 2011 nechalo vypracovať strategický dokument Cyklistické trasy Mesta Bardejov, ktorý sa plní priebežne. V súčasnosti mesto vybuďovalo viacero úsekov cyklistických komunikácií na ul. Štefániková, v rámci protipovodňovej ochrany je súčasťou cyklistická komunikácia na ul. Toplianska. Na už existujúcich komunikáciách pre chodcov mesto vyznačilo koridory pre cyklistov, ktorých šírkové parametre hlavne na ul. Priemyselná nezodpovedajú šírkovým parametrom v zmysle technických podmienok pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry. Mesto Bardejov intenzívne pracuje na prepojení Bardejovských kúpeľov s centrom mesta. V prvej fáze bolo vybudovaných 1,2 km združenej komunikácie od ul. Duklianska po parkovisko Bardejovské kúpele.

Cykloturistické trasy v okrese Bardejov sú situované prevažne do blízkosti Bardejovských kúpeľov resp. v bezprostrednej blízkosti, napojení.

Propagované tematické cyklotrasy na území Bardejovského okresu: Makovická cyklotrasa (52,5 km), Pútnická cyklotrasa (65 km), Busovsko - Magurská cyklotrasa (47,5 km), Čergovská cyklotrasa (35,5 km), Raslavická cyklotrasa (63,5 km), Ondavská cyklotrasa (73,5 km), Hraničná cyklotrasa (70,5 km), Kúpeľná cyklotrasa Bardejovské Kúpele - Krynica (70 km). V okrese evidujeme dve prevádzky na servis a predaj bicyklov, čo v značnej miere zatiaľ pokrýva požiadavky návštevníkov a miestnych.

Bardejovským okresom prechádzajú diaľkové cyklomagistrály: Hornozemplínska cyklomagistrála, Karpatská cyklistická cesta.

Tabuľka 2 Zoznam cyklistických trás na území Bardejovského okresu

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
015	015	97 km	Prešovský	Prešov, Bardejov, Svidník	Nižná Šebastová, Fintice, Záhradné, Tulčík, Demjata, Raslavice, Vaniškovce, Osikov, Fričkovce, Hertník, Kľušov, Bardejov, Bardejovská Nová Ves, Andrejová, Šarišské Čierne, Dubová, Vyšný Orlík, Nižný Orlík, Svidník, Kapišová, Medvedie, Krajná Bystrá
8930	8930	4,7 km	Prešovský	Bardejov	Bardejov
5892	Na križovatke kultúr	25 km	Prešovský	Bardejov	Bardejov, Bardejovská Nová Ves, Smilno, Nižná Polianka, Mikulášová, Šarišské Čierne, Jedlinka
8931	Mestská cyklotrasa Bardejov	14,5 km	Prešovský	Bardejov	Bardejov, Bardejovské Kúpele
2892	2892	22 km	Prešovský	Bardejov	Bardejov, Zlaté, Sveržov, Gaboltov, Kurov, Bardejovské Kúpele

Zdroj: cyklotrasa.oma.sk, www.openstreetmap.org

1.2.2 OKRES HUMENNÉ

Cyklodopravná infraštruktúra na území mesta Humenné má celkovú dĺžku 1087 metrov. Rieši prepojenie cyklistickou cestičkou od starého Valaškovského mosta po cyklistickú cestičku na hrádzi pri Laborci a umiestnenie cyklostojanov pozdĺž vybudovanej cyklistickej cestičky na území mesta.

Cykloturistické trasy v okrese Humenné lákajú hlavne prírodnou krásou a pamiatkami. Najnovšou cyklotrasou je Cyklomagistrála ikon dlhá 53,30 km z Humenného až do Paloty. V okrese evidujeme len jednu prevádzku na servis a predaj bicyklov.

Tabuľka 3 Zoznam cyklistických trás na území Humenského okresu

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
2885	Cyklochodník	44 km	Prešovský	Medzilaborce, Snina,	Svetlice, Pčoliné, Čabalovce, Hostovice, Nižná Jablonka, Snina,

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
	umenia			Humenné	Výrava, Čukalovce, Krásny Brod, Ňagov
5880	Po stopách príhod dobrého vojaka Švejka	55 km	Prešovský SK/PL	Medzilaborce, Humenné	Humenné, Kochanovce, Ľubiša, Hankovce, Koškovce, Zbudské Dlhé, Hrabovec nad Laborcom, Brestov nad Laborcom, Volica, Čabiny, Krásny Brod, Medzilaborce, Vydraň, Palota
5856	Humenné - Jasenov - Chlmec - Ptičie - Kamienka - Kamenica nad Cirochou	363 m	Prešovský	Humenné	Chlmec

Zdroj: cyklotrasa.oma.sk, www.openstreetmap.org

1.2.3 OKRES KEŽMAROK

Cyklistická doprava na území okresu Kežmarok od roku 2011 prechádza progresívnym rozvojom a to hlavne vďaka aktivite samotného mesta Kežmarok a mesta Spišská Belá. Cyklistická trasa začína od Ždiaru nespevneným povrchom v zmysle podmienok Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky do Tatranskej kotliny. Z Tatranskej Kotliny pokračuje po Belianskej cyklotrase dlhej 9 kilometrov do mesta Spišská Belá. Neďaleko Belianskeho rybníka bol vybudovaný Pumptrack v rámci Bike parku mestom Spišská Belá o celkovej dĺžke 183 metrov. Kežmarok v súčasnosti ponúka cyklistické cestičky v rozsahu 1,2 kilometra úsek Kežmarok - Strážky, úsek Kežmarok - Huncovce a Kežmarok - Vrbov v dĺžke 4,6 km. Vnútromestská cyklistická infraštruktúra prepája už spomínané úseky. V rámci mesta boli do minulého roka v prevádzke zdieľané bicykle tzv. Žlté bicykle, ktoré prevádzkovalo OZ Vlk, ktorý nikdy nespí.

Cykloturistické trasy v okrese Kežmarok predstavujú značnú časť cykloturistickej siete v Prešovskom samosprávnom kraji. Medzi najatraktívnejšie patrí 014 Lesnica - Červený Kláštor alebo cyklotrasa 2870 na Hrebeň Spišskej Magury. V okrese sa nachádza aj bikepark v Bachledovej doline, ktorý je však v dobe spracovania tejto analýzy uzatvorený z dôvodu výstavby novej kabínovej lanovky. V minulosti ponúkal 4 trasy rôznej náročnosti a požičovňu bicyklov. V okrese je dostatočná vybavenosť službami na servis a kúpu bicyklov.

Tabuľka 4 Zoznam cyklistických trás na území Kežmarského okresu

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
014	014	70 km	Prešovský, Košický	Kežmarok, Spišská Nová Ves, Levoča, Stará Ľubovňa	Levoča, Spišské Vlchy, Slovenská Ves, Bijacovce, Spišská Nová Ves, Tvarožná, Spišská Belá, Lesnica, Kežmarok, Veľký Lipník
8862	8862	4,6 km	Prešovský	Stará Ľubovňa, Kežmarok	Lesnica, Lechnica, Červený Kláštor
vd	Velo Dunajec	145 km	Prešovský SK/PL	Stará Ľubovňa, Kežmarok	
5861	5861	39 km	Prešovský	Stará Ľubovňa, Kežmarok	Toporec, Ihľany, Veľká Lesná, Kežmarok, Majerka, Ľubica, Holumnica, Haligovce, Jurské, Stotince
5881	5881	13,6 km	Prešovský	Kežmarok	Jezersko, Spišské Hanušovce, Malá Franková, Veľká Franková
2870	2870	22 km	Prešovský	Stará Ľubovňa, Kežmarok, Poprad	Slovenská Ves, Ždiar, Reľov, Lendak, Veľká Lesná, Osturňa, Hágy, Jezersko, Toporec, Výborná
8863	8863	18 km	Prešovský	Kežmarok, Poprad	Ždiar, Matiašovce, Veľká Franková, Malá Franková, Spišské Hanušovce
8900	8900	4,1 km	Prešovský	Kežmarok	Veľká Franková, Malá Franková
	Zelená cyklotrasa	2,5 km	Prešovský	Kežmarok	Malá Franková
5899	5899	2,1 km	Prešovský	Kežmarok	Mlynčeky, Rakúsy
8899	8899	5,6 km	Prešovský	Kežmarok	Osturňa
8897	8897	1,25 km	Prešovský	Poprad, Kežmarok	Ždiar, Osturňa
8896	8896	18 km	Prešovský	Kežmarok	Slovenská Ves, Výborná, Spišská Belá, Rakúsy, Mlynčeky

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
5865	5865	27 km	Prešovský	Poprad, Kežmarok	Osturňa, Ždiar, Veľká Franková, Spišské Hanušovce
8898	8898	10,3 km	Prešovský	Kežmarok	Lendak, Spišská Belá
8864	8864	5,6 km	Prešovský	Kežmarok	Pohorany, Toporec, Vojňany
2894	2894	20 km	Prešovský	Kežmarok	Ľubica, Kežmarok, Krížová Ves, Spišská Belá, Tvarožná
2877	2877	9,1 km	Prešovský	Poprad, Kežmarok	Spišská Belá, Tatranská Lomnica, mesto Vysoké Tatry
5862	5862	24 km	Prešovský	Poprad, Kežmarok	Mesto Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica, Slovenská Ves, Lendak, Výborná, Vojňany
5886	5886	19 km	Prešovský	Kežmarok, Levoča	Ľubica, Ľubické Kúpele, Levoča
8925	8925	5,6 km	Prešovský	Kežmarok	Ihľany, Krížová Ves, Stotice, Majerka
8924	8924	4,8 km	Prešovský	Kežmarok	Ľubica, Krížová Ves
8929	8929	7,8 km	Prešovský	Kežmarok	Ihľany, Stotice, Majerka
	Žltá cyklotrasa (2)	0,86 km	Prešovský	Kežmarok	Ľubické Kúpele, Ľubica
8911	Kotenhag-Kamenná dolina, prameň-Vinná, poľovníck a chata	8,3 km	Prešovský	Kežmarok, Levoča	Levoča, Ľubica
5885	5885	18 km	Prešovský	Levoča, Kežmarok	Levoča, Tvarožná, Dvorce, Ruskinovce
8906	Levočská dolina, rampa – Sedlo pod Krížovým vrchom,	14,1 km	Prešovský	Kežmarok, Levoča	Ruskinovce, Tvarožná, Levoča, Ľubica, Dvorce

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
	Wandelkreutz – Ruskinovce – Zaľubica, bývalé kasárne				
8891	8891	403 m	Prešovský	Kežmarok	Vlkovce
8890	8890	9,6 km	Prešovský	Kežmarok, Levoča, Spišská Nová Ves	Dravce, Levoča, Dlhé Stráže, Vlkovce, Hradisko, Iliášovce
2884	2884	6,3 km	Prešovský	Kežmarok, Levoča	Abrahámovce okres KK, Vlkovce, Dravce
2883	2883	2,3 km	Prešovský	Kežmarok	Vlkovce, Hradisko
8865	8865	4,5 km	Prešovský	Kežmarok	Kehel', Jezersko
8869	8869	7 km	Prešovský	Kežmarok	Huncovce, Žakovce, Vrbov
8868	8868	6,5 km	Prešovský, PL	Kežmarok	Spišská Stará Ves
8866	8866	5 km	Prešovský	Kežmarok	Rakúsy, Šarpanec
2887	2877	10 km	Prešovský	Kežmarok	Spišská Belá - Tatranská Kotlina

Zdroj: cyklotrasa.oma.sk, www.openstreetmap.org

1.2.4 OKRES LEVOČA

Cyklodopravnú infraštruktúru v meste Levoča predstavuje úsek cyklistickej komunikácie v smere na Levočskú dolinu celkovej dĺžke 2218 metrov.

Cykloturistické trasy v okrese Levoča predstavujú komplexnú sieť cyklotrás spracovaných do ucelenej ponuky *“Peši, bicyklom a na bežkách po levočskom regióne”*. Cykloturistické trasy prechádzajú oblasťou Levočských vrchov, Braniska a Podhradskej kotliny. Nachádza sa tu vyše 380 kilometrov značených cyklotrás. Ponuka cyklotrás pre návštevníkov Rezort Levočská dolina je zúžená do štyroch výkonnostných skupín s detailne poskytnutými informáciami o cyklotrase a autentickými video-vizitkami návštevníkov. Kvalitné spracovanie pre potenciálneho návštevníka predstavuje ponuku s obrazom aj zvukom o tom čo reálne návštevníka čaká na danej trase. Doplnková infraštruktúra v podobe turistických služieb *“Vitajte cyklisti”*, požičovne bicyklov spojené s možnosťou servisu a kúpy bicykla.

Tabuľka 5 Zoznam cyklistických trás na území Levočského okresu

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
5878	5878	3,1 km	Prešovský	Levoča	Dravce
8907	Levočská dolina, osada - Kozí hrb	5,5 km	Prešovský	Levoča	Levoča
8910	8910	5,9 km	Prešovský	Levoča	Levoča, Vyšné Repaše, Uloža
5887	5887	30 km	Prešovský	Levoča	Tichý potok, Levoča, Nižné Repaše, Vyšné Repaše, Uloža
5893	5893	7,4 km	Prešovský	Levoča, Sabinov	Brutovce, Nižný Slavkov
2851c	2851c	14,6 km	Prešovský, Košický	Levoča, Spišská Nová Ves	Poľanovce, Vyšný Slavkov, Beharovce, Žehra, Korytné, Granč-Petrovce
5750C-5894	5750C, 5895	9,2 km	Prešovský	Levoča	Bijacovce, Ordzovany, Spišské Podhradie, Studenec, Beharovce, Pongrácovce
2850c	2850c	17 km	Prešovský	Levoča	Vyšné Repaše, Pavľany, Lúčka (okres Levoča), Studenec (okres Levoča), Spišská Kapitula, Spišské Podhradie
2855	2855	40 km	Prešovský, Košický	Levoča, Spišská Nová Ves	Domaňovce, Harichovce, Smižany, Levoča, Iľašovce, Klčov, Spišské Podhradie, Buglovce, Spišské Tomášovce, Baldovce
8709	8709	5,3	Prešovský	Levoča	Levoča, Spišský Hrhov
2889	2889	35 km	Prešovský	Stará Ľubovňa, Levoča, Kežmarok	Jakubany, Levoča, Hniezdne, Nová Ľubovňa, Stará Ľubovňa, Ihl'any, Majerka, Ľubica

Zdroj: cyklotrasa.oma.sk, www.openstreetmap.org

1.2.5 OKRES MEDZILABORCE

Cyklistická doprava v okrese Medzilaborce je vzhľadom na nízku intenzitu motorovej dopravy riešená po miestnych komunikáciách a účelových komunikáciách, ktoré využívajú miestni obyvatelia i návštevníci.

Najnovšou a najznámejšou cykloturistickou trasou v okrese Medzilaborce je medzinárodná cykloturistická trasa pod názvom Propagácia prírodného a kultúrneho dedičstva poľsko-slovenského pohraničia prostredníctvom cyklotrasy, ktorú realizovali Lesy SR v rámci mikroprojektu financovaného z Európskych fondov regionálneho rozvoja. Cyklotrasa v okrese Medzilaborce, na slovenskej strane prechádza katastrálnym územím obcí Rokytovce, Krásny Brod, Medzilaborce, Habura a Čertižné s dvoma priechodmi do Poľska. Na celej trase je 7 prístreškov a 14 informačných tabúľ. V okrese je nedostatočná doplnková infraštruktúra. Prakticky najbližší servis, predaj alebo požičovňa je v meste Humenné alebo Snina.

Tabuľka 6 Zoznam cyklistických trás na území Medzilaboreckého okresu

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
8857	Habura - okruh	10 km	Prešovský	Medzilaborce	Habura
5858	5858	5 km	Prešovský	Medzilaborce	Habura, Miková

Zdroj: cyklotrasa.oma.sk, www.openstreetmap.org

Tieto trasy nie sú vyznačené v teréne.

1.2.6 OKRES POPRAD

Najrozsiahlejšiu sieť cyklotrás vyznačených dopravným značením v okrese Poprad majú mestá Poprad a Svit. Tieto mestá sú prepojené samostatnou cestičkou pre cyklistov vedúcou popri rieke Poprad. Väčšia časť tejto cestičky sa nachádza v k.ú. mesta Svit, konkrétne 3,7 km. V meste Svit sa na túto cestičku pripájajú miestne komunikácie a jedna spoločná cestička s chodcami vedúce cez lávku cez rieku Poprad a Štefánikovu ulicu v dĺžke približne 111 metrov.

V katastrálnom území mesta Poprad sa okrem cca 120 m úseku cestičky pre cyklistov vedúcej do Svitu nachádzajú aj ďalšie dopravne značené cyklotrasy smerujúce do Kvetnice, či z centra do Spišskej Soboty. Celkovo je v k.ú. mesta Poprad vyznačených 6,8 km samostatných cestičiek pre cyklistov, 1,8 km spoločných cestičiek pre cyklistov a chodcov s oddelenou prevádzkou, 0,3 km spoločných cestičiek pre cyklistov a chodcov so zmiešanou prevádzkou a približne 26 metrov priechodov pre cyklistov.

Cykloturistické trasy na území okresu Poprad predstavujú najrozsiahlejšiu sieť cykloturistických trás v celom Prešovskom samosprávnom kraji.

Tabuľka 7 Zoznam cyklistických trás na území Popradského okresu

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
034	035	33,5 km	Prešovský	Poprad	Spišské Bystré - Hranovnica
2862	2862	8,5 km	Prešovský	Poprad	Tatranská Lomnica - Stará Lesná
8901	8901	2,5 km	Prešovský	Poprad	Ždiar
034	Biely potok Betlanovce	289 m	Prešovský	Poprad	Hranovnica
008	Popradská cyklomagistrála	26 km	Prešovský	Poprad	Šuňava, Nižná Šuňava, Lučivná, Spišská Teplica, Svit, Vyšná Šuňava, Poprad, Štrba, Vikartovce
2872	2872	10,4 km	Prešovský	Poprad	Poprad, Spišské Bystré
8872	8872	2,7 km	Prešovský	Poprad	Štrba, Vyšná Šuňava
	Žltá cyklotrasa (3)	2,8 km	Prešovský	Poprad	Nižná Šuňava, Šuňava, Štrba
5867	5867	11 km	Prešovský	Poprad	Spišská Teplica, Lučivná
	Žltá cyklotrasa (4)	2,8 km	Prešovský	Poprad	Spišská Teplica
2873	Svit - Čierny Váh	19 km	Prešovský	Poprad, Liptovský Mikuláš	Štrba, Lučivná, Važec, Svit
	Historicko - kultúrno - prírodná cesta okolo Tatier	205 km	Prešovský, Žilinský	Kežmarok, Poprad, Dolný Kubín, Tvrdošín, Liptovský Mikuláš	Osturňa, Spišská Belá, Poprad, Ždiar, Dolný Kubín, Kežmarok, mesto Vysoké Tatry
007	Podtatranská cyklomagistrála	57 km	Prešovský, Žilinský	Poprad, Liptovský Mikuláš	Mesto Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica, Štrbské Pleso, Starý Smokovec, Pribylina, Ždiar, Tatranská Javorina, Štrba-Štrbské Pleso, Štrba, Východná

Číslo cyklo- trasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotr asy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
5859	Tichá dolina	12 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Štrbské Pleso
2867	Pod kravskou cestou - Kôprová dolina - Kmeťov vodopád	7,9 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Štrbské Pleso
vt10	Cyklotrasy Vysoké Tatry	2,7 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Štrbské Pleso, Štrba - Štrbské Pleso, Štrba
2866	Popradské pleso	5,5 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Štrbské Pleso
2865	2865	6,9 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Tatranská Polianka, Starý Smokovec
5866	5866	17 km	Prešovský	Poprad	Poprad, Batizovce, Veľká, Gerlachov, mesto Vysoké Tatry, Starý Smokovec, Tatranská Polianka
2863	2863	8,5 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Starý Smokovec, Poprad, Veľká, Gerlachov, Veľký Slavkov
5879	5879	13,6 km	Prešovský	Poprad, Kežmarok	Mesto Vysoké Tatry, Stará Lesná, Starý Smokovec, Nová Lesná, Tatranská Lomnica
2879	2879	11 km	Prešovský	Poprad	Veľký Slavkov, mesto Vysoké Tatry, Starý Smokovec, Veľká, Poprad, Nová Lesná, Mlynica
2864	Na Hrebienok	2,9 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Starý Smokovec
8860	8860	11,3 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Starý Smokovec, Nová Lesná
8859	8859	4 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Starý Smokovec, Stará Lesná, Tatranská Lomnica
2860	Biela voda - Zelené pleso	7,7 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
5897	5897	2,8 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica
5860	Tatranská Lomnica - Štart	4,1 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica
2869	2869	20 km	Prešovský	Kežmarok, Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica, Kežmarok, Mlynčeky, Huncovce, Malý Slavkov
8916	8916	6,1 km	Prešovský	Kežmarok, Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica, Malý Slavkov
8915	8915	6 km	Prešovský	Poprad, Kežmarok	Mesto Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica, Huncovce, Veľká Lomnica
8876	Pod Štartom	1,76 km	Prešovský	Poprad	Mesto Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica
2861	Tatranské Matliare - Tatranská Lomnica	5 km	Prešovský	Poprad	Tatranská Lomnica
2868	Bielovodská dolina	3,5 km	Prešovský	Poprad	
2869	Poprad - Spišské Bystré	9 km	Prešovský	Poprad	Poprad, Spišské Bystré
5863	5863	8,6 km	Prešovský	Poprad, Kežmarok	Mesto Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica, Veľká Lomnica
8871	8871	3 km	Prešovský, PL	Poprad	Podspády

Zdroj: cyklotrasa.oma.sk, www.openstreetmap.org

1.2.7 OKRES SABINOV

Sieť cyklistických komunikácií v okrese Sabinov predstavuje hlavný koridor EuroVela 11 smerujúci z mesta Sabinov združenou cyklistickou komunikáciou s chodníkom pre chodcov v

smere na Pečovskú Novú Ves. V súčasnej dobe v rámci podpory najmenej rozvinutých regiónov mesto Sabinov vybuďovalo cyklistickú komunikáciu v smere do obce Drienica.

Cykloturistické trasy v okrese Sabinov sú situované do povodia rieky Svinky a Čergovského pohoria s výstupom na najvyšší vrchol Minčol alebo asfaltovou cestou do lyžiarskeho strediska Lysá pri Sabinove. V rámci strediskových miest Sabinov a Lipany je dostatočný počet služieb na servis, predaj a požičanie bicyklov aj s prihliadnutím na relatívnu blízkosť krajského mesta Prešov, ktoré v rámci periférie poskytuje dostatok ubytovacích kapacít a služieb. Cyklotrasa 5852 nie je udržiavaná. V roku 2017 dobrovoľníci z Klubu slovenských turistov vyznačili cyklotrasy v okolí obce Drienica, použili vlastné značenie, trasy nie sú evidované.

Tabuľka 8 Zoznam cyklistických trás na území Sabinovského okresu

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
5852	5852	24 km	Prešovský	Sabinov	Červená Voda, Červenica pri Sabinove, Sabinov, Pečovská Nová Ves, Hanigovce, Lutina, Jakovany, Priemysel'ný obvod
5873	Povodím Svinky	80 km	Prešovský	Prešov, Sabinov	Jarovnice, Lipovce, Hrabkov, Kojatice, Ľubovec, Renčičov, Fričovce, Klenov, Radatice, Široké, Sedlice, Miklušovce, Ovčie, Vít'az, Šindliar, Lačnov, Uzovské Pekľany, Lažany, Svinia, Rokycany, Bzenov, Janov

Zdroj: cyklotrasa.oma.sk, www.openstreetmap.org

1.2.8 OKRES PREŠOV

Infraštruktúru pre cyklistickú dopravu v Prešovskom okrese predstavujú prevažne cyklistické komunikácie vybudované na území mesta Prešov, ktorým prechádza EuroVelo 11. V rámci katastrálneho územia má mesto úsek EuroVelo 11 vybudovaný od Wilec hôrky až po začiatok katastrálneho územia mesta Veľký Šariš, kde EuroVelo 11 pokračuje v smere do Sabinova. V rámci vnútromestskej kostry cyklistických trás je segregovanými cyklistickými komunikáciami prepojené centrum mesta s mestskými časťami Sekčov, Šváby, Sídliisko II. a III. Celková dĺžka segregovaných cyklistických cestičiek v meste Prešov predstavuje viac ako 16 kilometrov. Najzaujímavejšou cyklistickou cestičkou je trasa cyklozelezničky, ktorá prechádza cez štyri katastrálne územia Prešov – Solivar, Dulová Ves, Kokošovce a Zlatá Baňa. V meste je dostatočný počet cyklistickej doplnkovej infraštruktúry. V rámci okresu

pôsobí viacero cykloorganizácií, ktoré svojou činnosťou prispievajú k rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

Cykloturistické trasy v okrese Prešov sú situované do oblasti Slanských vrchov, po ktorých vedie modrá cyklotrasa a Slanská magistrála. Na opačnej strane okresu sa nachádzajú mestské lesy, v ktorých vznikol atraktívny projekt Prešovských singletrackov. Výstavba začala v roku 2010 prvým singletrackom s názvom Čuňka. Postupne vznikali ďalšie EnduRob 2013, Borsuk 2014, Papuľak 2014, Výšľapka 2015 a SkočkyKočky 2016. 13 kilometrov od mesta Prešov sa nachádza bikepark Janov. Súčasnej dobe ponúka 4 trate Family trail, Funtrail a dve AIR DH trate. Súčasťou bike parku je aj pumptracková trať.

Tabuľka 9 Zoznam cyklistických trás na území Prešovského okresu

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
5900	Šafránska cyklotrasa	4,1 km	Prešovský	Prešov	Vyšná Šebastová
	Lesný cykloturistický náučný chodník SIGORD	2,2 km	Prešovský	Prešov	Zlatá Baňa
8882	8882	8 km	Prešovský, Košický	Prešov, okres Košice - okolie	Ličartovce, Ľubovec, Ruské Pekľany,
18	Slánska cyklomagistrála	24 km	Prešovský	Prešov	Zlatá Baňa, Červenica, Kokošovce, Dulova Ves, Solivar, Prešov
5872	Šarišský cyklookruh	25 km	Prešovský	Prešov	Prešov, Radatice
8852	Vydumanec - Kvašná voda	3,7 km	Prešovský	Prešov	Prešov
5851	Cyklotrasy Cemjata	3 km	Prešovský	Prešov	Prešov

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
2882	Karpatská cyklistická cesta	77 km	Prešovský, Košický	Prešov, Gelnica, Rožňava	Klenov, Žipov, Prešov, Rokycany
	Zelená cyklotrasa	0,95 km	Prešovský	Prešov	Sedlice
	Modrá cyklotrasa (2)	25 km	Prešovský	Vranov nad Topľou, Prešov	Okružná, Petrovce, Prešov, Podhradík, Teriakovce, Vyšná Šebastová, Pavlovce, Šalgovík, Hermanovce nad Topľou

Zdroj: cyklotrasa.oma.sk, www.openstreetmap.org

1.2.9 OKRES SNINA

Cyklistická doprava v okrese Snina vzhľadom na nízku intenzitu dopravy je riešená po miestnych cestách a účelových komunikáciách, ktoré využívajú miestni obyvatelia a návštevníci. V rámci mesta sú vyznačené aj cyklistické komunikácie na už existujúcich chodníkoch pre chodcov, no niektoré z nich nie sú vyznačené v súlade s technickými normami a podmienkami. V strediskovom meste Snina pôsobí viacero nadšencov, ktorí pracujú na rozvoji cyklistickej dopravy a cykloturistiky v okrese. V rámci mesta je obmedzený počet služieb a doplnkovej infraštruktúry pre cyklistov.

Cykloturistické trasy v okrese Snina sú atraktívne hlavne svojou tematickosťou. Jednou z najatraktívnejších je cyklotrasa „Po sninskej úzkokoľajke“. Celková dĺžka cyklotrasy je 12 kilometrov. Cyklotrasa začína v Snine a až po odbočku Barnová pod kameňolom Zemplínske Hámre (7 km) je vyznačená zelenou cykloturistickou značkou. Cyklotrasa vedie od lokality Biele kamene pod kameňolom spevnenou kamenistou cestou, pokračuje zokruhováním po asfaltovej ceste cez obec Zemplínske Hámre. Cyklotrasa končí v Snine, kde začína druhá tematická mestská cyklotrasa „Za históriou Sniny“. Historické miesta a pamiatky sú prezentované prostredníctvom 9 zastavení, s celkovou dĺžkou cyklotrasy 10 km. Cyklotrasa je nenáročná, vhodná aj pre rodiny s deťmi.

Tabuľka 10 Zoznam cyklistických trás na území Sninského okresu

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
2875	Cyklistický chodník ikon	38 km	Prešovský, Košický	Snina, Sobrance	Nová Sedlica, Zboj, Uličské Krivé, Ulič, Kolbasov,

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
					Príslop, Stakčín, Kalná Roztoka, Klenová, Ubl'a, Dúbrava, Ruský Hrabovec, Podhorod', Beňatina, Il'ovce
8878	Križovatka Ruský Potok - Ruský Potok (drevený kostolík)	4,1 km	Prešovský	Snina	Ruský potok, Kolbasov
8878	Križovatka Topoľa - Topoľa (drevený kostolík) - Ruské (bývalá obec)	2,4 km	Prešovský	Snina	Križovatka Topoľa, Topoľa
8879	Ulič - Križovatka Ruská Volová - Kalná Roztoka (drevený kostolík) - Križovatka nad Stakčínom	26 km	Prešovský	Snina	Ulič, Ruská Volová, Klenová, Kalná Roztoka, Stakčín, Brezovec, Ubl'a
031	Po stopách Herkula	5,3 km	Prešovský	Snina	Ubl'a
8894	Dúbrava - Šmigovec (drevený kostolík) - Hrabová Roztoka (drevený kostolík)	5,9 km	Prešovský	Snina	Dúbrava, Šmigovec, Hrabová Roztoka
016	Karpatská magistrála	59 km	Prešovský, PL/SK - SK/UK	Snina	Stakčín, Starina nad Cirochou, Snina, Ruské, Strihovce, Veľká Poľana, Ubl'a, Kolonica, Dúbrava, Šmigovec
8571	Zelený bicykel - Green way Východné Karpaty	50,5 km	Prešovský, PL/SK - SK/UK	Snina	Ubl'a, Stakčín, Kolonica, Ladomirov, Ruské, Veľká Poľana, Starina na Cirochou
8888	8888	3,3 km	Prešovský, Košický	Snina, Sobrance	Strihovce, Vyšná Rybnica
8904	8904	2,3 km	Prešovský	Snina	Zemplínske Hámre, Snina

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
8905	Za históriou Sniny	1,34 km	Prešovský	Snina	Snina
2885	2885	455 m	Prešovský	Snina	Snina

Zdroj: cyklotrasa.oma.sk, www.openstreetmap.org

1.2.10 OKRES STARÁ ĽUBOVŇA

Cyklistická doprava v okrese Stará Ľubovňa vedie prevažne v koridore medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 11. Z projektov cezhraničnej spolupráce a výzvy na zvýšenie atraktivity nemotorovej dopravy, prevažne cyklistickej mesto Stará Ľubovňa vybudovalo viacero úsekov prepájajúcich okolité obce a Ľubovnianske kúpele. Segregovaná cyklistická cestička v celkovej dĺžke 3,76 km je vybudovaná od obchodného domu Kaufland, Vendo Park v smere do obce Hniezdne cez Kovanecký most. Končí v Nestville parku. Druhý úsek začína pri obchodnom dome Lidl v Starej Ľubovni v smere do Novej Ľubovne spoločnou komunikáciou pre cyklistov a chodcov. Cyklotrasa následne v náročnom miestami až 34% stúpaní / klesaní pokračuje až do Ľubovnianskych Kúpeľov. Cyklotrasa je súčasťou vlajkového cykloturistického projektu Prešovského samosprávneho kraja s názvom Aquavelo.

Cykloturistické trasy v okrese Stará Ľubovňa majú celkovú dĺžku viac ako 193 kilometrov. Mesto Stará Ľubovňa už od roku 2015 buduje ucelenú sieť singletrackov tzv. Cyklostopy v spolupráci s občianskym združením s názvom Cyklovňa, ktorá zároveň vytvára optimálne podmienky pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v meste a okolí. Komunikácia medzi obcami a občianskym združením je intenzívna a spoločne sa podieľajú na budovaní cykloturistickej infraštruktúry. Medzi horskými cyklistami je populárne trailcentrum Cyklostopy spravované O.Z. Cyklovňa. Aktuálne Cyklostopy disponujú 6 trailami o celkovej dĺžke 9 kilometrov.

Medzi najatraktívnejšie cyklotrasy patria úseky Veľký Lipník - Podolínec – Vyšné Ružbachy pre zdatnejších cykloturistov na ikonickom stúpaní na Šoltýsku horu na Panské lúky až do mesta Podolínec. Z obce Lacková v smere do obce Kamienka vedie prevažne poľná, stredne náročná cyklotrasa s vyhlídkovými vežami až do obce Hniezdne. Novovybudovaný úsek spevnenej cyklistickej komunikácie z obce Údol cez hrebeň s úvodným maximálnym 12% stúpaním až do obce Plaveč. Následne trasa pokračuje po miestnych komunikáciách v obci Orlov, Andrejovka a cez lávku do obce Čirč. Projekt Aquavelo prepája kúpeľné miesta poľsko-slovenského pohraničia prostredníctvom cyklookruhu, ktorý je čiastočne budovaný segregovanými cyklistickými cestičkami, čiastočne vedený po existujúcich úsekoch ciest s nízkou intenzitou dopravy.

Tabuľka 11 Zoznam cyklistických trás na území Staro-Lubovnianskeho okresu

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
5864	Pieninská cesta okolo Dunajca	8 km	Prešovský	Stará Ľubovňa	Lesnica, Červený Kláštor
8923	8923	6,2 km	Prešovský	Stará Ľubovňa	Nová Ľubovňa
5901	Stará Ľubovňa-Ružbachy-Vabes-sedlo Rozdiel	45 km	Prešovský	Stará Ľubovňa	Jarabina, Litmanová, Kamienka, Nižné Ružbachy, Stará Ľubovňa, Hniezdne, Vyšné Ružbachy, Lomnička, Lacková, Nová Ľubovňa
	Modrá cyklotrasa (3)	15 km	Prešovský	Stará Ľubovňa	Hniezdne, Nižné Ružbachy, Forbasy, Stará Ľubovňa, Vyšné Ružbachy
	Žltá cyklotrasa (1)	565 m	Prešovský	Stará Ľubovňa	Stará Ľubovňa, Jarabina
8927	8927	4,4 km	Prešovský	Stará Ľubovňa	Stará Ľubovňa, Jarabina
2891	2891	7,5 km	Prešovský	Stará Ľubovňa	Stará Ľubovňa
8918	8918	1,92 km	Prešovský	Stará Ľubovňa	Stará Ľubovňa
5898	5898	12,3 km	Prešovský	Stará Ľubovňa	Stará Ľubovňa
8917	8917	663 m	Prešovský	Stará Ľubovňa	Stará Ľubovňa
8920	8920	4,6 km	Prešovský	Stará Ľubovňa	Podolíneec, Vyšné Ružbachy
2871	2871	21 km	Prešovský	Stará Ľubovňa	Podolíneec, Veľký Lipník

Zdroj: cyklotrasa.oma.sk, www.openstreetmap.org

1.2.11 OKRES STROPKOV

Cyklistická doprava v okrese Stropkov vzhľadom na nízku intenzitu dopravy je riešená po miestnych komunikáciách a účelových komunikáciách, ktoré využívajú miestni obyvatelia a návštevníci.

Na území okresu Stropkov evidujeme jedinú cykloturistickú trasu, ktorá vznikla v roku 2018 v rámci cezhraničného projektu pod názvom Cykloturistická trasa po stopách Rakúsko-Uhorska. Cyklotrasa na slovenskej strane meria 45 km. Jedná sa o rekonštrukciu historického chodníka Jozefínka, ktorý začína v Stropkove. V rámci okresu Stropkov prechádza cez pútnické miesto Buková Hôrka, obce Gribov, Kožuchovce. Cyklotrasa prechádza do Svidníckeho okresu cez obce Miroľa, Bodružal, Krajná Poľana, Nižný Komárnik, a následne na poľskú stranu cez Barwinek už ako turistický chodník.

1.2.12 OKRES SVIDNÍK

Cyklodopravnú infraštruktúru v okrese Svidník predstavuje jediná segregovaná cyklistická cestička, ktorá je v celkovej dĺžke 500 metrov v rámci pešej zóny v centre mesta Svidník. Vzhľadom na nízku intenzitu dopravy je riešená cyklistická doprava vedením po miestnych a účelových komunikáciách, ktoré využívajú miestni obyvatelia i návštevníci.

Jedinou cykloturistickou trasou v okrese Svidník je diaľková cyklotrasa 015 Karpatská cyklistická cesta v celkovej dĺžke 97 kilometrov. Stratégiu rozvoja cykloturistiky si dal okres Svidník vypracovať v rámci podpory najmenej rozvinutých regiónov ako súčasť Stratégie rozvoja cestovného ruchu v okrese Svidník

1.2.13 OKRES VRANOV NAD TOPLŔOU

Sieť cyklistických komunikácií v okrese Vranov nad Topľou predstavuje cyklistická komunikácia v celkovej dĺžke približne 2000 metrov.

Najznámejšou cykloturistickou trasou je diaľková cykloturistická trasa Ondava I. a II., ktorá by mala spájať Poľsko, Slovensko, Maďarsko a Ukrajinu. Najatraktívnejšou cyklotrasou v okrese je cyklotrasa Okolo Domaše v celkovej dĺžke 39 kilometrov. Pre výkonnostne zdatnejších je cyklotrasa z obce Pavlovce do obce Zámutov v celkovej dĺžke 31,3 kilometra. Medzi rovnako atraktívne patrí aj úsek Slanskej cyklomagistrály a Vranovský okruh.

Tabuľka 12 Zoznam cyklistických trás na území okresu Vranov nad Topľou

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
	Zelená cyklotrasa	8,1 km	Prešovský	Vranov nad	Kvakovce, Michalok

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Dĺžka cyklotrasy	Kraje	Okresy	Katastrálne územie
				Topľou	
	Vranovský cyklookruh	30 km	Prešovský	Vranov nad Topľou	Vyšný Žipov, Michalok, Komárany, Merník, Jastrabie nad Topľou, Vranov nad Topľov, Petkovce, Nižný Kručov, Čičava
	Slánska cyklomagis trála	5 km	Prešovský	Vranov nad Topľou	Hlinné, Rudlov
	Ku Vlčiemu potoku	3,8 km	Prešovský	Vranov nad Topľou	Juskova Voľa
8836	8836	6,4 km	Prešovský	Vranov nad Topľou	Juskova Voľa, Zámutov
O23	O23	65 km	Prešovský, Košický	Vranov nad Topľou, Košice-okolie	Pavlovce, Rudlov, Hermanovce nad Topľou, Zámutov, Banské, Juskova Voľa
	Modrá cyklotrasa (1)	3,2 km	Prešovský	Vranov nad Topľou, Prešov	Pavlovce, Okružná

Zdroj: cyklotrasa.oma.sk, www.openstreetmap.org

1.3 ANALÝZA EXISTUJÚCICH KATEGORIZÁCIÍ CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS, CYKLOTRÁS A CYKLISTICKÝCH KOMUNIKÁCIÍ

V súčasnosti existujú viaceré kategorizácie cykloturistických a cyklistických trás, či cyklistických a miestnych komunikácií. Tieto rozdelenia vychádzajú z platných Slovenských technických noriem, technických podmienok, zákonov, či medzinárodných odporúčaní a bežnej praxe.

Cyklistické trasy (**cyklotrasy**) sú v zmysle TP 085 - Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry trasy, ktoré sú vhodné na používanie cyklistami. Určujú hlavne smerové vedenie pre cyklistov. Môžu byť vedené na všetkých kategóriách pozemných komunikácií, 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. Môžu byť vyznačené príslušným cyklistickým dopravným značením, alebo ako systém cykloturistických trás s príslušným cykloturistickým značením. V zmysle Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a Vyhlášky 9/2009 Z.z. ktorou sa vykonáva je možné použiť na vyznačenie cyklotrasy smerové informatívne smerové dopravné značenie - smerové tabule pre cyklistov. Na jednej cyklotrase môžu byť naraz použité obe značenia.

Cykloturistické trasy sú podľa STN 01 8028 - Cykloturistické značenie trasy vyznačené cykloturistickým značením na premávku cykloturistov vo vyznačenom smere, prechádzajúce mestami, obcami a extravilánom, po cestných, miestnych a účelových komunikáciách. Nemusia byť vždy vedené po cyklistických komunikáciách a je možné ich označiť aj ako cyklotrasy.

Cyklistické komunikácie sú v zmysle TP 085 - Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry nemotoristické komunikácie určené výhradne pre cyklistov. Nemusia ísť teda vždy iba o cestičku pre cyklistov. Po cyklistickej komunikácii teda môže byť súčasne vyznačená cykloturistická trasa aj cyklotrasa označená dopravným značením.

Z pohľadu používateľov, rôznych skupín cyklistov, je dôležitý aj povrch komunikácie po ktorej sa pohybujú. Komunikácie je z tohto pohľadu možné rozdeliť na spevnené a nespevnené. Z hľadiska materiálu krytu vozovky môžeme vozovky ďalej rozdeliť na štrkové, stabilizované, asfaltobetónové, cementobetónové, dláždené a špeciálne. Vhodnosť použitia týchto druhov krytov vozoviek je popísaná pri jednotlivých navrhovaných kategóriách cyklotrás.

1.3.1 TRIEDENIE CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS PODĽA STN 01 8028 CYKLOTURISTICKÉ ZNAČENIE

Cykloturistické značenie na Slovensku upravuje STN 01 8028 – Cykloturistické značenie novelizovaná v apríli 2015. Rieši rozdelenie cykloturistických trás, stanovuje tvar, rozmery, farby a spôsob použitia prvkov cykloturistického značenia. Cykloturistické trasy vyznačené v zmysle STN 01 8028 sú také trasy, na ktorých je po zákonnej legalizácii v zmysle slovenskej legislatívy osadené orientačné cykloturistické značenie. Väčšina cykloturistických trás vedie po existujúcich komunikáciách, účelových lesných a poľných cestách, hrádzach alebo aj cestičkách pre cyklistov.

Toto značenie sa nevzťahuje na líniové značenie cestičiek a zón pre cyklistov v intraviláne miest a obcí v zmysle dopravného značenia. Centrálnu evidenciu cykloturistických trás vyznačených podľa uvedenej normy vykonáva Slovenský cykloklub.

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.

1.3.1.1 ROZDELENIE CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS PODĽA URČENIA

V zmysle STN 01 8028 – Cykloturistické značenie je základným rozdelením cykloturistických trás rozdelenie podľa určenia trasy. 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:

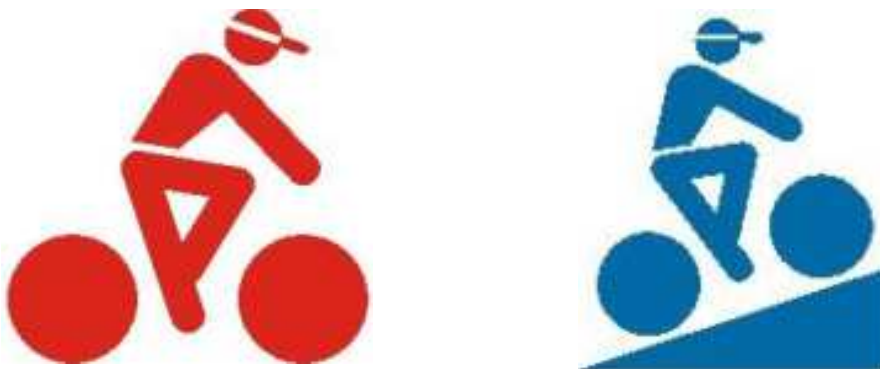
- cykloturistické trasy na cestnú cykloturistiku
- cykloturistické trasy na horskú cykloturistiku
- náučné cykloturistické trasy na cestnú cykloturistiku
- náučné cykloturistické trasy na horskú cykloturistiku

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.

Náučné cykloturistické trasy určené pre cestnú cykloturistiku sa odporúča viesť po sieti existujúcich cestných komunikácií s asfaltobetónovým, penetrovaným alebo iným spevneným povrchom. Patria k nim málo frekventované cesty III. triedy, výnimočne úseky ciest II. triedy, ďalej miestne a účelové komunikácie, lesné a poľné cesty, hrádze riek, ako aj ďalšie cesty.

Náučné cykloturistické trasy pre horskú cykloturistiku sa spravidla vedú po makadamových a nespevnených lesných a poľných cestách, miestnych a účelových komunikáciách, hrádzach a iných cestách s prírodným povrchom. Na túto formu cykloturistiky sa odporúča používať len vyznačené cykloturistické trasy.



Obrázok 1 Symbol cyklistu pre prvky cestných cykloturistických a náučných cestných cykloturistických trás (vľavo) a symbol cyklistu pre prvky horských cykloturistických a náučných horských cykloturistických trás (vpravo) podľa farby trasy

Zdroj: Slovenský cykloklub

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 rozhľad v smerových oblúkoch.

1.3.1.2 ROZDELENIE CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS PODĽA FAREBNÉHO OZNAČENIA

Cykloturistické trasy sa v zmysle STN 01 8028 – Cykloturistické značenie odlišujú farbami podľa ich dôležitosti. Význam jednotlivých farieb je bližšie popísaný v nasledujúcej tabuľke.



- 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, tiež v troch stupňoch, definovaný v 1.3.1.3 Rozdelenie cykloturistických trás podľa náročnosti. Bližšie však označenie cykloturistickej trasy nijak nešpecifikuje návrhové parametre komunikácií, po ktorých sú trasy vedené.

1.3.1.3 ROZDELENIE CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS PODĽA NÁROČNOSTI

Podľa STN 01 8028 – Cykloturistické značenie je cykloturistické trasy možné rozdeliť na základe ich náročnosti do troch stupňov. Rozdelenie sa používa na rozlíšenie náročnosti cykloturistických trás v teréne, zobrazuje sa piktoqramom, ktorý sa umiestňuje na veľkých a

malých cyklosmerovkách. Okrem umiestnenia na smerovkách sa toto označovanie tiež používa v mapách a tlačенých 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.

1.3.1.4 TRASY EUROVELO

Od roku 2015 upravuje STN 01 8028 – Cykloturistické značenie aj značenie trás siete EuroVelo v Slovenskej republike. EuroVelo je sieť 14 diaľkových cykloturistických trás, pokrývajúcich celú Európu. V súčasnosti je funkčných cca 45 tisíc kilometrov týchto trás, celkové dokončenie celého systému je plánované do roku 2020, keď bude celková dĺžka trás siete EuroVelo vyše 70 tisíc kilometrov. Koordinátor EuroVelo na Slovensku je Slovenský cykloklub v Piešťany. Regionálnym koordinátorom trasy EuroVelo 11 na východnom Slovensku je Viera Štupáková, PBS Kostitras.

Značenie trás EuroVelo

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

Kompletný manuál vrátane popisu typológie písma a presné definovanie farebnosti je uverejnené na stránke www.ecf.com. V procese prípravy vyššieho stupňa projektovej dokumentácie ako aj následnej realizácie je potrebné vychádzať z uvedeného manuálu.

Konečná trasa EuroVelo sa často tvorí priradením k existujúcim národným cyklotrasám, ktoré sú vyznačené na báze značenia jednotlivých krajín.

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

Číslovanie trás

Číslovanie trás sa koordinuje s Európskou cyklistickou federáciou, trasa vedená cez územie Prešovského a Košického samosprávneho kraja má určené **číslo 11**.

Označenie trás

Logo manuál upravuje dizajn, rozmery, prevedenie a farebnosť loga EuroVelo, ako aj jeho umiestňovanie do národných prvkov značenia. Prvou prioritou je integrované značenie trás. Komplexný popis a rôzne verzie značenia spolu s rozmermi sú uvedené v prílohe tohto dokumentu, alebo na www.ecf.com. Informačné značenie má obsahovať tri základné elementy, z ktorých je jedno voliteľné. Tri základné elementy sú nasledovné:

1. Pozadie – modrá farba – zobrazuje európsky aspekt
2. Číslo trasy – biela farba – kľúčové pre rýchlu identifikáciu trasy
3. Európske hviezdy – žltá farba – zobrazuje európsky aspekt (voliteľné)

Základná verzia môže byť doplnená o nasledovné informácie:

- názov trasy,
- názov cestnej siete – Eurovelo - číslo
- odkaz na stránku: <http://www.eurovelo.sk/>



Obrázok 2 Dizajn, rozmery, prevedenie a farebnosť loga EuroVelo

Zdroj: <https://ecf.com>

Druhou možnosťou je **kombinované značenie trás**. Môže sa použiť pre existujúce značenie, pokiaľ je nedostatok miesta pre integrované značenie a tam, kde žiadne ďalšie informácie už nebudú pridané.

Tieto základné verzie je možné zakomponovať do národného systému značenia.



Obrázok 3 Príklady rôznych typov značenia jednej EuroVelo trasy (Dunajská cyklistická cesta) v jednotlivých krajinách

Zdroj: <https://ecf.com>

Zásady značenia trás EuroVelo na Slovensku



- značenie trás EuroVelo konzultovať s regionálnym koordinátorom EuroVelo 11 na Slovensku,
- značenie vykonávať podľa STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“, alebo v zmysle manuálu Európskej cyklistickej federácie,
- umiestňovať cykloturistické značenie na trasách môžu iba akreditované vyškolení značkári,
- trasy EuroVelo sa značia ako národné diaľkové cyklomagistrály výlučne červenou farbou,
- evidenčné čísla slovenských trás EuroVelo sú: EV-6, EV-11, EV-13,
- nad trasy sa umiestňuje emblémová tabuľka trasy EuroVelo,
- logo EuroVelo sa môže umiestňovať výlučne s číslom, alebo slovným spojením v anglickom alebo národnom jazyku,
- ak je trasa EuroVelo totožná s inou národnou cyklomagistrálou, umiestňuje sa emblémová cyklotabuľka spolu s logom EuroVelo ako aj logom národnej cyklomagistrály,
- vo veľkých cyklosmerovkách sa okrem evidenčného čísla umiestňuje nad piktogramom cyklistu aj malé logo trasy EuroVelo,
- na malých cyklosmerovkách sa okrem evidenčného čísla umiestňuje nad piktogramom cyklistu aj malé logo trasy EuroVelo,

- ak sa používajú vo veľkých i malých cyklosmerovkách nad piktoqramom cyklistu aj iné logá, logo EuroVelo sa uvádza ako prvé,

Zásady navrhovania trás EuroVelo na Slovensku v rámci schválenej Národnej cyklostratégie z roku 2013 možno zhrnúť do nasledujúcich bodov:

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

Hlavná úžitková funkcia - zlepšenie orientácie cyklistov v území.

Európska cyklistická federácia v odporúčaníach pre vedenie trás EuroVelo uvádza vhodné typy infraštruktúry, po ktorých je vhodné cyklotrasy viesť. Označovanie podobných kategórií pozemných komunikácií sa však v rámci krajín Európy líši a tak uvádza aj pomôcku pre identifikáciu a výber infraštruktúry vhodnej pre vedenie trás EuroVelo na základe dopravného značenia.

Cestička pre cyklistov			
Cestička pre chodcov a cyklistov		 	
Greenway			
Cyklistická ulica	 		
Obytná zóna		 	 Home Zone Quiet Lane
Pruh pre cyklistov			
Účelové komunikácie			

Obrázok 4 Druhy/skupiny komunikácií vhodné pre vedenie trás EuroVelo

Zdroj: European Certification Standard Handbook for route inspectors, ECF 2018

1.3.2 CYKLISTICKÉ TRASY PODĽA ZÁKONA 8/2009 Z. Z. A VYHLÁŠKY 9/2009 Z. Z.

Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a Vyhláška 9/2009 ktorou sa vykonáva cyklotrasu alebo cyklistickú trasu pojmovo nedefinujú. Informatívne smerové dopravné značenie uvedené vo vyhláške informuje o smere a prípadne aj o vzdialenosti v kilometroch k vyznačeným cieľom a o čísle, prípadne o inom označení cyklistickej trasy alebo o konci cyklistickej trasy.



Obrázok 5 Použitie smerových tabúľ pre cyklistov na označenie cyklotrás

Zvislé dopravné značky č. IS 40a až IS 40d a č. IS 40f až IS 40h možno upevniť na jednom stĺpiku alebo na inej nosnej konštrukcii v počte najviac štyri dopravné značky. Účelné použitie tohto dopravného značenia upravuje okrem iného aj TP 085 - Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry. Tieto technické podmienky tiež bližšie špecifikujú spôsoby výberu cyklistických komunikácií a teda aj použitie dopravného značenia v zmysle zákona 8/2009 a vyhlášky 9/2009.

Okrem zákona o cestnej premávke upravuje budovanie a označovanie cyklotrás a pozemných komunikácií na nich aj Zákon 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon). Zákon hovorí o tom, že plánovanie, prípravu a výstavbu ciest a miestnych komunikácií pre cestnú nemotorovú dopravu vo vlastníctve samosprávneho kraja zabezpečuje samosprávny kraj podľa štátnej koncepcie diaľnic a ciest a v súlade s hlavnými smermi cestnej politiky a rozvoja cestného hospodárstva.

Navrhovanie pozemných komunikácií sa vykonáva podľa platných slovenských technických noriem, technických predpisov a objektívne zistených výsledkov výskumu a vývoja pre cestnú infraštruktúru.

1.3.3 TRIEDENIE CYKLISTICKÝCH KOMUNIKÁCIÍ PODĽA TP 085

Technické podmienky TP 085 určujú zásady navrhovania prvkov cyklistickej infraštruktúry na území Slovenskej republiky. TP priamo nadväzujú na STN 73 6101 a STN 73 6110 upravujúce návrh ciest, diaľnic a miestnych komunikácií.

V zmysle týchto TP je cyklistov možné viesť v hlavnom alebo v pridruženom dopravnom priestore nasledovne:

- samostatnou cyklistickou cestičkou,



Obrázok 6 Samostatná cestička pre cyklistov

- spoločnou cestičkou pre chodcov a cyklistov (vedení samostatne alebo oddelene),



Obrázok 7 Spoločná cestičkou pre chodcov a cyklistov

- cyklistickým pruhom,



Obrázok 8 Pruh pre cyklistov v hlavnom dopravnom priestore

- koridorom pre cyklistov.



Obrázok 9 Koridor pre cyklistov

Výber spôsobu vedenia cyklistov po pozemnej komunikácii alebo v uličnom priestore závisí od umiestnenia PK (či sa jedná o PK v intraviláne alebo extraviláne), druhu pozemnej komunikácie, maximálnej dovolenej rýchlosti, intenzity vozidiel. Postup výberu vedenia cyklistov je bližšie popísaný v TP 085, všeobecne však nie je možné cyklistov viesť v jazdných pruhoch diaľnic, rýchlostných ciest, na cestách I. triedy, rýchlostných miestnych komunikáciách a komunikáciách s intenzitou nad 12500 v/24h v extraviláne a 20000 voz/24h pri obmedzení max. dovolenej rýchlosti podľa TP 085.

1.4 SUMÁR POTENCIÁLU ÚZEMIA A ANALÝZA EXISTUJÚCICH PRODUKTOV V CYKLOTURISTIKE A ICH DISTRIBÚCIA

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 (DMO) zostaví komplexný produkt, ktorý si návštevník zakúpi ako celok.

Vychádzajúc z definície cyklistickej destinácie môžeme považovať za cyklistickú destináciu aj samotnú cyklistickú trasu alebo súbor cyklotrás v rámci lokality, ktoré sú prezentované prostredníctvom printových, webových alebo iných médií prostredníctvom aktérov v cestovnom ruchu, t.j. web stránky obcí, miest, záujmových organizácií, súkromného sektoru.

Zo spracovanej analýzy súčasného stavu cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Prešovskom kraji je zrejmé, že značené cyklistické komunikácie a trasy sú prevažne inkonzistentné, kvalita povrchov a značenia je rôzna. Obsah a forma prezentovania cyklistických komunikácií a doplnkovej cyklistickej infraštruktúry je neprehľadná a len veľmi obtiažne vyhľadateľná. Vo väčšine prípadov dochádza k nesúladu prezentovaných dát s realitou v teréne. Prezentáciu cyklistických destinácií na území Prešovského kraja evidujeme len čiastočne v okolí Vysokých Tatier, Resort Levočská Dolina, ponuka bike & trail parkov, vlajkový projekt PSK pod názvom Aquavelo, Cyklistický chodník ikon, 016 Karpatská magistrála, cyklotrasy v okolí Prešova, Kežmarku a samotná prezentácia vybudovaných úsekov EuroVelo 11. Chýba jednotná prezentácia cyklodestinácií z pozície Prešovského samosprávneho kraja ako riadiacej

a koordinačnej inštitúcie cyklistickej dopravy a cykloturistiky vyplývajúcej z Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike.

Cyklistický produkt je komplexná ponuka zážitkov a služieb v destinácii. Cyklistický produkt má nasledovné znaky:

- 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),
- cyklistický produkt má cenu,
- cyklistický produkt je možné kúpiť, čo zároveň znamená, že existuje aspoň jeden odbytový kanál (jedno predajné miesto),
- cyklistický produkt sľubuje zážitok.

V súčasnej dobe na území Prešovského kraja nevidujeme žiaden cyklistický produkt, ktorý by odpovedal uvedenej definícii cyklistického produktu. Ponuku zázjazu, ktorého predmetom je cykloturistika spojená s ubytovacími, stravovacími a inými službami taktiež nevidujeme. V drvivej väčšine je cykloturistika ponúkaná ako súčasť ponuky potenciálu územia, ktorú návštevník môže využiť.

Verejné služby pre podporu rozvoja cykloturistiky, ďalšie predpoklady a trendy pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky sú popísané v 2.6 Návrh cykloproduktov a cyklistických destinácií v Prešovskom kraji.

1.5 SWOT ANALÝZA CYKLISTICKEJ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V PREŠOVSKOM KRAJI

SWOT analýza poskytuje zhrnutie situácie v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky v rozdelení na štyri základné časti: silné stránky, slabé stránky, príležitosti a ohrozenia. Zhrnutie silných stránok vyjadruje pozitívne faktory, ktoré podporujú rozvojové procesy a slabé stránky definujú problémové oblasti interného prostredia, ktoré významne ovplyvňujú možnosti rozvoja v jednotlivých regiónoch Prešovského kraja. Oba parametre predstavujú sumár vnútorných faktorov. Okrem analýz stavu cyklo dopravy a cykloturistiky Prešovského kraja je predmetom záujmu aj okolité prostredie vyvolávajúce pozitívne alebo negatívne vplyvy - vonkajšie faktory.

1.5.1 SWOT ANALÝZA (Z POHĽADU CYKLOTURISTIKY)

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">• vhodné podmienky pre cykloturistiku v regióne PSK• značené cyklotrasy v regióne• existencia významných tematických cyklotrás (Vínna cesta, Veľký Tatranský okruh, Malý Tatranský okruh, Karpatská cyklistická cesta, Popradská cesta, Tatranská cesta a Kúpeľná cesta).• využívanie značených cyklistických trás v zime za účelom bežeckého lyžovania• dobre rozvíjajúca sa oblasť pre alternatívnu cyklistiku• propagácia cykloturistiky formou web stránok	<ul style="list-style-type: none">• obmedzené finančné prostriedky na údržbu a starostlivosť cyklotrás• problematika roztrieštenosti majetkových vzťahov vo vzťahu k príprave a riešeniu infraštruktúrnych projektov na podporu cykloturistiky• vedenie niektorých značených úsekov cyklotrás po cestných komunikáciách s vyššou frekvenciou motorovej dopravy• zlá kvalita značenia v niektorých regiónoch, nedodržiavanie STN 01 8028 niektorými subjektmi• množstvo správcov cykloturistických trás a slabá komunikácia medzi subjektmi pôsobiacimi v tejto oblasti• absencia uceleného portálu s cyklistickými trasami
Príležitosti	Ohrozenia

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ● ďalší rozvoj siete cyklistických trás (formou budovania samostatných cestičiek pre cyklistov, doznačenie vybraných úsekov cyklotrás a okruhov) ● existencia silných marketingových tém pre rozvoj tematických trás ● rozvoj kostrovej siete ● využitie pripravovaných, alebo už uskutočnených opatrení pre rozvoj cyklistickej dopravy (proti povodňové opatrenia, vodné plochy) ● využitie existujúcich vhodných objektov železníc pre rozvoj cykloturistiky (budovanie cestičiek pre cyklistov) ● efektívnejšie marketingové využitie cykloturistiky k propagácii šetrnej turistiky a zdravého životného štýlu ● podpora prepojenia cykloturistiky s ďalšou ponukou v cestovnom ruchu (tvorba komplexných cyklobalíkov), ● ďalšie zvyšovanie dostupnosti kvalitných sprievodných služieb pre cyklistov ● posilnenie spolupráce s podnikateľskou obcou v oblasti uchopenia hlavných cieľových skupín cykloturistov hlavne rodín s deťmi | <ul style="list-style-type: none"> ● pretrvávajúce nedostatky vo vybavenosti regiónu dopravnou infraštruktúrou a službami pre cyklistov (cykloservisy, požičovne bicyklov, úschovne, bikepointov s hygienickým zázemím a pod.) ● zvyšovanie miery nebezpečenstva úrazov na viac vyťažených úsekoch pre cyklistov a in-line korčuliarov ● problémy v oblasti riešenia majetkových vzťahov pri rozvoji cykloturistiky |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

1.5.2 SWOT ANALÝZA (Z POHĽADU CYKLODOPRAVY)

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ● spracované generely/koncepcie rozvoja cyklo dopravy v niektorých sídlach regiónu ● existencia dobrých príkladov približovania sa cyklo dopravy k verejnej hromadnej doprave 	<ul style="list-style-type: none"> ● obmedzené šírkové pomery komunikácií ● obmedzené prostriedky na zaistenie údržby a starostlivosti o sieť cyklotrás na strane miest a obcí ● niektoré vybudované úseky cyklistických komunikácií nezodpovedajú technickým normám a podmienkam ● problémy v oblasti riešenia majetkových vzťahov pri rozvoji infraštruktúry
Príležitosti	Ohrozenia
<ul style="list-style-type: none"> ● väčšie marketingové využitie cyklistickej dopravy k propagácii zdravého životného štýlu a šetrnej dopravy v mestách ● zmena legislatívy pre odstránenie prekážok bicyklovania a jednoduchší rozvoj cyklo dopravy a cykloturizmu (napríklad v oblasti budovania a manažmentu cestnej siete, premávky na cestách, manažmentu krajiny a jej zložiek, cestovného ruchu a pod.) ● nárast ceny pohonných hmôt 	<ul style="list-style-type: none"> ● legislatívny vývoj v iných oblastiach, ktoré majú dopad na rozvoj cyklistickej dopravy (napr. zákony, ktoré upravujú podmienky pre výber pozemkov od SPF na stavbu cyklotrás, problematika budovania cyklotrás, chodníkov na ochranných protipovodňových hrádzach a pod.)

2. STRATEGICKÁ A IMPLEMENTAČNÁ ČASŤ

2.1 VÍZIA / CIEĽ CYKLOSTRATÉGIE

Vízia: Prešovský kraj je vyhľadávanou cyklistickou destináciou v strednej Európe.

Cieľ 1: Realizovať opatrenia, ktoré zlepšia cyklistickú infraštruktúru a služby z hľadiska potrieb jej užívateľov v súlade so súčasnými svetovými trendmi

Cieľ 2: Realizovať opatrenia, ktoré vytvoria podmienky pre budovanie moderných a konkurencieschopných regionálnych cyklistických destinácií Prešovského kraja pre trh strednej Európy

Cieľ 3: Koordinovať činnosť zainteresovaných cieľových skupín v Prešovskom kraji tak, aby prispeli ku efektívnej realizácii cieľov 1. a 2.

Uvedomujeme si, že takto definované ciele sú ambiciózne, ale dobre zvolenými postupnými krokmi je možné dosahovať reálne výsledky, ktoré budú samotné prinášať pozitívny dopad na rozvoj tohto segmentu cestovného ruchu.

Navrhovaná stratégia je naplánovaná v krátkodobom horizonte do roku 2023 a v strednodobom horizonte do roku 2030. Dôraz kladie na jasne a jednoducho definované úlohy a pravidelnú evaluáciu dosiahnutých výsledkov, ktorá musí byť vyhodnocovaná minimálne jedenkrát ročne. Nastavenie aktivít v Akčnom pláne prehodnocovať v zmysle odporúčaní hodnotiacich správ a upraviť aktivity a navrhované opatrenia tak, aby zohľadňovali nové fakty a závery. Takáto stratégia, ktorá je do značnej miery flexibilná, musí stáť na jasných pilieroch, ktoré sú však nemenné a ktoré tvoria pevný základ nevyhnutný pre dosiahnutie stanovených cieľov a naplnenie vízie.

Základné piliere cyklostratégie Prešovského kraja

- 1. KVALITA** – kvalita cyklistickej infraštruktúry sa riadi podľa dohodnutých pravidiel.
- 2. KOMPLEXNOSŤ** – moderná a komplexná ponuka cykloproduktov, informácie podávané smerom k spotrebiteľovi reflektujú skutočný stav infraštruktúry a služieb, návštevník dostane to čo očakáva a ešte niečo viac.
- 3. KOMUNIKÁCIA** – medzi zainteresovanými subjektmi prebieha otvorená a pravidelná komunikácia, sú jasne stanovené úlohy, kompetencie a zdroje.

Implementáciu Cyklostratégie riadi Úrad Prešovského samosprávneho kraja, ktorý má kompetenciu pre iniciovanie a koordinovanie činností súvisiacich s koncepčným rozvojom cestovného ruchu, ktorého dôležitým segmentom je cykloturistika. Na tento účel zriadil

pracovnú skupinu CYKLOPO, v čase spracovania dokumentu pôsobiacu na Odbore regionálneho rozvoja. Pracovnú skupinu tvorí jeden stály pracovník a dvaja externí experti na čiastočný pracovný úväzok (10 hodín týždenne).

Tabuľka 13 Schéma pilierov Cyklostratégie

Vízia: Prešovský kraj je vyhľadávaná cyklistická destinácia v strednej Európe		
Cieľ 1 – Cyklistická infraštruktúra	Cieľ 2 – Cyklistické destinácie	Cieľ 3 – Koordinácia aktivít
Pilier 1 KVALITA cyklotrás	Pilier 2 – KOMPLEXNOSŤ ponuky	Pilier 3 – KOMUNIKÁCIA aktérov
<p>Nástroje:</p> <p>a) Výzva pre región (ako finančný nástroj)</p> <p>b) Príručka navrhovania, realizácie a vyhodnocovania cyklotrás v PSK (súčasť tohto dokumentu)</p> <p>c.) CYKLOPO – koordinácia a evidencia cyklotrás, vyhodnocovanie kvality</p> <p>d.) Geoportál – zobrazenie plánovaných aj existujúcich cyklotrás a ich atribúty v systéme PSK</p>	<p>Nástroje:</p> <p>a) Metodika navrhovania, realizácie a vyhodnocovania cyklistickej destinácie v kraji (potrebné vyhotoviť)</p> <p>b) webové stránky OOCR, KOOCR, CYKLOPO, PSK, Vitajte cyklisti!, a partneri</p> <p>c) CYKLOPO team – pomoc pri tvorbe cykloproduktov, vyhodnocovanie a certifikácia v zmysle príručky (bodu a)</p>	<p>Nástroje:</p> <p>a) CYKLOPO – pracovná skupina zriadená na úrade PSK</p>
<p>Subjekty spolupráce:</p> <p>Prešovský samosprávny kraj mestá a obce na Kostrovej sieti cyklistických komunikácií, správcovia cykloturistických trás</p>	<p>Subjekty spolupráce:</p> <p>Úrad Prešovského samosprávneho kraja, KOOCR, OOCR, záujmové združenia CR, podnikatelia v CR, cyklistické združenia a kluby</p>	<p>Subjekty spolupráce:</p> <p>Mestá a obce Kostrovej sieti cyklistických komunikácií. OOCR, KOOCR, cyklistické združenia a kluby</p>
<p>Opatrenia:</p> <p>1. Vypracovať projektové dokumentácie pre cyklistické trasy – Kostrová sieť,</p> <p>2. Podporiť realizáciu cyklistických trás na území PSK,</p> <p>3. Zabezpečiť vyhodnotenie cykloturistických trás podľa tejto príručky,</p> <p>4. Zabezpečiť doplnenie obsahovej náplne Geoportálu,</p>	<p>Opatrenia:</p> <p>1. Zabezpečiť vypracovanie Metodiky navrhovania, realizácie a vyhodnocovania,</p> <p>2. Koordinovať plánovanie a realizáciu minimálne štyroch cyklodestinácií v PSK do roku 2023,</p> <p>3. Certifikovať 5 cyklistických produktov v PSK značkou CYKLOPO,</p>	<p>Opatrenia:</p> <p>1. Zabezpečiť financovanie pracovnej skupiny,</p> <p>2. CYKLOPO na úrade PSK vrátane rozpočtov pre plánované ročné aktivity,</p>

Významnou časťou tejto stratégie je vytvorenie Príručky navrhovania, realizácie a posúdenia cyklistických trás na území Prešovského kraja, ktorá pomôže všetkým, predovšetkým samosprávam, ale aj cyklistickým združeniam zorientovať sa v problematike, legislatívnych procesoch, technických detailoch a v neposlednej miere aj vyhodnotenia navrhovanej cyklotrasy z hľadiska potrieb jej užívateľov – cyklistov.

Spoluautorom pri spracovaní tejto časti stratégie bol aj Tomáš Paľo.

Úlohou dokumentu je kategorizovať v jasnej a jednoduchej hierarchii cyklistické trasy v Prešovskom kraji a vytvoriť tak základ pre tvorbu produktových línií v cyklistických destináciách. Veríme, že táto kategorizácia má potenciál využitia v rámci celej SR. Navrhované kategórie cyklistických trás umožňujú všetkým skupinám cyklistov vybrať si vhodnú cyklotrasu na základe ich potrieb, fyzických či časových možností a tiež druhu použitého bicykla.

Táto stratégia tiež ako prvá na Slovensku zavádza pojem cyklotrasy, ako najvyššej kategórie cyklotrasy, ktorej účelom je konkurovať výstavbe komunikácii využívaných najmä individuálnou automobilovou dopravou. Na základe skúseností z domova i zahraničia sme presvedčení, že táto kategória cyklotrás zvýši atraktivitu cyklistiky aj ako dopravného módu, aj ako formy rekreácie. V doprave spolu s nástupom elektrobicyklov vytvorí konkurenčnú ponuku pre individuálnu automobilovú dopravu a ňou využívané cestné komunikácie. Presné špecifikovanie návrhových parametrov nie len pre cestičky pre cyklistov, ale všetky pozemné komunikácie na cyklotrasách povedie k zjednodušeniu systému cyklotrás z pohľadu užívateľov ale tiež k úspore financií vynakladaných na duplicitné alebo nejasné značenie cykloturistických trás. V minulosti pritom boli vynakladané finančné prostriedky z rôznych často verejných zdrojov na realizáciu cykloturistického značenia v rozpore s existujúcimi technickými normami a podmienkami.

Realizácia aktivít a opatrení Cyklostratégie z dlhodobého hľadiska povedie k zvýšeniu podielu udržateľných foriem mobility na prepravnej práci v kraji. Synergickými efektmi tejto zmeny bude aj zvýšenie hybnosti obyvateľstva a návštevníkov, zlepšenie ich zdravotného stavu, zníženie produkcie emisií z dopravy, tvorby kongescií, dopravnej nehodovosti atď.

2.2 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

2.2.1 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.

Obsahuje:

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 majetkových vzťahov súvisiacich s vedením cykloturistickej trasy a plánovaným osadením cykloturistických smerovníkov.
2. Návrh textačných stanovišť – 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.

2.2.2 CYKLOTRASY SO STAVEBNÝMI ÚPRAVAMI

- Novostavba - je potrebné stavebné povolenie
- Rekonštrukcia - je potrebné stavebné povolenie
- Modernizácia - nevyžaduje stavebné povolenie (pokiaľ sa nemení pôdorys stavebného objektu)
- Oprava - nevyžaduje sa stavebné povolenie (správca komunikácie však povinne ohlási stavebnému úradu čas a rozsah vykonávanej stavebnej činnosti)
- Údržba - nevyžaduje sa stavebné povolenie

Údržba vozovky – súhrn činností, ktorými sa vozovky pozemných komunikácií udržuujú v prevádzkyschopnom stave pri všetkých poveternostných podmienkach. Údržbou sa odstraňujú alebo zmierňujú 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.

2.2.2.1 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 vybraný 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.

2.2.2.2 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.

2.2.2.2.1 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 územného rozhodnutia. Územné rozhodnutie vydáva príslušný stavebný úrad.

Obsah DÚR

Textová časť

A Sprievodná správa

B Technická správa

Charakteristika územia a jeho vplyv na návrh stavby, vhodnosť pozemku, použité mapové podklady, súčasný stav a základné údaje o stavbe. Hlavnou časťou je popis technického a organizačného riešenie stavby:

- kategória a typ cyklotrasy
- priestorové vedenie trasy, križovatky, križovania, mimoúrovňové križovania - základné technické parametre vrátane zdôvodnenia ich umiestnenia
- zemné teleso a konštrukcie vozovky
- rozsah zemných prác
- odpočívadlá a ďalšia doplnková vybavenosť na cyklotrase
- návrh organizácie výstavby

C. Ekonomická správa

- zdôvodnenia efektívnosti navrhovanej trasy - akým spôsobom navrhovaná cyklotrasa prispeje k zlepšeniu mobility obyvateľov, zlepši dostupnosť regionálnych centier, prístup ku kultúrnym či turistickým cieľom

- sociálne účinky stavby a vplyv na rozvoj komunity a regiónu
- rozpočet

D. Výkresy

- Prehľadná situácia M 1:50 000
- Situácia stavby M 1:10 000
- Ortofotomapa M 1:10 000
- Vizualizácie - významných alebo charakteristických objektov
- Rezy - pozdĺžne rezy v primeranej mierke, vzorové priečne rezy M 1:100, priečne rezy po 100m v M 1:200.
- Križovania - mostné objekty - prehľadný výkres každého mostného objektu (pôdorys, pozdĺžny rez, priečny rez) so zakreslením existujúcich alebo preložených inžinierskych sietí.
- Podjazdy - obsahuje koordinačnú situáciu v M 1:1 000, 1:2 000, pozdĺžny rez v primeranej mierke, geotechnický pozdĺžny rez v primeranej mierke, vzorové priečne rezy M 1:50, 1:100, schému bezpečnostných stavebných úprav, schéma odvodnenia, súvisiace objekty stavby v primeranom rozsahu a mierke napr. priepusty a pod.
- Odpočívadlá M 1:1000
- Demolácie - uviesť parcelné číslo a popis objektov

E. Podklady a prieskumy

Podľa potreby obsahuje orientačný inžiniersko geologický prieskum, hydrologický alebo hydrogeologický prieskum, polohopis a výškopis príslušného územia M 1:1000, prípadne geodetický elaborát.

F. Doklady

Zápisy z rokovaní a jednaní, vyjadrenia.

G. Orientačný rozpočet

H. Záber pozemkov

H1. Dokumentácia na vyňatie pôdy z PPF a LPF

- sprievodná správa, výkresy - prehľad M 1:10 000, v katastrálnej mape M 1:2000,
- výpočet odvodov za trvalý a dočasný záber LPF
- tabuľky - celkový záber pozemkov podľa druhu a katastrálneho územia, zoznam záberu lesných pozemkov

H2. Dokumentácia na majetkovo-právne vysporiadanie

- mapové podklady M 1:2000
- tabuľky - prehľad záberu pozemkov podľa vlastníkov

K. Vplyv stavby na životné prostredie

Rozsah spracovania je v súlade so zákonom 50/1976 Zb. v platnom znení (stavebným zákonom) a obsah PD musí byť podľa §3 vyhlášky MŽP SR č.453/2000Z.z. a TP 03/2006.

DÚR sa zvyčajne vyhotovuje v 4 tlačných exemplároch. Vyhotovenie č.1 a 2 sa zasiela na stavebný úrad, vyhotovenie č.0 zostáva na archíváciu. Dokumentácia sa archivuje aj v digitálnej podobe.

2.2.2.2.2 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).

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 častí je do značnej miery(okrem povinných častí)v kompetencii projektanta.

2.2.2.2.3 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 archiváciu.

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 s rozšíreným obsahom:

1. Textová časť

A. Sprievodná správa

B. Súhrnná technická správa:

- charakteristika územia stavby
- urbanistické, architektonické, dopravné a stavebnotechnické riešenie stavby
- hlavné stavebné práce ako napr. zemné práce, vozovky, mosty, podjazdy, nadjazdy, odvodnenie s vplyvom na podzemnú a povrchovú vodu, osvetlenie, realizácia stavby ako prístup na stavenisko, nakladanie s odpadmi, zariadenie staveniska, zemníky atď.

C. Stavebné objekty

- podrobná technická správa v rozsahu potrebnom na realizáciu stavby, kde bude popísaný existujúci stav a novo navrhovaný stav vrátane riešenia, ako pristupovať k objektom interferujúcim s projektom (napr. križovania s motorovou premávkou ako sú vjazdy ku objektom, v prípade poľných ciest prejazd poľnohospodárskych vozidiel cez cyklotrasu, v prípade hrádzí prejazd obslužnej techniky, vplyv navrhovaného dopravného značenia na premávku a pod.).

Pre všetky objekty sa stručne uvedie zdôvodnenie objektu, jeho umiestnenie (katastrálne územie, v prípade prechodu viacerými k.ú.; treba uviesť v akej dĺžke (približne) ktorým k.ú. objekt prechádza, charakter, jeho väzba na jestvujúci stav, podmieňujúce predpoklady, prístup k oddielu/objektu počas výstavby, základné údaje o objekte (šírkové usporiadanie, dĺžka, konštrukcia vozovky, materiál a profil vodovodných, kanalizačných a plynovodných potrubí ak sa to týka, prípadne iný zaujímavý alebo charakteristický údaj o objekte.

D. Náklady stavby

- súhrnný rozpočet, rozpočty jednotlivých stavebných objektov, výkaz výmer.

E. Doplnujúca projektová dokumentácia

ak je potrebná (napr. búracích prác, hydrogeologický posudok, geologický posudok, projekt rekultivácie ornej pôdy, lesné pozemky, oporný múr, oplotenie, statický posudok a iné.).

2. Grafická časť

Prehľadná situácia M 1:50 000

Celková situácia stavby M 1:10 000

Pozdĺžny rez M 1:10 000/1 000

Ortofotomapa M 1:10 000

Ortofotomapa M 1:2 000

Vizualizácie

Koordináčny výkresy M 1:1 000

Dopravné značenie celej stavby M 1:2 000

D. Písomnosti a výkresy objektov

E. Doklady

F. Dokumentácia meračských prác

- Účelová mapa a profily, Vytýčovací sieť, Vytýčenie priestorovej polohy, Podklady pre geometrické plány,

G. Dokumentácia pre majetkovo

- Právne vysporiadanie – výkresy: Geometrické plány, Geometrické plány na vyznačenie vecného bremena (inžinierske siete), Situácia záberu pozemkov.

Výkres obsahuje zakreslenie situácie oddielu/objektu do podkladu, ktorým je namiesto účelovej mapy grafická časť geometrického plánu (stav KN + PK) s uvedením jeho čísla, čísla parcel, katastrálne hranice s názvom katastrálnych území, katastrálne územie (územia) uviesť nad rozpiskou každého výkresu, hranicu trvalých a dočasných záberov a záberov do jedného roka, os a staničenie objektu, hektárovú sieť, mierku, označenie svetových strán; v pripojenej tabuľke zoznam dotknutých parcel (trvalý záber, dočasný záber, záber do jedného roka, vecné bremená). Mierka od M 1:1 000 do 1:5 000 (podľa rozsahu objektu, tak, aby bol výkres čitateľný). Výkres tvorí podklad na uzatváranie nájomných zmlúv.

H. Dokumentácia pre trvalé a dočasné vyňatie pôdy z PPF a LPF

H1. Dokumentácia na trvalé a dočasné vyňatie pôdy z PPF

- podľa vyhlášky č.508/2004 Z.z., ktorou sa vykonáva § 27 zákona č.220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy.

Do vyňatia pôdy z PPF sa nezahrnú:

- zábery do jedného roka,

- zábery v zastavanom území obce, ak nepôjde o plochu väčšiu ako 1 000 m²,
- zábery na vstupné šachty, prečerpávacie stanice, vrty a studne, stožiare alebo iné objekty nadzemného a podzemného vedenia, a ak v uvedených prípadoch nejde o plochu väčšiu ako 25m².

H2. Dokumentácia na trvalé alebo dočasné vyňatie pôdy z LPF

Vypracúva sa v zmysle zákona 326/2005 Z.z. o lesoch. Obsahuje sprievodnú správu, grafickú časť a prehľadné tabuľky, v ktorých budú uvedené:

- a) prehľad záberov pozemkov z LPF – trvalý záber,
- b) prehľad záberov pozemkov z LPF – dočasný záber a záber do 1 roka
- c) celkový záber lesných pozemkov podľa katastrálnych území, doplnený zákresom stavby (trvalé a dočasné zábery).

Odporúča sa vypracovať výpočet odvodov za vyňatie lesa (znalecký posudok)

I. Dokumentácia prieskumov

J. Dokumentácia pre ŽSR – ak sa to týka

K. Plán bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci

L. Vplyv stavby na životné prostredie

M. Orientačný rozpočet

Interné PD – rozpočet, ocenený výkaz výmer po jednotlivých stavebných objektoch a prevádzkových súboroch stavby.

Externé PD – neocenený výkaz výmer po jednotlivých stavebných objektoch a prevádzkových súboroch pre potreby verejného obstarávania.

N. Vyvolané investície

Podrobné technické riešenie vyvolanej investície musí byť zapracované v dokumentácii pre stavebné povolenie alebo realizáciu stavby. Dokumentácia tvorí samostatnú prílohu. V prípade riešenia vyvolanej investície sa táto dokumentácia spracováva ako samostatná. V dokladovej časti musí byť stanovisko vlastníka prekladaného zariadenia/stavby.

Ak sa jedná o prekládku inžinierskych sietí a prekládku zabezpečuje vlastník zariadenia, musí to byť uvedené aj v projektovej dokumentácii.

2.2.2.3 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) odovzдание 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

2.2.2.4 FÁZA UŽÍVANIA

Cyklistická komunikácia aj cykloturistická trasa vyžadujú údržbu a pravidlá prevádzky. Vo väčšine prípadov tieto ležia na zodpovednosti investorov – jednotlivých samospráv. Ako miestne komunikácie podliehajú správe a údržbe miestnych komunikácií.

Prevádzka na cestičke pre cyklistov sa riadi podľa Zákon 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a príslušnej vykonávacej vyhláške. Ako príklad uvádzame prevádzkový poriadok cestičky pre cyklistov vo Svite.

V zásade sa na tabuli uvádzajú druhy vozidiel, ktoré sú povolené a zároveň spôsoby pohybu na cestičke pre cyklistov, ktoré sú zakázané.



Obrázok 10 Prevádzkový poriadok cestičky pre cyklistov vo Svite

Ku zníženiu bezpečnosti cyklistov na segregovanej cestičke dochádza predovšetkým v miestach, kde dochádza k stretom s motorovou premávkou. Zvlášť je dôležité zabezpečiť priechod pre cyklistov spomaľovačmi (nie krátkymi spomaľovacími prahmi) pri križovaniach

cyklotrás v extraviláne, kde sa pohybujú vozidlá vyššími rýchlosťami do 90 km/h. Ako príklady uvádzame spomaľovače z miest Gdaňsk a Amsterdam.



Obrázok 11 Priečne spomaľovacie prahy v mestách Gdaňsk a Amsterdam

2.3 PRINCÍPY VEDENIA CYKLISTICKÝCH TRÁS

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. Počas procesu plánovania odporúčame dodržiavať 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 a zapojiť sa do diskusie.
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.

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.

Z terénnych šetrení získame nasledovné informácie:

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 vyhlíadky, 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

PRÍKLADY ZÁSAD PRE NAVRHOVANIE TRASY Z HĽADISKA JEJ VYUŽÍVATEĽNOSTI

1. Dostupnosť pre obyvateľov



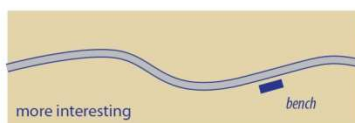
2. Prepojenia na okolité sídla



3. Priamosť a vzdialenosť pre cyklistov



4. Atraktivita a včlenenie do krajiny



Obrázok 12 Navrhovanie a dizajn vedenia koridoru cyklotrasy rekreačného charakteru

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

1. Určite o aký typ cyklotrasy sa jedná - kategória A, B, C, D - popísané v 2.4 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 choď
 - aká je dostupnosť cyklotrasy z priľahlých 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

2.3.1 PRINCÍPY NAVRHOVANIA REKREAČNÝCH 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:

1. 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 ohrozovaní buď terénnymi 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.

2. 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 kritériu dôležité predovšetkým prepojenie v rámci celkovej siete na trasy ktoré ponúkajú viaceré možnosti či už v zmysle obtiažnosti 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 dôležitá napojenosť trasy v rámci jedného dopravného systému, ideálne napojenie aj na verejnú dopravu či parkovacie 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.

2.3.2 VEDENIE CYKLOTRÁS POZDĽŽ 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 majetko - 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 splňať 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.

2.3.2.1 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.

2.3.2.2 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 ťadov 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 prilahlých 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).

2.3.2.3 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.

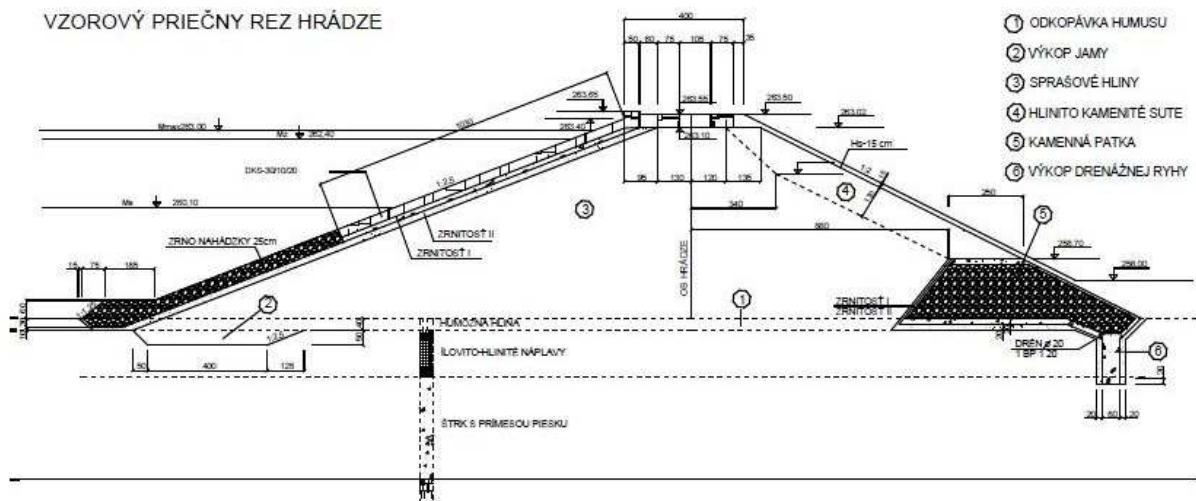
Odporúčania postupu realizácie cyklotrasy po vodnej stavbe:

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, živičný 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.



Obrázok 13 Priechy rez hrádze

Zdroj: Milan Čistý, Rybníky a malé vodné nádrže, 2005


Ako ukazuje priečný 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 A - 2.4.2.2 Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase.

Oproti iným stavbám, ktoré sú vo výške nad 1,5 m sa na ochranných protipovodňových hrádzach v extraviláne neumiestňuje zábradlie a z tohto titulu je potrebné na tento fakt upozorniť cyklistov vstupujúcich na hrádzu.

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

ZÁSADY POHYBU NA HRÁDZACH

1. Pohyb po prístupných častiach vodohospodárskych hrádz je na vlastné nebezpečenstvo každého návštevníka.
2. Pri pohybe protiidúchých cyklistov, korčuliarov a chodcov na korune hrádze platia zásady cestnej premávky.
3. Správa objektov prislúchajúcich k vodnému toku vykonáva vo vlastnej réži alebo subdávateľsky počas roka pravidelnú údržbu. Návštevníci objektov sú povinní činnosti správcu toku akceptovať a rešpektovať pokyny pracovníkov SVP, š.p.
4. Nie je prípustné poškodzovať teleso hrádze a jej vybavenie, vrátane trávnatého porastu svahov hrádze a jej predpolí.
5. Zakazuje sa a kýmkoľvek spôsobom poškodzovať a ničiť objekty a zariadenia osadené na hrádzi.
6. Manipulácia s technologickými zariadeniami na objektoch cudzími osobami je nepripustná.
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 vyňatia povodňovej aktivity je zakázaný pohyb a jazda po vodohospodárskych objektoch a v medzihrádzovom 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 sankčnými postihom v zmysle platnej legislatívy.

 TOKAJ



Obrázok 14 Zásady pohybu cyklistov na hrádzach

2.3.3 VEDENIE 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. **Vyhnúť 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 prívodnú 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. Tree Pit section.

2.3.3.1 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 EU s cieľom zabezpečiť priaznivý stav ochrany biotopov európskeho významu a priaznivý stav ochrany druhov európskeho významu“.

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

- chránené vtáčie územia (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.

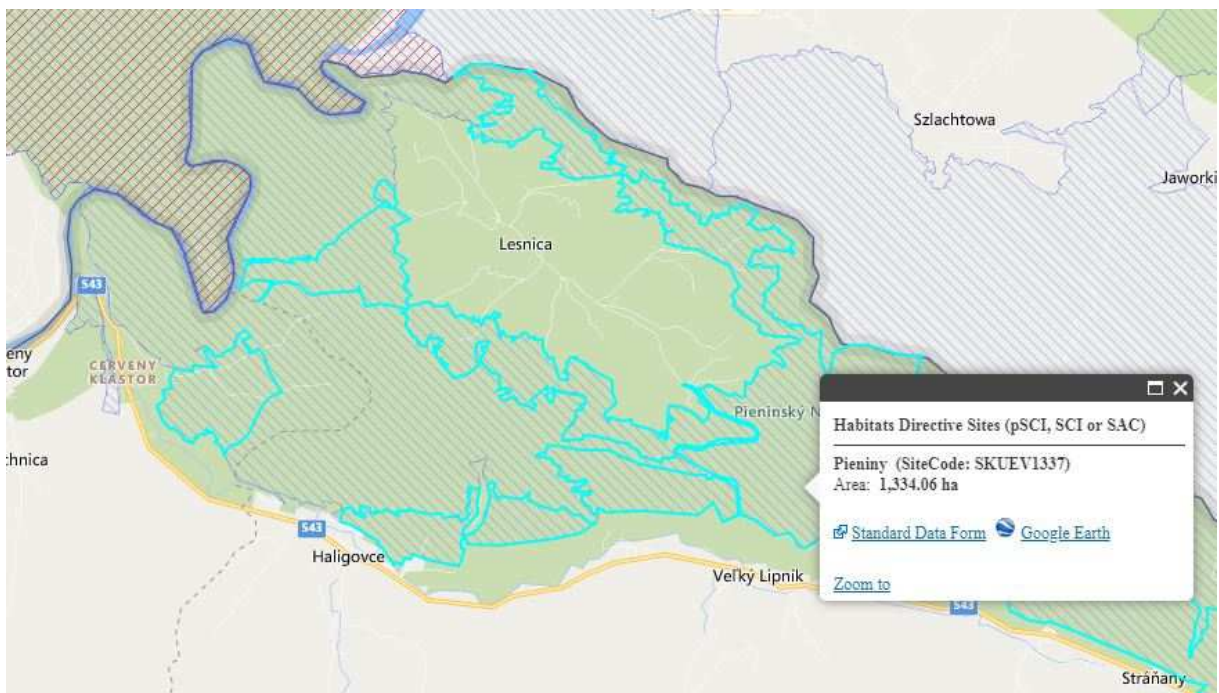
Aktuálnu mapu území NATURA 2000 uvádza Ministerstvo životného prostredia SR na interaktívnom európskom mapovom portáli: <http://natura2000.eea.europa.eu/#> . Na portáli je možné označiť rôzne typy chránených území, ich rozlohu popis, kódy chránených území ako aj ďalšie podrobnosti.

Ukážka z mapového portálu vo veľkej mierke pre širšie vzťahy:



Obrázok 15 Ukážka mapového portálu

Detailný pohľad na mapu:



Obrázok 16 Mapa s detailmi chráneného územia

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:

§ 2

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

- a) odstraňovanie a poškodzovanie hniezdnych a dutinových stromov druhov vtákov, pre ktoré je chránené vtáčie územie vyhlásené, ak tak určí obvodný úrad životného prostredia,
- b) vykonávanie holorubného hospodárskeho spôsobu 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.

2.3.3.2 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 cyklo dovolení. 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 dovolení.

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 vtáacie územie uvádzame záver výskumu z oblasti Pembrokeshire, Wales, Veľká Británia (Asken Ltd 2004) m ktorý uvádza:

„Vybudovanie novej cyklotrasy nemá väčší vplyv na život vtákov. Môže mať istý vplyv na hmyz. Na vtáacie 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.”

2.3.4 VEDENIE CYKLOTRÁS V LESNOM PROSTREDÍ, NA EXISTUJÚCICH LESNÝCH A POĽNÝCH CESTÁCH

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. Nie je pritom ojedinelé, že všetci zdieľajú len jeden priestor.

2.3.4.1 CYKLOTRASY VEDENÉ V LESNOM PROSTREDÍ

V prípade navrhovania cyklotrás v lesnom prostredí je potrebné okrem súhlasu správcu lesa aj absolvovanie pomerne zložitého procesu vysporiadania pozemkov pod cyklotrasou (viac popísané v časti 2.2 Predprojektová a projektová príprava cyklistických trás, príp. Manuál rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky, Lesy SR).

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”.

Pohyb cyklistov v lesnom prostredí upravuje tiež Zákon 326/2005 Z.z. o lesoch a pohyb cyklistov a značenie cykloturistických trás na území lesov vo vlastníctve Lesov SR upravuje Manuál rozvoja cykloopravy a cykloturistiky, ktorý spracovali Lesy SR.

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, z tohto dôvodu uvádzame príklady zo zahraničia - tab. 13.

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.

Tabuľka 14 Kategórie lesných ciest podľa náročnosti pre cyklistov - USA, Utah - BonneVile rezort

Navrhované využitie cesty pre cyklistov		Trieda 1	Trieda 2	Trieda 3	Trieda 4	Trieda 5
Plánovaná šírka trasy v cm	Jednosmerná	30	30 - 60	45 - 80	60 - 120	90 - 150
	Obojsmerná	N/A	N/A	Len v prípade zriadenia obchádzkových miest	150 - 220	180 - 240
Povrchová úprava	Typ	Pôvodný materiál, nestabilizovaný alebo mäkký povrch na väčšine trasy	Pôvodný nestabilizovaný materiál s obmedzeným sklonom. Vyskytujú sa nestabilné alebo mäkké úseky	Pôvodný materiál, s občasnými navážkami iných zemín alebo štrkov. Môžu sa vyskytovať mäkké úseky	Dovezený materiál a celkovo stabilizovaná trasa. Mäkké úseky cesty len veľmi zriedka	Konštantný, tvrdý povrch trasy
	Prekážky	Skaly, drevá, korene do výšky max.30 cm. Odporúčajú sa vynútené prejazdy	Zapustené skaly s prevyšujúcim povrchom do max. 15 cm. Vo výnimočných prípadoch sa odporúčajú vybudované prejazdy pomedzi prekážky	Hladká cesta s prekážkami, ktoré nepresahujú výšku 7 cm	Hladká cesta s minimom prekážok, max. do výšky 2 - 5 cm	Nie sú žiadne prekážky
Sklon*	Plánovaný rozsah viac ako 90% trasy	15 % - 18 %	< 12 %	< 10 %	< 8 %	< 5 %
	Krátke max. stúpania do dĺžky 60 m	30% 50 % len downhill	25% 35% len downhill	15%	10%	8%
	Maximálne stúpania celkom**	< 10% z trasy	< 5% z trasy	< 5 % z trasy	< 3% z trasy	< 3% z trasy
Priečný sklon	plánovaný rozsah	5 - 10%	5 - 10%	5%	3 - 5%	3 - 5%

Navrhované využitie cesty pre cyklistov		Trieda 1	Trieda 2	Trieda 3	Trieda 4	Trieda 5
Prejazdová svetlosť	šírka [cm]	60 - 90 môže sa vyskytovať vegetácia zasahujúca do trasy	90 - 120 môže sa vyskytovať vegetácia zasahujúca do trasy	30 - 45 vyčistené od okrajov trasy	30 - 45 vyčistené od okrajov trasy	45 - 60 vyčistené od okrajov trasy
	výška [cm]	180 - 210	210 - 240	240	240 - 270	270
Zákruty	min. polomer otáčania [m]	2,7 - 3,7	3,7 - 5,5	5,5 - 7,5	7,5 - 10	7,5 - 11
<p>* variácie sklonov závisia od typu pôdy, hydrologických pomerov, stupňa využívania a ďalších faktorov, ktoré prispievajú ku stabilite povrchu a potenciálnej erózii. 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>						

V Prešovskom kraji, ale aj na celom Slovensku je veľký počet cyklistických trás vedený po lesných a poľných cestách, ich náročnosť a teda aj zaradenie do istých jasných kategórií nie je postavené na objektívnych technických detailoch trasy, ale na kondícii cyklistu, čo je veľmi ťažko kvantifikovateľné kritérium, navyše značne subjektívne. Objektívne parametre pre vedenie cyklotrasy doteraz neboli definované. Z tohto dôvodu odporúčame vyššie uvedené parametre, ktorými sa riadia významné cyklistické strediská v USA a Kanade.

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.

2.3.4.2 CYKLOTRASY VEDENÉ PO POĽNÝCH CESTÁCH

Sieť poľných ciest, ktoré od dávnej minulosti vznikali ako prepojenia medzi jednotlivými sídlami a poľnohospodárskym územím tvoria veľmi rozsiahlu spleť 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 jedinú 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 majetkoprávne 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.

2.3.5 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 vyhovel 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: Technologie konstrukcií cyklistických komunikací, uplatnění výsledků výzkumu (vydalo Centrum dopravního výzkumu, 2011) ako aj doterajších štúdií v tejto oblasti - Technická štúdia cezhraničných cyklotrás slovensko-poľského pohraničia, 2011 (vydal Prešovský samosprávny kraj), Zloženie podlažia 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

2.3.5.1 NETUHÉ VOZOVKY – „ASFALTOVÉ“

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	
Obalované kamenivo OK III	STN 73 6121	60 mm
Štrkodrava fr. 0/32 ŠD	STN 73 6126	100 mm
Štrkopiesok ŠP	STN 73 6126	100 mm

Celkom hrúbka konštrukcie 300 mm

Orientačná cena: 42 €/m²

2.3.5.2 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 dilatačnými 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
------------------------	-------------	--------

Štrkodrava fr. 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
------------------------	-------------	--------

Štrkodrava fr. 0/32 ŠD; 63,0 GP	STN 73 6126	100 mm
---------------------------------	-------------	--------

Štrkodrava fr. 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

Porovnanie vlastností CB a AC vozovky sa nachádza v prílohe č. 1.

2.3.5.3 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 štrkodry – 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 zjazdný 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 zjazdná 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)

- štrkodrava ŠD fr.32/63 100 mm

- štrkodrava 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

2.4 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 cyklodiaľnice (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)

Navrhované kategórie cyklistických trás a **požiadavky** na ne sa nevzťahujú iba na cyklistické komunikácie, ale na **všetky pozemné komunikácie nachádzajúce sa v koridore navrhovanej cyklotrasy**.

Značenie cyklistických trás v zmysle tejto hierarchie spočíva v ich vyznačení **dopravným značením** - informatívnymi smerovými značkami. Konkrétne je možné použiť **smerové tabule pre cyklistov** (značky č. IS 40a-d a IS 40f-h) a návest' pred križovatkou pre cyklistov

(značka č. IS 40e) v zmysle Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a Vyhlášky 9/2009 ktorou sa vykonáva. Toto značenie teda podlieha schvaľovaciemu procesu pre dopravné značenie.

Na smerové tabule pre cyklistov je potrebné umiestniť informáciu o smere a označení cyklistickej trasy, vrátane jej kategórie, a prípadne aj vzdialenosti v kilometroch k vyznačeným cieľom. V miestach, kde sa vedú dve alebo viac cyklistických trás po spoločnej komunikácii, možno zobrazíť označenie cyklistických trás na jednej spoločnej dopravnej značke. Na jeden dopravný stĺpik je možné umiestniť maximálne 4 smerové tabule. V záujme efektívneho vynakladania verejných zdrojov sa tiež odporúča používať ZDZ zmenšenej veľkosti.

Pre kategóriu A - cyklotrialnice 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. P7 pre vetvu Dukla – Domaša. 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 radály 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.



Obrázok 17 Popis údajov na navrhovanom dopravnom značení

2.4.1 PRINCÍPY POUŽITIA DOPRAVNÉHO ZNAČENIA PRE OZNAČENIE CYKLISTICKÝCH TRÁS

Pre vyznačenie cyklistických trás a ich kategórie navrhuje táto stratégia použitie informatívnych smerových dopravných značiek, konkrétne smerových tabúľ pre cyklistov (značky č. IS 40a-d a IS 40f-h) a návestí pred križovatkou pre cyklistov (značka č. IS 40e).

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.

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**. Na značky č. IS 40b a IS 40d je možné vyznačiť dva ciele ležiace na cyklotrase s rovnakým označením.

Z pohľadu užívateľa/cyklistu tak bude možné po prízjazde k nástupnému bodu viacerých cyklotrás zvoliť trasu zodpovedajúcej možnosti cyklistu ale aj bicykla. Použitím tohto značenia bude napríklad umožnené rekreačným cyklistom po prízjazde ku križovatke cyklotrás identifikovať trasu vhodnú pre cestný bicykel (kategória A a B) a vybrať si aj cieľ na základe vzdialenosti uvedenej na smerovej tabuli.

Cyklistom využívajúcim bicykel na dochádzanie do zamestnania, či za nákupmi umožní v neznámej oblasti **zvoliť trasu s vyšším komfortom** a nižšími pozdĺžnymi sklonmi **zodpovedajúcimi prevádzke mestských bicyklov** alebo použiť napríklad kratšiu cyklotrasu kategórie D. Príklad možného použitia takto navrhnutého dopravného značenia sa nachádza na nasledujúcom obrázku.



Obrázok 18 Príklad označenia alternatívneho vedenia cyklotrás so spoločným cieľom

Smerové tabule pre cyklistov IS 40a až IS 40d 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 prejazdný profil cyklistickej komunikácie. Pre zlepšenie orientácie cyklistov je možné ciele cyklotrás a smer k nim vyznačiť aj nápismi na vozovke.



Obrázok 19 Nápis na vozovke určené cyklistom

Smerové tabule pre cyklistov IS 40f až IS 40i sa používajú pre priebežné dopravné značenia na určenie smeru. V prípade, že za križovatkou nepokračuje samostatná cestička pre cyklistov či spoločná cestička pre cyklistov a chodcov je potrebné komunikáciu v smere cyklotrasy označiť minimálne zvislým dopravným značením číslo IS 40f. V prípade križovatiek, sa osádzajú tesne pred a za križovátku (max. 20,00 m). Nie je možné použiť kombináciu IS 40g a IS 40h s rovnakým číslom cyklotrasy na jednom stĺpiku.



Súbeh dopravného a cykloturistického značenia

Cykloturistické značenie sa navrhuje v zmysle STN 01 8028. Triedenie cykloturistických trás je bližšie popísané v analytickej časti tohto dokumentu. Táto norma sa nevzťahuje na dopravné značenie cyklotrás na pozemných komunikáciách. Po nich však môžu ísť súbežné cykloturistické trasy značené podľa uvedenej STN.

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.

Evidencia a správa cyklotrás

Keďže pre označenie cyklistických trás sa v zmysle navrhovanej hierarchie cyklistických trás a Vyhlášky č. 9/2009 Z.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.

Tabuľka 15 Rozdelenie vlastníctva a správcovstva vybraných typov pozemných komunikácií

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	Prešovský samosprávny kraj	Prešovský 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. Obsah projektu pre umiestnenie dopravného značenia nájdete v 2.2.1 Cyklotrasy bez stavebných úprav.

Tabuľka 16 Zdroj pre označenie cyklistickej trasy

Katégoria cyklotrasy	Zdroj pre označenie cyklistickej trasy
A	Kostrová sieť cyklistických trás PSK, Úrad Prešovského samosprávneho kraja
B	Kostrová sieť cyklistických trás PSK, Úrad Prešovského 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	Územné plány miest a obcí, Generálne dopravné plány miest a obcí, Plány udržateľnej mobility miest a obcí, Generely cyklistickej dopravy, Technické štúdie cyklotrás, databáza openstreetmap apod.

V prípade cyklotrás kategórií A a B je potrebné aby správca komunikácií o existencii komunikácie a smerového dopravného značenia informoval Úrad Prešovského 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.

2.4.2 CYKLODIAĽNICE (CYCLE HIGHWAYS)



Cyklistická diaľnica je produktom udržateľnej mobility, ktorý poskytuje vysoko kvalitné funkčné cyklistické spojenie. Ako chrbtica cyklistickej siete spája mestá a predmestia, obytné zóny a hlavné (pracovné) miesta a tým uspokojuje svojich (potenciálnych) užívateľov.

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.

2.4.2.1 ODPORÚČANÉ 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 oddeľovať 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.

2.4.2.2 POŽIADAVKY NA ŠÍRKOVÉ USPORIADANIE KOMUNIKÁCIÍ NA CYKLOTRASE

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.

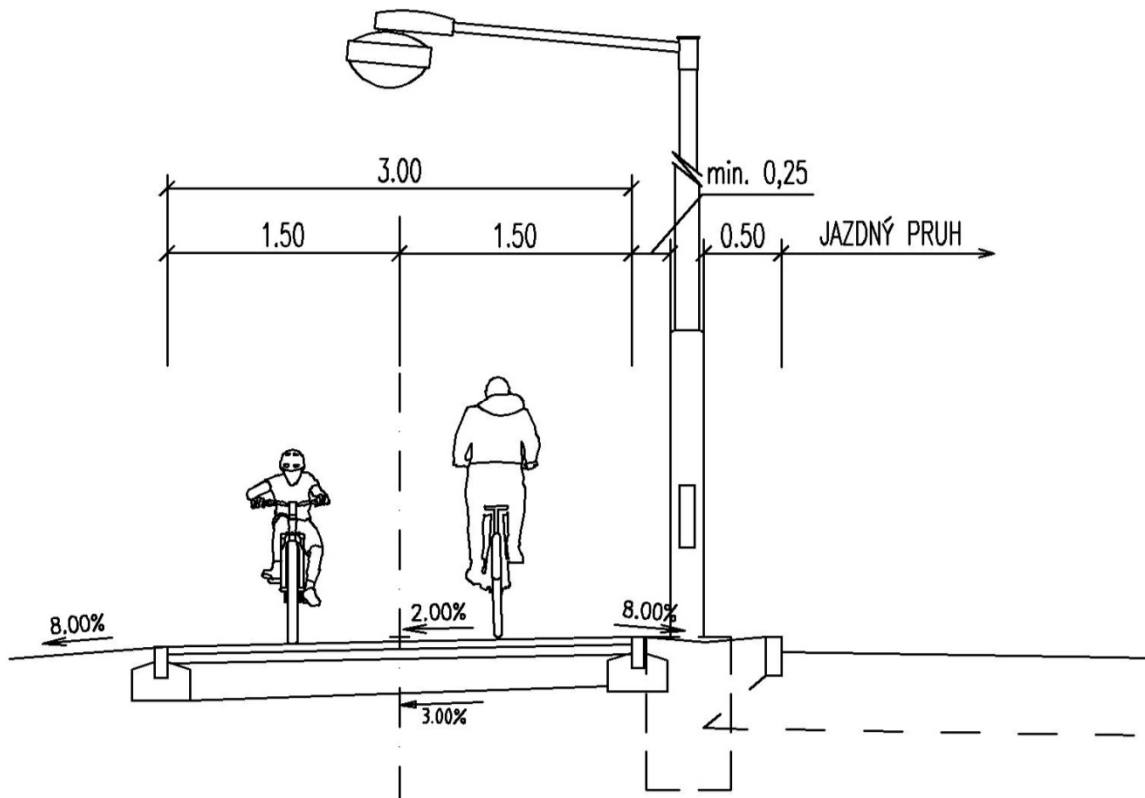
Tabuľka 17 Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie v závislosti od intenzity

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

Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

V zahraničí sa pre kategóriu cyklistických komunikácií označovanú ako Cycling Superhighways odporúča šírka 4,00 metra. Intenzitu cyklistov na existujúcich komunikáciách je potrebné overiť realizáciou krátkodobého dopravného prieskumu počas dopravnej špičky alebo osadením automatických sčítačov cyklistov aspoň raz za 5 rokov. 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 štrkodrovou alebo štrkopieskom je potrebné zabezpečiť jeho zhutnenie aby nedochádzalo k jeho splavovaniu na vozovku.



Obrázok 20 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 minimálna šírka 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.

2.4.2.3 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 cyklotrasnice 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 2.3 Princípy 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.

2.4.2.4 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.

Tabuľka 18 Maximálne dĺžky stúpania komunikácií na cyklotrase

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

Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry, European Certification Standard Handbook for route inspectors

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 návrhovou rýchlosť 40 km/h je minimálny polomer vypuklého zakružovacieho oblúka 40,00 m. Pre vydutý oblúk je minimálny polomer rovnako 40 metrov.

2.4.2.5 POŽIADAVKY NA VOZOVKY KOMUNIKÁCIÍ NA CYKLOTRASE KATEGÓRIE A

Túto kategóriu cyklistických trás je možné viesť iba po pozemných komunikáciách so spevneným asfaltobetónovým alebo cementobetónovým povrchom s výnimkou úsekov uvedených v kostrovej sieti. 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.

Tabuľka 19 Klasifikácia vozoviek podľa dopravného zaťaženia

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

Zdroj: STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií

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 asfaltobetónových a cementobetónových vozoviek nájdete v 2.3.5 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 priľahlej 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.

2.4.2.6 POŽIADAVKY NA DOPLNKOVÚ INFRAŠTRUKTÚRU (DOPRAVNÚ VYBAVENOSŤ)

Pri výbere vhodného mobiliáru, dlažby, lavičiek apod. v meste Prešov je potrebné rešpektovať zásady uvedené v dokumente Manuál tvorby verejných priestranstiev Mesta Prešov. Tento

manuál je však v záujme zvýšenia atraktivity a využívania cyklotrás vhodné využívať aj pri riešení cyklotrás vedúcich do a z mesta.

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 prejazdného priestoru komunikácie.

Vysadením vetrolamov ako ochrany pre vetrom je možné dosiahnuť zvýšenie priemernej rýchlosti na cyklotrase až o 4 km/h. V prípade cesty medzi Prešovom a Košicami 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 príľahlých cyklotrasách kategórie C a D alebo priamo na cyklotrásiach.

V prípade, že cyklotrasa 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.



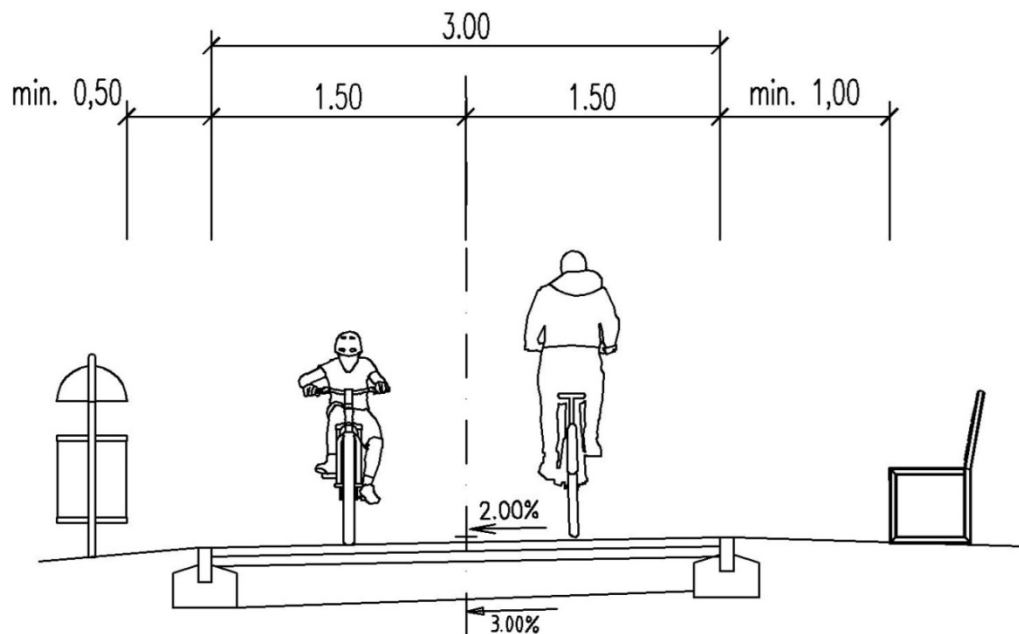
Obrázok 21 Zdroje pitnej vody a ich označenia (Taliansko, Slovenský raj)

Odpočívadlá

Cyklistické odpočívadlo sa umiestňuje pri cyklistických trasách. Cyklistické odpočívadlo pri cyklodiaľnici 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 2.4.9 Bikepointy, ale aj na ďalších turisticky atraktívnych miestach. Maximálna vzdialenosť odpočívadiel na cyklodiaľniciach je 12,5 km v prípade vedenia mimo zastavané územie. Vybudovanie odpočívadiel je tiež potrebné zväžiť na nástupných miestach izolovaných úsekov cyklodiaľníc.



Obrázok 22 Priečný rez komunikácie na cyklotrase kategórie A s lavičkou a smetnou nádobou. Umiestňovanie lavičiek pri cyklodiaľniciach 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 cyklodiaľníc 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 cyklodiaľniciach osádzať smetné nádoby prispôbené cyklistom, vid'. nasledujúci obr.



Obrázok 23 Príklady smetných nádob prispôbených cyklistom

Sčítače cyklistov

Pre overenie intenzít cyklistov dosahovaných na pozemných komunikáciách na cyklotrasách je vhodné na najviac exponovaných miestach osádať 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.

Dopravné vybavenie v kríženíach komunikácií

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.



Obrázok 24 Príklady opierky pre cyklistov

Výzvové 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 krížением detektory v podobe slučiek alebo výzvové tlačidlá. Príklady ich použitia z Holandska a Bratislavy sa nachádza na nasledujúcich obrázkoch.



Obrázok 25 Výzvové tlačidlá pre cyklistov

2.4.3 CYKLISTICKÉ TRASY KATEGÓRIE B



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 územiaми, či prepojenia cyklotrás 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 správcoв.

2.4.3.1 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 2.4.3.2 Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase.

Možnosti vedenia cyklotrás kategórie B v intraviláne

Cyklotrasy kategórie B sa odporúča viesť v trasách určených krovou 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 2.4.3.2 Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase.

2.4.3.2 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 prípade jednosmernej komunikácie je to 1,50 m v zmysle TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.

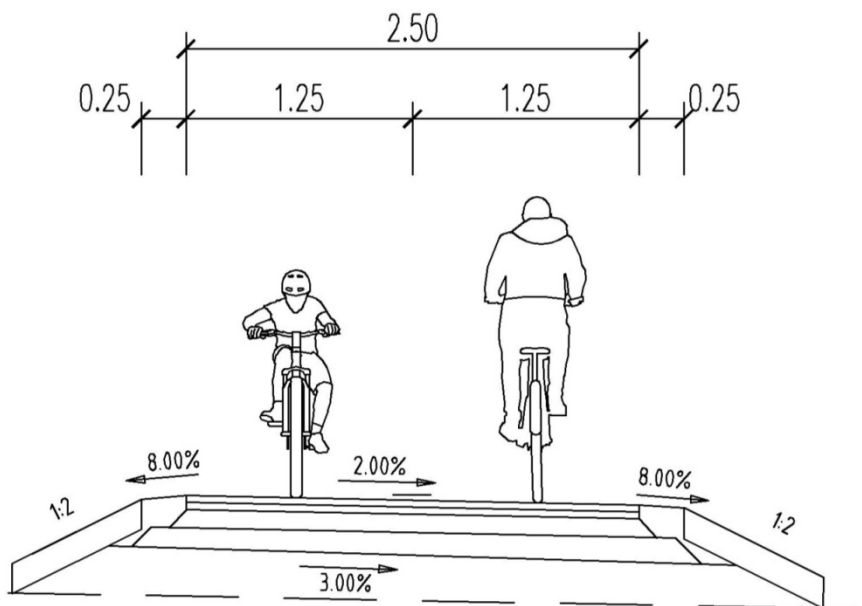
Šírku jazdných pruhov pre cyklistov je potrebné zvyšovať v závislosti od intenzity cyklistov v jazdných pruhoch a pozdĺžneho sklonu komunikácie. Závislosť minimálnej šírky od intenzity a sklonu je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 20 Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie v závislosti od intenzity

Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie [m]	Intenzita cyklistov [c/h]	Intenzita cyklistov [c/h]	Intenzita cyklistov [c/h]
	pozdĺžny sklon do 4%	pozdĺžny sklon od 4% do 6%	pozdĺžny sklon nad 6%
1,25	< 350	< 150	< 100
1,75	350 - 955	151 - 650	101 - 200
≥ 2,00	> 955	> 650	> 200

Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Intenzitu cyklistov na existujúcich komunikáciách je potrebné overiť realizáciou krátkodobého dopravného prieskumu počas dopravnej špičky 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.



Obrázok 26 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.

2.4.3.3 POŽIADAVKY NA SMEROVÉ VEDENIE KOMUNIKÁCIÍ NA CYKLOTRASE

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 rozhľad 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 2.3 Princípy vedenia cyklistických trás.

Na cyklistických komunikáciách s obojsmernou premávkou je jednotná **dĺžka rozhľadu 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 rozhľadu pre zastavenie. Dĺžka rozhľadu pre zastavenie pri klesaní do 5% je 20,00 metrov a 40 metrov pre klesaní viac ako 5%. Tieto hodnoty rozhľadu je potrebné dodržať na všetkých typoch komunikácií po ktorých sú vedené cyklistické trasy kategórie B.

2.4.3.4 POŽIADAVKY NA VÝŠKOVÉ VEDENIE KOMUNIKÁCIÍ NA CYKLOTRASE

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.

Tabuľka 21 Maximálne dĺžky stúpania komunikácií na cyklotrase

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

Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

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.

2.4.3.5 POŽIADAVKY NA VOZOVKY KOMUNIKÁCIÍ NA CYKLOTRASE KATEGÓRIE B

Vzorové skladby vhodných asfaltobetónových a cementobetónových vozoviek nájdete v 2.3.5 Princípy návrhu vozoviek komunikácií na cyklistických trasách. Túto kategóriu cyklistických trás je možné viesť iba po pozemných komunikáciách so spevneným asfaltobetónovým alebo cementobetónovým 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 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 2.4.2.5 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 asfaltové zmesi a 3 mm pod 1 m latou pre cyklistické komunikácie podľa TP 085.

2.4.3.6 POŽIADAVKY NA DOPLNKOVÚ INFRAŠTRUKTÚRU (DOPRAVNÚ VYBAVENOSŤ)

Pri výbere vhodného mobiliáru, dlažby, lavičiek apod. v meste Prešov je potrebné rešpektovať zásady uvedené v dokumente Manuál tvorby verejných priestranstiev Mesta Prešov. Tento manuál je však v záujme zvýšenia atraktivity a využívania cyklotrás kategórie B vhodné využívať aj pri riešení cyklotrás vedúcich do a z mesta.

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.

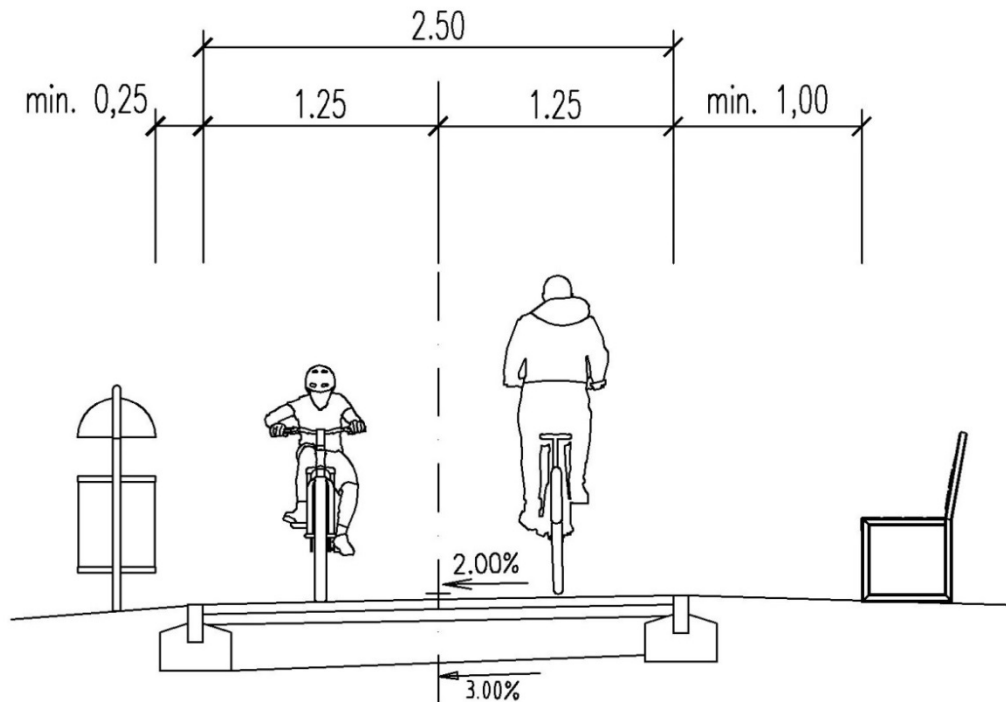
V prípade, že cyklotrasa kategórie B vedie mimo zastavané územie v úseku dlhšom ako 12,5 km je potrebné na nej vyznačiť smer k blízkym **zdrojom vody**, prípadne ich aj dobudovať. Pramene je potrebné tiež označiť a informovať o jej vhodnosti na pitie. Na prítomnosť zdrojov pitnej vody je vhodné upozorniť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

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 2.4.9 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.



Obrázok 27 Priečný 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 2.4.2.6 Požiadavky na doplnkovú infraštruktúru (dopravnú vybavenosť).

2.4.4 CYKLISTICKÉ TRASY KATEGÓRIE C



Cyklistické trasy kategórie C reprezentujú v navrhovanej hierarchii cyklotrasy miestneho významu určené pre mestské, trekingsvé, 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.

2.4.4.1 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 2.4.4.2 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.

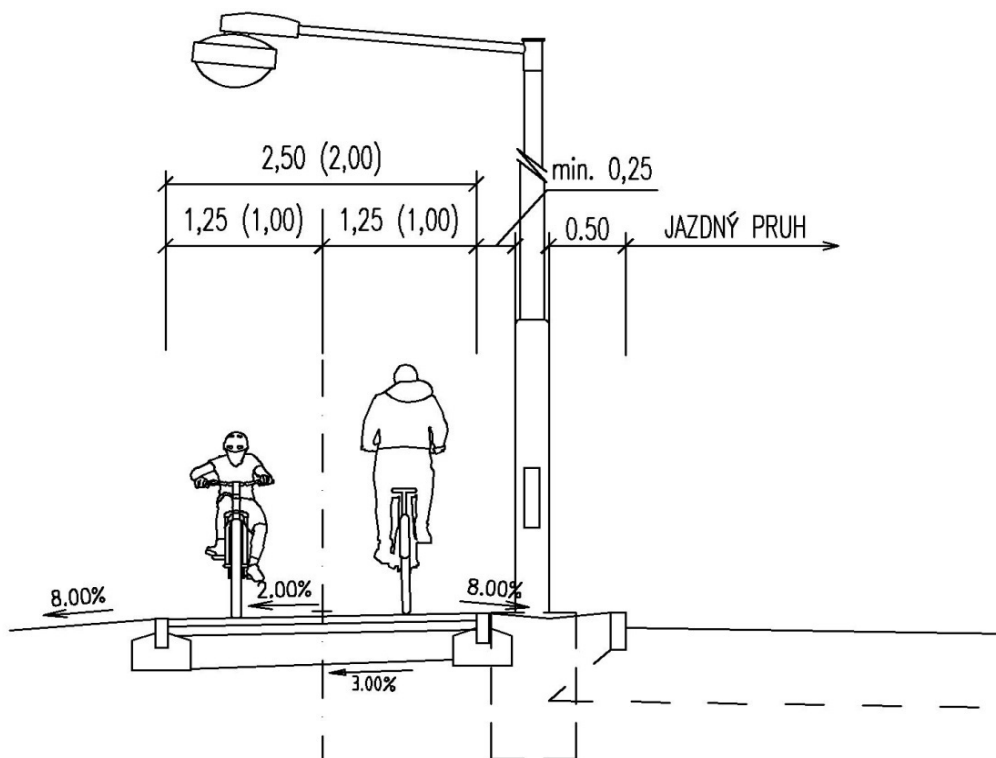
Cyklotrasy kategórie C je možné viesť cez pešie, či obytné zóny. Minimálne požiadavky na šírkové usporiadanie spoločných komunikácií sú uvedené v 2.4.4.2 Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase. Pri vedení cyklistov cez pešie zóny je vhodné na vjazdoch umiestňovať okrem dopravného značenia aj infotabule pre cyklistov informujúce o základných pravidlách premávky v pešej zóne, vedenie v pruhoch a pásoch sa v pešej zóne neodporúča.

2.4.4.2 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 17. Ďalšie požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií v koridore cyklotrás kategórie C sú totožné s požiadavkami pre kategóriu B.



Obrázok 28 Priečný rez komunikácie na cyklistickej trase kategórie C

V prípade vedenia cyklistov v jazdných pruhoch v extraviláne a pri obmedzenej intenzite a rýchlosti podľa 2.4.4.1 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).

2.4.4.3 POŽIADAVKY NA SMEROVÉ VEDENIE KOMUNIKÁCIÍ NA CYKLOTRASE

Smerové vedenie pozemných komunikácií na cyklotrase kategórie C je totožné so smerovým vedením kategórie B popísaným v 2.4.3.3 Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase.

2.4.4.4 POŽIADAVKY NA VÝŠKOVÉ VEDENIE KOMUNIKÁCIÍ NA CYKLOTRAS

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 Tabuľka 21 Maximálne dĺžky stúpania komunikácií na cyklotrase.

2.4.4.5 POŽIADAVKY NA VOZOVKY KOMUNIKÁCIÍ NA CYKLOTRASE KATEGÓRIE C

Vzorové skladby vhodných asfaltobetónových, cementobetónových a nestmelených vozoviek sú uvedené v 2.3.5 Princípy návrhu vozoviek komunikácií na cyklistických trasách.

Požiadavky na stmelené vozovky komunikácií na cyklotrasách kategórie C sú totožné s 2.4.2.5 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 asfaltové 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 komunikácií, ktorá bude možné využívať aj cyklistami na cestných bicykloch.

2.4.5 CYKLISTICKÉ TRASY KATEGÓRIE D



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.

2.4.5.1 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.

2.4.5.2 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 krajnicou (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 .

2.4.5.3 POŽIADAVKY NA VÝŠKOVÉ VEDENIE KOMUNIKÁCIÍ NA CYKLOTRASE

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 trekkingových bicykloch bez skúseností s jazdením v teréne a deťom od 11 rokov, ktoré v zmysle zákona o cestnej premávke už nesmú jazdiť po chodníku. Prehľad parametrov detských, gravel a trekkingových bicyklov sú uvedené v tabuľke v prílohe č. 3. Parametre cyklistov pre výpočet maximálneho odporúčaného sklonu pre cyklotrasy kategórie D sú uvádzané v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 22 Parametre cyklistov a bicyklov pre určenie max. pozdĺžneho sklonu cyklotrasy

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

Zdroj: Bicycling Science (Wilson, 2004), Telesný vývoj detí a mládeže v SR (Úrad verejného zdravotníctva SR, 2011), www.trainingpeaks.com, www.bikecalc.com

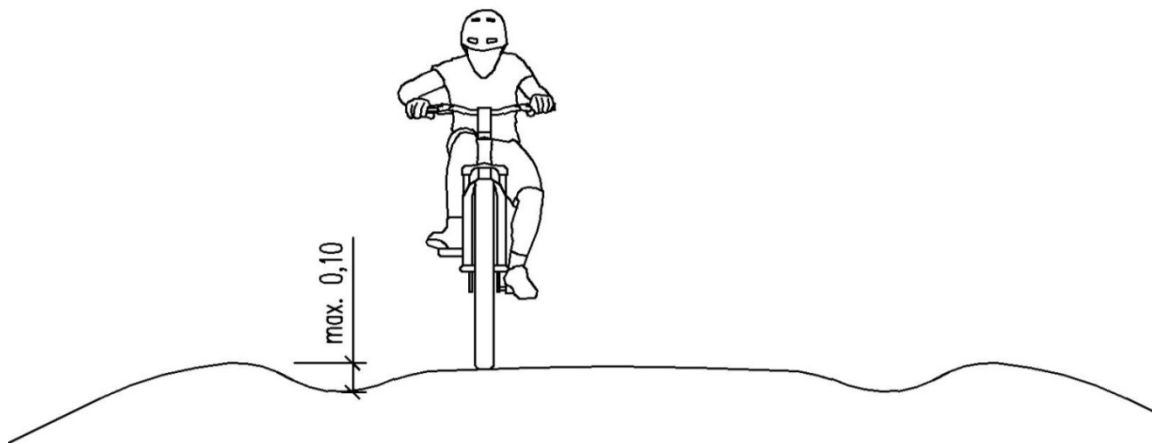
Pre dieťa vo veku 11 rokov je predpokladaný výkon na hranici funkčného prahu 88 W, čo pri jeho hmotnosti 40 kg predstavuje 2,2 W/kg. Pri tomto výkone a kadencií 60 otáčok za minútu dokáže dieťa prekonať stúpanie so sklonom 11%. Takýto sklon by teda teoreticky malo byť schopné prekonávať až 1 h, teda 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. trekkingový bicykel, ktorý najviac zodpovedá rekreačnému použitiu mimo cestných komunikácií aj singletrailov.

2.4.5.4 POŽIADAVKY NA VOZOVKY KOMUNIKÁCIÍ NA CYKLOTRASE KATEGÓRIE D

Vzorové skladby vhodných asfaltobetónových, cementobetónových a nestmelených vozoviek sú uvedené v 2.3.5 Princípy návrhu vozoviek komunikácií na cyklistických trasách. Keďže pri

tejto kategórií 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.



Obrázok 29 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.

2.4.6 CYKLOTURISTICKÉ TRASY

Existujúce triedenie cykloturistických trás je podrobne popísané v 1.3.1 Triedenie cykloturistických trás podľa STN 01 8028 Cykloturistické značenie. Označenie cykloturistickej trasy však nešpecifikuje návrhové parametre komunikácií, po ktorých sú trasy vedené.

Na základe pripomienok vznesených pri pripomienkovaní tohto dokumentu a pre účely rekognoskácie cyklotrás boli vybraté parametre komunikácií pre určenie náročnosti cykloturistických trás. Pre výber vhodnej trasy z pohľadu cykloturistu je rozhodujúci typ bicykla, ktorý má k dispozícii a fyzické schopnosti cyklistu. Typy bicyklov a ich technické špecifikácie sa nachádzajú v prílohe č.3 Parametre základných typov bicyklov. Fyzické schopnosti je možné hodnotiť napr. na základe funkčného prahového výkonu. Na základe týchto ukazovateľov boli stanovené parametre komunikácií, podľa ktorých je možné určiť náročnosť cykloturistických trás. Ich zhrnutie sa nachádza v tabuľkách č. 24 a 25.

2.4.7 BIKEPARKY

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 trialu v rámci bikeparku. Strednú dobu jazdy je možné overiť v aplikácii Strava. O prevádzke lanovky alebo vleku je vhodné informovať na stránke prevádzkovateľa, na stránkach s prenosmi z online webkamier alebo v aplikácii Trailforks.

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

2.4.7.1 SYSTÉM ZNAČENIA NÁROČNOSTI TRÁS V RÁMCI BIKEPARKOV A TRAILCENTIER

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 Mountain Bicycling Association (IMBA). Tento systém je základným nástrojom, pomocou ktorého je možné rekreačné horské cyklotrasy kategorizovať podľa ich relatívnej technickej náročnosti.

Systém bol odvodený z medzinárodného systému značenia lyžiarskych svahov (International Trail Marking System). 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 trialu okrem náročnosti rozlišovať aj ich označením/názvom. Pre tieto účely sa väčšinou využívajú miestne názvy oblastí (Na Malkovskú hôrku) ale označenie zodpovedajúce charakteru trialu (Skočky kočky). Tento systém sa využíva aj v aplikácii Trailforks.

2.4.8 TRAILCENTRÁ

Trailcentrá predstavujú rozsiahle územia s **trailmi a singletralmi** 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 alebo stojan s náradím. Pre zlepšenie orientácie v trailcentre je vhodné jednotlivé trasy 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 2.4.1 Princípy použitia dopravného značenia pre označenie cyklistických trás. Pre zvýšenie atraktivity centra je vhodné trasy označiť aj v aplikácií Trailforks.

2.4.9 BIKEPOINTY

Bikepointy z dopravného hľadiska patria k obslužným dopravným zariadeniam podobne ako zastávky alebo odpočívadlá. Základná sieť bikepointov je definovaná v Kostrovej sieti cyklistických trás PSK. V zmysle tohto dokumentu by sa bikepointy mali nachádzať v mestách a obciach: Kežmarok, Tatranská Kotlina, Hniezdne, Stará Ľubovňa, Andrejovka, Bardejov, Prešov, Torysa, Kapušany, Svidník, Vranov nad Topľou, Sedliská a Snina.

Bikepointy je potrebné vybaviť:

- servisným stojanom s náradím (montpáky, 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 certifikácii 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

2.5 PREHLAD NAVRHOVANÝCH KATEGÓRIÍ CYKLOTRÁS, ICH POROVNANIE A PRIENIK S EXISTUJÚCIMI KATEGÓRIAMI

2.5.1 SÚBEH DOPRAVNÉHO A CYKLOTURISTICKÉHO ZNAČENIA CYKLOTRÁS

Na území Prešovského 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 a v menšej miere aj intraviláne miest a obcí.

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 vo väčšej miere v extraviláne než intraviláne a ním značené trasy nemusia spĺňať šírkové usporiadanie, sklony a ani maximálne nerovnosti, 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 PSK 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 PSK.

2.5.2 PREHLAD NAVRHOVANÝCH KATEGÓRII CYKLOTRÁS A ICH POROVNANIE S EXISTUJÚCIMI KATEGÓRIAMI

Tabuľka 23 Prehľad návrhových parametrov navrhovaných kategórií cyklotrás

Parameter		Kategórie cyklistických trás				Kategórie horských cyklotrás				
		A	B	C	D*****	Rekreačná (white)	Ľahká (green)	Stredne ťažká (blue)	Ťažká (black)	Extrémne ťažká (double black diamond)
Maximálny pozdĺžny sklon	%	6	8	8	11	10	15	≥15	≥15	≥20
Priečny sklon*	%	2	2	2	0,5	5 - 10	5 - 10	5 - 10	5 - 10	5 - 10
Minimálna šírka komunikácie	m	3	2,5	2,5 (2,0**)	1,8	1,8	0,9	0,6	0,3	0,15
Povrch komunikácie	-	Spevnený***	Spevnený***	Spevnený***	Spevnený, (nespevnený)	Spevnený, nespevnený	Nespevnený	Nespevnený	Nespevnený	Nespevnený
Min. polomer smerových oblúkov	m	30	14	14	5	—	—	—	0	0
Maximálna pozdĺžna nerovnosť	cm	0,3*****	0,3*****	0,3*****	10	—	5	20	38	38
<p>* V priamych úsekoch ** V odôvodnených prípadoch v zmysle TP 085 *** S výnimkou chránených území podľa 2.3.3 Vedenie cyklistických trás v chránených územiach a úsekov určených v kostrovej sieti **** Pre spevnené cyklistické komunikácie, meraná pod 1,00 m latou v zmysle TP 085 ***** Podrobnejšie sú horské a cestné cykloturistické trasy na základe náročnosti kategorizované v tabuľkách 24 a 25</p>										

Tabuľka 24 Kritériá pre návrh a posúdenie náročnosti trasy pre horských cyklistov

Horské bicykle (MTB)				
Kritériá pre návrh a posúdenie trasy pre cyklistov		Kategoríe cyklistických trás		
		Trieda 1 - Rekrea	Trieda 2 – Sport	Trieda 3- Expert
Plánovaná šírka trasy [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	Komunikácia s minimom prekážok, max. do výšky 10 cm	Komunikácia s prekážkami, ktoré nepresahujú výšku 20 cm
Výškové vedenie*	Plánovaný rozsah viac ako 90% trasy	< 5 %	< 8 %	< 10 %
	Krátke max. stúpania do dĺžky 60 m	8%	10%	15%
	Maximálne stúpania celkom**	< 3% z trasy	< 3% z trasy	< 5 % z trasy
Priečny sklon	Plánovaný rozsah v priamej	2-3 %	2 - 5%	2 - 5%
Prejazdová svetlosť	Šírka (vyčistené od okrajov trasy) [cm]	45 - 60	30 - 45	30 - 45
	Min. výška [cm]	270	250	200
Smerové vedenie	Min. polomer smerových oblúkov	14	5	1

* variácie sklonov závisia od typu pôdy, hydrologických pomerov, stupňa využívania a ďalších faktorov, ktoré prispievajú ku stabilite povrchu a potenciálnej erózii. Vzhľadom na tieto dopady je potrebné dôsledne zvážiť, ako môžu väčšie sklonové pomery poškodzovať trasu a spôsobovať ďalšiu eróziu.

** maximálne stúpania na trase celkom vypovedá o tom, koľko úsekov z celej dĺžky trasy sa pohybuje v rozmedzí 5% (+/-) maximálneho stúpania na trase

Tabuľka 25 Kritériá pre návrh a posúdenie náročnosti trasy pre cestných cyklistov

Cestné 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 v priamej	%	2 - 3	2 - 5	2 - 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***
<p>* S výnimkou chránených území podľa 2.3.3 Vedenie cyklistických trás v chránených územiach a úsekoch určených v Kostrovej sieti – udržiavaný povrch mlatový, alebo jemný štrk frakcie 0-22 vhodný aj pre gravel bicykle</p> <p>** V odôvodnených prípadoch v zmysle TP 085</p> <p>*** Pre spevnené cyklistické komunikácie, meraná pod 1,00 m latou v zmysle TP 085</p>				

Tabuľka 26 Prienik navrhovaných kategórií cyklotrás a cykloturistických trás podľa STN 01 8028

Navrhovaná kategória cyklistických trás	Približné označenie cykloturistickej trasy podľa STN 01 8028 – Cykloturistické značenie
A	Cykloturistická trasa na cestnú cykloturistiku, červená, rekrea Cykloturistická trasa na cestnú cykloturistiku, modrá, rekrea
B	Cykloturistická trasa na cestnú cykloturistiku, červená, rekrea Cykloturistická trasa na cestnú cykloturistiku, modrá, rekrea
C	Cykloturistická trasa na cestnú cykloturistiku, zelená, rekrea Cykloturistická trasa na cestnú cykloturistiku, žltá, rekrea
D	Cykloturistická trasa na horskú cykloturistiku, zelená, rekrea Náučná cykloturistická trasa na horskú cykloturistiku, čierna, rekrea
Rekreačná (white)	Cykloturistická trasa na horskú cykloturistiku, zelená, sport Cykloturistická trasa na horskú cykloturistiku, žltá, sport

Lahká (green)	Cykloturistická trasa na horskú cykloturistiku, zelená, sport Cykloturistická trasa na horskú cykloturistiku, žltá, sport
Stredne ťažká (blue)	Cykloturistická trasa na horskú cykloturistiku, zelená, expert
Ťažká (black)	bez označenia
Extrémne ťažká (double black diamond)	bez označenia

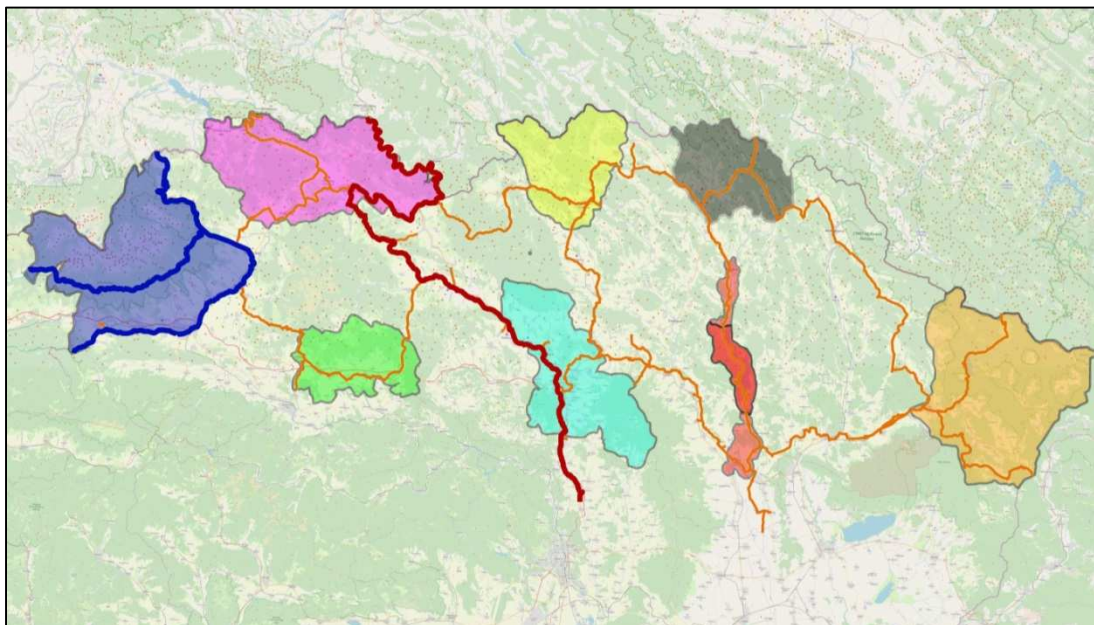
Tabuľka 27 Prienik navrhovaných kategórii cyklotrás a typov cyklistických komunikácií podľa TP 085

Navrhovaná kategória cyklistických trás	Preferovaný typ cyklistickej komunikácie podľa TP 085 - Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry
A	Samostatná cestička pre cyklistov
B	Samostatná cestička pre cyklistov
C	Pruh pre cyklistov
D	Účelová komunikácia
Rekreačná (white)	Účelová komunikácia
Lahká (green)	Účelová komunikácia
Stredne ťažká (blue)	Mimo pozemných komunikácií
Ťažká (black)	Mimo pozemných komunikácií
Extrémne ťažká (double black diamond)	Mimo pozemných komunikácií

2.6 NÁVRH CYKLOPRODUKTOV A CYKLISTICKÝCH DESTINÁCIÍ V PREŠOVSKOM KRAJI

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. 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, stravovacie služby, či služby spojené so servisom a prenájom bicykla. Dôležité bude tiež podporenie zriadenia incomingovej agentúry na zvýšenie návštevnosti existujúcich a budúcich produktov cestovného ruchu a vytvorenie jednotnej platformy a brandu CYKLOPO pre navrhované cyklistické destinácie v Prešovskom samosprávnom kraji.

2.6.1 NAVRHOVANÉ CYKLISTICKÉ DESTINÁCIE V PREŠOVSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI



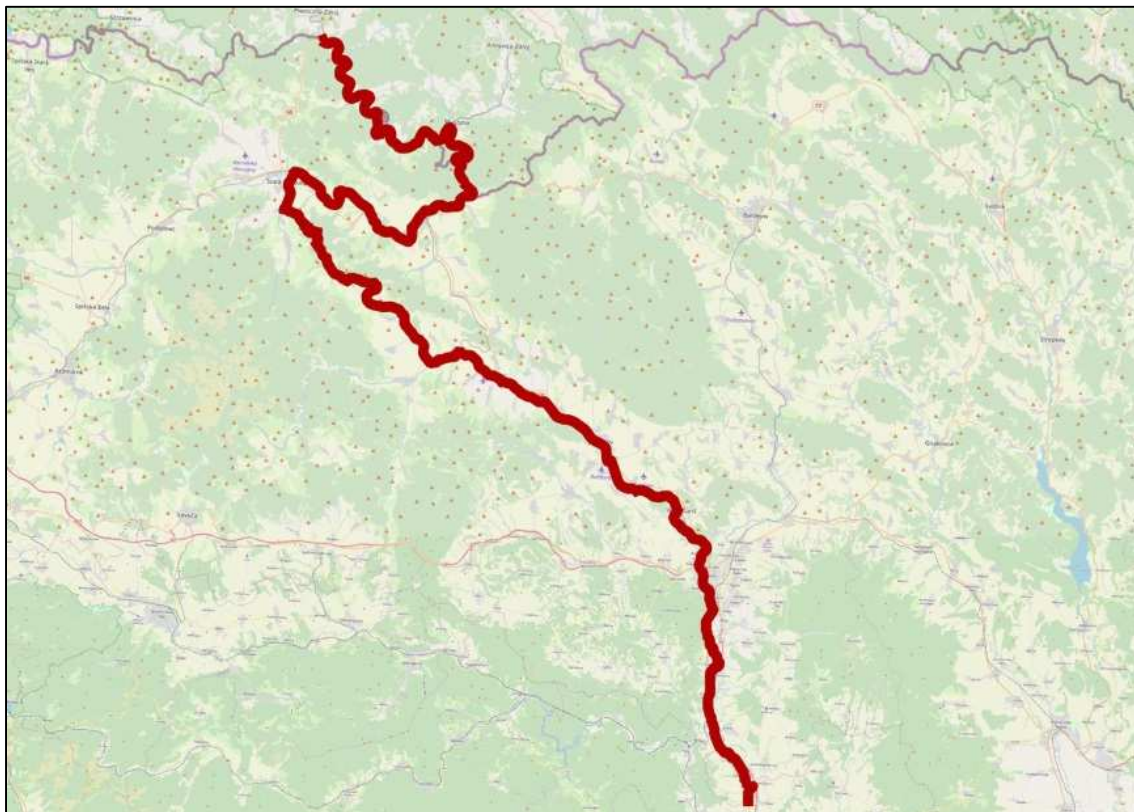
Obrázok 30 Navrhované cyklistické destinácie v Prešovskom kraji

Priestorové členenie destinácií sme zvolili v súlade s územným členením oblastných organizácií cestovného ruchu tak, aby v rámci územia figurovala minimálne jedna organizácia cestovného ruchu, ktorú identifikujeme ako oprávnení subjekt v časti 3.1. Návrh aktivít na roky 2020 – 2023. Na území Prešovského samosprávneho kraja v súčasnosti registrujeme

OOCR SEVERNÝ SPIŠ-PIENINY, OOCR Región Vysoké Tatry, OOCR TATRY-SPIŠ-PIENINY, OOCR Vysoké Tatry-Podhorie, OOCR Horný Zemplín a Horný Šariš, OOCR Šariš-Bardejov. Logika pri zvolení línie vyznačených destinácií vychádzala z kultúrno-historických, prírodných, infraštruktúrnych daností a predispozícií danej lokality.

2.6.1.1 EUROVELO 11

EuroVelo je sieť cyklistických komunikácií, ktoré spájajú významné európske destinácie v rámci celého kontinentu. Značná časť trás EuroVelo v odhadovanej dĺžke do 45000 kilometrov je už zrealizovaná v západnej Európe. Cyklotrasy so značkou EuroVelo v hierarchii cyklistických trás majú najvyšší štandard a kvalitu. Cyklotrasa má byť celoročne zjazdná. Cez východné Slovensko prechádza cyklotrasa EuroVelo 11 v celkovej dĺžke 203 kilometrov (157 km cez Prešovský kraj a 46 km cez Košický kraj). Cyklotrasa prepája Nórske Cape Nord s Gréckymi Aténami. Cez strednú Európu cyklotrasa prepojí Varšavu, Prešov, Košice a Miškolc.



Obrázok 31 Destinácia EuroVelo 11

Parametre cyklotrasy EuroVelo

Parametre cyklistickej komunikácie sú odporúčané 3 metre široká komunikácia, tvrdý povrch (asfalt), zjazdný za každého počasia. Priestorové vedenie je odporúčané predovšetkým v okolí riek čo je priaznivé ako z hľadiska atraktivity tak aj do výškových pomerov.

Cyklotrasa ako destinácia

Cyklotrasa EuroVelo má vysokú pridanú hodnotu pre územie, ktorým prechádza. V rámci západnej Európy realizáciou cyklotrás EuroVelo sa zvýšila hodnota nie len kvality cyklistickej infraštruktúry v regióne, ale sa stala nástrojom cestovného ruchu. Prvky doplnkovej cyklistickej infraštruktúry vznikajú aj vďaka budovaniu cyklotrás EuroVelo. Vysoký štandard, ktorý chráni európska značka EuroVelo predstavuje záruku kvality prevedenia. EuroVelo 11 tvorí hlavný koridor cyklistickej infraštruktúry na východe Slovenska s najvyššou prioritou. Zároveň cyklotrasa prepája potenciálne destinácie krajského mesta Prešov - Pump & Trail Park area či multikoridor Stará Ľubovňa a Červený Kláštor.

Tabuľka 28 Návrh destinácie EuroVelo 11

Destinácia	Zážitok	Doplnková cyklistická infraštruktúra
<ul style="list-style-type: none"> infraštruktúra 	<ul style="list-style-type: none"> téma marketing 	<ul style="list-style-type: none"> bikepointy a servisné boxy služby pre cyklistov kapacity ubytovania vhodného pre cyklistov
Návrh		
<ul style="list-style-type: none"> prepojiť vybudované a čiastkové úseky do súvislej trasy <p>Vysoká priorita: Šarišské Michaľany -Sabinov</p>	<ul style="list-style-type: none"> zvolenie jedinečnej a silnej témy, ktorá tvorí základ pre marketingovú stratégiu 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie bikepointov v strediskových obciach <p>Vysoká priorita : Prešov- Stará Ľubovňa</p>
<ul style="list-style-type: none"> zamerať sa na budovanie úsekov, ktoré predstavujú hlavné osy osídlenia <p>Vysoká priorita: Prešov - Košice, Pečovská Nová Ves - Lipany</p>	<ul style="list-style-type: none"> jasný a cielený marketing zameraný na záujmové skupiny (ideovo blízke k téme) 	<ul style="list-style-type: none"> v extraviláne mimo obcí, prevažne na dlhších úsekoch zriadenie doplnkovej infraštruktúry pre cyklistov. <p>Vysoká priorita: samoobslužné servisné stojany, nabíjacie stanice pre elektrobicykle a mobilné telefóny</p>
<ul style="list-style-type: none"> zvýšiť intermodálnu dostupnosť územia pre cyklistov 	<ul style="list-style-type: none"> prezentácia overenej cyklistickej 	<ul style="list-style-type: none"> spolupracovať s poskytovateľmi služieb pre cyklistov (servis,

Vysoká priorita: zvýšiť počet vlakových vozňov s prepravovanými kapacitami pre bicykle, zaviesť službu cyklobusov, zavedenie záchytných parkovísk bike&ride	destinácie s autentickými výpoveďami návštevníkov Vysoká priorita: video-pozvánka	predaj, požičovňa a iné)
<ul style="list-style-type: none"> • napojenie miestnych cyklotrás Vysoká priorita: kvalitatívne vyhodnotenie v zmysle navrhovanej hierarchie cyklistických trás.	<ul style="list-style-type: none"> • jednotná vizuálna prezentácia destinácie (tzv.CI) Vysoká priorita: web, propagačné materiály	<ul style="list-style-type: none"> • zvýšenie počtu ubytovacích kapacít pre cyklistov Vysoká priorita: prihlásenie ubytovacích kapacít v rámci projektu “Vitajte cyklisti”

Keďže trasa EuroVela 11 prechádza navrhovanými cyklistickými destináciami Prešov – Pumptrack – Zlatá Baňa – opáľové bane – Cemjata a Červený kláštor - Stará Ľubovňa uvádzame návrhy a potenciál týchto území samostatne pri ich popise.

Tabuľka 29 Potenciál územia v okolí cyklotrasy EuroVelo 11

Potenciál územia	Atrakcie
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lyžiarsky areál SKI Drienica. Skladá z dvoch častí - Drienice a Lysej, ktoré sú prepojené dvojkilometrovou lanovou dráhou.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Detský svet Slniečkovo. Štvorposchodové interiérové ihrisko je súčasťou Troje s reštauráciou, penziónom a malým wellnessom.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Drienica - relaxačný komplex poskytujúci oddych, športové a turistické vyžitie. Komplex je súčasťou areálu hotela Javorná. Nachádza sa tu 25 metrový plavecký bazén a menší bazén pre deti.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Letné kúpalisko Sabinov. Okolo bazénov sa nachádza kobercová a dláždená úprava, o niečo ďalej je trávnatá plocha. Pre záujemcov o šport je na kúpalisku možnosť zahrať si bedminton a plážový volejbal.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rožkovanske rybníky. Predstavujú sústavu rybníkov s celkovou plochou 0.23ha. V súčasnosti ich využíva hlavne Slovenský rybársky zväz ako chovné rybníky.
Pamiatky a pamätihodnosti	

✓ Šarišský hrad. Patrí k najrozsiahlejším stredovekým hradom na Slovensku. Je postavený na kopci s nadmorskou výškou 570 m n. m. nad mestečkom Veľký Šariš. Na hrad vedie spevnená asfaltová cesta a je možné sa tam dostať aj bicyklom. Prístupová cesta slúži ako náučný chodník. Celý hradný vrch je Národnou prírodnou rezerváciou.

✓ Zručaniny hradu Kamenica nad obcou Kamenica, ležiacou na severozápad od terajšieho okresného historického mesta Sabinov.

✓ Ľubovniansky Skanzen pod hradom Ľubovňa približuje život na tradičnej dedine v minulosti Najcennejším objektom je drevený gréckokatolícky kostolík svätého Michala Archanjela z roku 1833, pôvodne pochádzajúci z Matysovej. Popri obytných dreveniciach, škole a hájovni sa v areáli skanzenu nachádzajú aj hospodárske objekty a technické objekty.

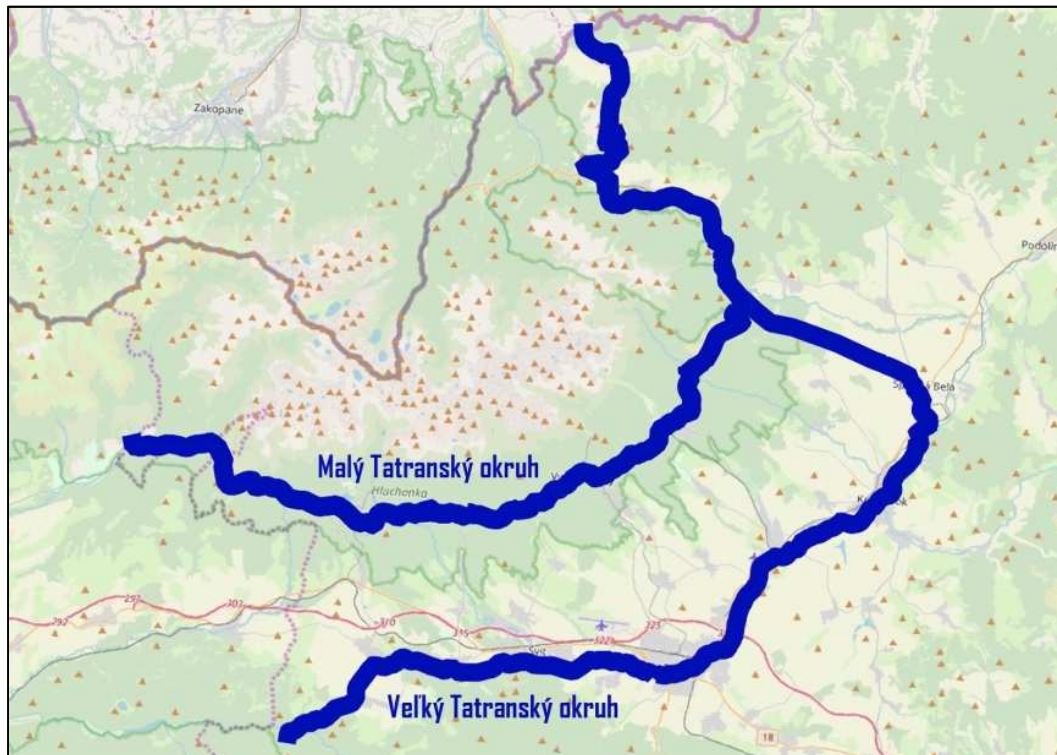
✓ Hrad Ľubovňa bol postavený po roku 1292 z iniciatívy uhorského kráľa Ondreja III. ako pohraničná pevnosť medzi Uhorskom a Poľskom. V roku 1412 sa hrad (spolu so 16 spišskými mestami) stal súčasťou poľského zálohu a sídlom starostov zálohovaných miest. Počas Švédsko – poľskej vojny v rokoch 1655 – 1661 boli na hrade ukryté poľské korunovačné klenoty. Po náročnej rekonštrukcii je sprístupnený celý areál hradu. Exkluzívne aj najrozsiahlejší objekt hradu – renesančný palác, v ktorom nájdete hradný pivovar a expozíciu liehovarníctva.

✓ Prielom Dunajca je chránenou prírodnou rezerváciou. Je to floristický a krajinársko-esteticky veľmi významné územie. Dunajec odvodňuje zo slovenského územia 361 km² a v dĺžke necelých 20 km tvorí slovensko-poľskú štátnu hranicu. Prielomom Dunajca vedie turistický chodník na ktorom je inštalovaných 10 náučných zastávok. Veľmi zaujímavý je splav Dunajca na pltiach, kľukatí sa pod Pieninami a je miestnou turistickou atrakciou.

✓ Jarabinský prielom je chránený prírodný výtvor, ktorý sa rozkladá na ploche 5,5 ha vo východnej časti Pienin, na sever od obce Jarabina. Je to pomerne krátke kaňonovité údolie, ktoré vymodeloval potok Malý Lipník zarezávajúc sa do okolitých vápencových stien.

2.6.1.2 CESTA OKOLO TATIER – ŠTRBA – POPRAD – KEŽMAROK – SPIŠSKÁ BELÁ (PUMPTRACK) – ŽDIAR

Projekt Malého a Veľkého Tatranského okruhu sa darí aktívne budovať hlavne vďaka projektom cezhraničnej spolupráce a aktivite predstaviteľov miest a obcí vytýčeného koridoru. Koridor je súčasťou kostrovej siete cyklistických trás v PSK.



Obrázok 32 Destinácia Cesta okolo Tatier

Vedenie cyklotrasy

Takzvaný Veľký Tatranský okruh je vedený v atraktívnom prostredí pod Vysokými Tatrami, prevažne v povodí rieky Poprad čo do značnej miery predstavuje len mierne výškové rozdiely. Vybudovaná cyklistická cestička prechádza katastrálnym územím obce Svit do Popradu. Následne pokračuje v katastri Kežmaroku v smere na Spišskú Belú. Zo Spišskej Belej do Tatranskej Kotliny. Z Tatranskej Kotliny pokračuje cyklistická cestička nespevneným povrchom do Ždiaru. Projektová príprava je hotová na chýbajúcich úsekoch v katastri obce Lučivná, Veľká Lomnica, Huncovce, Poprad smer Veľká Lomnica a Spišská Belá smer Strážky. Koridor Malého Tatranského okruhu je vedený cez Podbanské, Štrbské Pleso, Vyšné Hágy, Nová Polianka, Tatranská Polianka, Vysoké Tatry, Tatranská Lesná, Stará Lesná, Tatranská Lomnica, Tatranské Matliare, Kežmarské Žľaby kde sa pred Tatranskou Kotlinou združí do jedného koridoru v smere na Osturňu. Samotná destinácia Vysokých Tatier je príznačná horským terénom a prekonávaním značných výškových rozdielov avšak Cesta okolo Tatier zvoleným koridorom je vhodná prakticky pre všetkých čím synergicky zvyšujeme potenciál destinácií. Prevažne spevnený povrch by mal byť zjazdový za každého počasia. Výškové rozdiely zvládnu aj najmenší či seniori. V zmysle kostrovej siete

cyklistických trás v PSK odporúčame rozšíriť koridor Malého Tatranského okruhu o segregovanú cyklistickú komunikáciu mlatového povrchu.

Dostupnosť územia a služby na najvyššej úrovni

Mesto Poprad ponúka mnoho služieb a obchodov pre turistov prechádzajúcich regiónom ako aj služieb pre cyklistov predaj, servis a požičovne bicyklov. Celá vetva ponúka kvalitné ubytovacie a stravovacie služby rôznych cenových úrovní. Medzinárodné letisko Poprad – Tatry predstavuje vďaka svojej polohe vstupnú bránu do oblasti Vysokých a Nízkych Tatier, ktoré poskytujú návštevníkom širokú škálu služieb a zážitkov, či už v strediskách zimných športov alebo letnej turistiky. Letisko je otvorené celoročne sedem dní v týždni a využívajú ho pravidelné lety, nepravidelné lety, charterové lety s turistami a športovcami, súkromné a obchodné lety, výcvikové lety, vrtuľníková záchranná zdravotná služba, aeroklub Poprad a spoločnosť TLS Air - vyhlídkové lety. Železničná sieť, ktorou región z pod Tatier disponuje umožňuje dostať sa s bicyklom prakticky do všetkých obcí a miest v rámci koridoru. Najlepšiu dostupnosť územia v kraji uzatvára diaľnica vedúca v bezprostrednej blízkosti Štrby a Popradu.

Tabuľka 30 Návrh destinácie Cesta okolo Tatier

Destinácia	Zážitok	Doplnková cyklistická infraštruktúra
<ul style="list-style-type: none"> infraštruktúra 	<ul style="list-style-type: none"> marketing 	<ul style="list-style-type: none"> bikepointy a servisné boxy služby pre cyklistov kapacity ubytovania vhodného pre cyklistov
Návrh		
<ul style="list-style-type: none"> prepojiť vybudované a čiastkové úseky do súvislej trasy <p>Vysoká priorita : Štrba - Lučivná, Poprad - V. Lomnica - Huncovce - Kežmarok, Spišská Belá - č. Strážky</p>	<ul style="list-style-type: none"> vytvorenie ucelenej ponuky pre rodiny s deťmi, seniori, rekreační cyklisti, športovci, diaľkoví cyklisti 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie bikepointov v strediskových obciach <p>Vysoká priorita : Poprad - Kežmarok</p>
<ul style="list-style-type: none"> zamerať sa na budovanie koridoru Malého Tatranského okruhu 	<ul style="list-style-type: none"> jednotná vizuálna prezentácia destinácie (tzv. CI) 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie samoobslužných servisných stojanov, nabíjacie stanice pre elektrobicykle a

<p>Vysoká priorita : Štrbské Pleso - Vysoké Tatry - T. Lomnica</p>	<p>Vysoká priorita: web, propagačné materiály</p>	<p>mobilné telefóny Vysoká priorita: Štrbské Pleso -Vysoké Tatry -V. Lomnica – Lučivná - V. Lomnica - Spišská Belá - Ždiar</p>
<ul style="list-style-type: none"> • zvýšiť intermodálnu dostupnosť územia pre cyklistov <p>Vysoká priorita : zvýšiť počet vlakových vozňov s prepravnými kapacitami pre bicykle, zaviesť službu cyklobusov, zaviesť záchytné parkoviská bike&ride</p>	<ul style="list-style-type: none"> • prezentácia overenej cyklistickej destinácie s autentickými výpoveďami návštevníkov <p>Vysoká priorita: videopozvánka</p>	<ul style="list-style-type: none"> • spolupracovať s poskytovateľmi služieb pre cyklistov (servis, predaj, požičovňa a iné)
<ul style="list-style-type: none"> • napojenie miestnych cyklotrás <p>Vysoká priorita : kvalitatívne vyhodnotenie v zmysle navrhovanej hierarchie cyklistických trás.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • jasný a cielený marketing zameraný ponúknutie služby zážitkovej cykloturistiky 	<ul style="list-style-type: none"> • zvýšenie počtu ubytovacích kapacít pre cyklistov. <p>Vysoká priorita: Prihlásenie ubytovacích kapacít v rámci projektu “Vitajte cyklisti”</p>

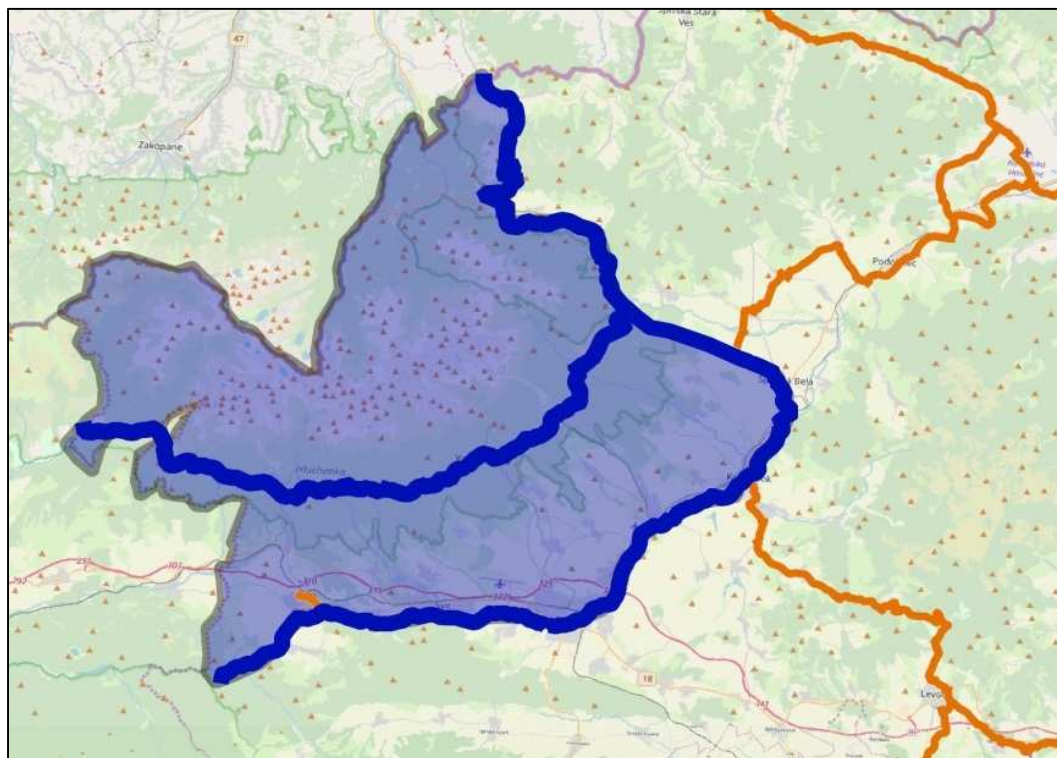
Tabuľka 31 Potenciál územia v okolí cyklotrasy Cesta okolo Tatier

Potenciál územia	Atrakcie
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Thermal Park Vrbov. Nachádza sa 7 kilometrov od okresného mesta Kežmarok. Kúpalisko disponuje 8 bazénmi s termálnou liečivou vodou. Blahodarne pôsobí pri chorobách kĺbového reumatizmu a zápaloch, srdcových chorobách, poinfarktových stavoch, cievnych ochoreniach a astme.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aquacity Poprad. Moderný relaxačno-športový areál, ktorého dominantou je kryštálovo čistá geotermálna voda s celoročnou prevádzkou. V segmente relaxačných a kúpeľných služieb preberá dominantnú úlohu Vitalcentrum, schopné poskytovať služby tak na úrovni rekreačnej, ako aj na úrovni medicínsko-rehabilitačnej.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Spider Park lanová dráha. Nachádza v Tatranskej Kotline pod Belianskou jaskyňou. Lanová dráha vám poskytne extrémne prežitie na trase dlhej 250m vo výške až do 6m. Pre malé deti je pripravená skvelá zábava v lanovom parku Minispider.

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Chodník korunami stromov. Nachádza v Bachledovej doline v Ždiari. Ponúka Vám výhľad z 32 metrov vysokej veže na Belianske Tatry a jedinečnú scenériu Pienin a Zamaguria. Chodník je dlhý 1,8 km s prevýšením 300m. Trasa o dĺžke viac ako 600 m Vás prevedie druhovo pestrým lesom.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Belianska jaskyňa. Známa zlatokopom už v prvej polovici 18. storočia. Nachádza v atraktívnom prostredí Tatranského národného parku. Na prehliadkovej trase dominujú pagodovité stalagmity a sintrové vodopády s dĺžkou presahujúcou 50 metrov.
	<p>Pamiatky a pamätihodnosti</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kežmarský zámok. Kežmarský mestský hrad stojí na mieste kostola z 13. storočia. Ten bol v roku 1462 prestavaný na hrad a v 17. storočí na zámok.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Štrbská drevenica. Z pôvodných drevených obytných domov, tzv. dreveníc sa v Štrbe zachovala Štrbská drevenica z roku 1875.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ „Jánošíková stupaj“ - stĺp. Samotný stĺp je z pieskovca, slúžil ako míľnik na hradskej, ktorú dal postaviť Ľudovít I. v roku 1364. Táto hradská nahradila tzv. Via Magnu.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kaštieľ Strážky. Kaštieľ v Strážkach pochádza z 15. storočia z neskorogotického obdobia. Prešiel renesančnou prestavbou a koncom 18. storočia barokovo-klasicistickou rekonštrukciou. V roku 1556 kaštieľ získala rodina Horváth-Stansithovcov, ktorá tu založila latinskú humanistickú školu pre deti spišských šľachticov. V 19. storočí sa majiteľmi stala rodina Medňanských a Czóbelovcov. V roku 1972 získala kaštieľ Slovenská národná galéria, ktorá ho zrekonštruovala a obnovila aj anglický park nachádzajúci sa okolo budovy.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mesto Spišská Belá. Dominantu mesta vytvára kostol so zvonnicou. Kostol sv. Antona Pustovníka. Jeho postavenie sa datuje do 13. storočia a pričínili sa o to nemecký kolonisti. Interiér kostola tvoria vzácne oltáre, plastiky a neskorogotická krstiteľnica. Dominantou kostola, ktorý je vyhlásený za národnú kultúrnu pamiatku, je vysoká veža s hodinami.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kostol sv. Juraja z polovice 12. storočia je najstaršou stavbou na námestí Spišskej Soboty. Spišská Sobota má do dnešných dní nádherné zachovalé historické centrum vyhlásené v roku 1950 za mestskú pamiatkovú rezerváciu.

2.6.1.3 VYSOKÉ TATRY – HORSKÁ CYKLOTURISTIKA

Vysoké Tatry dlhodobo predstavujú jednu z najnavštevovanejších destinácií cestovného ruchu na území Prešovského samosprávneho kraja. V oblasti pôsobí Oblastná organizácia cestovného ruchu Vysoké Tatry.



Obrázok 33 Destinácia Vysoké Tatry – horská cykloturistika

Cykloturistická infraštruktúra

V okolí Vysokých Tatier je 39 značených cykloturistických trás. Červené cykloturistické magistrály presahujú viac ako 100 kilometrov. Z Lysej Poľany cez Tatranskú Javorinu do Tatranskej Lomnice dlhá 21 kilometrov, 36 kilometrov dlhá cyklotrasa po ceste Slobody. Od Bieleho potoka vedú dve cyklotrasy 22 a 33 kilometrov dlhé v smere na Poprad a Hranovnicu.

“Vrcholová” cykloturistika

Vyššie to už na Slovensku nejde. Modré cykloturistické trasy môžu byť hlavný lákadlom návštevníkov. Nie sú však určené pre všetkých. Väčšina z nich vedie spevnenými komunikáciami k horským hotelom. Medzi najatraktívnejšie patria tri trasy. Trojkilometrová trasa zo Smokovca na Hrebienok, 7 kilometrová na Sliezsky dom, 4,5 kilometrová na Popradské pleso. Návštevníci môžu využívať aj kombinovaný spôsob turistiky a zjazdu na bicykli. Zelené cyklistické trasy po nespevnenom povrchu vedú na Zelené pleso, z Tatranských Matliarov do Tatranskej Lomnice, Starej Lesnej a jednosmernou cyklotrasou z Kôprovej doliny ku Kmeťovmu vodopádu a rovnako jednosmerná horská cyklotrasa z Bielovodskej doliny. Kratšia cyklotrasa vedie z Tatranskej Lomnice na Štart ako jednosmerná 5 kilometrová horská cyklotrasa. Väčšina z vyššie uvedených cyklistických trás prekonáva značné výškové rozdiely, preto odporúčame pri vytvorení jednotnej ponuky pre návštevníkov

zohľadniť tieto atribúty a vopred informovať cyklistov o profile a náročnosti cyklotrasy. Prieniková cyklotrasa s Cestou okolo Tatier je 11 km dlhá cykloturistická trasa z Lopusnej doliny do Spišskej Teplice a 7 km dlhá cyklotrasa z Tatranskej Lomnice do Veľkej Lomnice. Okolo Novej Lesnej v smere na Dolný Smokovec v podtatranskom prostredí po lesnom teréne vedie cyklotrasa dlhá 11 kilometrov.

Služby vo Vysokých Tatrách predstavujú najvyšší štandard. V lokalite je množstvo ubytovania prakticky všetkých cenových skupín. V súčasnej dobe evidujeme len jedno zariadenie so značkou "Vitajte cyklisti". K dispozícii majú cyklisti niekoľko požičovní bicyklov avšak túto službu ponúkajú už aj viaceré hotely. Doplnková infraštruktúra pre cyklistov je nedostatočná. Oddychové miesta na cyklotrasách sú spoločné s turistickou infraštruktúrou. Bezpečné parkoviská alebo bikeboxy v lokalite neevidujeme. Stojany na bicykle sú situované prevažne v priestore pred poskytovateľmi reštauračných a iných služieb.

Tabuľka 32 Návrh destinácie Vysoké Tatry – horská cykloturistika

Destinácia	Zážitok	Doplnková cyklistická infraštruktúra
<ul style="list-style-type: none"> infraštruktúra 	<ul style="list-style-type: none"> marketing 	<ul style="list-style-type: none"> bikepointy a servisné boxy služby pre cyklistov kapacity ubytovania vhodného pre cyklistov
Návrh		
<ul style="list-style-type: none"> prepojiť vybudované a čiastkové úseky do súvislej trasy <p>Vysoká priorita: Štrba - Lučivná, Poprad - V. Lomnica - Huncovce - Kežmarok, Spišská Belá - č. Strážky</p>	<ul style="list-style-type: none"> vytvorenie ucelenej ponuky pre rodiny s deťmi, seniori, rekreačný cyklisti, športovci, diaľkoví cyklisti 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie bikepointov v strediskových obciach <p>Vysoká priorita : Poprad - Kežmarok</p>
<ul style="list-style-type: none"> zamerať sa na zvýšenie atraktivity horských chát medzi cyklistami a ebikermi s dôrazom na ich nadmorskú výšku a výnimočnosť v SR 	<ul style="list-style-type: none"> jednotná vizuálna prezentácia destinácie (tzv. CI) <p>Vysoká priorita: web, propagačné materiály</p>	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie samoobslužných servisných stojanov, nabíjacie stanice pre elektrobicykle a mobilné telefóny <p>Vysoká priorita: Štrbské</p>

		Pleso - Vysoké Tatry - V. Lomnica – Lučivná - V. Lomnica - Spišská Belá - Ždiar
<ul style="list-style-type: none"> • zvýšiť intermodálnu dostupnosť územia pre cyklistov <p>Vysoká priorita : zvýšiť počet vlakových vozňov s prepravovanými kapacitami pre bicykle, zaviesť službu cyklobusov, zavedenie záchytných parkovísk bike&ride</p>	<ul style="list-style-type: none"> • prezentácia overenej cyklistickej destinácie s autentickými výpoveďami návštevníkov <p>Vysoká priorita: videopozvánka</p>	<ul style="list-style-type: none"> • spolupracovať s poskytovateľmi služieb pre cyklistov (servis, predaj, požičovňa a iné)
<ul style="list-style-type: none"> • napojenie miestnych cyklotrás <p>Vysoká priorita: kvalitatívne vyhodnotenie v zmysle navrhovanej hierarchie cyklistických trás.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • jasný a cielený marketing zameraný ponúknuť služby zážitkovej cykloturistiky 	<ul style="list-style-type: none"> • zvýšenie počtu ubytovacích kapacít pre cyklistov. <p>Vysoká priorita: Prihlásenie ubytovacích kapacít v rámci projektu “Vitajte cyklisti”</p>

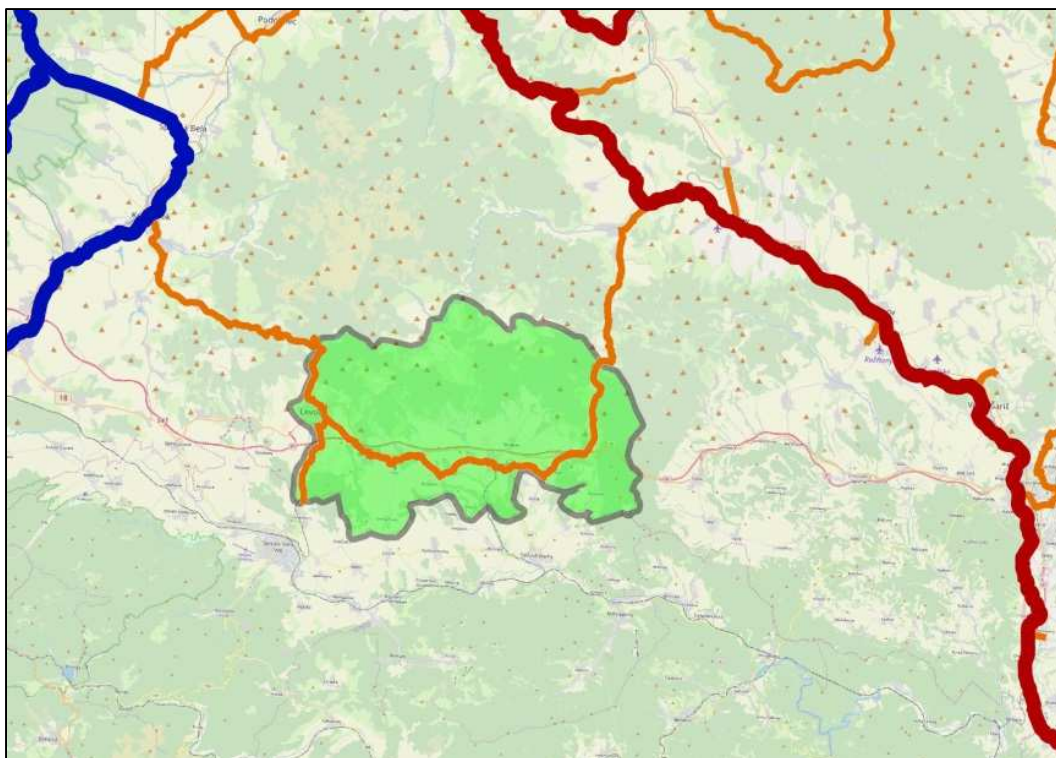
Tabuľka 33 Potenciál územia v okolí destinácie Vysoké Tatry – horská cykloturistika

Potenciál územia	Atrakcie
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tatranský zveropark. Nachádza sa pri Gerlachove ako súčasť hotelového komplexu. V zveroparku je možné vidieť rôzne zvieratá, ako sú kozy, kone, škótsky dobytok, páv, alpaka, labuť, emu či vietnamské prasa.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Veveričí lanový park. Nachádza sa na Štrbskom plese. Adrenalinový park pozostáva z dvoch druhov tratí pre "veľké veverice" (dospelí) a malé veveričky (deti).
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Člnkovanie na Štrbskom Plese. Tradícia člnkovania na Štrbskom Plese a na Novom Štrbskom plese má viac ako 130-ročnú históriu.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Náučný chodník Štrbské Pleso. Náučný chodník je tematický

	<p>zameraný na históriu Štrbského Plesa, flóru, faunu, osobnosti, ktoré tu pôsobili, športové dianie, kúpeľnú históriu a množstvo ďalších užitočných informácií. Pozostáva zo 40-tich štýlových drevených info panelov, ktoré dopĺňajú drevené lavičky. Chodník je prístupný celoročne a dlhý je 5 kilometrov.</p>
	<p>✓ Ranč neďaleko mesta Kežmarok v doline obklopenej lesom. V areáli sa dá vyskúšať jazda na koni, ktorá je určená pre začiatočníkov ale pre pokročilých.</p>
	<p>✓ Botanická záhrada. Nachádza vo Vysokých Tatrách, na severovýchodnom okraji Tatranskej Lomnice</p>
	<p>✓ Nová Pozemná lanovka zo Starého Smokovca na Hrebienok</p>
	<p>✓ Vysokohorské hotely a chaty.</p>
	<p>Pamiatky a pamätihodnosti</p>
	<p>✓ Neogotický kostol v Starom Smokovci dal postaviť v roku 1888 spišský biskup Juraj Császka. Konštrukcia kostola je drevená a steny sú vyplnené murivom. Kostol v alpskom štýle, ktorý svojou architektúrou zapadá do prostredia Vysokých Tatier, má vyrezávané a bohato zdobené štíty. Patrí medzi najkrajšie stavby celého okolia.</p>
	<p>✓ Múzeum TANAPu. Oboznamuje návštevníkov s charakterom tatranskej prírody, s jej ochranou a s dejinami sprístupňovania Tatier. Patrí medzi najnavštevovanejšie múzeá svojho druhu na Slovensku.</p>

2.6.1.4 LEVOČA – SPIŠSKÝ JERUZALEM – PÚTNICKY CYKLOTURIZMUS

Pútnický turizmus na vyznačenom území má dlhoročnú tradíciu. Návštevnosť lokality rok čo rok rastie. Evidencia návštevnosti informačnej kancelárie v meste Levoča sa pohybuje okolo 18 tis. turistov za rok avšak počas Mariánskej púte, lokalitu navštívi viac ako pol milióna pútnikov. Spišský hrad, ktorý síce patrí pod správu Košického samosprávneho kraja je v bezprostrednej blízkosti a ročne ho navštívi viac ako štvrt milióna turistov. V Spišskom podhradí sa nachádza komplex významných historických objektov takzvaný Spišský Jeruzalem, ktorý sa postupne stáva významným pútnickým miestom.



Obrázok 34 Destinácia Levoča – Spišský Jeruzalem – pútnický cykloturizmus

Pútnická cykloturistika?

Vysoký potenciál vyplývajúci z návštevnosti lokality poskytuje ideálnu príležitosť ponúknuť pútnikom „netradičný“ spôsob pohybu. V rámci vlajkového pútnického projektu Prešovského samosprávneho kraja s názvom Svätomariánska púť, tvorí jednu z možností presunu práve cykloturistika.

Prispôbiť a rozšíriť infraštruktúru

Levočské vrchy, ktoré sa rozprestierajú nad mestom Levoča aktuálne ponúkajú dostatočný počet značených cykloturistických trás rôznej náročnosti. Zároveň tvoria prirodzený koridor pre pútnikov v smere na Litmanovú, Gaboltov, Ľutinu a samozrejme Spišské Podhradie. Priamo z mesta Levoča v smere na Levočskú dolinu smeruje 2,2 kilometra dlhá segregovaná cyklistická komunikácia, ktorá je súčasťou kostrovej siete cyklistických trás v PSK.

Ponuka Levočské cyklotrasy

V ponuke s názvom Levočské cyklotrasy je spracovaná ucelená ponuka pre deti, začiatočníkov a fajnšmekrov. Prezentácia jednotlivých overených cykloturistických trás je kvalitne spracovaná do video-pozvánky, v ktorej cyklista má možnosť vidieť a dozvedieť sa všetky potrebné informácie o cyklotrase, na ktorú plánuje vyraziť.

Resort Levočská Dolina je priateľská k cyklistom

V ponuke nechýba ani ubytovanie so značkou “Vitajte cyklisti” či požičovňa bicyklov. Vysoká fluktuácia pútnikov počas podujatí, ktoré sa pravidelne konajú v lokalite vytvára vysoký predpoklad prilákať jednodňových a dvojdňových cykloturistov do destinácie.

Zamerať sa na zatraktívnenie povrchu na existujúcich cykloturistických trasách a vybudovanie koridoru v smere na Spišský Hrhov, Klčov, Nemešany odkiaľ vedie existujúca komunikácia cez Baldovce až do Spišského Podhradia. Mesto Levoča ponúka dobrý výber ubytovacích a reštauračných zariadení v dostatočnej kapacite rôznych cenových úrovní. V meste sa nachádza jediná prevádzka, ktorá ponúka predaj a servis bicyklov. Od Levoče v smere na Spišský hrad sa nachádza niekoľko penziónov s reštauračnými službami ponúkajúci aj regionálnu kuchyňu.

Tabuľka 34 Návrh destinácie Levoča – Spišský Jeruzalem – pútnický cykloturizmus

Destinácia	Zážitok	Doplňková cyklistická infraštruktúra
<ul style="list-style-type: none"> infraštruktúra 	<ul style="list-style-type: none"> marketing 	<ul style="list-style-type: none"> bikepointy a servisné boxy služby pre cyklistov kapacity ubytovania vhodného pre cyklistov
Návrh		
<ul style="list-style-type: none"> vybudovanie koridoru kostrovej siete cyklistických trás <p>Vysoká priorita: Levoča - Spišský Hrhov - Klčov - Nemešany</p>	<ul style="list-style-type: none"> identifikácia profilu návštevníka 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie bikepointov v strediskách <p>Vysoká priorita: Levoča</p>
<ul style="list-style-type: none"> kvalitatívne vyhodnotenie existujúcich cykloturistických trás v zmysle navrhovanej hierarchie cyklistických trás <p>Vysoká priorita: rozšíriť ponuku overených cyklotrás</p>	<ul style="list-style-type: none"> rozšírenie video-pozvánok, ponuky overených cykloturistických trás 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie samoobslužných servisných stojanov, nabíjacie stanice pre elektro bicykle a mobilné telefóny <p>Vysoká priorita: Spišské Podhradie Resort Levočská Dolina Úloža Granč Petrovce</p>

<ul style="list-style-type: none"> • zatraktívnenie povrchu vybraných cykloturistických trás a prispôbiť tak infraštruktúru profilu návštevníka 	<ul style="list-style-type: none"> • informačné tabule s informáciami o cykloturistických trasách a doplnkovej infraštruktúre 	<ul style="list-style-type: none"> • vybudovanie bezpečných parkovísk pre bicykle tzv. bikebox <p>Vysoká priorita: Levoča Spišské Podhradie</p>
<ul style="list-style-type: none"> • zvýšiť intermodálnu dostupnosť územia pre cyklistov <p>Vysoká priorita : zvýšiť počet vlakových vozňov s prepravovanými kapacitami pre bicykle, zaviesť službu cyklobusov, zavedenie záchytných parkovísk bike&ride</p>	<ul style="list-style-type: none"> • rozšíriť prezentácie o textovú časť s gpx súbormi, prípadne aplikáciu do mobilu s ponukou cyklotrás a miestami doplnkovej infraštruktúry 	<ul style="list-style-type: none"> • zvýšenie počtu ubytovacích kapacít pre cyklistov. <p>Vysoká priorita: Prihlásenie ubytovacích kapacít v rámci projektu “Vitajte cyklisti”</p>

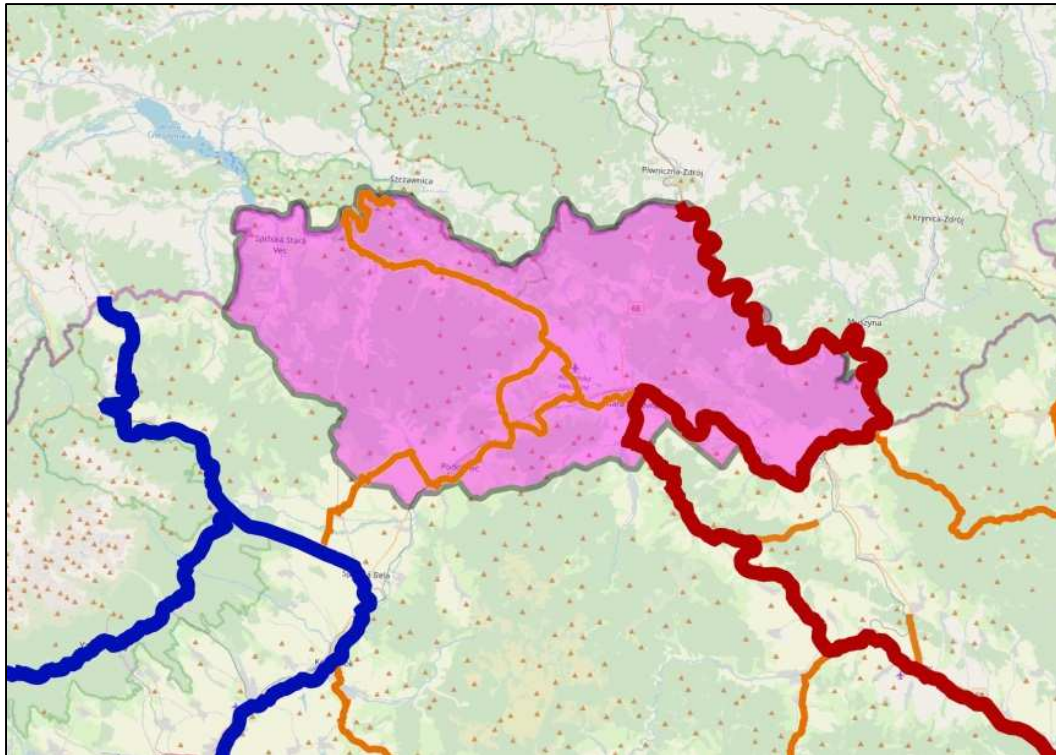
Tabuľka 35 Potenciál územia destinácie Levoča – Spišský Jeruzalem – pútnický cykloturizmus

Potenciál územia	Atrakcie
	✓ Paragliding. Tento adrenalínový šport si našiel svojich nadšencov aj v okolí Spišského Podhradia, kde sú vhodné podmienky.
	✓ Geoglyf Keltského Koňa. Na severnom svahu pod Spišským hradom sa nachádza geoglyf predstavujúci štylizovaného keltského jazdca z mince, ktorá sa našla na Spišskom hrade. Geoglyf je obraz, piktogram v krajine, zobrazujúci figúru alebo ornament. Je to tvar veľkých rozmerov.
	✓ Sokoliareň. Nachádza sa v Spišskom Podhradí pri parkovisku pod Spišským hradom. Nachádza sa v Spišskom Podhradí pri parkovisku pod Spišským hradom. Je jedinou svojho druhu na území východného Slovenska. Svoje miesto tu našli orly, sokoly, jastraby, myšiaky, sova, ale aj plamienka driemavá či krkavec čierny.
	Pamiatky a pamätihodnosti
✓ Bazilika Navštívenia Panny Márie na Mariánskej hore. Jedno z najväčších pútnických miest na svete. Od baziliky je krásny výhľad na celú Levoču, vidieť odtiaľ je aj Tatry. Prostredie, v ktorom je kostol postavený tvorí les a neporušená príroda. Na Mariánsku horu	

	vedú aj viaceré poľné cestičky a neďaleko sa nachádza aj studnička. V roku 1995 poctil toto miesto svojou vzácnou návštevou aj vtedajší pápež Ján Pavol II., na Mariánskej hore sa vtedy počas púte zišlo okolo 650 tisíc pútnikov.
	✓ Chrám sv. Jakuba. Národná kultúrna pamiatka a druhý najväčší kostol na Slovensku. Hlavný oltár je vysoký 18,6 m a široký 6 m, pochádzajúci zo začiatku 16. storočia. Sochárska časť pochádza z dielne Majstra Pavla z Levoče. Dielo Majstra Pavla z Levoče je zapísané medzi národné kultúrne pamiatky.
	✓ Levoča – od r. 2009 – zapísaná do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO. Mesto je mestskou pamiatkovou rezerváciou a vzniklo po tatárskom spustošení lokality v polovici 13. storočia. Postupne sa stalo najvýznamnejším mestom spišského etnika. Na historickom námestí je viac ako 50 gotických, renesančných a ranobarokových patricijských domov s arkádovitými vnútornými dvormi.
	✓ Thurzov dom
	✓ Múzeum špeciálneho školstva
	✓ Židovská synagóga. Synagóga bola postavená koncom 19. storočia, na jej mieste stojí škola.
	✓ Spišská Kapitula. Bola jedným z centier cirkevného školstva na Slovensku. Pôvodne bola samostatné cirkevné mestečko, ktorého pôvod siaha ďaleko do stredoveku.

2.6.1.5 ČERVENÝ KLÁŠTOR - STARÁ LUBOVŇA (SINGLETRACKY) – MULTIMODÁLNY KORIDOR, SPLAV, HORSKÁ CYKLOTURISTIKA, CESTNÁ CYKLOTURISTIKA, PRÍRODNÉ KRÁSY

Lokalita sa vyznačuje multimodalitou. Návštevníci sa do vyznačeného územia môžu dopraviť autom alebo využiť autobusovú dopravu. Železničná sieť sa v lokalite nenachádza. V pohraničnej oblasti s Poľskom v Pieninskom národnom parku má dlhoročnú tradíciu splav či rafting po rieke Dunajec. Návštevník tak v úvode využíva netradičný dopravný prostriedok v podobe drevenej plte, ktorou sa splaví kaňonom rieky Dunajec. Z vody návštevník môže presedlať na bicykel, ktorý si môže zapožičať priamo v mieste výstupnej stanice.



Obrázok 35 Destinácia Červený kláštor - Stará Ľubovňa (singletracky)

Singletrack raj v Lechnici a Starej Ľubovni

Patrí medzi najvyhľadávanejšie rezorty v Česku a na Slovenku. V roku 2017 sa tento singletrack raj stal NAJ produktom turistického ruchu Prešovského samosprávneho kraja. Cykloturisti majú k dispozícii 15 kilometrov kvalitných trailov. V prevádzke sú tri trate, z čoho sú dve trate rodinného typu GRIFTOF (9 km), ŠPICA (5 km) a jedna náročná trať GVIŽD (1,3 km) je určená len skúseným zjazdárom. Pridanou hodnotou sú nádherné výhľady na Tri koruny, Haligovské skaly a Belianske Tatry.

Ak by bolo nadšencom singletrailov málo, o necelých 20 kilometrov vzdialené sú Ľubovnianske Cyklostopy. Za projektom stojí občianske združenie Cyklovňa, ktorá v spolupráci s mestom Stará Ľubovňa a O.Z. Slomba od roku 2014 vybudovali kvalitnú singletrack infraštruktúru v lesoparku nad hradom Stará Ľubovňa. Návštevníkov čaká viac ako 8 kilometrov trailov.

EuroVelo 11 a Aquavelo

Destinácia multimodálneho koridoru je priamo napojená na diaľkovú európsku cyklotrasu EuroVelo 11 a cezhraničnú cyklotrasu AQUAVELO, ktorá prepája kúpeľné mestá poľsko-slovenského pohraničia. Vďaka vlajkovému cezhraničnému projektu cyklotrasy Kúpeľná cesta sa podarilo vybudovať úseky cyklistickej cestičky v celkovej dĺžke viac ako 11 kilometrov a celkovo 230 kilometrov značenej cyklotrasy na území Slovenska a Poľska. Na vyznačenom území cyklotrasa prechádza cez Červený Kláštor - Veľký Lipník - Podolínec – Vyšné Ružbachy - Lacková - Kamienka – Hniezdne – Stará Ľubovňa – N. Ľubovňa –

Ľubovnianske Kúpele – Plavnica – Údol – Plaveč – Orlov - Andrejovka – Čirč. Súčasťou projektu je doplnková infraštruktúra oddychových prístreškov.

Tabuľka 36 Návrh destinácie Červený kláštor - Stará Ľubovňa

Destinácia	Zážitok	Doplnková cyklistická infraštruktúra
<ul style="list-style-type: none"> infraštruktúra 	<ul style="list-style-type: none"> marketing 	<ul style="list-style-type: none"> bikepointy a servisné boxy služby pre cyklistov kapacity ubytovania vhodného pre cyklistov
Návrh		
<ul style="list-style-type: none"> vybudovanie koridoru kostrovej siete cyklistických trás <p>Vysoká priorita: Červený Kláštor - Stará Ľubovňa</p>	<ul style="list-style-type: none"> spracovať jednotlivé úseky existujúcej cykloturistickej infraštruktúry do ucelenej ponuky pre vybrané záujmové skupiny 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie bikepointov v strediskách <p>Vysoká priorita : Stará Ľubovňa</p>
<ul style="list-style-type: none"> kvalitatívne vyhodnotenie existujúcich cykloturistických trás v zmysle navrhovanej hierarchie cyklistických trás 	<ul style="list-style-type: none"> jednotlivé ponuky cykloturistických trás spracovať s jasnými a zreteľnými informáciami o stave, charaktere a obtiažnosti cyklotrasy tak aby návštevník mal relevantnú informáciu skôr ako si danú cyklotrasu rozhodne prejsť na bicykli. 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie samoobslužných servisných stojanov, nabíjacie stanice pre elektro bicykle a mobilné telefóny <p>Vysoká priorita : Červený Kláštor Vyšné Ružbachy Čirč</p>

<ul style="list-style-type: none"> • zvýšiť intermodálnu dostupnosť územia pre cyklistov <p>Vysoká priorita: zvýšiť počet vlakových vozňov s prepravovanými kapacitami pre bicykle, zaviesť službu cyklobusov, zaviesť záchytné parkoviská bike&ride</p>	<ul style="list-style-type: none"> • jednotná vizuálna prezentácia destinácie (tzv. CI) <p>Vysoká priorita: web, propagačné materiály</p>	<ul style="list-style-type: none"> • vybudovanie bezpečných parkovísk pre bicykle tzv. bikebox <p>Vysoká priorita : Červený Kláštor</p>
<ul style="list-style-type: none"> • prispôbiť charakter existujúcich značených cykloturistických trás vybraným záujmovým skupinám 	<ul style="list-style-type: none"> • prezentácia overenej cyklistickej destinácie <p>Vysoká priorita: videopozvánka</p>	<ul style="list-style-type: none"> • zvýšenie počtu • ubytovacích kapacít • pre cyklistov <p>Vysoká priorita: Prihlásenie ubytovacích kapacít v rámci projektu "Vitajte cyklisti"</p>

Tabuľka 37 Potenciál územia destinácie Červený kláštor - Stará Ľubovňa

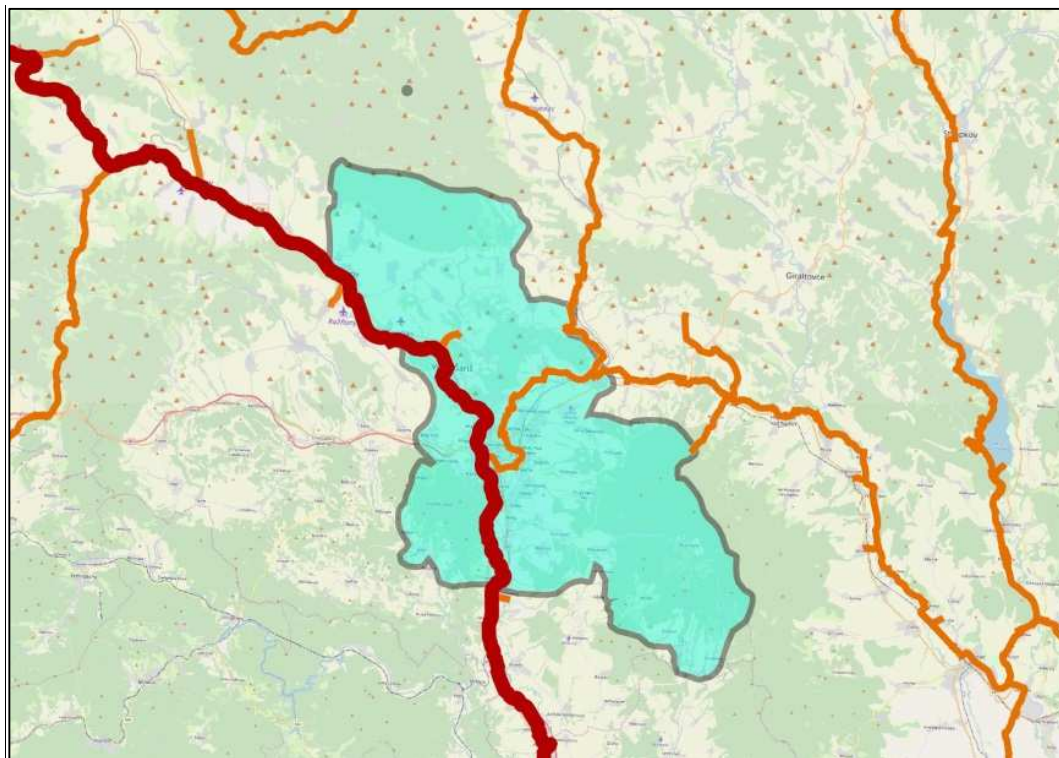
Potenciál územia	Atrakcie
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kúpele Vyšné Ružbachy. Termálne kúpalisko s piatimi bazénmi. K dispozícii je aj vnútorný termálny bazén, ktorý je v prevádzke celý rok.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kúpele Červený Kláštor. Jedinečná prírodná liečivá voda ľudovo nazývaná aj „Smerdžonka“. Smerdžonka má svojim zložením blahodárne účinky pri liečbe chorôb pohybového aparátu, neurologických chorôb.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kráter Vyšné Ružbachy. Kráter s termálnou vodou má európsky význam a je najväčšie svojho druhu na Slovensku. Má priemer 20 metrov a hlboké je 3 metre. Od roku 1967 je Kráter vo Vyšných Ružbachoch zaradený medzi chránené prírodné útvary Slovenska.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Nestville Park. Nachádza sa v obci Hniezdne. Areál zobrazuje tradície ľudí z regiónu severného Spiša. Okrem oboznámenia sa s históriou regiónu a jej najdôležitejšími udalosťami, sú tu expozície historických

	<p>udalostí, ktoré významne ovplyvnili výrobu liehovín a s ňou súvisiacich remesiel v regióne severného Spiša.</p>
	<p>✓ Pltníctvo na Dunajci. Vyše 120 ročná tradícia. Na plť možno, na slovenskej strane, nastúpiť na 4 rôznych nástupných staniach Červený Kláštor, Kvašné Lúky, Majere alebo Spišská Stará Ves – Nokle, a tak sa plaviť rôzne dĺžky trate.</p>
	<p>✓ Jarabinské tiesňavy. Prírodná rezervácia nachádzajúca sa v Pieninách severne od obce Jarabina. Je to krátky kaňon z bradlových vápencov vytvorený erupciou rieky Malý Lipník.</p>
	<p>✓ Haligovské skaly. Vápencové skalné hrebene a sutiny vystupujú až 300 metrov nad údolie potoka Lipník.</p>
	<p>✓ Prielom Dunajca. Má dĺžku približne 9 kilometrov a vytvorila ho rieka Dunajec.</p>
	<p>Pamiatky a pamätihodnosti</p>
	<p>✓ Ľubovniansky hrad. Hrad vznikol v druhej polovici 13. storočia ako hraničný strážny hrad, chrániaci obchodné cesty do Poľska. Najstaršou časťou hradu je kruhová veža s opornými piliermi a priľahlý gotický palác. V rekonštruovanej časti hradu sa nachádza múzeum, ktorého súčasťou sú stále expozície.</p>
	<p>✓ Kláštor kartuziánov. Kláštor bol obývaný mníchmi kartuziánskeho a kamaldulského rádu. Červený Kláštor leží na hranici Pieninského národného parku.</p>
	<p>✓ Ľubovniansky skanzen. Najmladší skanzen na Slovensku. Skanzen tvoria vidiecke domy a sakrálne stavby.</p>

2.6.1.6 PREŠOV – PUMPTRACK – ZLATÁ BAŇA – OPÁLOVÉ BANE – CEMJATA (BIKEPARK)

Metropolou severovýchodného Slovenska je mesto Prešov. V súčasnosti mesto ponúka jednu z najrozvinutejších cyklo dopravných infraštruktúr na Slovensku. Aj vďaka projektom cezhraničnej spolupráce a výzvy na zvýšenie atraktivity nemotorovej dopravy prevažne cyklistickej dopravy je v meste takmer 20 kilometrov segregovaných cyklistických cestičiek. V povodí rieky Torysa prechádza medzinárodná cyklistická trasa EuroVelo 11, ktorá je v

katastrálnom území mesta dobudovaná takmer v celej plánovanej dĺžke. Zostávajúcim úsekom pred dokončením je cyklistická cestička v časti Wilec hôrka.



Obrázok 36 Destinácia Prešov – Pumptrack – Zlatá Baňa – Opálové bane – Cemjata

Dostupnosť

Krajské mesto disponuje pravidelným železničným spojením na trase Prešov - Košice, Kysak - Bratislava. Spojenie je vybavené vozňami s možnosťou zjednodušenej prepravy bicyklov, čo umožňuje potenciálnym návštevníkom pohodlnú prepravu do destinácie aj s vlastným bicyklom. Autobusová doprava v súčasnosti neponúka možnosť prepravy bicyklov. Diaľničné spojenie prepája mesto Prešov s Košicami a taktiež s Levočou, či Popradom, čo umožňuje rýchly presun medzi destináciami.

Infraštruktúra aj ta doplnková

Ako sme už v úvode spomenuli mesto má rozvinutú cyklodopravnú infraštruktúru, čo je samo o sebe produktom, ktorý ocenia hlavne rodiny s deťmi. Cyklistická cestička vedie od Wilec hôrky cez mestské časti Sídliisko II a Sídliisko III, kde ďalej pokračuje po koridore EuroVela 11 do mesta Veľký Šariš v smere na Šarišské Michaľany. Doplnková infraštruktúra v podobe samoobslužných servisných boxov alebo bikepointov absentuje. Bezpečné parkoviská na bicykle nevidujeme, k dispozícii sú klasické cyklostojany pred verejnými inštitúciami či súkromnými prevádzkami v rôznej kvalite a prevedení. Služby servisu, predaja a požičiavania bicyklov sú v dostatočnom rozsahu a v rámci nákupných centier, či obchodných domov otvorené 7 dní v týždni. Ubytovacie a stravovacie zariadenia sú v dostatočnom rozsahu v rámci centra mesta, ale aj na periférii a vybraných lokalitách, ktoré navštevujú rekreační turisti. Ubytovacie kapacity so značkou Vitajte cyklisti vo vyznačenej lokalite nevidujeme.

Park area

Najznámejšou ucelenou cykloturistickou lokalitou pre priaznivcov singletrackov sú Prešovské singletracky, ktoré sa nachádzajú neďaleko Prešova v mestských lesoch. V ponuke je 6 singletrailov rôznej obtiažnosti a dĺžky. V rámci mesta je tesne pred dokončeným prvý pumptrack, ktorý bude súčasťou bikecentra. Pumptrack bude verejne prístupný. Situovaný je do atraktívnej lokality povodia riečky Sekčov. Zámer pojednáva výstavbu spevnenej komunikácie, ktorá bude prepájať budúci Centrálny mestský park v berme rieky Sekčov s bike centrom. Neďaleko Prešova v obci Janov sa nachádza bikepark s vlekem a 4 traťami. Na svoje si prídu najmä skúsený jazdci, pre ktorých sú pripravené dve AIR DH trate s kvalitne spracovanými prekážkami, Freeride trať poteší prirodzeným lesným terénom a strmšími časťami. Na svoje si prídu aj rodiny z deťmi, pre ktoré je pripravený Family trail. Cykloturistov, ktorí navštívia lokalitu Prešova láka Slanské pohorie a pohorie Čergov. Slanská magistrála využíva malo frekventovanú cestu až do srdca Slanských vrchov, ktoré lákajú návštevníkov unikátnymi opálovými baňami prístupnými verejnosti. Neďaleko Sabinova sa rozprestiera Čergovské pohorie. Okolie Drienice ponúka cykloturistom nádherné prírodné scenérie, ubytovacie, stravovacie a wellnes služby. Spevnenou účelovou komunikáciou návštevníci majú možnosť vyšliapať až na vrchol Lysej pri Drienici. V rámci iniciatívy miestnych aktérov boli svojpomocne vyznačené horské cykloturistické trasy. Lokalita má vysoký potenciál stať sa exkluzívnym bikeparkom nakoľko disponuje rozsiahlou sieťou zjazdoviek a lanovou dráhou od záchytného parkoviska.

Tabuľka 38 Návrh destinácie Prešov – Pumptrack – Zlatá Baňa – opálové bane – Cemjata (Bikepark)

Destinácia	Zážitok	Doplnková cyklistická infraštruktúra
<ul style="list-style-type: none"> infraštruktúra 	<ul style="list-style-type: none"> téma marketing 	<ul style="list-style-type: none"> bikepointy a servisné boxy služby pre cyklistov kapacity ubytovania vhodného pre cyklistov
Návrh		
<ul style="list-style-type: none"> prepojiť už existujúce produkty cyklistickou trasou <p>Vysoká priorita: Janov - Prešov - (vnútromestské prepojenie) Cykloželeznička - Šváby -</p>	<ul style="list-style-type: none"> vytvoriť ucelenú tematickú ponuku pre návštevníka zloženú z jednotlivých už existujúcich produktov 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie bikepointov a bezpečných parkovísk v strediskových obciach <p>Vysoká priorita : Prešov Sabinov</p>

<p>Kokošovce, Prešov - Drienica</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • napojenie miestnych cyklotrás <p>Vysoká priorita: kvalitatívne vyhodnotenie v zmysle navrhovanej hierarchie cyklistických trás.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • jasný a cielený marketing zameraný na záujmové skupiny (ideovo blízke k téme) 	<ul style="list-style-type: none"> • zriadenie doplnkovej infraštruktúry pre cyklistov t.j. samoobslužné servisné stojany, nabíjacie stanice pre elektrobicykle a mobilné telefóny <p>Vysoká priorita: Kokošovce Pusté pole - nad Zlatou Baňou Ski Drienica - parkovisko Cemjata pri Prešove Horský hotel - Lysá pri Drienici</p>
<ul style="list-style-type: none"> • zvýšiť intermodálnu dostupnosť územia pre cyklistov <p>Vysoká priorita: zvýšiť počet vlakových vozňov s prepravovanými kapacitami pre bicykle, zaviesť službu cyklobusov, zavedenie záchytných parkovísk bike&ride</p>	<ul style="list-style-type: none"> • prezentácia overenej cyklistickej destinácie s autentickými výpoveďami návštevníkov <p>Vysoká priorita: videopozvánka</p>	<ul style="list-style-type: none"> • spolupracovať s poskytovateľmi služieb pre cyklistov (servis, predaj, požičovňa a iné).
	<ul style="list-style-type: none"> • jednotná vizuálna prezentácia destinácie (tzv. CI) <p>Vysoká priorita: web, propagačné materiály</p>	<ul style="list-style-type: none"> • zvýšenie počtu ubytovacích kapacít pre cyklistov <p>Vysoká priorita: prihlásenie ubytovacích kapacít v rámci projektu “Vitajte cyklisti”</p>

Tabuľka 39 Potenciál územia Prešov – Zlatá Baňa – Cemjata

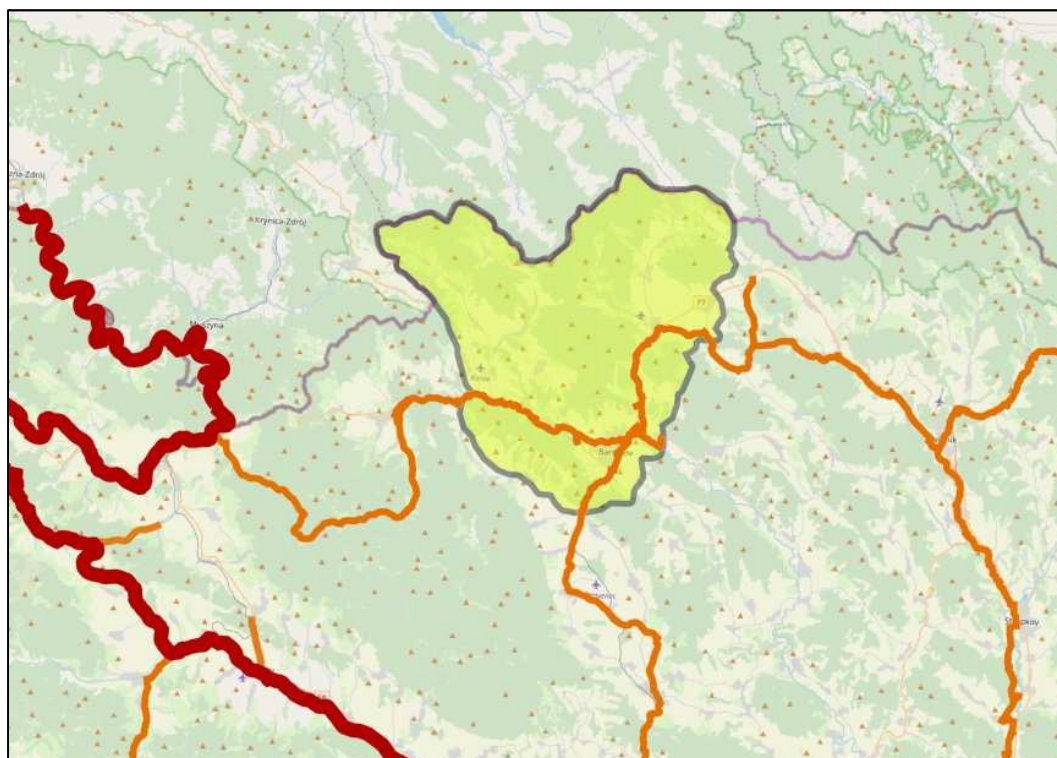
Potenciál územia	Atrakcie
------------------	----------

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Slovenské opáľové bane. Sú situované 20 km juhovýchodne od Prešova. Najväčší opál nazvaný Harlekýn našli v roku 1775 v potoku v obci Červenica. Jeho hmotnosť je takmer 600 gramov.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Hvezdáreň a planetárium. Je to špecializované kultúrno-osvetové zariadenie, ktorého cieľom je šírenie poznatkov astronómie a príbuzných vied medzi širokou verejnosťou. 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Letné kúpaliská a aquapark. V letných mesiacoch stojí za to navštíviť rekreačnú oblasť Sigord, alebo letné kúpaliska s ubytovacími stravovacími zariadeniami priamo v Prešove. 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Velodróom. Jediný cyklistický štadión na Slovensku s olympijskými parametrami. Betónová dráha má pri šírke 7,5 metra dĺžku 333,33 metrov a sklon na rovinkách 12 stupňov, v oblúkoch elipsovitej dráhy až 37 stupňov. 	
<p>Pamiatky a pamätihodnosti</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Šarišský hrad. Poloha kopca v údolí rieky Torysy je predurčená na trvalé osídlenie. Archeologický prieskum dokázal osídlenie hradného vrchu už v neolite, v neskorej dobe kamennej a v mladšej dobe bronzovej (13. – 11. stor. p.n.l.). 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Zbojnický hrad. Zvyšky kamenného hradu sú na skalnej vyvýšenine. 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kapušiansky hrad. Hrad mal chrániť kráľovskú cestu vedúcu z Prešova na sever. Jeho prvým majiteľom bol rod Moglód. 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Prešovský solivar. Súbor unikátnych historických objektov na čerpanie a varenie solí zo soľanky, pochádza zo 17. storočia a na Slovensku nemá obdobu. 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Prešovská kalvária. Považovaná za druhú najkrajšiu v celom Uhorsku. Z vrcholu kalvárskeho kopca sa naskytá krásny výhľad na Prešov a jeho okolie. 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Neptúnova fontána. Dal ju postaviť v 19. storočí židovský obchodník Marek Holländer, ako prejav vďačnosti mestu, ktoré 	

	mu dovolilo v meste Prešov usadiť a podnikat’.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Bosáková banka. Pôvodným účelom budovy mal byť finančný ústav. Budova dostala pomenovanie po Michalovi Bosákovi, slovenskom vysťahovalcovi, ktorý sa vypracoval na špičkového bankára v USA.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ortodoxná synagóga. Zároveň slúži ako múzeum židovskej kultúry, ktorá návštevníkom predstavuje tzv. Barkányovu zbierku judaík.

2.6.1.7 BARDEJOV – ZBOROV – KÚPELE + HRAD ZBOROV

Bardejov je predovšetkým mesto preslávené kúpeľmi, ktoré navštívila ako 51-ročná cisárovná a uhorská kráľovná Alžbeta oslovovaná ako Sissi. V kúpeľoch strávila viac ako tri týždne v roku 1895. Hotel pomenovaný po cisárovnjej stojí dodnes a nesie jej meno. Bardejovské kúpele patria medzi najstaršie kúpele s najdlhšou tradíciou poskytovania kúpeľných služieb. Prvá zmienka o Bardejovských Kúpeľoch je z roku 1247.



Obrázok 37 Destinácia Bardejov – Zborov – Kúpele + Hrad Zborov

Čísla, na ktorých sa dá stavať

Ročne sa v Bardejovských kúpeľoch ubytuje viac ako štvrt' milióna ľudí. Rovnaký je aj odhadovaný počet jednodňových návštevníkov. Návštevníci okrem relaxu vo vode s obľubou

navštevujú množstvo umeleckých a historických pamiatok, ktoré lokalita ponúka. Výnimkou nie je ani turistika po lesnom náučnom chodníku Čierna mláka. Pozostáva z troch okruhov rôznej náročnosti. Chodník však nie je určený pre cykloturistov.

Cyklistická doprava a cykloturistika v lokalite

Mesto Bardejov ako jedno z mála miest na území Prešovského samosprávneho kraja má vypracovaný strategický dokument rozvoja cyklotrás na území mesta a v blízkom okolí. V rámci mesta je viacero vyznačených koridorov na existujúcich chodníkoch pre chodcov, ktoré žiaľ nespĺňajú technické parametre. Segregovaná cyklistická cestička bola vybudovaná popri priemyselnom parku v celkovej dĺžke do 700 metrov. Aktuálne sa pripravuje v rámci protipovodňových úprav vybudovanie segregovanej cyklistickej cestičky popri rieke Topľa. Celková dĺžka mestských cyklotrás je 3519 metrov. Absentuje úplné prepojenie mesta Bardejov s Bardejovskými kúpeľmi, kde chýba k úplnému prepojeniu krátky úsek od čerpacej stanice po už existujúcu komunikáciu, ktorá končí na parkovisku pred centrom Bardejovských kúpeľov. Provizórnym riešením sa stal singletrack Herkules, ktorý prepája chýbajúci úsek a vytvára tak koridor pre cyklistov a chodcov. Presentované cyklotrasy v okolí Bardejova vedú prevažne po cestách s nízkou intenzitou dopravy. V rámci podpory OOCR bol v roku 2015 vytvorený singletrack s názvom Čerešenka o celkovej dĺžke 1 650 metrov a prevýšení 140 výškových metrov. Tiež boli doplnené aj navigačné tabule so smerovníkom na Čerešňu. Lokalita disponuje množstvom zaujímavostí, ktoré tvoria ideálny podklad pre tematickú a zážitkovú cyklotrasu.

Infraštruktúra

V meste je možné kúpiť, prenajať, ale aj servisovať bicykel. Bardejov ponúka aj dostatočné množstvo ubytovacích a reštauračných zariadení rôznej cenovej úrovne. Mimo zastavaného územia absentuje doplnková infraštruktúra pre cyklistov.

Tabuľka 40 Návrh destinácie Bardejov – Zborov – Kúpele + Hrad Zborov

Destinácia	Zážitok	Doplnková cyklistická infraštruktúra
<ul style="list-style-type: none"> infraštruktúra 	<ul style="list-style-type: none"> marketing 	<ul style="list-style-type: none"> bikepointy a servisné boxy služby pre cyklistov kapacity ubytovania vhodného pre cyklistov
Návrh		
<ul style="list-style-type: none"> vybudovanie koridoru kostrovej siete 	<ul style="list-style-type: none"> vytvorenie ponuky pre cykloturistov 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie bikepointov v strediskách

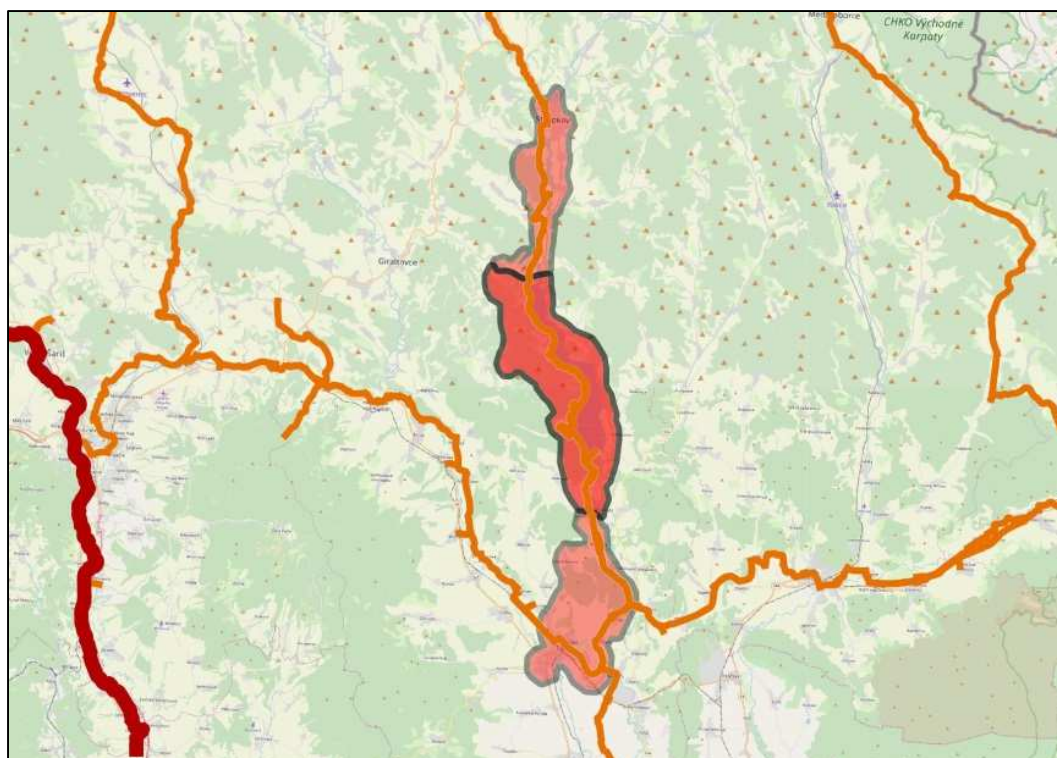
<p>cyklistických trás</p> <p>Vysoká priorita :</p> <p>Bardejov - Bardejovské kúpele - Zborov</p>		<p>Vysoká priorita :</p> <p>Bardejov</p>
<ul style="list-style-type: none"> • kvalitatívne vyhodnotenie existujúcich cykloturistických trás v zmysle navrhovanej hierarchie cyklistických trás 	<ul style="list-style-type: none"> • doplnenie propagačných materiálov kúpeľov o rekreačno-rehabilitačnú cykloturistiku (v zmysle ponuky) 	<ul style="list-style-type: none"> • zriadenie samoobslužných servisných stojanov, nabíjacie stanice pre elektrobicykle a mobilné telefóny <p>Vysoká priorita:</p> <p>Bardejovské kúpele</p> <p>Zborov</p> <p>Sveržov</p>
<ul style="list-style-type: none"> • zvýšiť intermodálnu dostupnosť územia pre cyklistov <p>Vysoká priorita : zvýšiť počet vlakových vozňov s prepravovanými kapacitami pre bicykle, zaviesť službu cyklobusov, zavedenie záchytných parkovísk bike&ride</p>	<ul style="list-style-type: none"> • prezentácia overenej cyklistickej destinácie <p>Vysoká priorita:</p> <p>videopozvánka</p>	<ul style="list-style-type: none"> • vybudovanie bezpečných parkovísk pre bicykle tzv. bikebox <p>Vysoká priorita :</p> <p>Bardejovské kúpele</p>
<ul style="list-style-type: none"> • rozšírenie ponuky rekreačno-rehabilitačných cykloturistických trás v okolí Bardejova a Bardejovských kúpeľov 	<ul style="list-style-type: none"> • jednotná vizuálna prezentácia destinácie (tzv. CI) <p>Vysoká priorita: web, propagačné materiály</p>	<ul style="list-style-type: none"> • zvýšenie počtu ubytovacích kapacít pre cyklistov <p>Vysoká priorita:</p> <p>prihlásenie ubytovacích kapacít v rámci projektu “Vitajte cyklistí”</p>

Tabuľka 41 Potenciál územia destinácie Bardejov – Zborov – Kúpele

Potenciál územia	Atrakcie
	✓ Bardejovské kúpele
	✓ Múzeum ľudovej architektúry. Najstaršia expozícia svojho druhu na Slovensku pozostáva z 24 objektov, reprezentujúcich ľudovú kultúru a staviteľstvo slovenského a rusínskeho etnika v regiónoch horného Šariša a horného Zemplína.
	✓ Skanzen v Bardejovských kúpeľoch.
	✓ Osemstoročný dub letný v obci Dubinné.
	✓ Kráľova studňa. Nachádza sa v tesnej blízkosti poľsko-slovenskej hranice. V roku 1471 sa na tomto mieste stretli uhorský kráľ Matej Korvín s poľským kráľom Kazimírom IV.
	Pamiatky a pamätihodnosti
	✓ Zborovský hrad. Postavený bol na obranu uhorského pohraničia a obchodnej cesty do Poľska. Zborovský hradný vrch bol v roku 1926 vyhlásený za prírodnú rezerváciu, čo ho zaraďuje medzi najstaršie chránené územia na Slovensku.
	✓ Farský kostol svätého Egídia
	✓ Radnica – Bardejov. Bývalá mestská radnica, ktorá patrí medzi najvzácnejšie pamiatky mesta Bardejov

2.6.1.8 STROPKOV – DOMAŠA – VRANOV

Prioritou lokality je rozvoj cestovného ruchu vzhľadom na atraktívne prírodné prostredie s minerálnymi prameňmi, bohatú flóru a faunu, množstvo zaujímavých historických a kultúrnych pamiatok a športovo rekreačných služieb. V rámci rozvoja najmenej rozvinutých regiónov bol vypracovaný dokument s názvom "Stratégia rozvoja cestovného ruchu v okrese Vranov nad Topľou" v ktorom sa pojednáva využitie cykloturistiky ako nástroj cestovného ruchu. Tá navrhuje vytvorenie rezortu Domaša. Vysoký potenciál prevažne v letnom období láka návštevníkov, turistov a potenciálnych cykloturistov využiť vodnú plochu na príjemné osvieženie či realizovanie rozličných vodných športov. Cykloturistika predstavuje prienikovou celoročnú aktivitu, ktorá vytvorí vysokú pridanú hodnotu pre lokalitu.



Obrázok 38 Destinácia Stropkov – Domaša – Vranov

Trasa okolo Domaše

V súčasnosti okolo vodnej plochy Domaša existuje značená cyklotrasa dlhá 39 kilometrov s prevýšením 480 metrov. Začína v obci Malá Domaša a pokračuje v povodí rieky Ondava cestou po most cez Ondavu do Lomného, Bžian a ďalej po účelovej a lesnej ceste okolo rekreačných zariadení späť do východiskového miesta v obci Malá Domaša. Cyklotrasa je s obľubou využívaná na rozličné cyklopodujatia, ktoré každoročne prilákajú tisíce cykloturistov do lokality.

Prepojenie strediskových obcí

Nemenej kľúčové je napojenie okresných miest Vranov nad Topľou a Stropkova v zmysle navrhovaného koridoru kostrovej siete cyklistických trás v PSK. Okresné mestá sú zároveň hlavnými aktérmi v rozvoji turistickej infraštruktúry na Domaši.

Tabuľka 42 Návrh destinácie Stropkov – Domaša – Vranov

Destinácia	Zážitok	Doplnková cyklistická infraštruktúra
<ul style="list-style-type: none"> infraštruktúra 	<ul style="list-style-type: none"> téma marketing 	<ul style="list-style-type: none"> bikepointy a servisné boxy služby pre cyklistov kapacity ubytovania vhodných pre cyklistov

Návrh		
<ul style="list-style-type: none"> vybudovanie koridoru kostrovej siete cyklistických trás <p>Vysoká priorita : Stropkov - Domaša Vranov nad Topľou - Domaša</p>	<ul style="list-style-type: none"> vytvorenie loga destinácie rezort Domaša - priateľská k cyklistom 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie bikepointov s bezpečným parkovaním pre bicykle v strediskových obciach <p>Vysoká priorita : Stropkov Vranov nad Topľou</p>
<ul style="list-style-type: none"> vybudovanie plnohodnotnej konkurencie schopnej cyklotrasy Okolo Domaše vhodnej pre všetky záujmové skupiny. 	<ul style="list-style-type: none"> rozšírenie existujúcej turistickej ponuky o zážitkovú cykloturistiku 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie samoobslužných servisných stojanov, nabíjacie stanice pre elektrobicykle a mobilné telefóny <p>Vysoká priorita : Oblasť Dobrá Oblasť Valkov Oblasť Eva Oblasť Zelená lagúna</p>
<ul style="list-style-type: none"> kvalitatívne vyhodnotenie existujúcich cykloturistických trás v zmysle navrhovanej hierarchie cyklistických trás <p>Vysoká priorita: rozšíriť ponuku overených cyklotrás</p>	<ul style="list-style-type: none"> prezentácia overenej cyklistickej destinácie <p>Vysoká priorita: videopozvánka</p>	<ul style="list-style-type: none"> informačné tabule v rekreačných oblastiach s informáciami o cykloturistických trasách a doplnkovej infraštruktúre
<ul style="list-style-type: none"> zvýšiť intermodálnu dostupnosť územia pre cyklistov <p>Vysoká priorita : zvýšiť počet vlakových vozňov s prepravovanými</p>	<ul style="list-style-type: none"> jednotná vizuálna prezentácia destinácie (tzv. CI) <p>Vysoká priorita: web, propagačné materiály</p>	<ul style="list-style-type: none"> zvýšenie počtu ubytovacích kapacít pre cyklistov <p>Vysoká priorita: prihlásenie ubytovacích kapacít v rámci projektu “Vitajte cyklisti”</p>

kapacitami pre bicykle, zaviest' službu cyklobusov, zavedenie záchytných parkovísk bike&ride		
-------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

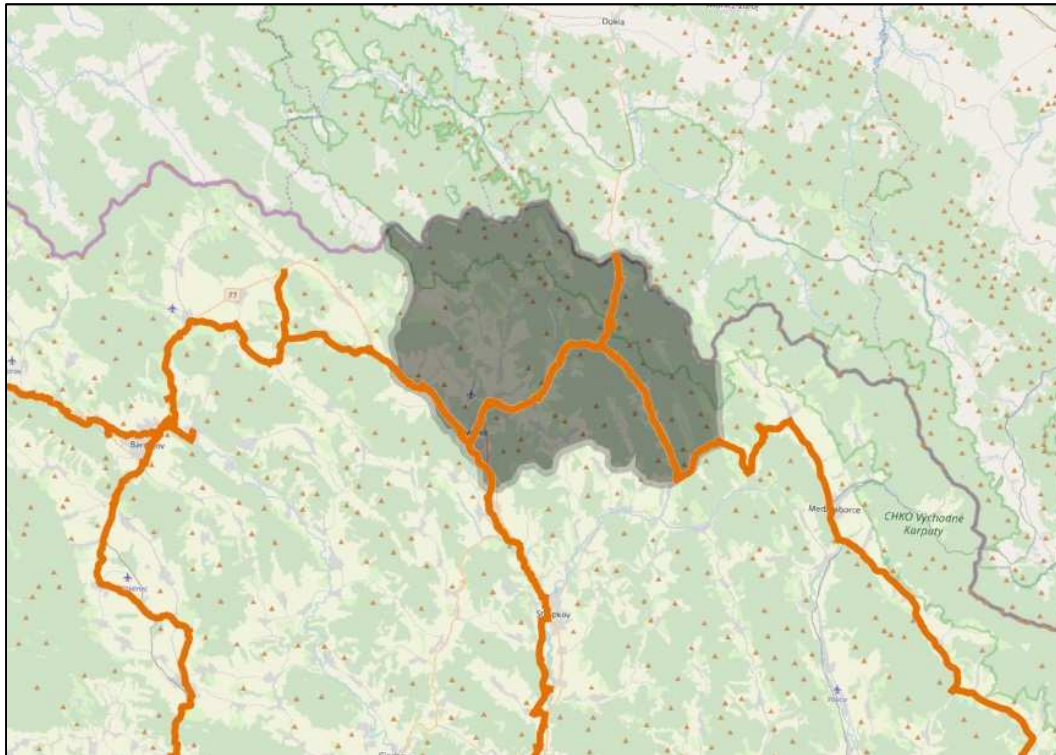
Tabuľka 43 Potenciál územia Stropkov – Domaša – Vranov

Potenciál územia	Atrakcie
	✓ Vodná nádrž. Vodná nádrž vznikla prehradením rieky Ondava pri obci Veľká Domaša.
	✓ Letné kúpalisko vo Vranove nad Topľou. Návštevníkom ponúka 50 metrový rekreačný bazén s vodnými tryskami a hríbikom.
	✓ ZOO park v Stropkove. Vznikol v roku 1984, keď sa z iniciatívy detí a rodičov začalo s výstavbou Stanice mladých prírodovedcov pri Dome pionierov a mládeže, ktorá sa neskôr premenovala na zoopark. ZOO park je jediným zariadením svojho druhu na Slovensku.
	Pamiatky a pamätihodnosti
	✓ Hrad Čičva.
	✓ Kláštor Pavlínov. Nachádza sa vo Vranove nad Topľou kde začali v roku 1672 pôsobiť otcovia rádu Pavlínov.
	✓ Bazilika Narodenia Panny Márie vo Vranove nad Topľou. Tento kostol je najcennejšou historickou pamiatkou v meste. Bol postavený v roku 1580.
	✓ Starobylý barokovo- rokokový Kostol sv. Štefana kráľa. Keď v sa 60. rokoch minulého storočia plánovala výstavba vodnej nádrže Domaša, niekoľko obcí, ktoré mali ležať pod jej hladinou, bolo asanovaných. Takýto osud stihol i obec Kelča. Kostol jedinou stavbou, ktorú sa vďaka výhodnej polohe na vyvýšenom mieste podarilo zachrániť.
	✓ Stropkovský kaštieľ. V súčasnosti v budove sídli Mestské múzeum a galéria.
✓ Gotický trojlodový Kostol Najsvätejšieho Tela a Krvi Kristovej. Je	

najvýznamnejšou kultúrno-historickou pamiatkou Stropkova.

2.6.1.9 SVIDNÍK – II. SVETOVÁ VOJNA

Okres Svidník je jediným okresom v Prešovskom samosprávnom kraji, ktorý ma detailne spracovanú koncepciu rozvoja cykloturistiky. Strategický dokument s názvom Stratégia rozvoja cykloturistiky a cestovného ruchu v okrese Svidník 2018 - 2024 unikátnym spôsobom využíva potenciál územia s možnosťou vytvorenia štyroch tematických produktov, ktoré tvoria destináciu. Jasne stanovuje aktivity a ciele pre dosiahnutie konkurencie schopného produktu.



Obrázok 39 Destinácia Svidník – II. Svetová vojna

Súčasná cykloturistická infraštruktúra

Ku koncu roka 2017 viedla okresom Svidník jediná cykloturistická trasa – Karpatská cyklistická cesta. Táto medzinárodná cyklotrasa prepája päť krajín Karpatského euroregiónu – SVK, PL, UA, RO, HU a jej hlavnou témou a značkou sú Karpaty. Celková dĺžka cyklotrasy v okrese Svidník je 40 km. Do okresu vstupuje v obci Cigľa, pokračuje ďalej smer Dubová, Nižný Mirošov, Vyšný Orlík, Nižný Orlík, Svidník, Kapišová, Nižná Pisaná, Vyšná Pisaná Medvede, Krajná Bystrá, Nižný Komárnik, Vyšný Komárnik. Cykloturistické trasy v okrese Svidník (Karpatskú cyklistickú cestu) spravuje Prešovská bicyklová skupina Kostitras.

Koncept budovania konkurencie schopnej destinácie

Navrhovaný cykloturistický produkt cestovného ruchu „Duklianske bojisko“ (pracovný názov) súvisí s existenciou množstva pamiatok na boje z 2.svetovej vojny, múzeá a prírodné

expozície, ojedinelé svojho druhu na Slovensku. Navrhované miestne cyklotrasy sú naplánované v rozsahu 20,4 km. Navrhované cyklotrasy v plnej miere využívajú existujúce cesty, miestne komunikácie a lesné cesty, čo výrazne znižuje náklady na ich realizáciu. Rozsah trás sa javí ako výrazne nižší, ale netreba zabúdať, že dlhé úseky cyklotrás v tomto území pokrývajú hlavné cykloturistické osy – predovšetkým Karpatská cyklistická cesta a jej úsek Duklianska cyklotrasa (investičný projekt plánovaný v koridore Karpatskej cyklistickej cesty ako náučná cyklistická trasa). V rámci hlavnej kostry je potrebné prioritne venovať pozornosť úseku Nižná Pisaná – Medvedie.

Navrhovaný cykloturistický produkt cestovného ruchu „Drevené chrámy východného obradu“ (pracovný názov) súvisí s existenciou množstva jedinečných drevených cerkví, vrátane pamiatok UNESCO, ktoré sú koncentrované v severovýchodnej časti okresu Svidník. Miestne cyklotrasy sú navrhované v celkovom rozsahu 27,6 km. Navrhované cyklotrasy v plnej miere využívajú existujúce cesty, miestne komunikácie a lesné cesty, čo výrazne znižuje náklady na ich realizáciu. Hlavnou cykloturistickou osou tohto územia je trasa Krajná Poľana – Bodružal – Staškovce – smer Medzilaborce v dĺžke 11,2 km, ktorá vedie po cestách s nízkou intenzitou dopravy, preto je možné ju riešiť aj bez segregovaných úsekov vyžadujúcich náročnú projektovú prípravu.

Navrhovaný cykloturistický produkt cestovného ruchu „Skúste vidiek na východe“ (pracovný názov) súvisí s tesným susedstvom mesta Giraltovce a regionálnej destinácie vodných športov VN Domaša. Navrhované miestne cyklotrasy v celkovom rozsahu majú dĺžku 61,14 km. Navrhované cyklotrasy v plnej miere využívajú existujúce cesty, miestne komunikácie a lesné cesty, čo výrazne znižuje náklady na ich realizáciu. Rozsah trás sa môže naďalej upravovať. Plánovaný náučný chodník na území MAS Topľa môže byť do návrhu zahrnutý, ale mal by tvoriť samostatný nástroj pre potreby cestovného ruchu, nakoľko sa jedná o investičný projekt, ktorého cieľom je vybudovať cyklistickú cestičku s asfaltovým povrchom. Súčasťou návrhu je aj ďalšia plánovaná cyklistická infraštruktúra – segregovaná cestička po hrane chráneného prírodného areálu Radomská slatina, ktorá je zahrnutá do hlavnej kostry cyklotrás v okrese Svidník. Hlavné osy tvoria významnú časť cyklotrás v tejto oblasti nakoľko poskytujú severojužné prepojenie a zároveň najdlhšiu spojnicu v rámci okresu. Celková navrhovaná dĺžka siete cykloturistických trás v okrese je takmer 305 km, čo je výrazné navýšenie oproti pôvodným 42 km Karpatskej cyklistickej cesty. Filozofia konceptu vychádza z predpokladaných možných produktov cestovného ruchu v segmente cykloturistiky, ktoré sú rozdelené do štyroch tém.

Zdroj : Stratégia rozvoja cykloturistiky a cestovného ruchu v okrese Svidník 2018 - 2024

Tabuľka 44 Návrh destinácie Svidník – II. Svetová vojna

Destinácia	Zážitok	Doplňková cyklistická infraštruktúra
<ul style="list-style-type: none"> infraštruktúra 	<ul style="list-style-type: none"> marketing 	<ul style="list-style-type: none"> bikepointy a servisné boxy

		<ul style="list-style-type: none"> • služby pre cyklistov • kapacity ubytovania vhodných pre cyklistov
Návrh		
<ul style="list-style-type: none"> • vybudovanie koridoru kostrovej siete cyklistických trás <p>Vysoká priorita: Svidník - Stropkov</p>	<ul style="list-style-type: none"> • vypracovanie marketingovej stratégie a dizajnového manuálu destinácie Dukla 	<ul style="list-style-type: none"> • realizácia doplnkovej turistickej vybavenosti / kryté prístrešky, altánky, studničky, lavičky, servisné stojany, nabíjacie stanice
<ul style="list-style-type: none"> • realizácia cykloturistickej siete Dukla na bicykli v rozsahu cca 305 km pre všetky produktové oblasti 	<ul style="list-style-type: none"> • realizácia a distribúcia propagačných materiálov zameraných predovšetkým na aktivity v okrese 	<ul style="list-style-type: none"> • osadenie automatických sčítačov a zavedenie metodiky merania a vyhodnocovania údajov o návštevnosti destinácie
<ul style="list-style-type: none"> • zvýšiť intermodálnu dostupnosť územia pre cyklistov <p>Vysoká priorita : zaviesť službu cyklobusov, zavedenie záchytných parkovísk bike&ride</p>	<ul style="list-style-type: none"> • realizácia návštevníckej karty na on-line princípe 	<ul style="list-style-type: none"> • vytvorenie sociálneho podniku pre realizáciu a údržbu cykloturistických a peších trás ako aj drobnej turistickej vybavenosti na trasách

Tabuľka 45 Potenciál územia destinácie Svidník – II. Svetová vojna

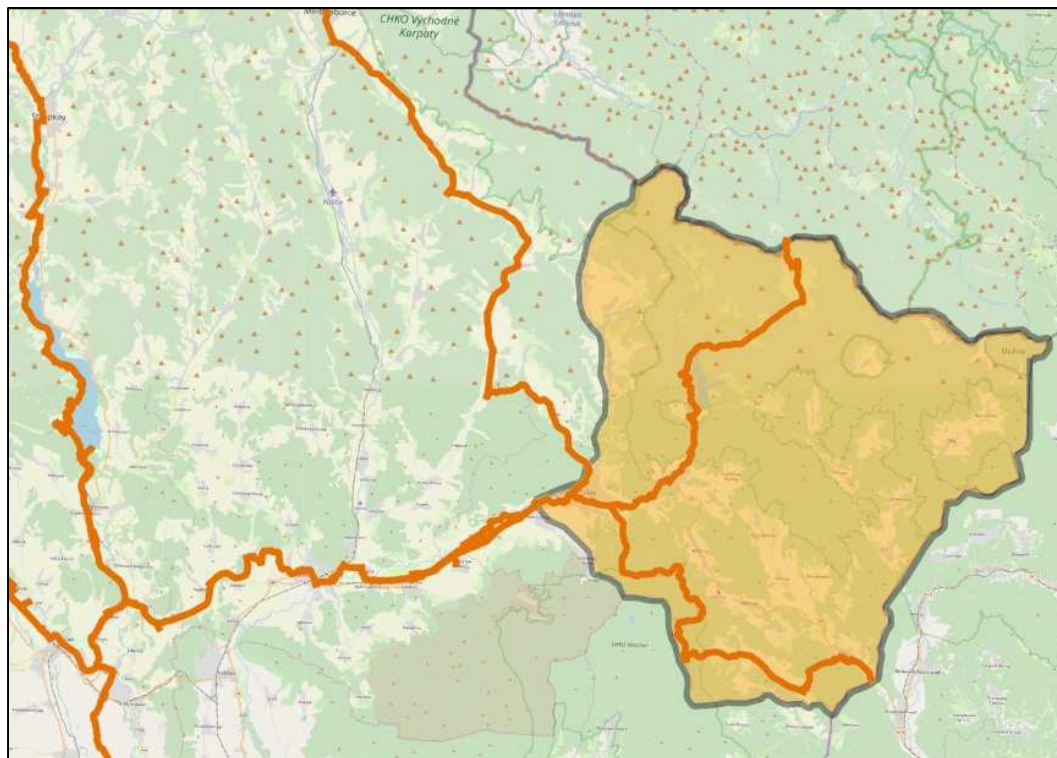
Potenciál územia	Atrakcie
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dukelské múzeum. Múzejné oddelenie sa špecializuje na dokumentáciu vojenských dejín Slovenska bezprostredne pred a počas 1.svetovej vojny vo Východných Karpatoch, medzivojnového obdobia a obdobia 2.svetovej vojny s akcentom na priebeh Karpatsko-duklianskej operácie.
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Múzeum ukrajinskej kultúry. Je pobočkou Slovenského národného múzea tvorená viacerými expozíciami. Nachádza sa v meste Svidník.

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kúpalisko v Svidníku. V ponuke 5 vonkajších bazénov plavecký, detský so šmýkačkou, detský oddychový, dojazdový bazén pre detský šmýkalku, bazén s umelými vlnami a 1 krytý termálny masážny bazén
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lyžiarske stredisko v obci Medvedzie.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lezecká stena. Krytá lezecká stena vysoká 4 metre s maximálnou dĺžkou cesty 6 metrov.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Hvezdáreň Roztoky. Špecializovaná kultúro- a vzdelávacia inštitúcia. Má astronomickú pozorovateľňu s kupolou.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Územia siete NATURA 2000
<p>Pamiatky a pamätihodnosti</p>
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Areál Duklianskeho bojiska. Od rázcestia obce Kapišová až po slovensko-poľský hraničný priechod Dukla sa nachádza expozícia v prírode s rozmiestnenou bojovou technikou – spolu je to asi 55 kusov techniky.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Nemecký vojenský cintorín. Pochádza z čias druhej svetovej vojny a je na ňom pochovaných takmer 3 100 nemeckých vojakov
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Drevené kostolíky. Severovýchodný región Slovenska je posiaty sakrálnymi pamätihodnosťami v podobe drevených kostolíkov. V dedinke Ladošová sa nachádza historická pamiatka gréckokatolícky drevený kostol sv. Michala Archanjela pochádzajúci z roku 1742. Pre svoju krásu a jedinečnosť bol tento kostolík zaradený do Zoznamu svetového dedičstva UNESCO.

2.6.1.10 SNINA – POLONINY – PRÍRODNÝ TURIZMUS

Lokalitu z juhu ohraničujú Vihorlatské vrchy, z východu Bukovské vrchy, zo severu Nízke Beskydy a na západe sa otvára do Cirošskej doliny. Okrem prírodných a kultúrnych pamiatok sa tu nachádza vodárenská nádrž Starina. Prírodné bohatstvo a kvalitné životné prostredie je pre mesto a jeho okolie veľkým potenciálom pre rozvoj rekreácie a cestovného ruchu. Mesto Snina ponúka veľa sezónnych atrakcií v rekreačnej oblasti Sninské rybníky, kde sú dostupné rôzne možnosti ubytovania a služieb. Sninské rybníky sa nachádzajú v doline Bystrého potoka vo vzdialenosti 3 kilometre od mesta Snina. Výmera oblasti je 373 ha. Táto prímestská rekreačná oblasť je sústavou 3 bazénov na kúpanie a 2 rybníkov s prírodným dnom, ktoré

poskytujú možnosti rybolovu. Oblasť jazier ponúka možnosti športového vyžitia, ubytovania i stravovania a je výborným východiskom pre podniknutie rôznych túr, či už peších, alebo cyklistických, z ktorých medzi najobľúbenejšie patrí výstup na Sninsky kameň. Návštevníkom mesta spríjemňujú pobyt mnohé kultúrne podujatia z ktorých možno spomenúť folklórny festival Pod Sninským kameňom, Sninský jarmok či rockový festival v rekreačnej oblasti Sninské rybníky. Najrozsiahlejšie územie plné prírodných krás ponúka Národný park Poloniny. Názov lokality “Karpatské bukové pralesy” bol zapísaný v roku 2007 do zoznamu Svetového dedičstva UNESCO. Národný park je zároveň súčasťou Biosferickej rezervácie Východné Karpaty.



Obrázok 40 Destinácia Snina – Poloniny – Prírodný turizmus

Cykloinfraštruktúra

V rámci mesta sú vyznačené cyklistické komunikácie na už existujúcich chodníkoch pre chodcov, no niektoré z nich nie sú vyznačené v súlade s technickými normami a podmienkami. Spoločná komunikácia chodcov a cyklistov vedie v smere na Sninské rybníky v celkovej dĺžke do 1200 metrov. Veľký potenciál vo vyznačenej lokalite predstavujú málo frekventované cesty 2 a 3 triedy, ktoré vytvárajú sieť cyklotrás vhodných pre cestných cykloturistov. Plánované je budovanie prepojenia medzi mestom Snina v smere na obec Stakčín v blízkosti, ktorej sa nachádza vodná nádrž Stariná a vyhlídková veža, Beskydský panteón. Cyklotrasa bude vedená v zmysle územného plánu mesta Snina popri rieke Cirocha. V lokalite je viac ako 290 kilometrov cykloturistických trás nekonzistentného typu. Prepojenie v smere na Ukrajinu je v koridore Karpatskej cyklistickej cesty od obce Dúbrava po Ublu. Napojenie na cezhraničné vzťahy boli identifikované rekonštrukciou tzv. Kamennej cesty od Ruského sedla po bývalú obec Ruské a tým aj zatraktívnenie Polonín pre cyklistov.

Kľúčové je napojenie Polonín z poľskej strany pohraničia, ktoré ročne navštívi viac ako 2 mil. turistov.

Doplňková infraštruktúra

Medzi sídelnými oblasťami absentujú oddychové zóny so základnou vybavenosťou občianskou vybavenosťou. Služby predaja alebo servisu bicyklov sú dostupné len v Snine a tiež v obmedzenom rozsahu. V lokalite nevidujeme žiadne ubytovacie zariadenie so značkou “Vitajte cyklisti”.

Poloniny trail

V rámci komponentu turizmu Iniciatívy Catching Up Regions bolo jednou z aktivít navrhnutý/realizovať projektový zámer Poloniny trail.

Tabuľka 46 Návrh destinácie Snina – Poloniny – Prírodný turizmus

Destinácia	Zážitok	Doplňková cyklistická infraštruktúra
<ul style="list-style-type: none"> infraštruktúra 	<ul style="list-style-type: none"> marketing 	<ul style="list-style-type: none"> bikepointy a servisné boxy služby pre cyklistov kapacity ubytovania vhodných pre cyklistov
Návrh		
<ul style="list-style-type: none"> vybudovanie koridoru kostrovej siete cyklistických trás <p>Vysoká priorita : Snina - Stakčín Kamenná cesta</p>	<ul style="list-style-type: none"> jasný a cielený marketing zameraný na prírodný turizmus v spojený s cykloturistikou 	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie bikepointov a bezpečných parkovísk v strediskových obciach <p>Vysoká priorita : Snina</p>
<ul style="list-style-type: none"> kvalitatívne vyhodnotenie existujúcich cykloturistických trás v zmysle navrhovanej hierarchie cyklistických trás 	<ul style="list-style-type: none"> jednotná vizuálna prezentácia destinácie (tzv. CI) <p>Vysoká priorita: web, propagačné materiály</p>	<ul style="list-style-type: none"> zriadenie samoobslužných servisných stojanov, nabíjacie stanice pre elektro bicykle a mobilné telefóny <p>Vysoká priorita : Sninské rybníky Stakčín koridor Kamennej cesty</p>

		Runina
<ul style="list-style-type: none"> rozšíriť ponuku overených cyklotrás v lokalite Národného parku Poloniny 	<ul style="list-style-type: none"> prezentácia overenej cyklistickej destinácie s autentickými výpoveďami návštevníkov. <p>Vysoká priorita: videopozvánka</p>	<ul style="list-style-type: none"> zvýšenie počtu ubytovacích kapacít pre cyklistov. <p>Vysoká priorita: prihlásenie ubytovacích kapacít v rámci projektu “Vitajte cyklisti”</p>

Tabuľka 47 Potenciál územia destinácie Snina – Poloniny – Prírodný turizmus

Potenciál územia	Atrakcie
	✓ Sninské rybníky. Biokúpalisko v Snine vybudované v roku 2010 v rekreačnom areáli Sninské rybníky. Kúpalisko má celkovú kapacitu 1200 osôb.
	✓ Národný park Poloniny
	✓ Letné kúpalisko Humenné. Kapacita kúpaliska je 1000 návštevníkov. V areáli sa nachádza veľký plavecký bazén, úsek pre neplavcov, do ktorého ústi obľúbená atrakcia, 37 metrov dlhý tobogan
	✓ Vihorlatská hvezdáreň. Budova hvezdárne je situovaná v strede mesta Humenné a je ľahko dostupná pre návštevníkov.
	✓ Vihorlatská hvezdáreň. Budova hvezdárne je situovaná v strede mesta Humenné a je ľahko dostupná pre návštevníkov.
	✓ Voľne žijúce zubry. Jedna z posledných lokalít voľne žijúceho zobra v Európe. V súčasnosti zubor žije v asi v 32 voľne žijúcich populáciách.
	Pamiatky a pamätihodnosti

	✓ Pomník padlým v II. svetovej vojne.
	✓ Socha Herkula - je dodnes symbolom mesta Snina. odliata v zlievarni v roku 1841.
	✓ Klasicistická kalvária.
	✓ Kaštieľ v Snine postavený v klasicistickom štýle je národnou kultúrnou pamiatkou.
	✓ Rímskokatolícky kostol Povýšenia svätého Kríža. Postavený v roku 1751 s interiérovými maľbami M. Jordana a J. Kocha.

3. AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V PREŠOVSKOM KRAJI 2020 - 2023

3.1 NÁVRH AKTIVÍT NA ROKY 2020 – 2023

Aktivity sú v texte spracované vo forme prehľadných tabuliek pre ciele stanovené v 2.1 Vízia / cieľ cyklostratégie. Tabuľky uvádzajú pre jednotlivé ciele organizácie zodpovedné za realizáciu opatrenia, obdobie realizácie, výstupy a indikátory, ako aj predpokladané náklady s potenciálnymi zdrojmi financovania.

Predpokladané investičné náklady reprezentujú náklady, ktoré bude potrebné vynaložiť na realizáciu aktivity do jej uvedenia do prevádzky (napr. stavebné náklady). Do tejto ceny zväčša nie sú zahrnuté náklady na organizáciu pracovných stretnutí, alebo propagáciu aktivít, s výnimkou aktivít zameraných priamo na propagáciu. Pri tzv. mäkkých (soft) aktivitách predstavujú náklady najmä náklady na výrobu propagačných predmetov, odmeny dobrovoľníkov atď.

Cieľ 1	Realizácia opatrení, ktoré zlepšia cyklistickú infraštruktúru a služby z hľadiska potrieb jej užívateľov v súlade so súčasnými svetovými trendmi
Opatrenie 1.	Podpora projektovej pripravenosti územia pre čerpanie finančných zdrojov pre cyklistickú infraštruktúru
Aktivity	Aktivita 1. Podporiť samosprávy pri príprave projektových dokumentácií predovšetkým na medzinárodnej cyklotrase EuroVelo 11 a cyklistických komunikáciách uvedených v kostrovej sieti Prešovského kraja Aktivita 2. Konceptne riadiť a podporovať prípravu cyklistických destinácií
Výstupy – 2019 - 2023	<ol style="list-style-type: none"> Počet vydaných územných rozhodnutí na cyklistické trasy v rámci Kostrovej siete – minimálne 10 Počet vydaných stavebných povolení na cyklistické trasy v rámci Kostrovej siete – minimálne 10 Počet konceptných a realizačných plánov pre budovanie cyklistických destinácií - 5
Časový horizont	2019 - 2023
Oprávnený subjekt	PSK, samosprávy, združenia obcí, OOCR

Odhadovaný rozpočet celkom	500 tis. €
Finančné zdroje	Výzva pre región Prešovského kraja, Dotačná schéma MDV SR
Iné/poznámky	Externé dodávateľské služby

Cieľ 1	Realizácia opatrení, ktoré zlepšia cyklistickú infraštruktúru a služby z hľadiska potrieb jej užívateľov v súlade so súčasnými svetovými trendmi
Opatrenie 2.	Realizácia cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry
Aktivity	<p>Aktivita 1. Podporiť realizáciu cyklistickej infraštruktúry predovšetkým v úsekoch, ktoré definuje Kostrová sieť cyklistických komunikácií Prešovského kraja.</p> <p>Aktivita 2. Konceptne riadiť a podporovať realizáciu cyklistickej infraštruktúry v cyklistických destináciách, vrátane drobnej doplnkovej vybavenosti a obnovy cykloturistických trás.</p>
Výstupy	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dĺžka nových zrealizovaných cyklistických komunikácií v rámci Kostrovej siete PSK – min.55 km 2. Počet zrealizovaných prvkov drobnej cyklistickej infraštruktúry v cyklistických destináciách Prešovského kraja – min. 100 3. Počet km obnovených a udržiavaných cykloturistických trás v kraji podľa požiadaviek stanovených v Stratégii – min.800 km
Časový horizont	2019 - 2023
Oprávnený subjekt	PSK, samosprávy, združenia obcí, OOCR
Odhadovaný rozpočet celkom	10 000 tis. €
Finančné zdroje	Výzva pre región Prešovského kraja, Dotačná schéma MDaRR SR, IROP, Interreg
Iné/poznámky	Externé dodávateľské služby

Cieľ 2	Vybudovanie moderných a konkurencieschopných cyklistických destinácií Prešovského kraja pre trh strednej Európy
Opatrenie 1.	Vytvorenie spoločného koncepčného postupu budovania cyklistických destinácií a jeho implementácia v praxi
Aktivity	<p>Aktivita 1. Vyhodnotenie stav cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry v zmysle Manuálu cyklotrás PSK - technické parametre na cyklotrasách v cyklistických destináciách.</p> <p>Aktivita 2. Identifikácia hlavných prvkov cyklistickej infraštruktúry a služieb, v jednotlivých cyklistických destináciách.</p> <p>Aktivita 3. Vytvorenie komplexnej ponuky infraštruktúry a služieb pre cyklistov v navrhovaných cyklistických destináciách.</p> <p>Aktivita 4. Vytvorenie cyklistických produktov v navrhovaných cyklistických destináciách.</p> <p>Aktivita 5. Budovanie brandu CYKLOPO ako značky kvalitných cyklistických destinácií v Prešovskom kraji a to v úzkej v spolupráci s OOCR, KOČR a združeniami pracujúcimi v oblasti cestovného ruchu.</p> <p>Aktivita 6. Propagácia a marketing cyklistických destinácií a brandu CYKLOPO na trhy v strednej Európe.</p>
Výstupy	<p>Počet cyklistických destinácií v Prešovskom kraji – 5</p> <p>Počet novovytvorených cyklistických produktov – 8</p> <p>Vytvorenie regionálnej značky CYKLOPO ako brandu Prešovského kraja</p> <p>Počet návštevníkov v cyklistických destináciách Prešovského kraja – 1,5 milióna v roku 2023</p>
Časový horizont	2019 - 2023
Oprávnený subjekt	PSK, samosprávy, OOCR, KOČR, MAS
Odhadovaný rozpočet celkom	500 tis. €
Finančné zdroje	PSK, MDV SR, MP SR, Interreg...
Iné/poznámky	Manažérske kapacity OOCR, KOČR a Úradu PSK, externé služby

Cieľ 3	Koordinácia činnosti zainteresovaných cieľových skupín v Prešovskom kraji tak, aby prispeli ku efektívnej realizácii cieľov 1. a 2.
Opatrenie 1.	Budovanie kapacít
Aktivity	<p>Aktivita 1. Rozšírenie manažérskych kapacít pre rozvoj cyklistiky v Prešovskom kraji a jej cyklistických destináciách personálne obsadenie minimálne 2 pracovníkmi na plný úväzok 2 externými pracovníkmi.</p> <p>Aktivita 2. Pravidelné organizovanie pracovných stretnutí s kľúčovými aktérmi v regióne.</p> <p>Aktivita 3. Vytvorenie pracovných skupín pre realizáciu a implementáciu konceptov cyklistických destinácií a cyklistických produktov CR.</p> <p>Aktivita 4. Zorganizovanie tematických školení a workshopov zameraných na aktuálne požiadavky.</p> <p>Aktivita 5. Pravidelné vyhodnocovanie stavu cyklistickej infraštruktúry, cyklistických destinácií ako aj počty návštevníkov na cykloturistických trasách.</p>
Výstupy	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pracovná skupina CYKLOPO na Úrade PSK – 2 zamestnanci plus 2 externí pracovníci 2. Počet zorganizovaných odborných a pracovných stretnutí na Úrade PSK a v regióne – 5 x ročne 3. Počet pracovných skupín pre realizáciu cyklistických produktov v cyklistických destináciách – 8 4. Počet monitorovacích správ o stave cyklistickej infraštruktúry v kraji – 1 ročne 5. Počet monitorovacích správ o vývoji počtu návštevníkov na cyklotrasách – 1 x ročne 6. Počet konzultácií pre samosprávy a výjazdy do terénu pre posúdenie navrhovaných trás a koridorov – 15 x ročne 7. Počet vydaných informačných a vzdelávacích materiálov – 2x ročne
Časový horizont	2018 - 2019
Oprávnený subjekt	PSK, OOCR, KOOCR
Odhadovaný rozpočet celkom	400 tis. €
Finančné zdroje	PSK, rozpočtové zdroje OOCR, KOOCR, externé zdroje – grantové výzvy

Iné/poznámky	Mzdy, cestovné, externí experti, ubytovanie, strava, organizačné náklady, tlačoviny, automatické sčítače
---------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.2 SYSTÉM MONITOROVANIA A SPÔSOBY VYHODNOCOVANIA PLNENIA AKČNÉHO PLÁNU

Monitorovanie je základným nástrojom k operatívne posúdeniu fyzického a finančného pokroku AP. Prostredníctvom údajov z monitorovacieho systému je možné identifikovať príspevok k naplneniu cieľov. Informácie, ktoré obsahuje monitorovací systém slúžia nielen na posúdenie samotného stavu implementácie, ale aj na odhad predpokladu naplnenia stanovených cieľov na rôznych úrovniach.

3.2.1 SYSTÉM MONITOROVANIA

Základným nástrojom monitorovania fyzického a finančného pokroku sú merateľné ukazovatele, kľúčové vykonávacie kroky, ako aj iné údaje (záväzné údaje).

Základom funkčného systému monitorovania je prepojenie vhodne nastaveného systému merateľných ukazovateľov. Fungujúci systém monitorovania je predpokladom pre spracovanie hodnotení akčného plánu resp. jeho časti a tým včasné identifikovanie problémov a dysfunkčných opatrení a postupov v implementácii programu a zároveň je predpokladom zadefinovania opatrení na odstránenie identifikovaných nedostatkov.

Tabuľka 48 Monitorovacie indikátory pre určené ciele

Cieľ	Opatrenie	Indikátor naplnenia cieľa	Cieľová hodnota
1	1	Počet vydaných územných rozhodnutí na cyklistické trasy v rámci Kostrovej siete	10
		Počet vydaných stavebných povolení na cyklistické trasy v rámci Kostrovej siete	10
		Počet koncepčných a realizačných plánov pre budovanie cyklistických destinácií	5
	2	Počet nových zrealizovaných cyklistických komunikácií v rámci Kostrovej siete PSK	55 km
		Počet zrealizovaných prvkov drobnej cyklistickej infraštruktúry v cyklistických destináciách Prešovského kraja	100 prvkov
		Počet km obnovených a udržiavaných cykloturistických trás v kraji podľa požiadaviek stanovených v Stratégii	800 km
2	1	Počet cyklistických destinácií v Prešovskom kraji	5

		Počet novovytvorených cyklistických produktov	8
		Vytvorenie regionálnej značky CYKLOPO ako brandu Prešovského kraja	1
		Počet návštevníkov v cyklistických destináciách Prešovského kraja	800 tis./rok 2023
3	1	Počet členom pôsobiacich v pracovnej skupine CYKLOPO na Úrade PSK	2 interní a 2 externí zamestnan- -ci
		Počet zorganizovaných odborných a pracovných stretnutí na Úrade PSK a v regióne	5 stretnutí/ rok
		Počet pracovných skupín pre realizáciu cyklistických produktov v cyklistických destináciách	5
		Počet monitorovacích správ o stave cyklistickej infraštruktúry v kraji	1 správa/rok
		Počet monitorovacích správ o vývoji počtu návštevníkov na cyklotrasách	1 správa/rok
		Počet konzultácií pre samosprávy a výjazdy do terénu pre posúdenie navrhovaných trás a koridorov	15 konzultáci í/rok
		Počet vydaných informačných a vzdelávacích materiálov	1 materiál/ rok

3.2.2 VYHODNOTENIE AKČNÉHO PLÁNU

Nadstavbou monitorovacieho systému je hodnotenie. Hodnotenie je často postavené na údajoch z monitorovacieho systému, popri rôznych sekundárnych zdrojoch údajov a informácií. Úlohou hodnotenia je poskytnúť reflexiu na výkon/implementáciu akčného plánu v hlbšom kontexte. Hodnotenia majú vyhodnocovať jednotlivé oblasti záujmu implementácie akčného plánu. Môže ísť o oblasti, v rámci ktorých je dôvodné podozrenie na ich neefektívnu realizáciu. V takom prípade je poslaním hodnotení odhaliť problém, popísať ho, objasniť pôvod problému a poskytnúť informácie o jeho odstránení, akým spôsobom, prostriedkami, kedy a aký je očakávaný stav po realizácii odporučených opatrení. Hodnotiacia správa, ktorá len identifikuje problém, či neefektívnosť bez odporúčania nápravy, je

neakceptovateľná. Hodnotenie je manažérsky nástroj, ktorým sa má proces implementácie neustále zefektívňovať. Malo by poskytovať objektívnu spätnú väzbu.

Systém hodnotenia

V rámci procesu hodnotenia je potrebné sledovať aj vplyv intervencií v oblastiach podpory, ktoré nie sú priamo realizované prostredníctvom akčného plánu. Cieľom monitoringu je zostaviť komplexnú informáciu o tom, ako sa plnia opatrenia, jednotlivé aktivity navrhnuté v SCD a CT v Prešovskom kraji. Monitoring plnenia Akčného plánu, aktualizácie Akčného plánu sa uskutoční raz ročne k 30.04 v danom roku. Monitorovanie poskytne informácie o realizácii čiastkových aktivít a opatrení. Výsledkom monitorovania a hodnotenia Akčného plánu bude správa, ktorá bude podávať komplexnú informáciu o jeho plnení. Monitorovanie plnenia bude stálym procesom zameraným na sledovanie zmien prostredníctvom navrhnutých merateľných ukazovateľov, ktoré sa vzťahujú na predmetný dokument, ukazujú stav implementácie výstupov, výsledkov a dopadov, poukazujú na dosiahnutý vývoj vo vzťahu k akčnému plánu a financiám. Hodnotenie plnenia dokumentu je činnosť, ktorá na základe monitorovania vymenuje vplyvy jednotlivých častí akčného plánu pre ďalší rozvoj kraja, vyhodnotia sa dosiahnuté výsledky a dosahy realizovaných opatrení. Hodnotenie sa bude vykonávať raz ročne, k 30.03 za predošlý rok v danom roku. Informatívna správa o hodnotení bude predložená poslancom zastupiteľstva PSK.

Verejné pripomienkovanie a aktualizácia Akčného plánu sa uskutoční raz ročne. Pripomienky komisií zastupiteľstva PSK, partnerov, odbornej a širokej verejnosti a zároveň aj skutočností, ktoré vyplynú z pripomienkovania budú zverejnené prostredníctvom webovej stránky a periodika PSK.

PRÍLOHA Č. 1

Porovnanie variantov – cementobetónová vozovka (CB) a asfaltobetónová vozovka (AB)

Porovnanie životnosti

- životnosť CBK je 35 – 50 rokov
- životnosť AC je 10 – 15 rokov
- CBK neprodukuje výluhy, ktorú môžu ohrozovať kvalitu vôd, celkovo sú priateľské voči životnému prostrediu
- AC produkuje výluhy, ktoré obsahujú ropné látky a sú pre vodu nebezpečné
- Betón ako materiál oveľa prirodzenejší pre prírodu, materiál a ďalšie suroviny sú z miestnych zdrojov

Prevádzka

- CB oveľa lepšie vyhovuje záťaži prechádzajúcej údržbárskej techniky
- CB nemení svoj tvar a povrchovú štruktúru, AB časom mení tvar a štruktúru povrchu svetlý povrch CB je lepšie viditeľný za zhoršených svetelných podmienok čierny povrch AC pohlcuje svetlo, menej viditeľný
- AC v letných dňoch vykazuje na povrchu vysokú teplotu, mäkne a lepí sa rozohriaty asfalt mení svoj tvar, dochádza ku poškodzovaniu a deformovaniu krytu vozovky
- CB je v teplých letných dňoch komfortnejší, nevykazuje na povrchu také vysoké teploty, nedochádza ku deformáciám.

Nestmelené vozovky

Životnosť konštrukcie je silno naviazaná na celkové vedenie trasy, predovšetkým:

- vytváranie a stabilizovanie pláne – zhutnenej na stupeň plánovaného zaťaženia
- pozdĺžny a priečny sklon terénu telesa cesty musí zabezpečovať dokonalé odvedenie povrchovej vody tak, aby sa nevytvárali mokré plochy,
- zabezpečenie telesa cesty pred nepravidelným sadaním – previazanosť a zhutnenie podkladových vrstiev,
- zabrániť nerovnomernému stláčaniu podkladových vrstiev – zväžiť použitie obrubníkov alebo rôznych typov komorových systémov

- dodržanie technológie počas realizácie zvršku cesty – najmä správne posúdenia typu a množstva stabilizátorov pre konkrétny typ použitej zeminy, homogénne zloženie plniva a spojiva podľa typu plánovaného využitia

V prípade dodržania týchto zásad môžu byť priepustné nestmelené vozovky výhodnou variantom pre cyklotrasy vedené v extravilánoch.

Nevýhoda: nie sú vhodné pre korčuliarov

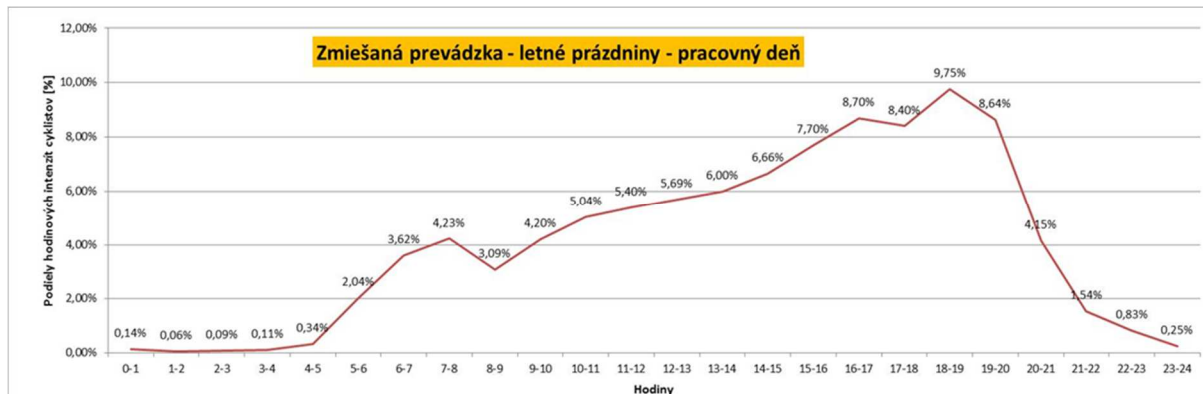
Ekonomika

- vzhľadom na dlhšiu životnosť na vybraných typoch komunikácií je CB vozovka ekonomicky výhodnejšia, prakticky sa nepotrebujú riešiť náklady na údržbu
- betónová vozovka na cyklotrase nepotrebuje obrubníky
- betón sa skladá výhradne z tuzemských surovín a materiálov, asphalt je závislý na dodávkach zo zahraničia

Záver: cementobetónové vozovky majú nesporné ekologické a z dlhodobého hľadiska údržby nesporné ekonomické výhody, ale finančne sú najdrahšie vzhľadom na vstupné investície.

PRÍLOHA Č. 2

Denné variácie intenzít cyklistickej dopravy – prepočtové koeficienty

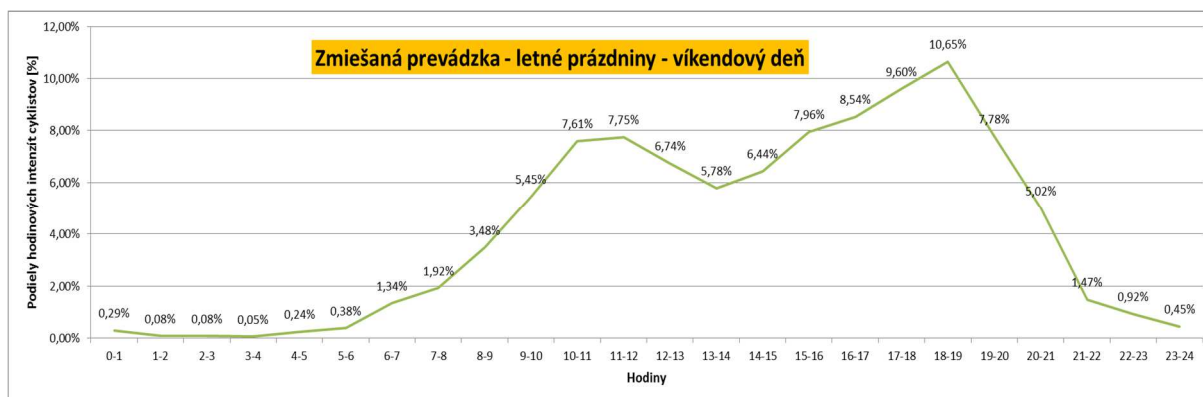


Odporúčaná doba prieskumu: 14.00-20.00

Podiel zachytených cyklistov: 49,9 %

Špičková hodinová intenzita: 18.00-19.00

Hodnota: 9,8 %

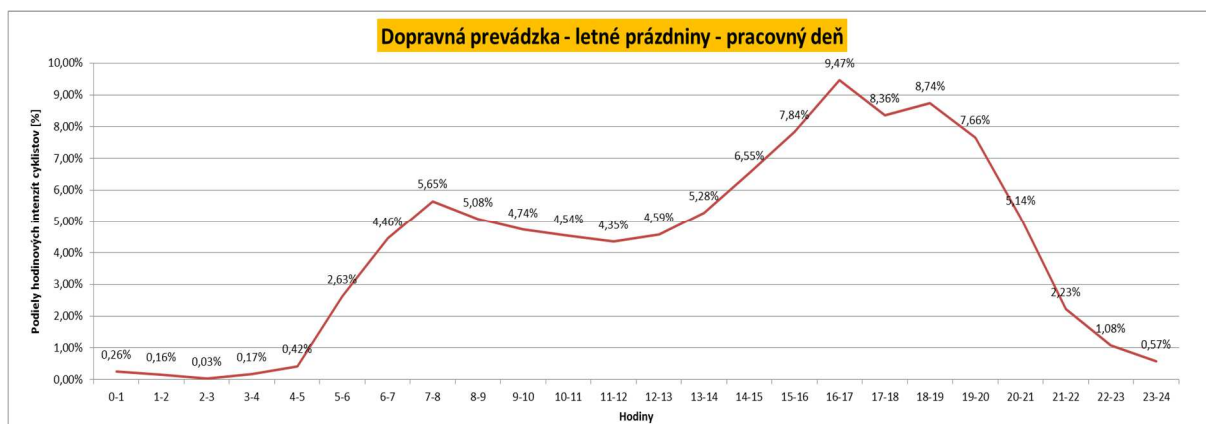


Odporúčaná doba prieskumu: 14.00-20.00

Podiel zachytených cyklistov: 51 %

Špičková hodinová intenzita: 18.00-19.00

Hodnota: 10,7 %

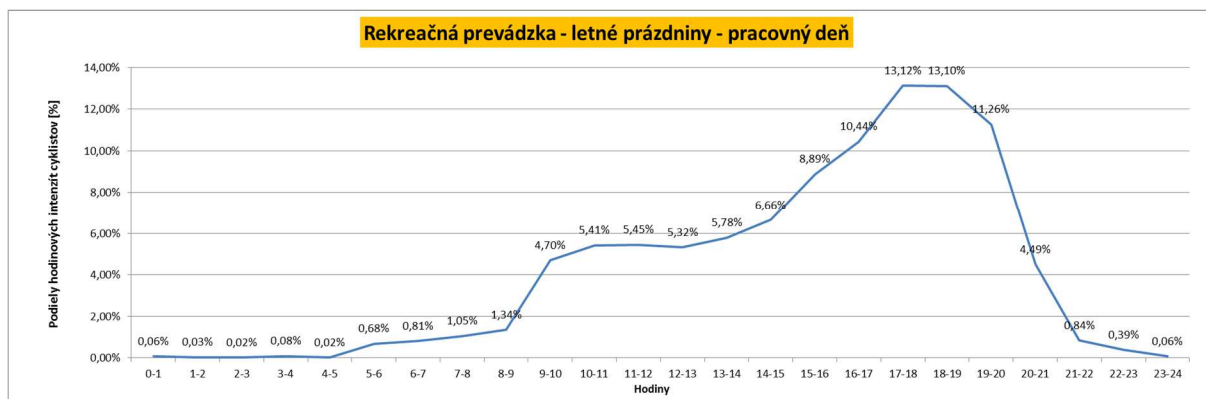


Odporúčaná doba prieskumu (6 h): 7.00-10.00, 16.00-19.00

Podiel zachytených cyklistov: 42,1 %

Špičková hodinová intenzita: 16.00-17.00

Hodnota: 9,5 %

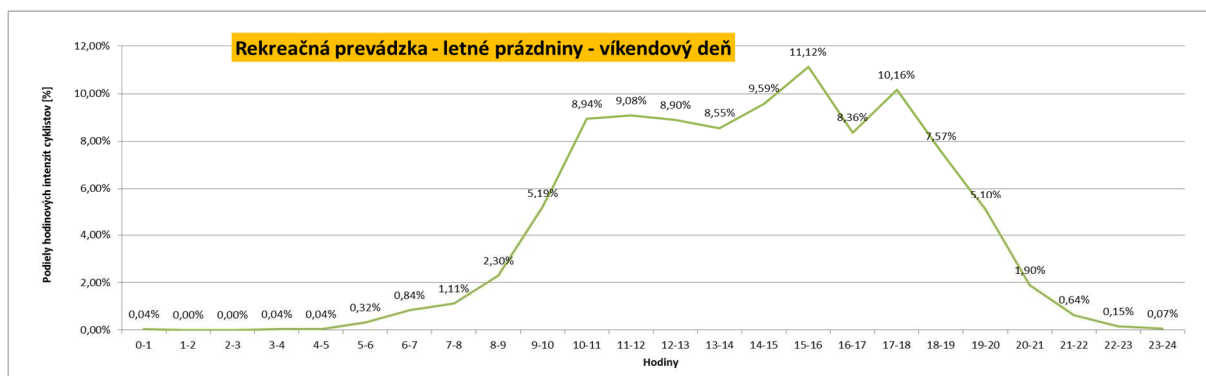


Odporúčaná doba prieskumu (6 h): 14.00-20.00

Podiel zachytených cyklistov: 63 %

Špičková hodinová intenzita: 17.00-18.00, 18.00-19.00

Hodnota: 13,1 %

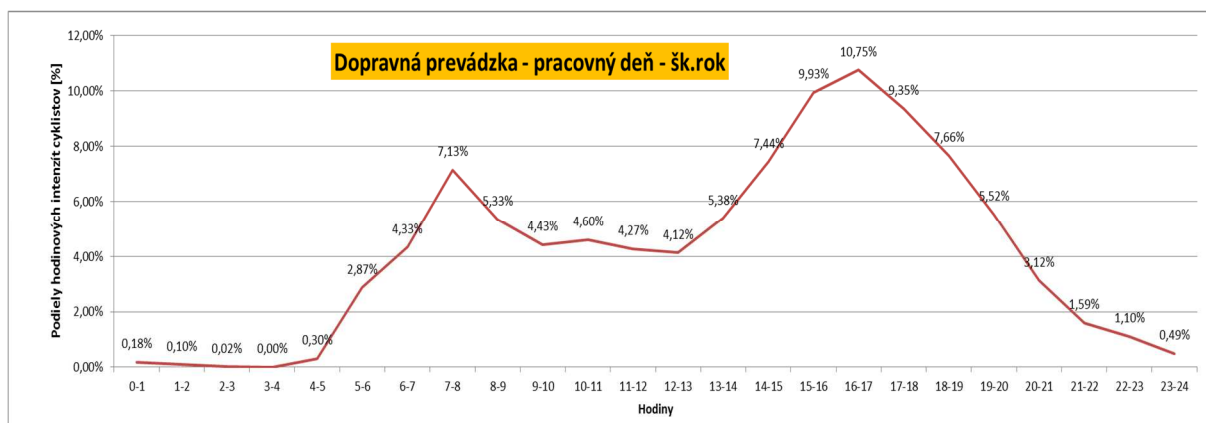


Odporúčaná doba prieskumu: 12.00-18.00

Podiel zachytených cyklistov: 57 %

Špičková hodinová intenzita: 15.00-16.00

Hodnota: 11,1 %

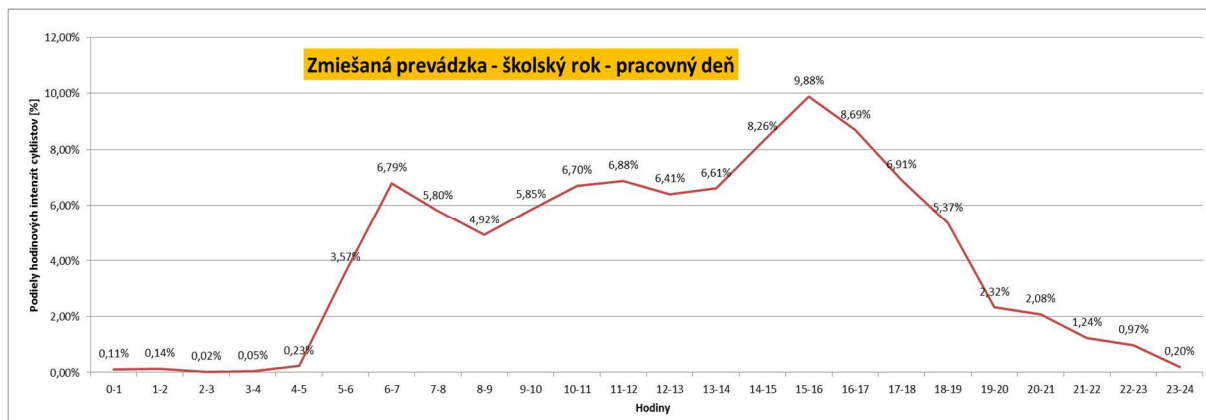


Odporúčaná doba prieskumu (6 h): 7.00-10.00, 15.00-18.00

Podiel zachytených cyklistov: 46,9 %

Špičková hodinová intenzita: 16.00-17.00

Hodnota: 10,8 %

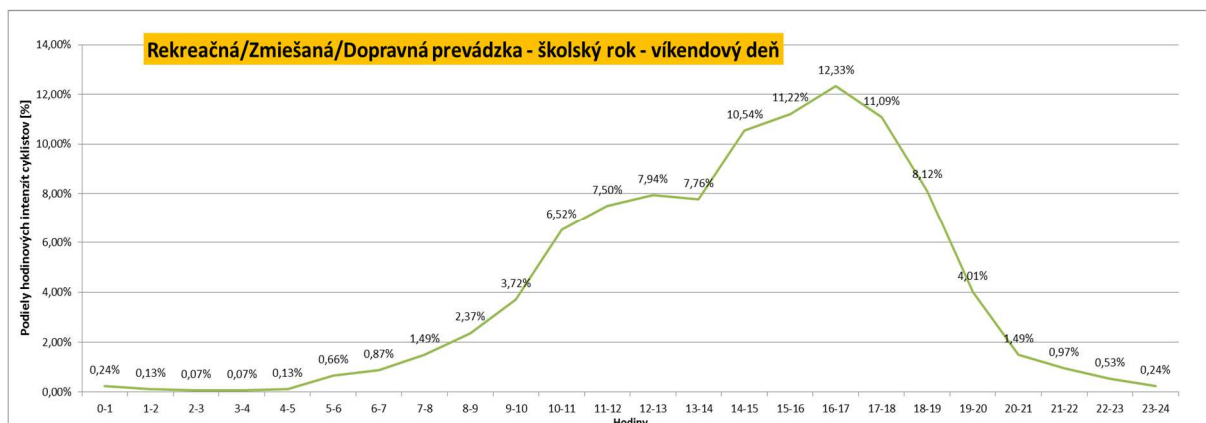


Odporúčaná doba prieskumu (6 h): 12.00-18.00

Podiel zachytených cyklistov: 46,8 %

Špičková hodinová intenzita: 15.00-16.00

Hodnota: 9,9 %



Odporúčaná doba prieskumu (6 h): 12.00-18.00

Podiel zachytených cyklistov: 60,9 %

Špičková hodinová intenzita: 16.00-17.00

Hodnota: 12,3 %

PRÍLOHA Č. 3

Parametre základných typov bicyklov

Označenie bicykla	Rázvor kolies mm	Celková dĺžka bicykla mm	Výška stredú pedálovania mm	Priemer kolies ETRTO mm	Približná hmotnosť bicykla kg	Šírka plášťov mm	"Najľahší prevod" počet zubov	"Najťažší prevod" počet zubov	Minimálna rýchlosť pri kadencii 60 RPM km/h	Maximálna rýchlosť pri kadencii 120 RPM km/h
Detský 20"	860	1358	229	406	11,0	45	34/32	34/12	5,9	31,7
Detský 24"	970	1565	267,5	507	13,0	45	36/32	36/12	7,6	40,5
Horský 26"	1080	1752	302	559	13,0	51	24/36	42/11	5,0	56,9
Horský 29"	1120	1857	310	622	13,2	56	34/50	34/10	5,6	56,5
Enduro 29"	1200	1940	350	622	14,1	59	32/50	32/10	5,4	53,7
Zjazdový 27,5"	1250	1952	360	584	16,5	59	36/25	36/11	11,5	52,0
Mestský 28"	1070	1795	285	622	18,0	44	38/18*	38/18*	12,4	46,2
Gravel	1040	1760	290	622	11,8	37	34/34	50/11	7,9	71,6
Cestný	990	1662	268	622	8,0	25	34/28	50/11	9,2	69,2

*Bicykel s jedným 38 zubovým prevodníkom a jedným 18 zubovým pastorkom s prevodovkou v zadnom náboji s prevodovým pomerom od 0,733 do 1,346

PRÍLOHA Č. 4

Modelový príklad správy a údržby cyklistických trás

Pre účely prípravy, realizácie, správy a údržby cyklistických trás je možné v zmysle zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov zriadiť združenie obcí. Takto vytvorené združenie obcí je oprávneným žiadateľom pri výzvach z Integrovaného regionálneho operačného programu i Cyklovízií Ministerstva dopravy a výstavby SR podľa zákona č. 151/2019 Z. z. o poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

Orgánmi združenia obcí budú:

1. Valné zhromaždenie - najvyšší orgán – zložené zo štatutárnych orgánov (primátorov a starostov) všetkých členov združenia,
2. Dozorná rada - kontrolný orgán, členov rady volí valné zhromaždenie,
3. Predstavenstvo - výkonný orgán, zabezpečuje najmä spracovania návrhu plánu činnosti a rozpočtu združenia,
4. Predseda predstavenstva - štatutárny zástupca združenia, ktorý zastupuje a koná v mene združenia navonok,
5. Riaditeľ - administratívny subjekt združenia.

Členstvo v združení bude dobrovoľné a otvorené. Členom združenia sa bude môcť stať každá obec resp. mesto ležiace na plánovanej alebo existujúcej cyklotrase, ktoré v rámci svojej činnosti má záujem podporovať predmet činnosti združenia, súhlasí so stanovami a poslaním združenia.

Členovia združenia budú povinný podieľať sa na výdavkoch spojených s činnosťou združenia v zmysle schváleného rozpočtu. Výšku členských príspevkov bude možné stanoviť na základe:

- a) podielu počtu obyvateľov danej obce alebo mesta z celkového počtu obyvateľov obcí združenia,
- b) podielu dĺžky cyklotrasy v katastrálnom území obce alebo mesta z celkovej dĺžky cyklotrasy v rámci združenia.

Pre bežnú administratívnu prevádzku združenia s počtom menej ako 10 členov bude postačovať jeden zamestnanec združenia- riaditeľ združenia. Funkciou riaditeľa je možné poveriť aj zamestnanca obecného úradu jedného z členov združenia, napr. rozšírením jeho pracovných činností. Funkciu je tiež možné vykonávať na základe mandátnej zmluvy podľa § 566 a nasl. zákona č. 513/1991 Zb. treťou osobou. V oboch prípadoch však musí riaditeľa združenia obcí menovať predstavenstvo.

Riaditeľ môže následne obstarávať služby nevyhnutné k naplneniu cieľa, zabezpečovať vedenie účtovníctva, či prostredníctvom odborne spôsobilej osoby obstarávať projektovú dokumentáciu. Výkon správy a údržby pozemných komunikácií na cyklotrase bude môcť

v zmysle stanov združenia, schváleného rozpočtu a zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov vykonávať:

- externý dodávateľ (súkromná spoločnosť alebo podnikateľ),
- jeden alebo viacerí členovia združenia (správcovia komunikácií jednotlivých obcí),
- samotné združenie obcí (uvedením správy a údržby v stanovách, zamestnaním zodpovedného zástupcu a materiálno-technickým zabezpečením).

Združenie bude možné zrušiť:

- a) na základe rozhodnutia valného zhromaždenia o zrušení združenia,
- b) dňom uvedeným v rozhodnutí štátneho orgánu alebo súdu o zrušení združenia,
- c) rozhodnutím valného zhromaždenia o zlúčení alebo splynutí s iným združením alebo o rozdelení združenia.

V prípade zrušenia združenia prejde hnutel'ný a nehnuteľný majetok získaný činnosťou zrušeného združenia na členov združenia podľa pomeru vložených vkladov jednotlivých členov združenia.

V prípade, že boli vložené členské príspevky určené na základe podielu dĺžky trasy v katastrálnom území člena združenia k celkovej dĺžke trasy, bude tomuto členovi po zrušení združenia prislúchať táto časť cyklotrasy.

V prípade, že sa takto nadobudnutý nehnuteľný majetok nachádza v katastrálnom území člena združenia a podľa pomeru vložených vkladov prináleží inému členovi združenia, člen združenia, ktorému nehnuteľný majetok podľa pomeru vkladov prináleží bude povinný previesť tento nehnuteľný majetok kúpnu zmluvou za cenu určenú znaleckým posudkom na člena združenia, do ktorého katastrálneho územia nehnuteľný majetok patrí.

PRÍLOHA Č. 5

Zoznam dopravných značiek používaných pre značenie cyklotrás a cestičiek pre cyklistov

Značka č. (podľa Vyhlášky 9/2009 Z. z., verzie účinnnej od 1.12.2019)	Názov (podľa Vyhlášky 9/2009 Z. z., verzie účinnnej od 1.12.2019)	Číslo značky alebo kombinácie značiek podľa Vyhlášky 30/2020 Z.z.
C8	Cestička pre cyklistov	221
C 12	Cestička pre vyznačených užívateľov	222
C 13	Cestička pre vyznačených užívateľov	223
C 24a	Vyhradený jazdný pruh	221
IS 40a	Smerová tabuľa pre cyklistov (s jedným cieľom)	381
IS 40b	Smerová tabuľa pre cyklistov (s dvoma cieľmi)	381, 380
IS 40c	Smerová tabuľa pre cyklistov (s jedným cieľom)	380
IS 40d	Smerová tabuľa pre cyklistov (s dvoma cieľmi)	381, 380
IS 40e	Návesť pred križovatkou pre cyklistov	zrušená
IS 40f	Smerová tabuľa pre cyklistov	382
IS 40g	Smerová tabuľa pre cyklistov	382
IS 40h	Smerová tabuľa pre cyklistov	382
IS 40i	Koniec cyklistickej trasy	zrušená

PRÍLOHA Č. 6

Vyhodnotenie pripomienok podaných v rámci pripomienkového konania v dňoch 16.9.2019 - 25.10.2019

Počet akceptovaných pripomienok	13
Počet čiastočne akceptovaných pripomienok	6
Počet neakceptovaných pripomienok	9

Číslo	Subjekt	Časť dokumentu	Číslo tabuľky, obrázku	Text pripomienky s jej zdôvodnením	Navrhovaná zmena	Vyh.	Zdôvodnenie	
1	Ing. Erika Šalatová, OOCR Severný Spiš – Pieniny	1.2.10		dala by som tam cyklotrasa a nie cyklistická cestička: Cyklotrasa v dĺžke 3,76 km spájajúca mesto Stará Ľubovňa (Kaufland, Vendo Park) a obec Hniezdne, prechádza cez Kovanecký most a končí v Nestville parku (nie v parku Nestville)		ČA	Čiastočne akceptovaná: text upravený na "Segregovaná cyklistická cestička v celkovej dĺžke 3,76 km je vybudovaná od obchodného domu Kaufland, Vendo Park v smere do obce Hniezdne cez Kovanecký most. Cyklistická komunikácia končí v Nestville parku." Keďže ide o samostatnú pozemnú komunikáciu označenú dopravným značením, zdá sa nám vhodnejšie označovať danú infraštruktúru cestičkou v zmysle platných technických noriem a predpisu.	
2				doplniť Cyklostopy v podhradí		ČA	Text v uvedenej kapitole bol rozšírený o text: "Medzi horskými cyklistami je populárne trailcentrum Cyklostopy spravované O.Z. Cyklovňa." Bližšie sú Cyklostopy popísané aj v kapitole 2.6.1.5.	
3				Podolíneec je mesto a nie obec		A	Upravený text: ... až do mesta Podolíneec.	
4				opraviť v texte do obce Kamienka		opraviť v texte "do obce Kamienka"	A	Upravený text: Z obce Lacková v smere do obce Kamienka vedie...
5						zoznam označených cyklotrás v našom regióne, ktoré sme pred časom poslali		N

				aj na KOČR v prílohe.			zmysle zadania zákazky, z verejne dostupných zdrojov. Trasy uvedené v stratégii sú využívané pre účely navigácie cyklistov vo viacerých navigačných aplikáciách a zariadeniach. Trasy z uvedeného zoznamu nemusia byť súčasťou navigačných portálov pre cyklistov.
6	Ing. Jozef Durbák, MsÚ Poprad, odd. SRM a CR	2.6.1.2		opraviť 2x pleso na „Pleso“	opraviť 2x pleso na „Pleso“	A	Upravený text: ... Štrbské Pleso ...
7			Tabuľka 28	opraviť 2 chyby – tabuľka – na rekreační cyklisti, diaľkovi cyklisti	rekreační cyklisti, diaľkovi cyklisti	A	Upravený text: • vytvorenie ucelenej ponuky pre rodiny s deťmi, seniori, rekreační cyklisti, športovci, diaľkovi cyklisti
8		1.1.3	Tabuľka 1	Mesto má okrem uvedeného dokumentu spracovaný napr. aj : Územný plán mesta Poprad PROGRAM ROZVOJA MESTA POPRAD NA ROKY 2016 – 2022 S VÝHLADOM DO ROKU 2040 (PROGRAM HOSPODÁRSKEHO ROZVOJA A SOCIÁLNEHO ROZVOJA MESTA POPRAD NA ROKY 2016- 2022 S VÝHLADOM DO ROKU 2040) aktualizácia Programu hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta do roku 2015		ČA	Čiastočne akceptovaná: Cieľom uvedenej tabuľky nebolo uviesť všetky ÚPN miest a obcí, v ktorých je akákoľvek zmienka o cyklistike, ale zamerať sa najmä na dokumenty venujúce sa najmä cyklistike. Územný plán mesta Poprad v záväznej časti uvádza cyklistické chodníky medzi verejnoprospešnými stavbami vo výkrese dopravy sú však riešené iba spoločne s pešími komunikáciami. Doplnený text: Program rozvoja mesta Poprad na roky 2016 - 2022 s výhľadom do roku 2040
9		1.2.6		"V katastrálnom území mesta Poprad sa okrem cca 120 m úseku cestičky pre cyklistov vedúcej do Svitú nachádzajú aj ďalšie dopravné značené cyklotrasy smerujúce do Kvetnice, či z centra do Spišskej Soboty. Celkovo je v k.ú. mesta Poprad vyznačených 5,54 km samostatných cestičiek pre cyklistov, 1,8 km spoločných cestičiek pre	Mesto Poprad v roku 2019 skolaudovalo úsek v dĺžke 1,342 km (úsek je v prevažnej časti k k.ú. Poprad a malá časť je v k.ú. Sp. Soboty – časť Popradu) Podľa údajov, ktoré každý rok zasielame	N	Uvedené dĺžky cyklistických komunikácií vychádzali z terénneho šetrenia vykonaného v roku 2019 a zahŕňajú dĺžku cyklistických komunikácií v rámci novovybudovanej cyklotrasy popri rieke Poprad. Približne 550 metrov tejto cyklotrasy je označených ako cestička pre cyklistov značkami č. C8, zvyšné úseky sú označené ako spoločná cestička, či priechod. Ako samostatná cestička sú ďalej vyznačené úseky cyklotrás v smere do Kvetnice v

			<p>cyklistov a chodcov s oddelenou prevádzkou, 0,3 km spoločných cestičiek pre cyklistov a chodcov so zmiešanou prevádzkou a približne 26 metrov priechodov pre cyklistov." Tento údaj asi nebude celkom správny, nevieme z čoho autori vychádzali.</p>	<p>MDaVSR máme v meste nasledovné parametre cyklistických komunikácií:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dĺžka samostatných cestičiek pre cyklistov: 10,97 km - dĺžka spoločných cestičiek pre cyklistov a chodcov s oddelenou prevádzkou: 2,57 km - dĺžka spoločných cestičiek pre cyklistov a chodcov so zmiešanou prevádzkou: 0,56 km 		<p>dĺžke 2,8 km (cykloturistická trasa 2872) a 0,8 km (časť v k.ú. Popradu smerom ku obaľovačke) a 0,9 km cestičky medzi Suchoňovou ulicou a podjazdom pod cestou I/18. V zmysle uvedenej pripomienky bol k tejto dĺžke pripočítaný úsek cyklotrasy v smere do Svitú, ktorý sa nachádza v k.ú. Popradu v dĺžke 1,3 km. Celková dĺžka samostatných cestičiek teda bola upravená na 6,8 km. Dĺžka úsekov Popradskej cyklomagistrály mimo katastrálne územie mesta Poprad nebola zarátavaná.</p>
10	2.6.1.2	Tabuľka 29	<p>"Mesto Poprad alebo vstupná brána do Vysokých Tatier. Z historických pamiatok sa v meste nachádzajú predovšetkým sakrálne stavby. Kostol sv. Egídia je najcennejšou historickou pamiatkou. Kostol sv. Štefana – kráľ bol postavený v gotickom slohu v 1. pol.14. storočia, v 18. stor. bol prestavaný do baroka." Nevieť či uvedené tvrdenie je správne – možno v Poprade ako časti mesta, určite najvýznamnejšou historickou pamiatkou v Poprade je mestská pamiatková rezervácia Spišská Sobota s Kostolom sv. Juraja. Kostol sv. Štefana – je kostolom v Matejovciach.</p>	<p>Kostol sv. Juraja z polovice 12. storočia je najstaršou stavbou na námestí Spišskej Soboty. Spišská Sobota má do dnešných dní nádherné zachovalé historické centrum vyhlásené v roku 1950 za mestskú pamiatkovú rezerváciu.</p>	A	<p>Doplnený text: Kostol sv. Juraja z polovice 12. storočia je najstaršou stavbou na námestí Spišskej Soboty. Spišská Sobota má do dnešných dní nádherné zachovalé historické centrum vyhlásené v roku 1950 za mestskú pamiatkovú rezerváciu.</p>

11	Ing. Miroslav Drančák	2.6.1.10		Možno by bolo potrebné spomenúť, že plánovaná cyklotrasa by išla popri rieke Cirocha /na parcele toku Cirochy/ podľa územného plánu mesta Snina a momentálne sa dokončujú aj doplnky a zmeny územného plánu Stakčína, ktorý bude mať túto cyklotrasu zapracovanú v územnom pláne.		A	Upravený text: Plánované je budovanie prepojenia medzi mestom Snina v smere na obec Stakčín v blízkosti, ktorej sa nachádza vodná nádrž Stariná a vyhliadková veža, Beskydský panteón. Cyklotrasa bude vedená v zmysle územného plánu mesta Snina popri rieke Cirocha.
12	Michal Hlatký, Slovenský cykloklub	1.5.1 SWOT analýza		doplniť do slabých stránok: zlá kvalita značenia v niektorých regiónoch, nedodržovanie STN 01 8028 niektorými subjektami, množstvo správcov cykloturistických trás, slabá komunikácia medzi subjektami pôsobiacimi v tejto oblasti, absencia uceleného portálu s cykloturistickými trasami	doplniť do slabých stránok: zlá kvalita značenia v niektorých regiónoch, nedodržovanie STN 01 8028 niektorými subjektami, množstvo správcov cykloturistických trás, slabá komunikácia medzi subjektami pôsobiacimi v tejto oblasti, absencia uceleného portálu s cykloturistickými trasami	A	Doplnený text: <ul style="list-style-type: none"> • zlá kvalita značenia v niektorých regiónoch, nedodržovanie STN 01 8028 niektorými subjektami • množstvo správcov cykloturistických trás a slabá komunikácia medzi subjektmi pôsobiacimi v tejto oblasti • absencia uceleného portálu s cyklistickými trasami
13		2.3.4		na Slovensku máme viac ako 40000 km lesných ciest rôznej kvality. Okrem toho sa v lese nachádzajú rôzne chodníky, bývalé lesné železnice či novo vybudované singletracky. Táto sieť je využívaná okrem lesnej hospodárskej činnosti aj na rekreačné účely a po tejto sieti sú vyznačené		ČA	Čiastočne akceptovaná: Uvedená kapitola neupravuje umiestňovanie cykloturistického značenia na lesných cestách ale hlavne princípy vedenia cyklistov nielen po existujúcich pozemných komunikáciách a výstavbu nových komunikácií. Prioritne rieši infraštruktúru a jej návrhové parametre tak, aby komunikácie vyhovovali širokej verejnosti.

			<p>pešie, cyklo, jazdecké či lyžiarske trasy. Nevidíme problém v ich súbehu, nakoľko v niektorých koridoroch nie je možná alternatíva. V zahraničí sú takto bežne trasované spoločné úseky, označované aj ako multifunkčné chodníky. V zásade však premávka na lesných cestách nedosahuje takej premávky, aby bolo nutné zriaďovať samostatné cyklochodníky popri lesných cestách. Samostatnou kapitolou je samozrejme tvorba a rozvoj horskej cyklistiky, zriaďovanie singletrackov a podobne. Navrhovanie samostatnej cyklistickej infraštruktúry v lesnom prostredí v súčasnosti definuje manuál rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky, ktorý spracovali Lesy SR. Lesy SR však pokrývajú necelých 50% lesného územia SR. Zvyšok sú mestské lesy, súkromné či cirkevné lesy. Na ich úrovni nie sú spracované podobné metodické materiály. Množstvo lesných pozemkov je však majetkovo nevysporiadaných a pri tvorbe cyklo infraštruktúry v lesoch nie je kým komunikovať. V tomto prípade navrhujeme aj zmeny v lesnom zákone.</p>		<p>Doplnený text: Pohyb cyklistov v lesnom prostredí upravuje tiež Zákon 326/2005 Z.z. o lesoch a pohyb cyklistov a značenie cykloturistických trás na území lesov vo vlastníctve Lesov SR upravuje Manuál rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky, ktorý spracovali Lesy SR.</p> <p>Upravený text: Na území východného Slovenska sa môžeme za účelom turistiky stretnúť predovšetkým s pešími turistami, cyklistami a v niektorých lokalitách aj s turistami na koňoch. Nie je pritom ojedinelé, že všetci zdieľajú len jeden priestor.</p>
14	2.4		<p>absencia podkategórie cykloturistické trasy – kategorizácii cykloturistických trás</p>	A	<p>Navrhovaná hierarchia cyklistických trás vychádza zo zadania zákazky. Na základe pripomienky bola do materiálu doplnená podkapitola 2.4.6</p>

							Cykloturistické trasy a parametre komunikácií pre určenie náročnosti cykloturistických trás. Ich zhrnutie sa nachádza v tabuľkách č. 24 a 25. Rozdelenie cykloturistických trás podľa ich určenia, farebného označenia a náročnosti sa nachádza v podkapitole 1.3.1.
15	2.4		navrhované rozdelenie je mäťúce z pohľadu siete cykloturistických trás. Všetky spadajú do kategórie D? Cykloturistické trasy majú takisto viac významov a máme národné cykloturistické trasy, nadregionálne, regionálne či miestne cykloturistické trasy. Tieto trasy by mali byť dodatočne označované dopravným značením? Viacero trás prechádza do okolitých krajov, ktoré dané kategórie nemajú. Riešenie značenia cykloturistických trás nie je z tohto návrhu jasné. Navrhujeme spracovanie samostatne podkapitoly.	Navrhujeme spracovanie samostatne podkapitoly.	ČA	Navrhovaná kategória D zohľadňuje objektívne merateľné parametre pozemných komunikácií, po ktorých majú cyklotrasy viesť a je možné ich označiť dopravným značením. Cykloturistické trasy vedú po komunikáciách rôznej kategórie a návrhových parametrov. Cykloturistické trasy teda môžu viesť aj po komunikáciách označených dopravným značením ako cestičky pre cyklistov (značka č. C8), ktoré pri určených parametroch budú označené ako cyklodialnice- kategória A. Na základe pripomienky bola do materiálu doplnená podkapitola 2.4.6 Cykloturistické trasy a parametre komunikácií pre určenie náročnosti cykloturistických trás. Ich zhrnutie sa nachádza v tabuľkách č. 24 a 25. Prienik navrhovaných kategórii cyklotrás a cykloturistických trás sa nachádza v tabuľke 26 a tiež je popísaný v podkapitole 2.5.1.	
16	2.4		navrhované značenie a jeho využitie na cykloturistické trasy považujeme za zbytočné a duplicitné, žiaľ aj mäťúce, čo dokazujú príklady obdobných pokusov v iných krajoch. Navrhujeme podrobnejšie spracovanie návrhu značenia súbehov		N	Navrhované značenie neslúži iba pre označovanie cykloturistických trás ale cyklistických trás všeobecne. Návrh je v súlade so zákonom 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a jeho vyhláškou č. 9/2009 Z.z. ktorou sa tento zákon vykonáva.	
17	2.4.1	Tab. 16	neodporúčame používať ako zdroj pre označenie cyklistickej trasy kategórie		A	V zmysle Vyhlášky 9/2009 Z.z. ... Smerové tabule pre cyklistov informujú o číslach, prípadne o inom	

				D evidenciu cykloturistických trás SCK, pretože ak jedna cykloturistická trasa bude viesť po dvoch alebo viacerých cyklistických trasách kategórie D, tak pôjde o zmätočné označovanie – na jednej časti bude označenie v súlade, ale na druhej či ostatných bude rozdielne.		označení cyklistickej trasy. Zdroj označenia vyhláška pritom neuvádza, aj preto boli v tabuľke vymenované hlavné zdroje označení cyklistických trás. Upravený text: Územné plány miest a obcí, Generálne dopravné plány miest a obcí, Plány udržateľnej mobility miest a obcí, Generely cyklistickej dopravy, Technické štúdie cyklotrás, databáza openstreetmap apod.
18	2.5.1			cykloturistické značenie sa bežne realizuje v intraviláne. Príkladom toho sú stovky vyznačených cykloturistických trás v mestách a obciach po celom Slovensku.	A	Upravený text: Na území Prešovského 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 a v menšej miere aj intraviláne miest a obcí. Zatiaľ čo cykloturistické značenie sa využíva vo väčšej miere v extraviláne než intraviláne a ním značené trasy nemusia spĺňať šírkové usporiadanie, sklony a ani maximálne nerovnosti, 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.
19	2.5.2	Tab. 24		tabuľka je zmätočná, pretože po cyklistických trasách kategórie A a B, resp. C a D môžu viesť cykloturistické trasy aj iných farieb, ako sú tam uvedené farby červená a zelená. V záhlaví je síce uvedené, že ide o približné označenie, ale nezainteresovaného čitateľa to môže	ČA	Dopravné značenie smerovými tabuľkami pre cyklistov umožňuje použitie iba jednej, zelenej, farby na bielom podklade a teda by nemalo kolidovať s farebnosťou cykloturistického značenia. Podrobnejší popis jednotlivých navrhovaných kategórií sa nachádza v kapitole 2.4. V tabuľke bol zvýšený počet príkladov prienikov navrhovaných kategórií a cykloturistického značenia.

			uvádzať do omylu.		
20	2.6		<p>absencia dobre a kvalitnej cykloturistickej siete ako produktu. Viacero oblastí a území v PSK už v súčasnosti má vyznačenú hustú a kvalitnú sieť cykloturistických trás. Táto sieť však častokrát nemá ďalšiu koncepciu, so sieťou sa nepracuje a nesieťuje sa. Regióny častokrát navzájom nespôlupracujú. Absentuje spracovanie predstavy o rozvoji, údržbe a pracovaní so sieťou cykloturistických trás. Kvalitná, udržiavaná a vyznačená sieť cykloturistických trás môže vytvoriť samostatný produkt cestovného ruchu aj bez nutnosti budovania samostatných cyklochodníkov. Príklady zo Slovenska (Malé Karpaty, Považský Inovec, Trábeč, Malá Fatra,..) či zo zahraničia (Sella Ronda, Salzgarnergut,...) iba potvrdzujú, že sieť cykloturistických trás môže viesť aj po existujúcej sieti ciest rôznych kategórií.</p>		<p>N</p> <p>Samotná sieť cykloturistických trás nespĺňa dva zo znakov cyklistických produktov a to nemá cenu a nie je možné takýto produkt kúpiť aj keď využívajú existujúcu sieť cyklotrás a cykloturistické trasy sú vedené malebnou krajinou a sľubujú zážitok. Koncepciu budovania cyklotrás v PSK rieši dokument Kostrová sieť cyklistických trás v Prešovskom samosprávnom kraji spracovaná URBEKO s.r.o. V uvedených príkladoch boli či už stavebnými alebo terénnymi úpravami budované singletracky alebo cyklistické komunikácie. Príkladom môžu byť singletracky v okolí Bieleho kríža a Cerová dráha v Malých Karpatoch, či Bikepark Kálnica v Považskom Inovci. Bikepark Paseky v Malej Fatre túto sezónu uzavreli predčasne a jeho osud je otázný. Okolie Sella Rony bolo spropagované aj prejazdom etáp Giro d'Italia a pretekov Maratona dles Dolomites, počas ktorých boli cesty pre motorové vozidlá uzavreté a časti ciest v rámci týchto okruhov sú uzatvárané, napr. centrum Corvany. Každopádne sieť cyklotrás môže viesť aj po existujúcich komunikáciách pri dodržaní limitov stanovených v legislatíve a príslušných technických normách, ktoré stratégia rešpektuje.</p>
21	2.6		<p>absencia návrhu rozvoja, údržby a obnovy siete cykloturistických trás ako celku.</p>		<p>N</p> <p>Návrh rozvoja, údržby a obnovy siete cykloturistických trás ako celku nebol súčasťou zadania zákazky. V akčnom pláne je definovaný výstup "Počet km obnovených a udržiavaných cykloturistických trás v kraji podľa požiadaviek stanovených v Stratégii – min.800 km".</p>
22	2.6.1		najrozsiahlejšia časť. Sumarizácia		<p>N</p> <p>Pripomienky lokálnych správcov, či policajného</p>

			<p>destinácii a všeobecne známých a dostupných informácii. Navrhovaná časť je z pohľadu cykloturistiky málo konkrétna. Nie sú navrhnuté žiadne nové trasy, či konkrétne predstavy. Nebrali sa do úvahy pripravované a rozpracované zmeny od lokálnych klubov či správcov. Všeobecné opatrenia rovnaké vo viacerých destináciách.</p>			<p>zboru boli zapracovávané v rámci viacerých kôl pripomienkovaní, konzultácií a prezentácií. Konzultácie sa uskutočnili 10.6. na úrade PSK, prezentácie 17.7. a 16.9. v Prešove a 18.9. v Snine. Návrh nových cyklistických trás a ich začlenenie do územného plánu bol spracovaný prostredníctvom dokumentu Kostrová sieť cyklistických trás v Prešovskom samosprávnom kraji. Daná časť dokumentu bola spracovaná v súlade so zadaním, teda "získaním a spracovaním, vyhodnotením a interpretáciou dát z verejne dostupných zdrojov".</p>
23	3.1		<p>návrh opatrení a aktivít je takisto spracovaný veľmi povrchno a všeobecne. Z jednotlivých aktivít nie je jasné, čo sa bude realizovať a ako. Žiadne z opatrení nerieši cykloturistické trasy komplexne. Nie je ani jasné ako bude realizované opatrenie 2 v celi 1, kde sa cykloturistické trasy spomínajú. V opatrení sa píše o obnove „min.“ 800 km cykloturistických trás, aká je predstava kraja o obnove? Chýba prioritizácia údržby cykloturistických trás. Kto bude vyberať, ktorá trasa sa obnoví a ktorá nie? Chýbajú tam správcovia trás a kluby. Úplne tam chýbajú nové cykloturistické trasy, rozvoj siete. Rozpočty jednotlivých opatrení dať do súladu. Nie je jasné o aké sumy sa jedná.</p>		N	<p>Táto časť stratégie je spracovaná v súlade s opisom predmetu zákazky a obsahuje ako návrh aktivít pre roky 2020 - 2023, tak aj systém ich monitorovania a monitorovacie indikátory.</p>

24	JUDr. Štefan Bielač, predseda RZTPO		Stratégia by mal zdefinovať kto bude investorom výstavby a správcom cyklotrás (napr. aj PSK ?)		N	Na toto stratégia podľa zadania nemá mandát, investor sa posudzuje individuálne pre každú stavbu. Model správy a údržby bol pridaný do príloh dokumentu.	
25			Stratégia by mal zdefinovať ako sa bude vykonávať Správa a údržba vybudovaných cyklotrás – kto, ako, kedy, a z akých financií (vrátane údržby cykloznačenia a pod.) - odporúčané modely možnej správy a údržby cyklotrás		ČA	Cyklostratégia navrhuje vyznačenie cyklotrás vybraných na základe ich návrhových parametrov dopravným značením. Evidenciu a správu cyklotrás a komunikácií, po ktorých vedú upravuje kapitola 2.4.1 Princípy použitia dopravného značenia pre označenie cyklistických trás. Model správy a údržby bol pridaný do príloh dokumentu.	
26			Doplniť do podporovaných aktivít výstavbu rozhľadní popri cyklotrasách.			N	Rozhľadne nie sú cyklistickou vybavenosťou v zmysle TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry, ani obslužným dopravným zariadením v zmysle STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií a ani doplnkovou cyklistickou infraštruktúrou v zmysle Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR. Rozhľadne sú však vítanou doplnkovou infraštruktúrou turistických trás, ktoré sú často v súbehu alebo krížení s cyklistickými trasami.
27			Doplniť medzi možné zdroje financovania INTERREG			A	V kapitole 3.1 doplnený pri vybraných aktivitách ako možný zdroj financovania Interreg
28			Doplniť model fungovania správy a údržby cyklotrasy			A	Doplnený Modelový príklad správy a údržby cyklistických trás do príloh- Príloha č.4.