

URBEKO s.r.o., Konštantínova č.3, 080 01 Prešov

IČO:43803296

zapísaná v obchodnom registri Okresného súdu Prešov, oddiel: Sro,

vložka číslo:19285/P

T.č.051/77 22 071, Mobil:0905 371 634

e-mail: urbeko.urbeko@gmail.com

**Kostrová sieť cyklistických trás
v Prešovskom samosprávnom kraji**

Sprievodná správa

december 2018



**ÚRAD VLÁDY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

Realizované s finančnou podporou Úradu vlády Slovenskej republiky - program "Podpora regionálneho rozvoja"

OBSAH :

Kostrová sieť cyklistických komunikácií Prešovského kraja

Časť 1. Vyhľadávacia štúdia cyklistických koridorov

1.1	Úvod	2
1.2	Všeobecné požiadavky pre trasy kostrovej siete Prešovského kraja	9
1.3	Terénny prieskum	14
1.4	Analýza existujúcich plánovacích a strategických dokumentov v plánovaných Cyklokoridoro	48
1.5	Návrh hlavnej kostrovej siete	67
1.6	Zápisy z pracovných rokovaní	87

Časť 2. Koncepcia návrhu kostrovej siete cyklistických komunikácií

2.1.	Analýza a posúdenie hlavnej infraštruktúry podľa jednotlivých koridorov a návrh technických opatrení a stavebných úprav	97
2.1.1.	Vetva EuroVelo 11	102
2.1.2.	Vetva P1 – Vysoké Tatry	103
2.1.3.	Vetva P2 - Tatry – Pieniny	105
2.1.4.	Vetva P3 – Levočská	106
2.1.5.	Vetva P4 – Čergovská	107
2.1.6.	Vetva P5 – Vranovská	108
2.1.7.	Vetva P6 – Šarišská	110
2.1.8.	Vetva P7 – Dukla – Domaša	111
2.1.9.	Vetva P8 – Bukovská	112
2.1.10.	Vetva P9 - Zemplín – Poloniny	114
2.2.	Orientačné vyčíslenie stavebných nákladov	115
2.3.	Návrh a umiestnenie Bike Points	116
2.4.	Stručný súhrn	118
2.5.	Návrh plánu realizácie kostrovej siete a definovanie priorít	122
2.5.1.	Vetva EuroVelo 11	123
2.5.2.	Vetva P1 – Vysoké Tatry	123
2.5.3.	Vetva P2 - Tatry – Pieniny	124
2.5.4.	Vetva P3 – Levočská	124
2.5.5.	Vetva P4 – Čergovská	124
2.5.6.	Vetva P5 – Vranovská	124
2.5.7.	Vetva P6 – Šarišská	125
2.5.8.	Vetva P7 – Dukla - Domaša	125
2.5.9.	Vetva P8 – Bukovská	125
2.5.10.	Vetva P9 - Zemplín – Poloniny	125

Príloha č. 1. Príloha č.1. Technické popisu navrhovaných úsekov podľa katastrov obcí a podľa jednotlivých vetiev

Časť 3. Výkresová časť

Výkres č. 1 - Schéma technických opatrení M= 1:50000

Výkres č.2 – Schéma priorít realizácie M= 1:50000

1. Vyhľadávacia štúdia cyklistických koridorov

1.1. Úvod

Cyklistika je rozvíjajúci sa druh novodobej dopravy, ktorá už zaznamenala jedno obdobie intenzívneho rozvoja v prvej polovici 20. storočia. V súčasnosti sa v našich podmienkach silno rozvíja najmä rekreačná cyklistika, nastupuje však aj obdobie renesancie „dopravnej“ cyklistiky, t.j. každodenného využívania bicykla ako výhodného dopravného prostriedku v mestách a obciach na vzdialenosti do 5 až 10 km. Rozvoj nemotoristickej dopravy je jednou zo základných úloh dopravnej politiky podporovanej Európskou úniou v rámci stratégie trvalo udržateľného rozvoja. Európske i národné politiky ohľadom klimatických zmien, kvality vzduchu, cestnej bezpečnosti, rozvoja turizmu, ako aj mnohé ďalšie, svorne uvádzajú potrebu rozvoja príležitosti pre rozvoj a propagáciu cyklistiky ako jedného zo základných druhov dopravy najmä v urbanizovaných územiach. Na druhej strane podpora cykloturistiky je v súlade s politikou Európskej únie a Lisabonskou stratégiou (EÚ 2006) ohľadom rozvoja Európskeho turizmu, ktorý menuje štyri základné princípy prínosu cyklistiky:

- Zvýšiť konkurencieschopnosť a udržateľnosť regiónov – skvalitňuje turistickú ponuku, generuje pracovné príležitosti
- Posilniť zviditeľňovanie turizmu - súčasť nadnárodnej európskej siete cyklotrás EuroVelo posilňuje úlohu turizmu ako hospodárskeho odvetvia
- Podporiť propagáciu európskych destinácií –zvýši návštevnosť regiónu – kde je cesta, je aj turista
- Zlepšiť koordináciu v rámci základnej siete – možnosť podporných programov cezhraničnej spolupráce .

Podpora cyklistiky je na Slovensku zakotvená v Národnej stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, schválenej uznesením vlády č.223/2013 dňa 7. mája 2013. Základným smerovaním, víziou Cyklostratégie SR, je uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky. Súčasťou vízie je tiež výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie zamestnanosti a konkurencieschopnosti, teda ich trvalo udržateľný rozvoj. Cyklistika má výrazný potenciál prinášať pozitívne ekonomické, sociálne, ekologické a zdravotné prínosy pre jednotlivcov, obce a mestá, regióny aj celú spoločnosť.

V súlade so základnou víziou Cyklostratégie SR a v snahe priblížiť sa okolitým európskym krajinám je v nej stanovený zámer urobiť všetko potrebné pre to, aby sme na Slovensku do roku 2020 dosiahli 10 % - ný podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe dopravnej práce. Pre naplnenie tohto cieľa je v nej okrem iných opatrení vytýčená priorita rozvoja cyklistickej infraštruktúry aj so základnými opatreniami na jej realizáciu:

„Priorita 2 Rozvoj cyklistickej infraštruktúry

2.1 Hlavná cyklistická infraštruktúra

Opatrenie 2.1.1 Tvorba a aktualizácia strategických a plánovacích dokumentov integrujúcich cyklistickú dopravu a zabezpečujúcich trvalo-udržateľnú mestskú mobilitu na **regionálnej** a lokálnej úrovni vrátane podpory projektovej prípravy a výstavby cyklistických komunikácií v obciach a mestách, ich modernizácie a údržby

- Zodpovednosť: MDVRR SR
- Spolupráca: **samosprávne kraje**, mestá a obce, **správcovia komunikácií**, výskumné inštitúcie, projektanti, občianske združenia

- Termín: Priebežne

Opatrenie 2.1.2 Podpora rozvoja nákladnej cyklistickej dopravy pre zásobovanie v zónach uzavretých pre motorovú dopravu či ukludnených zónach s vylúčením motorovej dopravy

- Zodpovednosť: MDVRR SR
- Spolupráca: **samosprávne kraje**, mestá a obce, **správcovia komunikácií**, výskumné inštitúcie, projektanti, občianske združenia
- Termín: Priebežne

Opatrenie 2.1.3 Podpora budovania a modernizácie infraštruktúry na rozvoj cykloturistiky a horskej cykloturistiky (prepojenie regionálnych cyklotrás do komplexnej aktualizovanej siete národných cyklomagistrál, vytváranie cykloregiónov)

- Zodpovednosť: MDVRR SR
- Spolupráca: MŠVVaŠ SR, MPRV SR, MŽP SR (v rámci svojej vecnej pôsobnosti), Lesy SR, š. p., **samosprávne kraje**, mestá a obce, **správcovia komunikácií**, **oblastné a krajské organizácie cestovného ruchu**, občianske združenia
- Termín: Priebežne

Opatrenie 2.1.4 Údržba a obnova cykloturistického značenia na existujúcich cykloturistických trasách

- Zodpovednosť: MDVRR SR
- Spolupráca: MŠVVaŠ SR (v rámci svojej vecnej pôsobnosti), **samosprávne kraje**, mestá a obce, **organizácie cestovného ruchu**, občianske združenia
- Termín: Priebežne

Opatrenie 2.1.5 Podpora využívania pozemkov a lesných ciest vo vlastníctve štátu a samospráv na budovanie cyklistických ciest a cykloturistických trás (využitie zrušených železničných tratí, hrádzí vodných tokov, priestoru pozdĺž vodných tokov a dočasných prístupových ciest pri výstavbe a modernizácii železničných koridorov, ako aj nevyužívaných bývalých „signálnych“ ciest pozdĺž hraníc SR na výstavbu cyklistických ciest a vyznačenie cykloturistických trás)

- Zodpovednosť: MDVRR SR
- Spolupráca: MPRV SR, MŽP SR, MO SR (v rámci svojej vecnej pôsobnosti), Lesy SR, š. p., ŽSR, SVP, š.p., Vodohospodárska výstavba, **samosprávne kraje**, mestá a obce, občianske združenia
- Termín: Priebežne

Opatrenie 2.1.6 Aplikácia prvkov a zón s ukludnenou dopravou, segregácia motorovej a nemotorovej dopravy na cestách s vysokým podielom zraniteľných účastníkov premávky

- Zodpovednosť: MDVRR SR
- Spolupráca: MV SR (v rámci svojej vecnej pôsobnosti), mestá a obce, **správcovia komunikácií**, občianske združenia, projekčné kancelárie
- Termín: Priebežne.

Podpora rozvoja cyklistickej dopravy sa v súčasnosti odráža aj v prebiehajúcom programovom období EÚ, kde v rámci využívania štrukturálnych fondov sa na území Slovenskej republiky implementuje aj Integrovaný regionálny operačný program (IROP). Medzi jeho základné priority patria „Udržateľná a bezpečná doprava zabezpečuje súdržnosť a dostupnosť v regiónoch“ a „Udržateľná mestská a prímestská mobilita osôb rozvojom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej, obzvlášť cyklistickej dopravy“. Pri potrebe rozvoja nemotorovej dopravy vychádza z týchto východísk: „Z hľadiska podpory ekologicky priaznivých a nízkouhlíkových dopravných systémov je nutné, aby sa cyklistická doprava stala rovnocenným druhom dopravy a bola integrovaná s ostatnými druhmi dopravy. Dopravná politika SR do roku 2015 obsahuje 2 špecifické ciele a 6 priorít týkajúcich sa rozvoja a podpory cyklodopravy,

najmä zabezpečenia modernizácie a rozvoja infraštruktúry pre cyklo dopravu a znižovania negatívnych dopadov dopravy na ŽP. Rozvoj mestskej mobility formou podpory cyklo dopravu prináša pozitívny efekt nielen pre cyklistov, ale i pre motoristov a samotné samosprávy. Súčasný trend v SR poukazuje na rastúci záujem verejnosti o cyklo dopravu v súvislosti s postupne vzrastajúcou preferenciou VOD v mestách a regiónoch. Stav infraštruktúry pre nemotorovú dopravu možno hodnotiť ako nevyhovujúci, pričom jej najväčším nedostatkom je neucelená sieť komunikácií pre nemotorovú dopravu s množstvom lokálnych diskontinuit, nekvalitná stavebná úprava, nedostatočná nadväznosť na sieť hromadnej dopravy a nízka úroveň bezpečnosti chodcov a cyklistov.“ Na základe uvedeného je v IROP stanovený špecifický cieľ 1.2.2 „Zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy (predovšetkým cyklistickej dopravy) na celkovom počte prepravených osôb“, zodpovedajúci investičnej priorite, pre ktorú boli vyčlenené finančné prostriedky na výstavbu cyklistickej infraštruktúry na cyklo dopravné účely v oprávnených mestách a obciach aj v rámci Prešovského kraja. Podporované sú projekty miestnej cyklo dopravnej siete s prioritou dochádzky do zamestnania.

Rozvoj cyklistickej infraštruktúry aj v Prešovskom kraji, rovnako ako na celom Slovensku nie je konzistentný.. Do značnej miery bol závislý od aktivity miestnych iniciatív záujmových združení a mimovládnych organizácií a od prístupu a možností jednotlivých samosprávnych orgánov. Existujúca cyklistická infraštruktúra je veľmi rozmanitá od samostatných cyklistických cestičiek prevažne v zastavanom území obcí a miest po sieť cyklistických trás vedených po rôznych typoch komunikácií, s veľmi rôznou kvalitou, náročnosťou, vybavením a údržbou. V kraji je cca 2000 km cyklistických trás, ale ich hustota, kvalita a dostupnosť v jednotlivých častiach (regiónoch) je veľmi rozdielna a rozdielna je aj miera ich využitia. Súčasný poznatky jednoznačne ukazujú, že čím je kvalita cyklotrasy nižšia, tým je menšia aj miera jej využívania cyklistami. Z hľadiska podmienok pre rozvoj cyklistiky má súčasná cyklistická infraštruktúra v kraji tieto základné nedostatky:

- cyklistická infraštruktúra netvorí vzájomne previazanú hierarchicky usporiadanú dopravnú sieť, pričom chýba hlavne prepojenie jednotlivých častí kraja navzájom
- veľký podiel na súčasnej cyklistickej infraštruktúre majú trasy pre cyklistov nebezpečné z dôvodu ohrozenia vysokou intenzitou automobilovej dopravy vrátane vysokého podielu nákladnej dopravy
- veľký podiel na súčasnej cyklistickej infraštruktúre majú trasy technicky náročné, s veľkými prevýšeniami, veľkými sklonmi a zlým povrchom, vhodné pre športovú voľnočasovú cyklistiku ale nevhodné na každodennú dopravnú a masovú rekreačnú cyklistiku.

Pre koncepčné riešenie odstránenia uvedených nedostatkov a celkového zaostávania vo vytváraní vhodnej cyklistickej infraštruktúry bolo Prešovským samosprávnym krajom **zadané spracovanie** návrhu Kostrovej siete cyklistických komunikácií v Prešovskom samosprávnom kraji. **Predmet a základný cieľ jej spracovania bolo stanovené v zadaní zákazky takto:**

"Predmetom zákazky je spracovanie koncepčného dokumentu pre oblasť budovania kostrovej siete cyklistických trás v Prešovskom kraji. Východiskový dokument tvorí Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja, ktorý definuje základné smerovanie hlavných diaľkových cyklistických trás. Uvedený dokument bude spracovaný za účelom stanovenia postupu na efektívnu realizáciu týchto diaľkových trás a bude východiskom pre aktivity na území kraja, dotknutých samospráv a ďalších organizácií, ktoré budú mať záujem podieľať sa na realizácii tejto siete. Pri spracovaní dokumentu musí zhotoviteľ vychádzať zo zámerov dotknutých samospráv a inštitúcií, predovšetkým územných plánov, strategických dokumentov a existujúcich projektových dokumentácií.

Kostrová sieť bude definovaná ako cykloturistická s dôrazom kladeným na dopravnú obsluhu územia. Jej cieľom je prepojiť najvýznamnejšie turistické destinácie na území kraja s napojením na turistické ciele susedných krajov (Košický a Žilinský kraj) a štátov (Ukrajiny, Poľska a Maďarska). Základnú os siete v Prešovskom samosprávnom kraji bude tvoriť medzinárodná diaľková cyklotrasa Eurovelo 11. Hlavná sieť bude tvorená diaľkovými cyklistickými magistrálami – cyklistickými

koridormi, ktoré majú zohľadňovať aj napojenie na miestne cykloturistické trasy a pripojovacie úseky dopravnno-obslužnej siete sídiel.

Predbežne nadefinované hlavné cyklistické koridory, odhadovaný rozsah 900 km:

smer: sever– juh – S – J

1. EuroVelo 11 – hlavná os v území – št.hr.SR/ PL, hraničný priechod Mníšek nad Popradom, pokračovanie Malý Lipník – Muszyna /PL/ - Plaveč – Stará Ľubovňa – Lipany – Sabinov – Prešov – Seniakovce – následné pokračovanie do Košíc. Tento koridor je pevne daný a je zakotvený v novom územnom pláne VUC.

2. Poprad – Tatry – Levoča Spiš (Spišský hrad) – s prepojením na Poľsko a Košický kraj (Slovenský raj)

3. Poloniny – Snina – Humenné – s prepojením na Košický kraj a Zemplínsku Šíravu, s väzbami na Ukrajinu a Poľsko

Smer: západ – východ – Z – V

1. Poprad Tatry – Pieniny – Stará Ľubovňa – s väzbami na Žilinský kraj, Poľsko

2. Stará Ľubovňa – Bardejov – Svidník – Poloniny – s väzbami na EV 11, Poľsko a Ukrajinu.

3. Levoča (Spiš) – Prešov a EV 11 – s väzbami na Košický kraj a Žilinský kraj

4. Prešov – Domaša – Vranov nad Topľou – Humenné – s väzbami na Košický kraj

Základné kritériá pre hlavné cyklistické koridory:

- pravidlá Európskej cyklistickej federácie a kritériá hlavných trás EuroVelo

- celoročná zjazdnosť na trase EuroVelo 11

- vzájomná prepojenosť destinácií v rámci siete. "

Terminológia cyklistickej dopravy a cykloturistiky

Pri spracovaní návrhu Kostrovej siete cyklistických komunikácií v Prešovskom kraji bola použitá následná základná terminológia z oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky:

Pozemná komunikácia (PK) (v zmysle STN 73 6100 - Názvoslovie pozemných komunikácií) je komunikácia určená najmä na pohyb dopravných prostriedkov, cyklistov a chodcov, podľa dopravného významu a technickej hodnoty sa PK triedia na:

- cestné komunikácie – diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I., II. a III. triedy
- miestne komunikácie
- účelové komunikácie.

Účelová komunikácia - je pozemná komunikácia umožňujúca dopravné spojenie výrobného závodu, uzavretých priestorov, osamelých objektov a podobne so sieťou pozemných komunikácií,

napr. aj poľné a lesné cesty alebo vytvárajúca dopravné spojenie vnútri uzavretých priestorov a objektov. Členia sa na: verejné, neverejné, čiastočne neprístupné verejnej premávke

Miestna komunikácia (MK) - je pozemná komunikácia, ktorá je súčasťou dopravného vybavenia určitého sídelného útvaru alebo vytvára dopravné spojenie v jeho záujmovom území; podľa urbanisticko-dopravnej funkcie sa miestne komunikácie triedia na:

- rýchlostné
- zberné
- obslužné
- nemotoristické.

Nemotoristická komunikácia - je v zásade miestna komunikácia s vylúčeným alebo obmedzeným prístupom motorovej dopravy, určená pre nemotoristickú dopravu. Nemotoristická komunikácia sa podľa určenia triedi na:

- ukladnú komunikáciu (STN 73 6110),
- cyklistickú komunikáciu,
- chodník.

Upokožená komunikácia (STN 73 6110 – Projektovanie miestnych komunikácií) je miestna komunikácia, z ktorej je úplne alebo čiastočne vylúčená motoristická doprava; za určitých podmienok môže plniť funkciu cieľovej alebo obslužnej dopravy.

Cyklistická komunikácia (cyklocesta, cyklocestička, cyklochodník, cyklopruh) - (STN 73 6100) je nemotoristická komunikácia určená na cyklistickú premávku s vylúčením alebo oddelením akejkoľvek motorovej dopravy.

Cyklistická infraštruktúra je súhrn zariadení a opatrení, ktoré sú nevyhnutné na zabezpečenie náležitého chodu cyklistickej dopravy. Infraštruktúra pre cyklistickú dopravu zahŕňa v prvom rade lineárne stavby ako cestičky pre cyklistov a cyklopruhy. Ďalšími prvkami sú riešenia križovatiek s ohľadom na cyklistov, návrh verejných priestorov priateľských k cyklistom a v neposlednom rade parkovacie možnosti pre bicykle.

Viacúčelový pruh (STN 73 6110) je časť jazdného pruhu, vyčlenený vodorovným dopravným značením pre cyklistov, ktorý môžu používať aj iní účastníci cestnej premávky. Má zvyčajne šírku 1,20 m a navrhuje sa na jazdnom pruhu šírky najmenej 3,50 m a tam, kde nie je, najmä z priestorových dôvodov, možné umiestniť cyklistický pruh, pričom majú byť splnené určité podmienky intenzity a rýchlosti vozidiel na danej komunikácii.

Cyklistický pruh (STN 73 6100) je pridružený pruh vyhradený cyklistom. V zmysle STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií je v území zastavanom, alebo určenom na zastavanie časť pozemnej komunikácie umiestnená v pridruženom priestore a oddelená od dopravného priestoru zvýšeným obrubníkom s bezpečnostným odstupom najmenej 0,5 m, deliacim pásom šírky 1,5 m, alebo bočným deliacim pásom. Jeho šírka je 1,00 – 1,5 m.

Cyklistický pás (STN 73 6100) je pridružený pás vyhradený cyklistom; nesmie sa zamieňať s cyklistickou komunikáciou. Je zložený najmenej z dvoch cyklistických pruhov šírky 1,25 m.

(Cyklo)dopravné značenie je upravené vyhláškou MV SR 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Cyklodopravné značenie sa vzťahuje predovšetkým na pásové značenie chodníkov a zón pre

cyklistov, ako aj vyznačenie smerovania v intraviláne miest a obcí, v niektorých prípadoch aj v extraviláne. Nenahrádza však cykloturistické značenie.

Prvky upokojujania dopravy (STN 73 6110) sú opatrenia na zamedzenie nežiaducich rýchlostí vozidiel na miestnych komunikáciách; sú to napríklad výrazná zmena povrchu vozovky, zúženie vozovky, opticko-akustická brzda, náhla zmena smerových pomerov, spomaľovacie prahy.

Cyklistická doprava je samostatným druhom dopravy, ktorý veľmi účinným spôsobom prispieva k zabezpečovaniu prepravných nárokov predovšetkým na krátke, ale aj dlhšie vzdialenosti. Používa sa predovšetkým na dopravu z domu do práce, školy, za nákupmi či inou občianskou vybavenosťou. Pre svoju jednoduchosť a cenovú prístupnosť je vhodná pre všetkých obyvateľov. Prispieva tak k sociálnej rovnoprávnosti a vyššej kvalite života. Jej priestorová úspornosť, prevádzková nenáročnosť, energetická nezávislosť, flexibilita a dostupnosť ako aj ekologická vhodnosť z nej vytvárajú významnú alternatívu voči individuálnej automobilovej doprave, ktorá zaťažuje životné prostredie. Používanie bicykla zároveň výraznou mierou prispieva k dobrému zdravotnému stavu obyvateľstva.

Cykloturistika je forma rekreačnej cyklistiky, ktorá pri napĺňaní turistickej činnosti využíva bicykel.

Cestná cykloturistika je forma cykloturistiky, počas ktorej cykloturista využíva predovšetkým tvrdé asfaltové cesty a cestičky a je vhodná pre všetky druhy bicyklov.

Horská cykloturistika (MTB cykloturistika) je náročnejšia forma cykloturistiky vykonávaná v horskom prostredí alebo v teréne po mäkkých účelových komunikáciách (šotolina, hlina a pod.) často s väčším prevýšením, vhodná je pre horské bicykle (výnimočne pre trekkingové bicykle).

Cykloturistická trasa (cyklotrasa) je vyznačenie ťahu pre cykloturistov v teréne po existujúcich pozemných komunikáciách označených podľa STN 018028, cyklotrasa môže byť vedená intravilánom, extravilánom, v lesnom, horskom alebo poľnom prostredí.

Jednostopová trasa (tzv. singletrack) je cestička prírodného charakteru, ktorá je taká úzka, že po nej nemôžu prejsť dvojstopové vozidlá. Je určená cyklistom na horských bicykloch.

Cyklomagistrála je diaľková cyklotrasa vedúca po nenáročnom teréne; umožňuje rýchly a nenáročný prechod územím, vytvára základnú sieť cyklotrás.

Eurovelo je sieť diaľkových európskych cyklomagistrál, ktorá prepája krajiny Európy (Príloha 4). Jednotlivé trasy Eurovelo sú navrhované a vedené podľa zásad Európskej cyklistickej federácie. Sieť tvorí cca 66 000 km cyklotrás, pričom 65% z nich je už vyznačených v teréne.

Cykloturistické značenie na Slovensku upravuje STN 01 8028 – Cykloturistické značenie. Rieši rozdelenie cykloturistických trás, stanovuje tvar, rozmery, farby a spôsob použitia prvkov cykloturistického značenia. Nevzťahuje sa na pásové značenie chodníkov a zón pre cyklistov v intraviláne miest a obcí v zmysle dopravného značenia. Zároveň je to systematická činnosť zameraná na označovanie a vybavovanie cykloturistických trás značkami a cykloturistickými informačnými objektmi.

Drobná infraštruktúra cykloturistických trás je infraštruktúra dopĺňajúca vybavenie cykloturistických trás. Patria k nim malé rozhľadne, veľké a malé cykloturistické odpočívadlá, stojany s veľkoplošnými mapami, stojany s informačnými panelmi, cykloturistické poludníky a méty, obrázkové cyklosmerovky.

Cykloturistický informačný prvok je symbol, údaj alebo súbor údajov poskytujúci cykloturistické informácie na jednom celku (cykloturistická značka, cyklošípka, cyklosmerovka, emblémová cyklotabuľka, doplnková cyklotabuľka alebo cykloturistická vývesná mapa).

Cykloturistická značka (cykloznačka) – základný cykloturistický informačný prvok označujúci vytýčený smer cyklotrasy.

GPS (Global Position System) je moderný systém určenia polohy pomocou satelitnej technológie.

GPS zameranie je zameranie cykloturistickej trasy v teréne GPS prístrojom. Meranie je tým presnejšie, čím viac satelitov prístroj sníma.

Vitajte cyklisti je projekt vytvorenia siete turistických zariadení a služieb, ktoré sú prispôsobené potrebám cyklistov a cykloturistov.

1.2 Všeobecné požiadavky pre trasy kostrovej siete Prešovského kraja

Kostrová sieť cyklistických komunikácií má za úlohu:

- prepájať mestá a významné lokality cestovného ruchu s dôrazom a v kombinácii na železničnú dopravnú sieť,
- napájať sa na existujúce cykloturistické trasy,
- vytvárať možnosti pre napojenie sa na regionálne a miestne cyklotrasy,
- pomáhať vniesť do miestnych existujúcich cyklotrás najvyšší štandard,
- definovať jasnú tému, ktorá súvisí s geografickými alebo kultúrnymi reáliami - napríklad vedie pozdĺž rieky, pobrežia, cez pútnické miesta a pod.,
- má potenciál stimulovať fyzickú aktivitu obyvateľov, environmentálne povedomie a kontakt so susednými krajinami a štátmi,
- pri zachovaní princípu priamosti trasa prepája pokiaľ je to možné čo najviac sídiel kraja
- zahrňuje najzaujímavejšie cyklistické destinácie v regióne,
- vyhýba sa monotónnym a nezaujímavým úsekmi pokiaľ je to možné.

Základné kritériá pre plánovanie cyklotrás v Prešovskom kraji

Priamosť

Cyklistická kostrová sieť má prepájať hlavné body záujmu na trase bez zbytočných obchádzok k zaujímavostiam a atrakciám lokálneho významu.

Prepojenosť a súvislosť

Identifikovať hlavné charakteristiky jednotlivých vetiev kostrovej siete a zabezpečiť plynulosť trasy prepojením na existujúcu cyklistickú infraštruktúru (chodníky, cestičky, pruhy a pod.). Jedná sa predovšetkým o prepojenia okresných miest a centier regiónov cestovného ruchu bez neopodstatneného „meandrovania trasy“. Cykloturista sa nepotrebuje pohybovať po priamke, ale trasa by sa nemala otáčať v celkovom smerovaní v polygónoch viac ako 90 stupňov (optimálne je max. 45 stupňov).

Atraktivita trasy

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

Bezpečnosť trasy

Vedenie trasy je navrhované mimo frekventované pozemné komunikácie, kde sa minimalizuje nebezpečenstvo dopravných konfliktov a nebezpečných situácií, aj plochy ohrozované prírodnými živlami (záplavové a zosuvné územia). Tiež sa musí brať do úvahy tzv. sociálna bezpečnosť – vyhýbať sa úsekom, ktoré vedú cez územie, kde sa vyskytujú rôzne asociálne živly.

Komfort trasy

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

V súvislosti s piatimi základnými princípmi navrhovania cyklistickej infraštruktúry by trasa mala:

- byť konzistentná v zmysle bezpečnosti jej užívateľa,
- byť konzistentná v zmysle typu a kvality povrchu, vyhýbať sa častým zmenám a typom materiálov,
- byť plánovaná vzhľadom na bezpečnosť, rýchlosť a pohodlie akceptované pre diaľkových cyklistov (nosiče s batožinou) ako aj bicykle rôznych typov,
- byť adekvátne vyznačená a mať dostatok turistických informácií,
- mať možnosti ubytovania a občerstvenia na trase (obchody, reštaurácie a pod). Odporúčaná maximálna vzdialenosť medzi takýmito zariadeniami je 25 km,
- mať zdroj pitnej vody vzdialený od seba maximálne 20 km,
- garantovať zapamätateľné zážitky kdekoľvek to je možné,
- dostupnosť, aktuálnosť a komplexnosť informácií aj pre medzinárodných turistov, zahrňujúcich informácie o miestnych zákonoch a pravidlách, ktoré sa môžu týkať návštevníkov trasy.

Technické požiadavky pre vedenie trás pre trasy typu EuroVelo

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

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

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

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

Stúpanie viac ako 6% len v minimálnej miere a pokiaľ je to možné, odporúčame vyhnúť sa takýmto miestam. V horských partiách a sedlách maximálne stúpanie 10% na krátkych úsekoch do 500 m.

Trasa by mala byť zjazdná za každého počasia a počas celého roku i keď na severe a v horských oblastiach to nemusí byť vždy možné z dôvodu klimatických podmienok (sneh, poľadovica).

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

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

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

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

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

Zásady navrhovania a plánovania

alebo kľúčové faktory trvalo udržateľného rozvoja kostrovej siete cyklistických trás

Ekonomická udržateľnosť – navrhované trasy majú maximalizovať začlenenie existujúcej cyklistickej infraštruktúry a existujúcich projektových dokumentácií. Majú byť navrhované so zreteľom na minimalizovanie stavebných nákladov pri zachovaní vyžadovaných parametrov. Okrem samotnej realizácie bude potrebné v predstihu riešiť aj prevádzku a údržbu cyklistických cestičiek.

Fyzická udržateľnosť – navrhované trasy vo fáze plánovania a následne projektovania sú riešené s ohľadom na geomorfológiu terénu čo najjednoduchšie a to tak, aby dokázali byť v súlade s prírodnými živlami ale tiež aj pridruženou technickou infraštruktúrou.

Ekologická udržateľnosť – navrhované trasy majú svojím vedením minimalizovať dopady na životné prostredie. V prípade, že sa nachádzajú v priamom kontakte s ekologicky citlivým územím je potrebné rešpektovať zásady ochrany a krajiny a držať sa princípov tzv. zelenej infraštruktúry. Jedná sa predovšetkým o biokoridory okolo riek, alebo chránených lokalít. Je potrebné realizovať trasy tak, aby sa zabránilo negatívnym dopadom na ekologický systém.

Užívateľská udržateľnosť – navrhované trasy musia byť prijaté (adaptované) miestnymi komunitami, ktoré budú pomáhať zabezpečovať osvetu medzi obyvateľmi a užívateľmi cyklotrás o tom ako správne zaobchádzať s cyklotrasou. Miestne komunity môžu motivovať návštevníkov, aby navštívili ich územie tým, že pripravia rôzne podujatia, skrášia okolie cyklotrasy, zapoja mladých umelcov a kreatívnych ľudí tak aby samotná cyklotrasa bola atrakciou.

Zásady navrhovania cyklotrás z hľadiska technických opatrení

Súčasný trendy pri navrhovaní cyklistickej infraštruktúry sú plne kompatibilné so základnými požiadavkami siete EuroVelo a Európskej cyklistickej federácie, ktoré zohľadňujú ako dopravné tak aj cykloturistické kritériá. Nakoľko cyklistické trasy prechádzajú cez viaceré mestá, respektíve sa na mestá napájajú, uvádzame niekoľko dôležitých princípov pri navrhovaní cyklistických komunikácií v zastavanom území.

1. Priamosť prepojenia – vhodne navrhnutá cyklistická infraštruktúra poskytuje cyklistovi čo najpriamejšiu možnú trasu do cieľa s minimom obchádzok. Väčšina cyklistov považuje za výhodou používania bicykla jeho flexibilitu pri používaní rôznych typov ciest a možnosti nerešpektovania rôznych obmedzení. Zvýšenia bezpečnosti neprinúti cyklistu, aby použil navrhnutú obchádzkovú

trasu, ktorá zvýši čas a vzdialenosť od cieľa. Vo väčšine prieskumov zo zahraničia cyklisti odpovedajú, že uprednostnia nebezpečnejšie a frekventované úseky ciest, pokiaľ poskytujú priame a rýchle prepojenie ku cieľu pred bezpečnejšou, ale dlhšou cestou. Najpraktickejšie je použitie bicykla vtedy, keď je rýchlejší ako auto. V centrách miest, kde sú veľké problémy s parkovaním a jednosmerné ulice si aj vodiči automobilov zvolia použiť bicykel ak je to pre nich rýchlejšie. Úspora času je preto veľmi dôležitým argumentom pre zmenu správania a výber dopravného prostriedku. Inými slovami cyklisti NEREŠPEKTUJÚ novú a pohodlnú cyklistickú trasu pokiaľ neposkytuje rýchlejšie a priamejšie prepojenie do cieľového miesta. Toto pravidlo platí pre dospelých cyklistov, deti a starší ľudia vyžadujú väčší pocit bezpečnosti.

2. Plynulosť - cyklistická sieť vytvára súvislý celok, ktorý spája všetky východzie a cieľové body tak, aby sa cyklista mohol dopraviť do ktoréhokoľvek miesta vrátane územného celku. Typ a štruktúra takejto siete závisí od možností cestnej siete, prostredia, vlastníckych a správckých vzťahov, bezpečnosti atď. Cyklistické trasy, ktoré končia mimo cieľového bodu, nepokračujú cez svetelné križovatky, alebo sú prerušené kvôli výstavbe, údržbe znižujú využívanie cyklistickej siete a znižujú efektivitu vynaložených investícií.

3. Bezpečnosť - dobre navrhnutá cyklistická sieť sa snaží minimalizovať kolízne situácie medzi cyklistami a motoristami. Cyklista je v cestnej premávke najviac ohrozený subjekt a to vzhľadom na rozdiel rýchlostí pohybu a vlastnú nechránenosť. Pri kolízii motorista-cyklistu nemôže vyjsť ako víťaz. Tvorcovia cyklistických komunikácií však môžu ovplyvniť bezpečnosti cestnej premávky správnym návrhom opatrení. I keď najideálnejšie je oddeliť cyklistov od motoristov do samostatných pruhov, v zastavanom území je stopercentne splniť túto požiadavku takmer nemožné. Je možné presmerovať cyklistov na menej frekventované komunikácie, umožniť čiastočne jednosmernú premávku (cyklisti obojsmerne, motoristi jednosmerne), uplatniť opatrenia na upokojenie dopravy, zabezpečiť bezpečný prechod cez križovatky. Viditeľnosť cyklistu v dopravnom prúde je dôležitým prvkom, ktorý zvyšuje bezpečnosť. Parkujúce autá, vegetácia, prekážky v ceste, neprehľadné zákruty, hlukové bariéry a pod. znižujú viditeľnosť cyklistu. V takomto prípade, ak je to nutné, je potrebné upozorniť na prítomnosť cyklistov zvislým dopravným značením.

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

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

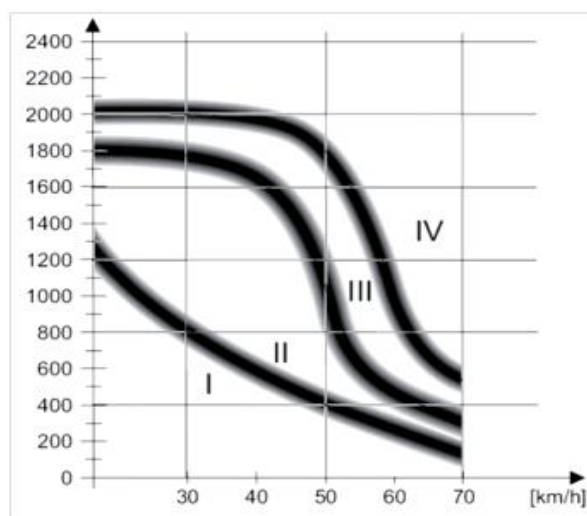
S atraktivitou prostredia úzko súvisí pocit sociálnej bezpečnosti lokality, cez ktorú cyklotrasa prechádza a to hlavne za šera a večerných hodín. Prekážkou, ktorá znižuje atraktivitu a teda aj využívanie trasy sú napr. tmavé a neprehľadné tunely, podchody, miesta s minimom ľudských aktivít (nie sú na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

Segregácia alebo integrácia ?

Existuje niekoľko prístupov ku spôsobu určenia stupňa segregácie cyklistov a motoristov. Vzhľadom na to, že v predchádzajúcich materiáloch vypracovaných pre mesto boli použité príklady modelov z Holandska, uvádzame nový prístup uverejnený nemeckou cyklistickou akadémiou DIFU v roku 2012.

Graf udáva stupeň segregácie v závislosti od intenzity motorovej premávky a rýchlosti vozidiel. Uplatňuje sa na komunikáciách s maximálne dvoma jazdnými pruhmi.

Graf 1. Spôsob určenie stupňa segregácie/integrácie podľa intenzity motorových vozidiel (za hodinu) a rýchlosti vozidiel V85 (ERA 2010, Nemecko).



Vysvetlenie ku grafu:

Oblasť 1 – cyklisti v hlavnom dopravnom priestore bez oddelenia, Oblasť 2 – cyklisti s „mäkkým“ stupňom segregácie – odporúčaný bezpečnostný pruh (cyklopiktokoridor), prípadne viacúčelový pruh, Oblasť 3 – odporúčaná segregácia cyklistov prostredníctvom cyklistického pruhu alebo cyklistickej cestičky, Oblasť 4 – segregácia cyklistov prostredníctvom cyklistického pruhu alebo cyklistickej cestičky je nutná.

Navrhované opatrenia pre cyklistov na trasách kostrovej siete podľa STN 736110

Skladobné prvky

CC – samostatná cyklistická komunikácia – cyklistická cestička (CC) - je cyklistický pás skladajúci sa z dvoch obojsmerných pruhov štandardnej šírky 3,0m

CP v PDP - cyklistické pruhy v pridruženom dopravnom priestore – cyklistický pruh šírky minimálne 1,0 m – 1,5m v pridruženom priestore oddelený od hlavného dopravného priestoru bezpečnostným pruhom, mimo motorovej premávky

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

Združený pruh – spoločný dopravný pruh pre chodcov a cyklistov za podmienky dodržania maximálnych denných intenzít dopravy (1000 v/denne) a rýchlosti vozidiel (50 km/hod)

Značenie – orientačné cykloturistické značenie podľa STN 08028 – sú možné alternatívne grafické emblémové doplnky trasy. Na cyklistických komunikáciách doplnené o vodorovné a zvislé dopravné značenie a informačné značenie podľa platnej vyhlášky.

Šírka cyklistických komunikácií podľa intenzity cyklistickej premávky (STN 736110 – navrhovanie miestnych komunikácií)

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

Spôsob oddelenia peších a cyklistov (STN 736110)

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

Technické parametre pre navrhovanú kostrovú sieť - parametre podľa STN 73 6110

Uvádžame niekoľko vybraných parametrov pre navrhovanie cyklistických komunikácií v intravilánoch miest. Bližšie sa touto problematikou zaoberajú Technické podmienky pre cyklistickú infraštruktúru TP 7/2014, ktorú vydala Slovenská správa ciest v roku 2014.

Hlavné cyklotrasy – vetvy kostrovej siete, rovnako ako cyklomagistrály typu EuroVelo, majú spĺňať z dopravného aj technického hľadiska tie najvyššie kritériá. Majú byť vedené prevažne po samostatnej cyklistickej cestičke, v zastavanom území obcí riešenej podľa STN 73 6110 ako komunikácia funkčnej triedy D2 s vylúčením alebo oddelením motorovej dopravy.

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

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

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

Podľa článku 7.4.9 uvedenej normy sa cyklistické cestičky nenavrhujú pri komunikáciách s návrhovou rýchlosťou 80 km/hod a vyššou a pri komunikáciách s podielom ťažkej (t.j. nákladnej a automobilovej) dopravy 30% a viac. V nevyhnutnom prípade musí byť zabezpečená nevyhnutná segregácia bezpečnostným pruhom v šírke 1,5 m.

V stiesnených pomeroch môže výnimočne cyklotrasa viesť po miestnych ukludnených alebo účelových komunikáciách s minimálnou intenzitou automobilovej dopravy, kde musia byť realizované opatrenia na spomalenie rýchlosti vozidiel na max. 30 km/hod a vylúčenie resp. zníženie podielu nákladnej dopravy na menej ako 6%.

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

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

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

1.3. Terénny prieskum

Základný myšlienkový koncept kostrovej siete cyklistických komunikácií vychádzal zo zadania, ktoré požadovalo prepojenie hlavných turistických destinácií kraja ako aj regionálnych centier cyklistickými komunikáciami vyššieho štandardu. Definovanie štandardov pre návrh hlavných cyklistických komunikácií vychádza zo známych parametrov pre cyklotrasy typu EuroVelo a tiež v zmysle platných technických predpisov Slovenskej republiky.

Základné kritériá a princípy

1. maximálne využiť potenciál existujúcej alebo plánovanej cyklistickej infraštruktúry v kraji,
2. hlavné cyklistické koridory musia byť celoročne zjazdne (trasy so spevneným povrchom),
3. hlavné cyklistické koridory sa musia vzájomne prepájať destinácie v rámci celej siete a majú spĺňať funkciu rekreačnej aj dopravnej vybavenosti územia,
4. hlavnú os cyklistickej siete v Prešovskom kraji tvorí medzinárodná cyklistická diaľnica EuroVelo 11

Metodika

Všeobecné požiadavky kreovali ideu pri tvorbe východiskových materiálov pre terénny prieskum. Pred každým terénnym šetrením sa podľa prvého návrhu vybral koridor a zisťovali aktuálne projekty, plánované zámery či existujúce cyklotrasy. Návrh trasy pre terénny prieskum bol konzultovaný aj s miestnymi znalcami terénu, cyklistami či aktivistami z jednotlivých lokalít. Prienik s existujúcimi cykloturistickými trasami bol overovaný cykloznačkárom, ktorý spolupracoval pri posudzovaní navrhnutých koridorov a usmerňoval pri hľadaní relevantných cykloturistických trás.

Aktuálne projekty realizácie cyklotrás v kraji vychádzali zo zoznamu podporených projektov, predovšetkým z programu Interreg V – A, alebo aj dotácií z PSK, či súkromných nadačných zdrojov.

Ďalší podklad pred samotným terénnym šetrením boli údaje z existujúcich územných plánov dotknutých obcí. Tieto informácie, spolu s mapovými podkladmi boli vkladané do mapových prehliadačov s možnosťou priamej lokalizácie v teréne. Terénny prieskum bol zaznamenávaný prístrojmi s GPS súradnicovými systémami, ktoré umožňovalo následne vyhodnocovať jednotlivé úseky z hľadiska ich vedenia v teréne, dĺžky, výškového profilu, povrchu, celkovej zjazdnosti a náročnosti.

Premerané úseky boli významným podkladom pre následné rozhodovanie o zaradení alebo nezaradení úseku do hlavnej kostrovej siete cyklotrás. Terénne šetrenia prebiehali aj na základe odporúčaní, ktoré vzišli z pracovných stretnutí realizovaných v priebehu prác a to od starostov, primátorov jednotlivých samospráv. Viac podrobností o odporúčaníach zo stretnutí v kapitole 1.4. Zápisy z pracovných rokovaní.

Úvodná mapa predpokladaného vedenia jednotlivých vetiev bola zakreslená do aplikácie google mapy, ktorá dokázala premietnuť navrhované koridory do aktuálnej polohy terénneho pracovníka počas terénneho šetrenia. Terénne šetrenia boli realizované na bicykli alebo v prípade nezjazdnosti terénu pešo. Do prístupovej lokality sa vzhľadom na vzdialenosti pracovníci prepravovali autom. Pracovný tím tvorili minimálne 2 osoby, maximálne 5 osôb.

Základný koncept - vstupné predpoklady

Vetva Severná	Variant 1	dĺžka v km	Variant 2	dĺžka v km	širšie väzby
Úsek SV1	Podbanské - Stará Ľubovňa - V1 Podbanské - Vysoké Tatry - Spišská Belá - Podolíneč - Stará Ľubovňa	78	Podbanské - Stará Ľubovňa - V2 Podbanské - Hniezdne - Stará Ľubovňa	78	ZSK
Úsek SV2	Stará Ľubovňa - Bardejov - Svidník V1 SL - Chmelnica - Plavnica - Plaveč - Čirč - Gerlachov - Bardejov - Kúpele - Dlhá Lúka - Zborov - Nižná Polianka - Nižný Orlík - Svidník	88	Stará Ľubovňa - Čirč Chmelnica - Plavnica - Plaveč - Orlov	22,5	EV, PL
			Čirč - Lvivská Huta - Mihalov - Bardejov /naprieč Čergovom/ horská etapa	45	
			Bardejov - Svidník Bardejovská Nová Ves - Kurimka - Hrabovčik	36,5	
Úsek SV3	Svidník - Medzilaborce - Ulič V1 Ladomírová - Krajné Čierne - Miková - Habura - Medzilaborce - Čabalovce -	122	Svidník - Medzilaborce - Ulič V1 Ladomírová - Krajné Čierne - Miková - Habura - Medzilaborce - Čabalovce - Svetlice - Pichné - Snina - Stakčín - Ulič	122	PL, UA

	Svetlice - Pichné - Snina - Stakčín - Ulič				
Severná vetva	Variant SV1 celkom	288	Variant SV2 celkom	304	
Vetva Južná	Variant 1	dĺž ka v km	Variant 2	dĺžka v km	
Úsek JV1	Štrba - Levoča V1 Štrba - Lučivná - Svit - Poprad - Veľká Lomnica - Huncovce - Kežmarok - Tvarožná - Levoča	65	Štrba - Poprad - Betlanovce	44	ZSK
Úsek JV2	Levoča - Torysa /EV 11 - Prešov /V1	37	Betlanovce - SNV - Harichovce	23,8	EV, KSK
Úsek JV3	Prešov - Vranov V1 Teriakovce - Pavlovce - Hanušovce -	51	Harichovce - Levoča - Sp.Podhradie	15,2	EV
			Sp.Podhradie - Lipany - Prešov		
Úsek JV4	Vranov – Humenné - Snina	45			
Južná vetva	celkom	198	celkom	83	
EuroVelo 11	Variant 1		Variant 1		
Úsek 1	Mníšek nad Popradom - Legnava št.hr.	24	Mníšek nad Popradom - Legnava št.hr.	24	PL
Úsek 2	Kurčín - St.Lubovna- Bajerovce - Krivany - Lipany	67	Kurčín - St.Lubovna- Bajerovce - Krivany - Lipany	67	PL
Úsek 3	Lipany - Seniakovce V1 - Červenica - Pečovská NV - Sabinov - Veľký Šariš - Prešov - Haniska - Ličartovce - Seniakovce	57	Lipany - Seniakovce V1 - Červenica - Pečovská NV - Sabinov - Veľký Šariš - Prešov - Haniska - Ličartovce - Seniakovce	57	KSK
EuroVelo 11	Celkom	148	Celkom	148	
Spišská vetva	Variant 1		Variant 2 - cez Poľsko		

	Červený Kláštor - Spišská Stará Ves -št.hr.	7,5	Červený Kláštor - Spišská Stará Ves -št.hr.	7,5	KSK
	SSV - Veľká Franková	13	Niedzica - Kacwin - úsek cez Poľsko	10,7	PL
	Veľká Franková - Tatranská Kotlina	30	Veľká Franková - Tatranská Kotlina	30	SV
	Spišská Belá - Strážky - Kežmarok -	8	Spišská Belá - Strážky - Kežmarok -	8	JV
	Levoča - SNV - hranica kraja	11,5	Levoča - SNV - hranica kraja	11,5	KSK
Spišská vetva	celkom	70	celkom	67,7	
Zemplínska	Variant 1		Variant 2		
	Vyšný Komárnik - Nižný Komárnik - Ladomírová - Svidník - Stročín - Stropkov - Bžany - Kvakovce - Malá domaša - Podčičva	78	Vyšný Komárnik - Nižný Komárnik - Ladomírová - Svidník - Stročín - Stropkov - Bžany - Kvakovce - Malá domaša - Podčičva	78	PL
	Podčičva - Vranov nad Topľou - Nižný Hrušov hranica kraja Hencovce - Dlhé Klčovo	19	Podčičva - Vranov nad Topľou - Nižný Hrušov hranica kraja	19	KSK
Zemplínska	Celkom	97	Celkom	97	
Kostrová sieť - prvá schéma	Variant 1 celkom	801	Variant 2 celkom	699,7	

Celkovo bolo zrealizovaných 23 terénnych šetrení v rámci všetkých oblastí Prešovského kraja. Terénne šetrenia boli realizované od oznámenia výsledkov a vyhodnotenia verejného obstarávania /4.7.2018/ v období od júla do decembra 2018 v nasledovnom rozsahu :

10.7. Prešov – Hanušovce – Vyšný Žipov

29.7. Tatry – Kežmarok – Vrbov - Osturňa - Veľká Franková - Kacwin – Červený Kláštor

2.8. Prešov – Podhradík – Okružná - Kapušany - Prešov

29.8. Prešov – Hanušovce – Vranov nad Topľou - Vyšný Kazimír - Domaša

31.8. Podolíneec – Stará Ľubovňa, Kamenica – Lipany – Prešov

5.9. Spišská Belá – Vojany – Podolíneec, Kežmarok – Tvarožná – Levoča

- 26.9. Bardejov - Mokroluh – Dlhá Ves – Zborov – Svidník
- 27.9. Kúpeľná cesta - Stará Ľubovňa – Hniezdne – Kamienka – Červený Kláštor ,
Stará Ľubovňa – Ľubovnianske kúpele – Plaveč – Orlov – Čirč
- 29.9. Poprad – Svit – Lučivná, Poprad – Kvetnica – Gánovce, Poprad – Vysoké Tatry –
Štrbské Pleso– Podbanské
- 10.10. Prešov – Stropkov – Miroľa - Nižný Komárnik – Po stopách histórie – Vyšný Komárnik
- 12.10. Giraltovce - Lomné – Miňovce – Stropkov - Krajné Čierne - Bukovce
- 14.10. Slovenská Kajňa – Dobrá - Bžany
- 16.10. Prešov – Lipany – Bijacovce - Spišský hrad – Spišské Podhradie – Sobotisko, Spišský Hrhov
– Levoča
- 18.10. Spišská Belá – Ždiar /nová cyklotrasa/ - vybavenosť na trasách
- 2.11. Vranov nad Topľou - Slovenská Kajňa , Sedliská - Tovarné – Myslina – Humenné
- 7.11. Prešov – Lipníky – Dukovce – Raslavice
- 12.11. Stropkov – Svidník – Bardejov – Livovská Huta - Čirč
- 14.11. Prešov – Krajná Poľana – Bodružal – Miroľa – Driečna – št.hr.slovensko – poľská cesta, Lesy
SR, Miková – Habura, Medzilaborce, Snina
- 15.11. Domaša (okolo vodnej nádrže) - Holčíkovce - Vranov nad Topľou
- 17.11. Habura – Miková
- 19.11. Prešov – Lipníky – Podlipníky – Pavlovce
- 27.11. Sedliská – Tovarné – Humenné – Lackovce – Hažín – Snina – Stakčín
- 5.12. Poľanovce – Vyšný Slavkov – Torysa

Terénne zistenia v rámci jednotlivých navrhovaných vetiev viedli k úprave pôvodného zámeru, ktorý plánoval päť hlavných vetiev kostrovej siete /horizontály: severná, južná a vertikály: Spišská, EuroVelo a Zemplínska/.

Severná vetva

V rámci severnej vetvy sme preskúmali nasledovné územia:

Podbanské – Osturňa

Zistenia: Od Podbanského až po Štrbské pleso nie je žiadna kontinuálna paralelná cesta vhodná pre cyklistov. Cyklisti využívajú cestu 537, ktorá v tomto úseku nie je veľmi frekventovaná i keď prechádzajúce vozidlá sú rýchle. V tejto lokalite sa nachádzajú dve atraktívne cykloturistické trasy do Tichej a Kôprovej doliny.

Paralelný chodník, ktorý v súčasnosti využívajú predovšetkým chodci vedie od Tatranskej Polianky po lokalitu Kežmarské Biele vody.



Odtiaľ nevedie žiadna segregovaná cestička, cyklisti sa pohybujú po hlavnej ceste. Na križovatke ciest 537 a cesty 66 je pomerne nebezpečným križovaním možné sa napojiť na cyklochodník smer Tatranská Kotlina. Od lokality Salaš v T.Kotline vedie novopostavená cyklotrasa s mlatovým povrchom až po križovatku lesných ciest pred Ždiarom. Odtiaľ po odbočku do Osturne na účelovú lesnú asfaltovú cestu, ktorá je cca 3 kilometre od obce Ždiar. Krásne výhľady na Belianske Tatry.



Kežmarok - Spišská Belá – Stará Ľubovňa – Čirč

Zistenia: V rámci projektu Cesta Okolo Tatier sa pripravili značné úseky nových cyklotrás, ktoré sa vybudovali prípadne sú pripravené do realizácie v blízkej budúcnosti.



Cyklisti sa môžu bezpečne dostať od Kežmarku až po Spišskú Belú po segregovaných cyklistických cestičkách, je potrebné zrekonštruovať úsek úzkej panelovej cesty okolo cesty č.77 ku Spišskej Belej.



Naplánovaný úsek do Slovenskej Vsi prekonáva pomerne značné prevýšenia, ale je pripravený do realizácie v roku 2019 Cesta medzi Vojanmi a Toporcom je v súčasnosti neprejazdná, potrebné dobudovať celú úsek aby bolo možné využiť existujúce poľné cesty. Z Toporca sme skúmali niekoľko variantov ako sa dostať do Podolíncu, ale severozápadne od cesty 66 je terén príliš členitý pre optimálne vedenie cyklotrasy. Pokusy nájsť vhodnú cestu v tejto lokalite zlyhali. Súčasná cykloturistická trasa (žltá) vedie priamo cez rómsku osadu, čo nepovažujeme za vhodné pre vedenie vetvy kostrovej siete. Variant zísť do údolia rieky Poprad sa javí oveľa priechodnejší.



V tomto koridore po pravom brehu Popradu vedú účelové cesty pre obyvateľov Holumnice a Podolinca, ktoré by mohli byť využité do kostrovej siete.



Neprejazdný úsek na pravom brehu Popradu končí na hranici katastrov s Nižnými Ružbachmi. Bez lávky, ktorá tu v minulosti stála nie je možný prechod na druhú stranu ku rybníkom. Pokračovanie trasy do obce Forbasy využíva existujúcu lávku cez Poprad a po účelovej komunikácii sa vieme dostať až do obce Hniezdne, kde sa napájame na existujúcu cyklotrasu do starej Ľubovne.



Zo Starej Ľubovne sa napájame na úsek EuroVelo 11, ktorý vedie do Novoľubovnianskych kúpeľov. Trasa je nanovo vybudovaná od obce Nová Ľubovňa. Problémom sú zjazdy z vrchných častí do samotných kúpeľov, kde nové asfaltované cesty dosahujú sklon priemerne viac než 25%. Úseky smerom na Šambron nie sú vybudované a prejazdné v súčasnosti na bicykli. Trasa do Plavnice je možná len po frekventovanej ceste 77 a následne po starej vozovej ceste do Plavnice. Úsek z Plavnice smerom do Plavča je novovybudovaný, ale opäť sú tu veľmi veľké prevýšenia presahujúce 12 %, čo nevyhovuje požiadavkám pre ich zaradenie do kostrovej siete. Z tohto dôvodu odporúčame pôvodný variant vedenia trasy EuroVelo 11 pozdĺž rieky Poprad.

Úsek Plaveč Orlov – Andrejovka vedie po málo frekventovaných cestách 3.tr. až po účelovú cestu smerujúcu k opravenej lávke cez Poprad a následne po veľmi provizórnej lávke cez prítok Sobotiska až do Čirča.



Čirč – Bardejov

Zistenia: Tento úsek vedie cez obec Čirč po existujúcej lesnej ceste až pod chatu Minčol. Cesta je pripravená na rekonštrukciu. Chýba približne 2 kilometrový úsek, ktorý by prepojoval ďalšiu existujúcu lesnú cestu do horskej obce Livovská Huta. Stúpanie je plynulú a nepresahuje 6%. Tento variant umožňuje obísť nebezpečný úsek horského priechodu Obručné, kde je vysoká intenzita dopravy a navyše aj značné prevýšenie. Z obce Livovská Huta v súčasnosti nie je žiadna alternatíva, ktorá predstavuje prepojený a ucelený úsek ako sa môže cyklista dostať do Bardejova. V obciach od Malcova cez Tarnov až po Mokroluh sú čiastkové úseky účelových komunikácií, ktoré však nie sú prepojené.



Za obcou Mokroluh začína nová asfaltová komunikácia paralelná s cestou č.77, ktorú je možné využiť ako prejazd cez cestu a napojenie na novovybudovanú cyklocestičku lokalita Mníchovský potok. Je potrebné preklenúť cca 400 m. od križovatky do rekreačnej oblasti. Cez Bardejov je okolo rieky Topľa vybudovaná cyklocestička, ktorej etapa cez centrum mesta sa v roku 2018 rekonštruovala.

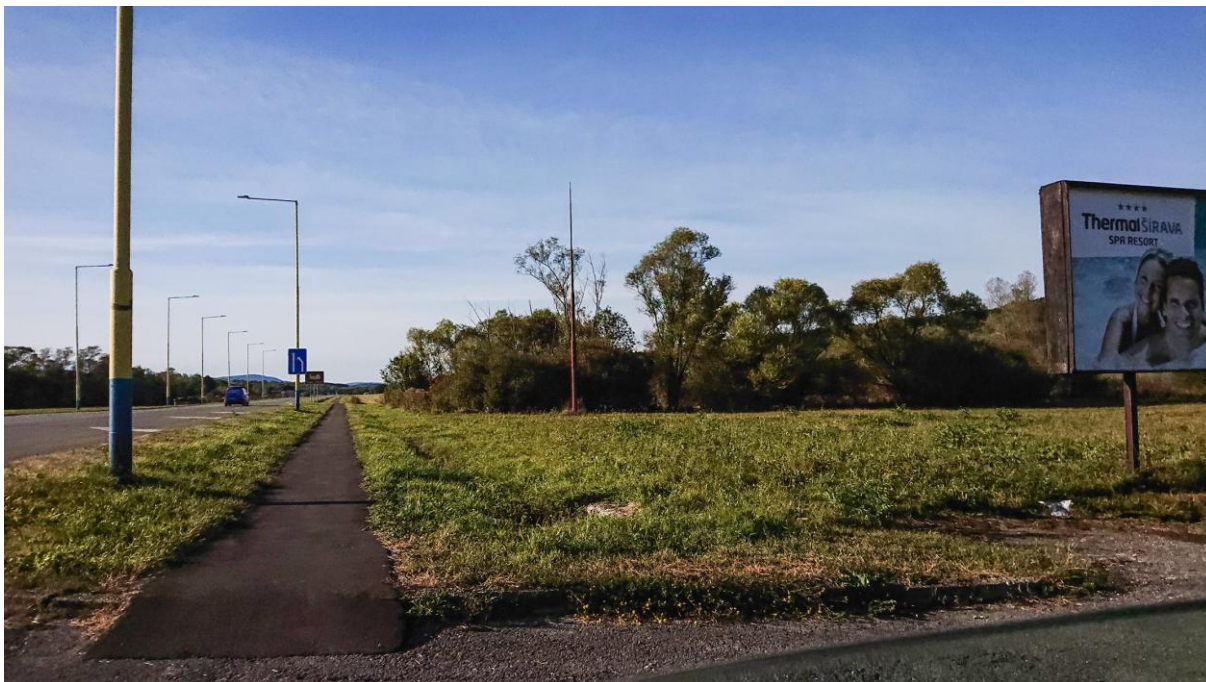


Bardejov – Svidník

Zistenia: Z centra Bardejov je v súčasnosti možné dostať sa do Bardejovských kúpeľov len po ceste 77. Skúmali sme alternatívu medzi cestou a železničnou traťou – niekoľko variantov, ktoré nie sú prejazdné z dôvodu zastavanosti územia.



Cyklotrasa začína pri bufete pred odbočkou na Bardejovské kúpele, kde vedie združená komunikácia pre peších a cyklistov, ktorý by vyžadovala lepšiu údržbu. Preverovali sme aj trasu okolo potoka Kamenec do obce Dlhá Ves, kde je plánovaná IBV a pomerne ľahký povrch. Chýba však prepojenie na Priemyselnú ulicu. Z Dlhej Vsi sme hľadali varianty okolo potoka Kamenec až do Zborova a vyhodnotili sme alternatívu pokračovania po jeho ľavom brehu ako vyhovujúcu. V súčasnosti je neprejazdná, účelová lesná cesta vedie len ku hradu Makovica.



Zo Zborova sme merali úsek po bývalej starej ceste v smere na Smilno a vzhľadom na výškové pomery ako aj možnosti obísť frekventovanú cestu č.77 sme vyhodnotili tento úsek ako odporúčaný. Následne sa vieme dostať na málo frekventované cesty 3.tr. do Šarišské Čierne smer Dubová a Nižný Mirošov. Od križovatky v Nižnom Mirošove neexistuje v súčasnosti spojená alternatíva ku ceste 77, preto je potrebné pospájať existujúce účelové komunikácie novými úsekmi a dosiahnuť požadovanú plynulosť až do mesta Svidník.

Svidník - Medzilaborce

Zistenia: Vo Svidníku nie je v súčasnosti možný plynulý prechod mimo hlavných ciest. Naplánovaná cesta po hrádzi Ladomírky nie je vybudovaná. Krátke úseky koridorov poľných ciest v katastri obce Ladomirová je potrebné prepojiť novými úsekmi cyklotrás. Stále pokračujeme po ľavom brehu Ladomirky kde sú vyjazdené poľné cesty až po križovatku cesty so Krajné Čierne.



Prepojenie Krajné Čierne do obce Staškovce sme preverovali ale vzhľadom na stav existujúcej lesnej cesty a výškové prevýšenia trasu neodporúčame do zaradenia kostrovej siete. Z tohto dôvodu z bodu odbočky na Krajné Čierne využívame existujúci most. Ďalší úsek v smere do obce Hunkovce je v súčasnosti neprejazdný.



V podobnom režime je celý úsek až do obce Krajná Poľana, kde vieme odbočiť na menej frekventovanú cestu 3.tr. smerom do obce Bodružal, kde po ľavej strane cesty v údolí potoka Bodružalik sú jestvujúce asfaltové cesty až do obce, kde sa nachádza drevený kostolík UNESCO. Preverovali sme prepojenie Bodružal – Miroľa – Gribov – Bukovce, čo je súčasť slovensko-poľskej historickej cesty, ale úsek medzi obcou Miroľa a Gribov je v súčasnosti neprejazdný, i keď bol čerstvo vyznačený cykloturistickým značením. V žiadnom prípade neodporúčame zaradiť do hlavnej siete, lebo zároveň aj obchádza obec Miroľa, kde sa nachádza ďalší chrám UNESCO. Po málo frekventovaných cestách sme došli až do obce Driečna, kde sme preverovali novopostavený úsek slovensko-poľskej cyklotrasy /LESY SR/. Vysoké prevýšenia a kvalita povrchov cesty neumožňujú jej zaradenie do kostrovej siete.



V tomto úseku sme dvakrát preverovali možnosť prepojenia Miková – Habura a v spolupráci s miestnymi znalcami odporúčame trasu zaradiť do kostrovej siete, s podmienkou zachovania maximálnych odporúčaných sklonov a teda potrebu rekonštrukcie súčasných ciest, ktoré nie sú celkom zjazdové a je nutné prekonávať značné prevýšenia, i keď nie sú veľmi dlhé. Cykloturistická trasa, ktorá je oficiálne evidovaná v SCK Piešťany nebola vôbec vyznačená a nikto o takejto trase z miestnych obyvateľov ani nepočul. Do Medzilaboriec je jediná možnosť pre cyklistu ísť po ceste 559, ktorá v tomto úseku nie je veľmi frekventovaná, prekonáva však pomerne veľké prevýšenie. Privítali by sme možnosť orientačného značenia v meste Medzilaborce. Múzeum Andyho Warhola je významným miestom pre návštevníkov regiónu.



Medzilaborce – Snina

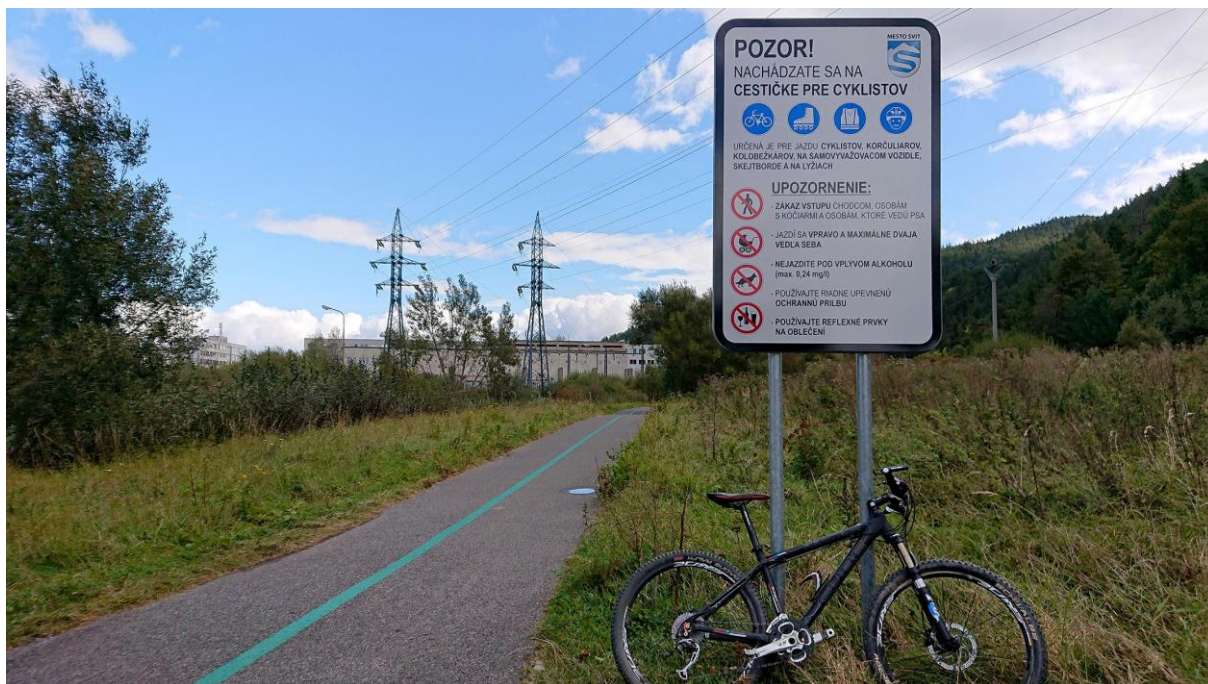
Zistenia: Z Medzilaboriec do Sniny vedú pekné cesty v dobrom stave až do Sniny. Aj na cestách 2.triedy neprekračujú intenzity dopravy 1000 vozidiel denne.

Južná vetva

Vychádzame z predpokladu prepojenia Štrba – Poprad – Kežmarok – Levoča – Prešov- Vranov nad Topľou – Humenné a Snina. V rámci južnej vetvy sme preskúmali nasledovné územia:

Biele Vody – Štrba – Svit – Poprad

Zistenia: V tomto úseku sa nachádzajú viaceré cykloturistické trasy, ktoré by sme ponechali ako prepojenia hlavne v lokalite Biele Vody – Šuňava – Štrba. Jedná sa o menej frekventované cesty na hlavné cykloturistické trasy ktoré prepájajú kostrovú sieť so Žilinským krajom. Úsek od Štrby po Svit vedie po úzkej ceste 3.tr., ktorá má veľa neprehľadných a nebezpečných úsekov pre cyklistov. V Lučivnej je možné odbočiť na účelovú komunikáciu okolo lyžiarskych vlekov ale poľná cesta ako napojenie do Lopúšnej doliny a následne na cyklotrasu do Popradu bola rozoraná a neprejazdná. Cyklocestička Svit – Poprad je vynikajúcou bezpečnou trasou plne spĺňajúcu štandardy kostrovej siete. Môže tvoriť ideálny príklad dobre plánovanej a postavenej cesty pre cyklistov. Prepojenie v smere na Slovenský raj načrtáva existujúca cyklotrasa do Kvetnice a následne v smere do Betlanoviec. Na tejto trase sú ukážko vybudované bezpečné priechody pre cyklistov cez motoristické komunikácie.





Poprad - Kežmarok

Zistenia: Z Popradu do Kežmarku v súčasnosti nevedie priama cyklocestička, cykloturistické trasy vyznačené po poľných cestách nepredstavujú vhodnú alternatívu i keď ich úseky sa dajú čiastočne využiť. Plánované úseky cesty Okolo Tatier sú po Kežmarok pripravené na projektovej úrovni DSP.



V rámci tejto lokality sme preverovali novú cyklocestičku Kežmarok – Vrbov. Je to pekná miestna cyklotrasa, ktoré v niektorých úsekoch prekonáva väčšie prevýšenia, ale vedie po hrebeni kopca z ktorého sú pekné výhľady do okolia a na Tatry. Trasa končí na začiatku obce, cykloturistické značenie smeruje na kúpalisko.



Kežmarok – Levoča – Spišské Podhradie

Zistenia: Pod Kežmarským hradom v centre mesta sa križujú cyklotrasy v smere na Spišskú Belú, Poprad a Levoču. V súčasnosti neexistuje cyklocestička, ktorá by bezpečne viedla cyklistov v tomto úseku. Preverovali sme úsek pravú aj ľavú stranu potoka Ľubica s následným prepojením na cestu 3.tr. do obce Tvarožná. Mesto Levoča vznieslo požiadavku napojiť sa na Kežmarok práve cez obec Tvarožná. Umožňuje to pomerne dobrá lesná cesta, ktorá však nie je vyznačená pre cyklistov čo spôsobilo značné problémy s orientáciou v teréne. V prípade lepšej úpravy povrchu tejto cesty by bolo možné ju zaradiť do kostrovej siete. Lesná cesta končí na križovatke do Levočskej doliny, kde ako najideálnejšia línia pre napojenie sa na existujúci cyklochodník je okolo Levočského potoka, po jeho ľavej strane až ku rybníku.



Odtiaľ ideálne po cyklochodníku, cestou 3. Tr. až ku bráne do centra mesta. Problémový úsek je prekonanie krátkeho úseku cesty č. 18 pri Košickej bráne.

Pre účely kostrovej siete sme preverovali tzv. Starú hrhovskú cestu, kde sme našli niekoľko variantov vedenia po súčasných poľných cestách, ideálne je však držať sa pôvodného koridoru, ktorý v teréne jasne definujú vzrastlé stromy. Cesta je väčšinou zarastená a neprejazdná, poľné cesty vedú okolo až ku tunelu Šibeník, okolo ktorého je možné využiť obslužné cesty okolo diaľnice a popod diaľnicu a napojiť sa na existujúcu cestu do Spišského Hrhova.



Využitie miestnych komunikácií a cestičky cez park robí trasu veľmi atraktívnou. Podobne ako je to s cyklotrasou cez park Strážky. Cesta v smere Klčov a Nemešany je v súčasnosti neprepojená, je potrebné využívať existujúce cesty 3.tr. aby sme sa dostali do Baldoviec a následne so Spišského Podhradia.

Spišské Podhradie – Poľanovce – Lipany

Zistenia: Spišské Podhradie sme využili starú vozovú cestu, ktorá vedie až na parkovisko pod hradom a následne aj poľnú cestu, ktorá vedie okolo PR Sobotisko v jej tesnej blízkosti, s krásnymi výhľadmi do okolia. Poľná cesta nás zaviedla až do obce Granč Petrovce. Tu nebola iná možnosť ako sa po ceste 1.tr. 68 dostať až na križovatku Korytné a odtiaľ cestou 3.tr. do Poľanoviec.



Stará cesta s relatívne vhodným prevýšením vedie v koridore modrej cykloturistickej trasy do Vyšného Slavkova, kde sa napája na cesty 3.tr. V obci Torysa sa napájame na vetvu EuroVelo 11.

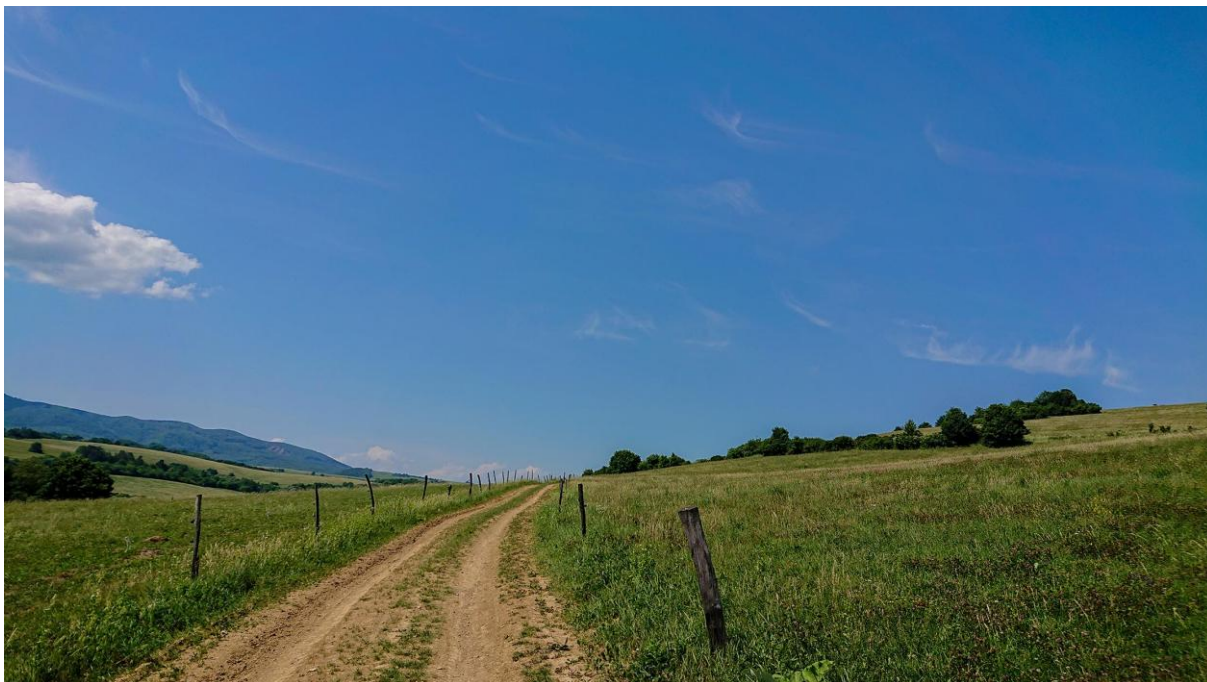
Prešov – Hanušovce nad Topľou

Zistenia: Počas terénneho šetrenia sme preverovali úseky Prešov – Hanušovce n.Topľou v smere Podhradík – Okružná – Lada – Podlipníky po lesných cestách. Čiastočne sú vyznačené ako cykloturistická trasa miestneho významu tzv. Šafránska cyklotrasa, značená zelenou farbou a modrá cyklotrasa 2896. Nie sú prepojené úseky v smere Okružná - Podlipníky a cyklotrasa obchádza významné sídla v okolí Prešova. Cyklotrasy vedené po lese sú atraktívne pre voľnočasové aktivity ale nespĺňajú funkciu dopravnej obslužnosti. Ďalej sme preverovali možnosť viesť trasu v berme riečky Sekčov, ktorá by mohla tvoriť bezpečné prepojenie v smere do Kapušian.

Trasa má nenáročné prevýšenie vhodné aj pre rodiny s deťmi a môže predstavovať významné prepojenie aj pre mestá Prešov a Bardejov. Medzi Kapušanmi a Nemcovcami sú vhodné účelové komunikácie, ktoré predstavujú po ich modernizácii ideálny koridor pre cyklistov s minimom motorovej premávky. Medzi Nemcovcami a Lipníkmi v súčasnosti neexistuje žiadne prepojenie okrem hlavnej cesty č. 18. Za obcou Lipníky je možné čiastočne využiť koridor starej cesty a tiež technicky zaujímavý podjazd popod železničnú trať v katastri obce Radvanovce.



Prepojenie v smere na Podlipníky neexistuje, sú tu len vyjazdené hospodárske cesty a následne obslužná komunikácia v smere na Pavlovce. Do Hanušoviec je možné využiť koridor starej cesty medzi Medziankami a Hanušovcami. Vyhnúť sa frekventovanej ceste č. 18 po miestnych komunikáciách v súčasnosti nie je možné.



Preskúmali sme aj možnosť prepojenia medzi Kapušami – Pušovce a Dukovce v smere na Giraltovce. V podhorí Šarišskej vrchoviny je hustá sieť lesných ciest, tieto sú vzhľadom na výškové prevýšenie vhodné viac pre vytvorenie miestnych MTB okruhů, ktoré vytvoria prepojkú v smere na Giraltovce. Úsek Lipníky - Giraltovce je v koridore plánovanej rýchlostnej komunikácie R4, po jej vybudovaní vidíme príležitosť vybudovať v tomto úseku cyklotrasy regionálneho významu.



Hanušovce n.Topľou – Vranov nad Topľou

Za mestom Hanušovce n.T. sme skúmali možnosť využitia existujúcich krajských a lesných ciest cez obce Ďurďoš, Prosačov a Remeniny okolo zatopeného kameňolomu v Skrabskom. Tieto však predstavujú značnú obchádzku na trase do Vranova a vedú po teréne, ktorý nemôže byť konzistentný pre potreby hlavnej cyklotrasy. Predstavujú však vhodný terén pre regionálne alebo miestne cyklotrasy. Prepojenie v smere na Bystré v súčasnosti nie je plynulé, cyklotrasa vyznačená modrou

farbou využíva lesné cesty alebo chodníky, ktoré však nie sú konzistentné či už kvalitou alebo samotnou možnosťou prepojenia v určenom smere.



V úseku Bystré - Vyšný Žipov sme preverovali možnosť po oboch brehoch rieky Topľa a na základe výsledkov zo šetrenia odporúčame využívať koridor ľavého brehu rieky až do obce Skrabské, kde je možnosť napojiť sa na málo frekventované cesty 3.tr.



Za obcou Vyšný Žipov do obce Jastrabie nad Topľou je vhodná poľná cesta, ktorá vedie v tesnej blízkosti podhoria, pokračuje po nej modrá cykloturistická trasa. Poľná cesta je prejazdná, i keď nie je v najlepšej kvalite. V obci Komárany je poľná cesta, čiastočne spevnená, ktorú používajú miestni obyvatelia ako cestu ku železničnej stanici. Vzhľadom na blízkosť mesta Vranov nad Topľou by bolo vhodné prepojiť obce Komárany a Nižný Kručov novou cyklotrasou, ktorá podporí využívanie vlakov

na dochádzku do práce. V súčasnosti cyklisti využívajú na ceste do mesta existujúce komunikácie 3.tr.

Vranov nad Topľou - Humenné

Napojenie na Humenné sme skúmali v smere z obce Sedliská – Tovarné. Úsek Vranov nad Topľou - Sedliská je totožný so Zemplínskou vetvou, popísané nižšie. Cieľom bolo vyhnúť sa hlavnej frekventovanej ceste č. 74 a priamym smerom, s podchytením čo najväčšieho počtu obcí prísť do Humenného. Účelové komunikácie okolo obcí nie sú súvislo prepojené, preto je potrebné doplniť chýbajúce úseky. Od obce Topoľovka až do Mysliny sú vybudované protipovodňové hrádze okolo riečky Ondavka, ktoré by mohli tvoriť ideálne koridory pre cyklistov.



Prepojenie Humenného z obce Myslina predstavuje optimálny i keď nie ideálny koridor a zároveň spôsob ako sa vyhnúť priemyselným a výrobným lokalitám okolo rieky Laborec v katastri mesta Humenné, či skládkami komunálneho odpadu, ktorá sa nachádza vľavo od cesty 1.tr. Miestni obyvatelia tradične využívajú existujúce poľné cesty, ktoré vedú od cintorína v obci do mesta. Terén je mierne zvlnený, ale prevýšenia je možné minimalizovať vhodnou technickou podporou počas projektovania. Výhodou sú tiež súvislé existujúce parcely určené pre líniové stavby vo vlastníctve obce Myslina. Do Humenného vchádzajú do mestských častí zo severu.

Humenné – Snina - Stakčín

Zistenia: V zásade sme sa držali koridoru medzi riekou, železnicou a cestu 1.tr. nakoľko vytvárajú prirodzený dopravný koridor a zároveň prechádzajú väčšinou obcí.

Z Humenného sme vychádzali zo zámerov mesta, ktoré chce riešiť úpravu pravobrežnej hrádze Laborca pre cyklistov a to v lokalite Sídlička Juh. Od konca sídliska, podjazdom popod železničnú trať vedie zelená a žltá značená cykloturistická trasa a to v tesnej blízkosti brehovej čiary, ktorá predstavuje zátopové územie, veľmi atraktívne v období normálnej vody. Cyklotrasa vedie v smere do Lackoviec. Pravobrežná hrádza má dostatočné šírkové parametre pre spevnenie koruny tak, aby bolo vhodné pre zaradenie do kostrovej siete. V obci Lackovce je možné využiť existujúcu zavesenú lávku do Hažína, ktorú používajú miestni obyvatelia ako prístup ku železničnej stanici. Problémom v tomto úseku sú trativody, ktoré ústia voľne do krajiny a následne do rieky Cirocha. Následne sme skúmali možnosti po rôznych stranách železnice, pričom sme zohľadňovali existenciu jestvujúcich

železničných podjazdov alebo priecestí. Preskúmali sme viaceré poľné cesty, ktoré však nie sú spojité v rámci vytýčeného smeru, preto je potrebné chýbajúce úseky dobudovať.



Do Sniny vedie účelová cesta po pravom brehu Cirochy až do Sniny, ktorá je už v súčasnosti využívaná miestnymi cyklistami. Nie je však zjazdná za každého počasia, po daždi je plná mláka a blata. Nábrehie Cirochy v meste Snina nie je kontinuálne prepojené a nie je ho možné prejsť bez obchádzok, prípadne komplikovaných prejazdov popod alebo cez existujúce mosty.

Za benzínovou stanicou v Snine začína združená komunikácia pre peších a cyklistov, ktorá vedie až po lokalitu Sninské rybníky. Vytvára ideálne prepojenie do turistickej lokality, ktorá je zároveň významnou križovatkou cykloturistických trás. Jedna vetva vedie v smere do Poloníny tzn. Stakčín, druhá vetva vedie cez Sninské rybníky v smere do obcí Strihovce, Ubl'a a na štátnu hranicu s Ukrajinou. Tento úsek je po dohode možný zaradiť do kostrovej siete.

Napojenie na Stakčín sme skúmali v dvoch koridoroch – v tesnej náväznosti na rieku, kde sme však na ľavom brehu narazili na oplotenia vchádzajúce takmer do koryta rieky. Pravý breh rieky nepredstavuje kontinuálne riešenie ani atraktívne riešenie a to vzhľadom na pomerne tesný dotyk s cestou č.74 a traťou. Trasa okrajom poľa je možná až po vyústenie ku lokalite bývalej lesnej železničky. V súčasnosti je celý úsek neprejazdný na bicykle, len pešo. Do obce Stakčín je potrebné vybudovať lávku cez Cirochu. Cykloturistické trasy do Polonín vedú v súčasnosti po existujúcich cestách, predovšetkým v úseku medzi Sninou a Stakčínom je vysoký podiel aj nákladnej dopravy. Úsek je potrebné v každom prípade obísť. Zo Stakčina v smere na Starinu sa využíva cesta 2.tr., pri odbočke Jalová sa cykloturistické trasy rozdeľujú v smere na Novú Sedlicu alebo Starinu a Ruské sedlo. V roku 2019 je naplánovaná rekonštrukcia starej kamennej cesty z bývalej obce Ruské až na štátnu hranicu, kde sa napája na poľské cykloturistické trasy. Preto tento úsek odporúčame zaradiť do kostrovej siete cyklotrás.

Spišská vetva

Vychádzali sme z predpokladu prepojiť Pieniny – Levoču v smere na Spišskú Novú Ves. Okrem cesty Okolo Tatier boli v tomto koridore v roku 2018 realizované aj úseky tzv. Kúpeľnej cesty, vlajkového projektu kraja.

Červený Kláštor - Hniezdne

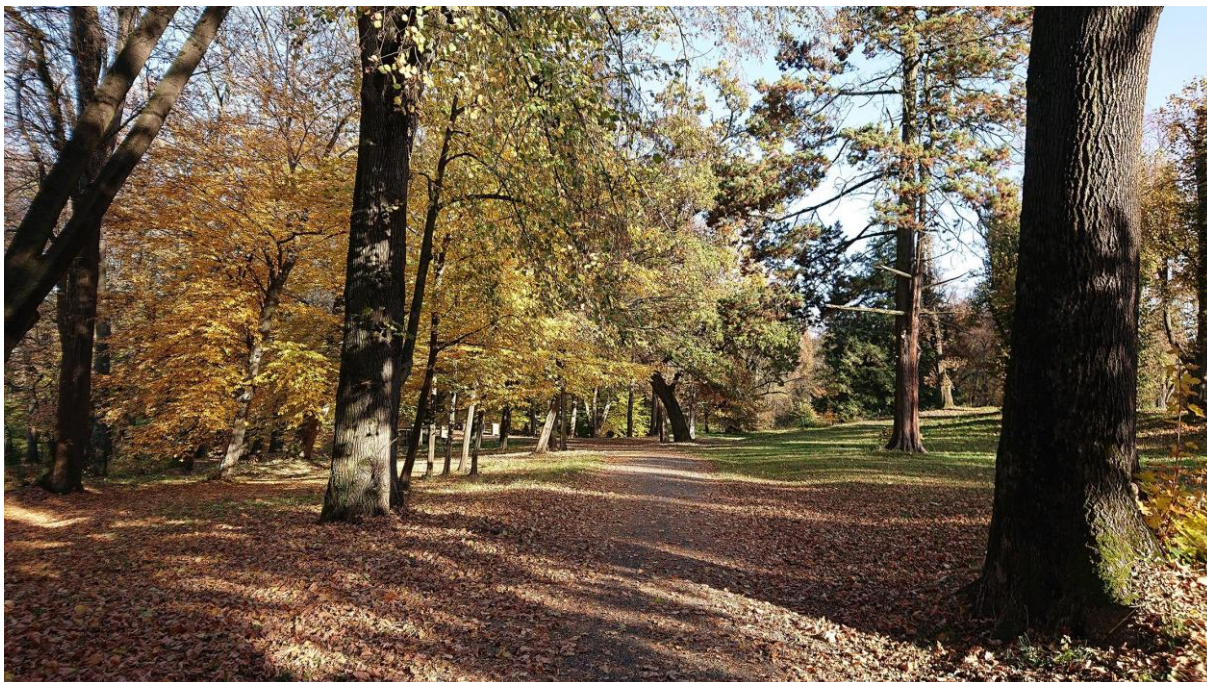
Úsek medzi Veľkým Lipníkom a Vyšnými Ružbachmi vedie po lesnej ceste, na ktorej sú značné prevýšenia viac ako 12%, povrch nie je konzistentný a vyžaduje veľmi dobrú techniku jazdy na bicykli. Z tohto dôvodu ho neodporúčame na zaradenie do hlavnej kostrovej siete.



Úsek Vyšné Ružbachy – Kamienka vedie po existujúcej poľnej ceste a po jej plánovanej rekonštrukcii môže tvoriť súčasť kostrovej siete až do vybudovania úseku medzi Podolincom na obci Forbasy. Nová cyklotrasa je vybudovaná z obce Kamienka do Hniezdného, kde chýba úsek približne 600 m aby bola kompletne prepojená. Tento úsek je vhodný pre požiadavky kostrovej siete. Vzhľadom tieto zistenia je potrebné uvažovať s novou cyklotrasou na Pieniny a to cez obce Strážavy, Haligovce – Veľký Lipník do Červeného Kláštora.

Kežmarok – Levoča - Spišská Nová Ves

Terénne šetrenie úseku Kežmarok Levoča sme popísali v rámci tzv. južnej vety. Prepojenie v smere na Košický kraj sme skúmali možnosť viesť trasu v koridore železničnej trate. Tento je v súčasnosti neprejazdný, miestny obyvatelia využívajú samotné teleso železničnej trate, z ktorej bola v súčasnosti vylúčená osobná preprava cestujúcich a trať je len minimálne využívaná. Vzhľadom na majetkové pomery však predstavuje ideálny koridor do budúcnosti.



EuroVelo 11

Trasovanie EuroVelo 11 je jediné, ktoré je súčasťou nového územného plánu VÚC Prešovský kraj. Na jeho trasovanie boli spracované samostatné štúdié, mnohé úseky majú už stavebnú dokumentáciu, niektoré úseky sú aj zrealizované. Veľká časť trasy EuroVela je už zapracovaná aj do územných plánov dotknutých obcí a miest. Z tohto dôvodu sme nepreverovali vedenie trasy, ale skôr súčasný stav jej realizácie.

Prešov – Mníšek nad Popradom

Úseky v katastri mesta Prešov sú takmer všetky hotové, úsek v časti od športovej haly po miestnu časť Kamenná Baňa je riešený ako účelová komunikácia, ktorú majú postaviť vodohospodári. Úsek od Kamennej Bane po Willec hórku je pripravený pre realizáciu v roku 2019.



Úsek v katastri mesta Veľký Šariš je kompletne pripravený pre realizáciu, vrátane financovania, v roku 2019. V roku 2018 sa vybudovali dve nové lávky cez rieku Torysa.



Úsek v katastri obce Šarišské Michaľany je pripravený na realizáciu, nezískal však žiadanú

finančnú podporu. Úsek zo Sabinova po Pečovskú Novú Ves je pripravený na realizáciu v roku 2019. Úseky od obce Červenica – Lipany – Krivany – Torysa – Bajerovce majú pripravenú dokumentáciu pre stavebné povolenie. Vysoká pripravenosť tejto časti EuroVela má preto vysokú mieru priority.

Úsek Šambron – Novoľubovnianske kúpele je potrebná projektová príprava. Od Novoľubovnianskych kúpeľov po obec Nová Ľubovňa je vybudovaná nová cyklotrasa /2018/.





Cyklisti vedú prejsť po ľavom brehu Jakubianky do mesta Stará Ľubovňa už dnes, ale stav obslužnej trasy nezodpovedá požiadavkám pre trasu EuroVelo. Rovnako je potrebné realizovať prepojenie Stará Ľubovňa Chmelnica a následne do obce Plavnica, kde je kritické neprejazdné miesto a síce chýba lávka cez rieku Poprad. Plánovaný koridor Plavnica – Plaveč nie je realizovaný. Dočasne je možné využiť úsek tzv. Kúpeľnej cesty Údol – Plaveč, ktorý je však z hľadiska výškových pomerov nevhodný. Ďalší kritický úsek je v katastri obce Orlov, miestna časť Kurčín. V tejto lokalite opäť chýba prepojenie do Poľska, mesto Muszyna, na pravý breh rieky odkiaľ je možné sa dostať suchou nohou do obce Legnava. Úsek Muszyna - Legnava – Sulín – Mnišek nad Popradom je súčasťou podporeného projektu, ktorý sa má realizovať v roku 2019.

Prešov – Seniakovce

Táto časť EuroVelo 11 je na základe štúdie uskutočniteľnosti súčasťou územného plánu VÚC Prešov, ale je potrebná kompletná projektová príprava pre začatie jej realizácie.

Zemplínska vetva

Vstupným predpokladom boli projektové zámery Cyklotrasa Ondava a Duklianska cyklotrasa, ktoré tvorili východiskový predpoklad na vstupe do terénu.

Vyšný Komárnik – Svidník

V území turistickej destinácie Dukla sú v súčasnosti vyznačené tri cykloturisticke trasy – Karpatská cyklistická cesta, Cykloturistický chodník po stopách Rakúsko-Uhorska a slovensko-poľská cyklotrasa. Všetky sú cezhraničné a smerujú na hraničné priechody Vyšný Komárnik alebo horský priechod z obce Driečna.



Úsek Vyšný Komárnik – Nižný Komárnik má platné stavebné povolenie a je pripravený na realizáciu. Časť od Nižného Komárnika po Krajnú Poľanu až Ladomirovú v súčasnosti je možný len po nebezpečnej ceste 1.tr. Skúmali sme možnosť prejazdu po ľavom brehu Ladomirky, po ktorom vedú existujúce i keď nespojité poľné cesty. Možnosť využiť obchádzku úseku Hunkovce – Krajná Poľana sme prešetrovali v smere Krajné Čierne – Kožuchovce. Tento úsek však nie je vzhľadom na prevýšenie vhodný zaradiť do kostrovej siete.

Obce v koridore riečky Ladomírky majú miestne komunikácie vybudované popri vodnom toku a preto by bolo vhodné zaradiť ich ako existujúce úseky do celkovej koncepcie. Jedná sa o všetky obce na trase – Ladomirová, Hunkovce a Krajná Poľana.

Prepojenie Svidník a Ladomirová je plánované po korune PBH riečky Ladomirová. Chýba napojenie na Ladomirovú, kde neexistuje alternatíva popri rieke.

Svidník – Stropkov

Prepojenie sme skúmali od sútoku Ladomírky s riekou Ondava. Vzhľadom na polohu obcí na trase sme sa sústredili predovšetkým na pravý breh rieky so snahou minimalizovať kontakt s medzinárodnou cestou E 371. Pravý breh v katastri mesta Svidník je v súčasnosti na bicykli neprejazdný i keď sme sa o to pokúsili. Existujú tu však priestorové možnosti pre vybudovanie cyklistickej cestičky až do obce Stročin, kde sa vieme napojiť na miestne komunikácie a následne poľnou cestou smerom ku vodárenskému objektu až na križovatku s cestou 1.tr.



V smere do obce Duplín sme preverovali oba brehy rieky. Jedna cesta vedie do záhradkovej osady, ktorá je uzatvorená pre prejazd. Na tomto brehu zároveň prichádzame k terénu, kde sú strmé svahy až ku rieke a bolo by potrebné realizovať lávku. K rovnakému zisteniu sme došli aj z opačného smeru od obce Duplín, kde je síce vybudovaný most a prístupová cesta ku vodárenskému objektu, ale končí v podobnom teréne. Preto odporúčame skôr trasu po ľavom brehu.



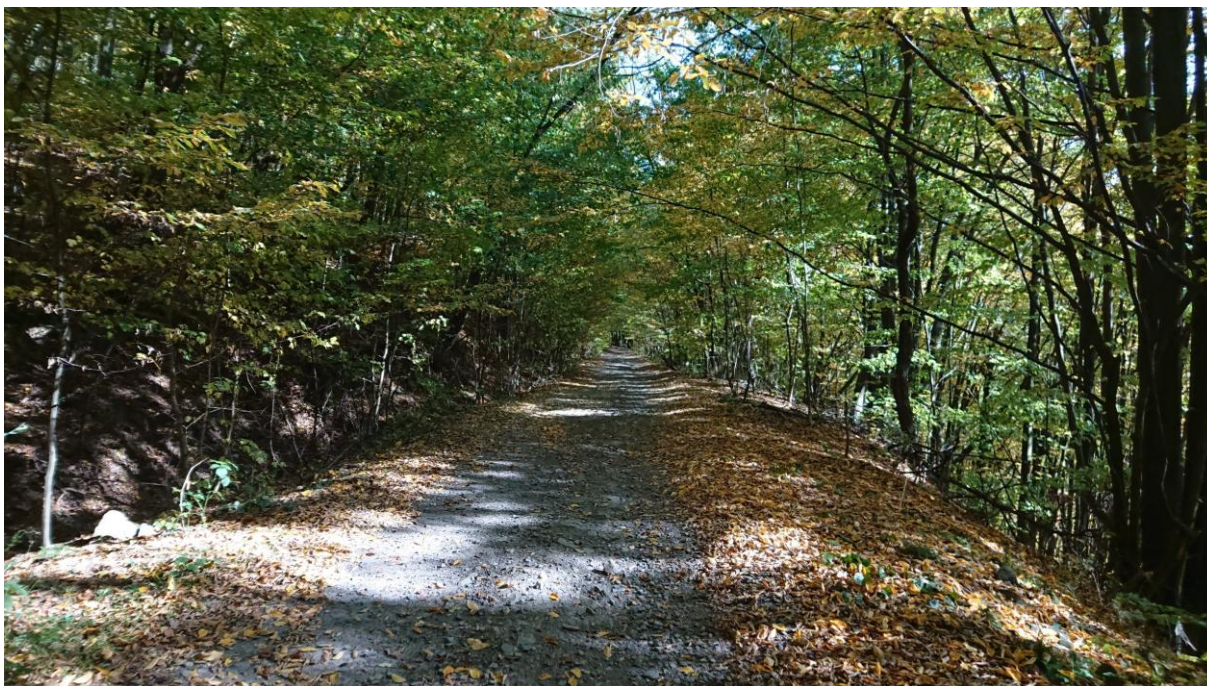
Od obce Duplín je možné viesť trasu ako rýchle prepojenie na obec Tišina popri ceste 1.tr., prípadne okolo rieky Ondava. V obci Tišina vedie účelová komunikácia pozdĺž celej obce po ľavom brehu rieky, ktorú stačí zrekonštruovať. V tomto smere sa pohybujeme až do mesta Stropkov.

Stropkov – Kvakovce – Domaša

Zo mesta Stropkov sme prešetrovali rôzne možnosti ako napojiť obce na trase a po zohľadnení všetkých okolností, predovšetkým daností terénu a možnosti využitia existujúcich ciest. Preto sme preverovali možnosť využitia existujúcej účelovej komunikácie v obci Nižná Olšava.



Trasa nie je kontinuálna, chýba úsek v smere od Stropkova. Účelová komunikácia vedie na horné kóty lesa pri obci Šandal a smerové a výškové vedenie trasy neumožňuje zaradiť ju do hlavnej siete. Aj tak je možné využiť tú časť cesty, ktorá vedie popri rieke a jej pravom brehu až do obce. Následne je možné v smere do Miňoviec pohybovať sa po účelovej ceste ku vodárenskému objektu, následne v koridore poľnej cesty až ku brodu cez rieku Ondava. Tu je nutné vybudovať lávku do obce. Obec Miňovce prešla pozemkovými úpravami, v rámci ktorých sa nanovo vybudovali poľné cesty, ktorých časť je možné zaradiť do kostrovej siete. Opätovne je potrebné vybudovať lávku cez Ondavu aby sme sa napojili na existujúcu účelovú komunikáciu v smere do obce Lomné. Bodovým križovaním cesty 2.tr. prichádzame na málo frekventované cesty do obce Bžany, kadiaľ už vedie značená cykloturistická trasa Okolo Domaše.



Za lokalitou Tišava začína neupravená lesná cesta, kde však je pomerne značná premávka peších a cyklistov, ktorý využívajú jej polohu a pekné panoramatické výhľady na vodnú plochu. Účelová cesta nás privádza do strediska Dobrá - Domaša. Cykloznačenie pri prízazde do strediska je nedostatočné, cyklista ľahko zabľúdi. Cesta je veľmi kamenistá a pomerne ťažko zjazdná.

Domaša – Slovenská Kajňa – Vranov nad Topľou



Viackrát sme hľadali možnosti atraktívneho vedenia cyklotrasy okolo vodnej nádrže, ale vzhľadom na zastavanosť územia, uzavretosť prístupov ku vode je v súčasnosti možný prejazd len po neprehľadnej ceste 3.tr. v smere na obec Malá Domaša. Priehradný múr je otvorený aj pre cyklistov, prevádzkový čas je obmedzený. Pod priehradným múrom asi 1 km pod ním je odbočka vpravo na starú cestu, ktorá vedie do obce Slovenská Kajňa.

Cesta je zabezpečená proti prejazdu motorových vozidiel rampou. Až po obec Sedliská neexistuje v súčasnosti iná možnosť pre cyklistov ako využitie cesty 1.tr. V teréne sme hľadali prepojenie Benkovce – Vyšný Kazimír ,ale takáto cesta, ktorá by poskytovala relevantné výškové pomery pre vedenie trasy neexistuje. Za obcou Sedliská, časť Podčičva vedie po ľavom brehu rieky Ondava účelová komunikácia slúžiaca na zvoz dreva. Tento koridor by bolo vhodné využiť pre cyklistov. Komunikácia končí pri ramene rieky Ondava. Je potrebné vybudovať lávku a pokračovať v smere na Benkovce po východnej strane cesty.

Prepojenie na Vranov nad Topľou v smere na sídlisko 1.mája vzhľadom na výškové rozdiely nie je možné.

Vranov nad Topľou - Nižný Hrušov

Z obce Majerovce sme preverovali možnosť využitia existujúcich poľných ciest v smere do Hencoviec. Tieto cesty sa ukázali nevhodné nielen kvôli priestorovým možnostiam a ich intenzívnemu využívaniu pre poľnohospodárske účely ale aj faktu, že by trasa obišla regionálne sídlo Vranov nad Topľou . Preto odporúčame prepojenie obce Majerovce a mesta Vranov zaradiť do kostrovej siete cyklotrás. Napojenie v smere na Košický kraj by bolo vhodné z ul. Domašská , križovatka Hencovce.

Problémový úsek je križovanie cesty 3. Tr. s cestou č. 18 pri benzínovej stanici. Jedná sa o nebezpečný úsek, kde dochádza ku fatálnym dopravným nehodám. Po prekonaní tohto úseku je možné využiť málo frekventované cesty 3. Tr. až do obce Dlhé Klčovo, kde chýba prepojenie na Nižný Hrušov. Bývalá lávka má však spracovanú projektovú dokumentáciu pre stavebné povolenie a tvorí prioritu tohto územia. Ak sa lávka vybuduje, znamená to ideálne prepojenie v smere do Košického kraja. Jednou z možností je cyklotrasa po lesnej ceste v smere do obce Lesné a následne na Zemplínsku Šíravu. Druhá možnosť je pokračovať po hrádzi rieky Ondavy až do Brehova, kde sa v Košickom kraji napája na hlavnú kostrovú sieť.



1.4 Analýza existujúcich plánovacích a strategických dokumentov v plánovaných cyklokoridoroch

Plánovacie a strategické dokumenty sa spracovávajú na štyroch základných úrovniach – medzinárodnej, národnej, regionálnej a miestnej (lokálnej).

MEDZINÁRODNÉ DOKUMENTY DOTÝKAJÚCE SA CYKLISTICKEJ DOPRAVY V PREŠOVSKOM KRAJI

Dopravná politika je jednou z oblastí spoločnej politiky EÚ už viac ako 30 rokov. Právnym základom je Článok 4 ods. 2 písm. g) a hlava VI ZFEÚ. Členské štáty zdôraznili význam spoločnej dopravnej politiky už v Rímskych zmluvách tým, že jej venovali osobitnú hlavu. Popri otváraní dopravných trhov konkurencii a budovaní transeurópskej dopravnej siete nadobudla v súčasnosti na dôležitosť téma udržateľnej mobility, a to najmä v súvislosti s neustálym nárastom emisií skleníkových plynov, ktoré toto odvetvie vytvára a ktoré by mohli ohroziť klimatické ciele Európskej únie. V prospech rozvoja cyklo dopravy hovoria viaceré dokumenty prijaté Európskou komisiou ako Biela kniha - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru (2011), Zelená kniha - Za novú kultúru mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán mestskej mobility (2008), Uznesenie Európskeho parlamentu 2010/2235(INI) zo dňa 27.9.2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011-2020, Usmernenie EÚ o fyzickej aktivite z októbra 2008 a ďalšie. Tieto dokumenty si kladú mnoho veľmi ambiciózných cieľov – napríklad vyradenie konvenčne poháňaných automobilov z premávky v mestách do roku 2050 – na splnenie ktorých bude potrebné aj oveľa rozsiahlejšie využívanie bicyklov, pešej chôdže a verejnej osobnej dopravy. Ako už bolo uvedené, v Lisabonskej stratégii sa rozvoj cykloturistiky uvádza ako významná súčasť rozvoja turizmu ako ekonomického odvetvia, podporujúceho vyrovnávanie regionálnych rozdielov.

Idea diaľkovej európskej siete EuroVelo



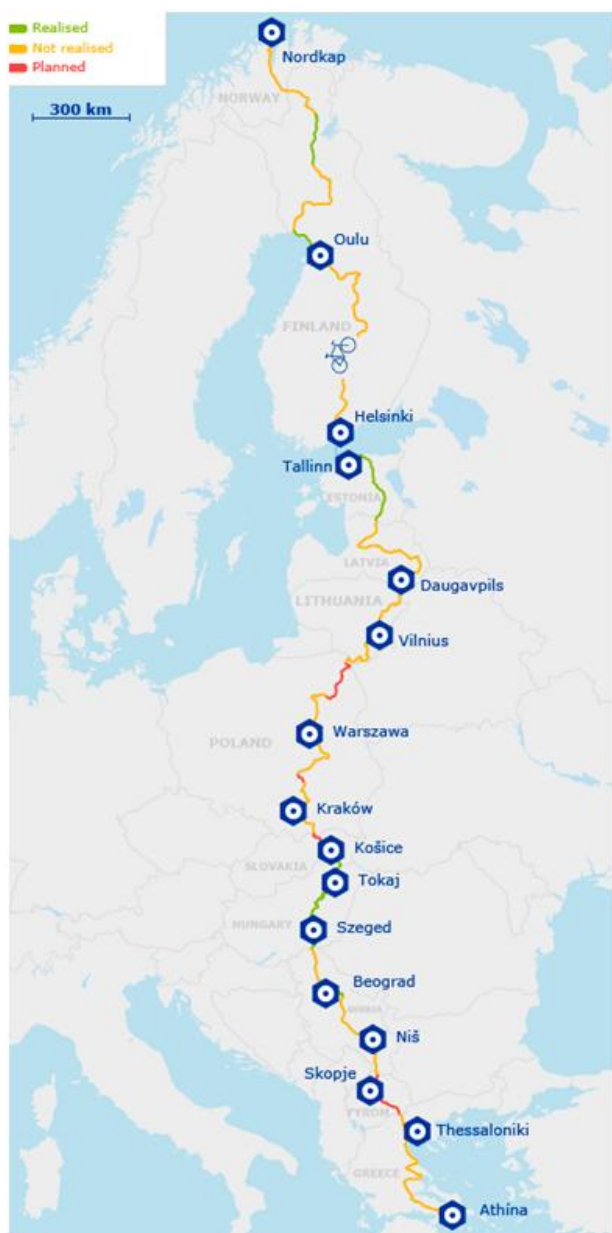
V rámci koordinácie rozvoja základnej dopravnej infraštruktúry v rámci Európskej únie bola vypracovaná a odsúhlasená aj koncepcia vytvorenia nadnárodnej celoeurópskej siete cyklomagistrál „EuroVelo“. EuroVelo je európska sieť cyklotrás, ktorá je od roku 1995 projektom Európskej cyklistickej federácie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

siete, ktorá prepojí všetky destinácie v rámci Európy. Východným Slovenskom má podľa tejto koncepcie prechádzať severojužná cyklomagistrála EuroVelo č.11.

Popis hlavného koridoru EuroVelo 11

Ako ukazuje schematická mapka vedenie tejto trasy je naplánované cez východné Slovensko.

EuroVelo 11, tzv. East Europe Route, má spojiť najsevernejší bod Škandinávie Cape Nord v Nórsku s Aténami v Grécku. Jedná sa o vôbec najdlhšiu trasu v rámci Európy dlhú približne 6000 kilometrov. Hlavný koridor cyklomagistrály EuroVelo 11 v priestore strednej Európy prechádza z pobaltských štátov cez východné Poľsko, východné Slovensko a východné Maďarsko na južný Balkán. Cez strednú Európu má táto trasa prechádzať cez mestá ako Varšava, Krakov, Prešov, Košice, Szeged, Belehrad.



V severnej časti východného Slovenska, na území Prešovského samosprávneho kraja, má jeho trasa prepojiť hraničný prechod Mníšek nad Popradom a mesto Starú Ľubovňu údolím rieky Poprad, odkiaľ prechádza do Šambronu a do okresu Sabinov. Následne pokračuje dolinou Torysy do krajského mesta Prešov. Odtiaľ po pravom brehu rieky Torysa a západnej strane diaľnice D1 sa táto trasa dostane na hranicu Košického samosprávneho kraja.

Aj keď z technického hľadiska by bolo možné viesť ju po trase podľa konceptu Toryskej cyklomagistrály (2002), zakotvenej v územných plánoch Prešovského samosprávneho kraja a obcí a miest v riešenom úseku, viaceré jej úseky nezodpovedajú kritériám pre vedenie trasy EuroVelo a preto bolo potrebné nájsť vhodnejšiu alternatívu adekvátnu významu medzinárodnej cyklomagistrály.

Cyklomagistrála EuroVelo má spájať významné mestá a turistické destinácie. Okrem významu pre diaľkovú cyklistiku a rozvoj cestovného ruchu má poslúžiť aj regionálnej a samozrejme aj lokálnej cyklistickej doprave. Preto jej hlavnou funkciou v riešenom území je vytvoriť dostupné a bezpečné spojenie medzi regionálnymi centrami Starou Ľubovňou, Lipanmi, Sabinovom, Prešovom a Košicami a obcami na celej trase tak, aby sa zabezpečila ich vzájomná dostupnosť najmä pre obce s dochádzkovou vzdialenosťou do 10 km.

Z hľadiska širších vzťahov trasa umožní predovšetkým plynulé a bezpečné napojenie pre turistov z blízkych pohraničných centier Muszyna a Piwniczna na Slovensko a naopak, ktoré v súčasnosti vedie po frekventovaných

cestách I. triedy cez hraničné priechody Mníšek nad Popradom a Čirč, ale aj z celého Malopoľského vojvodstva na severný Spiš, Liptov a Šariš.

DOKUMENTY DOTÝKAJÚCE SA CYKLISTICKEJ DOPRAVY V SR

Aj na Slovensku sú významné strategické dokumenty, ktoré sa dotýkajú cyklistickej dopravy. Ide o Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 a Stratégiu zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike pre roky 2011 až 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020), a najmä Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, schválenej uznesením vlády č.223/2013 dňa 7. mája 2013 (viď kap. 1.1).

Základný strednodobý strategický dokument SR v oblasti dopravy predstavuje „Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020“ schválený vládou SR uznesením č. 158/2010 z 03.3.2010. Táto stratégia je východiskom pre vypracovanie ďalších koncepcných materiálov MDV SR, ako sú „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ a „Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030“.

„Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“, schválený uznesením vlády SR č. 311/2014 z 25.6.2014 je výstup I. fázy tvorby komplexnej dopravnej sektorovej stratégie SR. Dokument nadväzuje a detailnejšie rozpracováva doteraz platné stratégie a zásady pre rozvoj dopravy. V tomto dokumente sa v rámci strategického cieľa SD3: Zvýšenie kvality vozidlového parku a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy uvádza aj Priorita SD3.6: Umožnenie využívania cyklistickej dopravy na cyklodopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na nadväznosť na terminály a zastávky verejnej osobnej dopravy a tiež na dopravu medzi obcami.

Vláda SR uznesením č. 13/2017 z 11.1.2017 schválila „Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030“. Cieľom tohto strategického dokumentu dlhodobého charakteru je nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určiť spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Ide o výstup II. fázy prípravy stratégie rozvoja dopravy SR do roku 2030 a predstavuje faktické naplnenie stanovených ex-ante kondicionálie. Strategický plán uvádza hlavné problémy rozvoja dopravy a navrhované opatrenia na ich riešenie. V rámci rozboru problémov v oblasti verejnej osobnej a udržateľnej lokálnej a regionálnej dopravy sa v bode 3.3.1 „Problémy z oblasti infraštruktúry“ sa v tomto materiáli uvádza:

- chýbajúce a neprepojené cyklo-cesty vo väčšine miest a regiónov neumožňujú využívať bicykel ako plnohodnotný dopravný prostriedok.
- cestná infraštruktúra sa rozvíja bez ohľadu na potreby cyklistickej dopravy.

V bode 3.3.2 „Problémy preferencie verejnej osobnej dopravy“ sa konštatuje: „Nemotorová doprava je považovaná za ešte menej dôležitú ako hromadná doprava a jej význam je podceňovaný. Stav chodníkov je preto horší ako stav ciest, sú bežne využívané na parkovanie (chodci musia často chodiť z dôvodu nedostatočného priestoru po vozovkách), chýba bezbariérovosť, veľké sídliská v niektorých mestách vôbec nemajú vyriešený prístup pre peších a cyklistov. Navyše, cyklistika je považovaná za voľnočasovú aktivitu a nie za rovnocenný dopravný systém.“

V bode 3.3.4 „Problémy prevádzky verejnej osobnej dopravy“ je uvedené: „Nemotorová doprava je postupne vytláčaná automobilovou dopravou – cyklisti vplyvom intenzity IAD na cestách, chodci z dôvodu legalizovaného parkovania na chodníkoch. Nevhodné stavebno-technické riešenia komunikácií a križovatiek vytvárajú pre nemotorovú dopravu bariéry z priestorového i časového hľadiska.“

Medzi súvisiacimi opatreniami pre riešenie identifikovaných problémov je zaradená potreba:

- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov (OPVO4).

Už v roku 2005 bolo v Dopravnej politike SR do roku 2015 konštatované, že „súčasný stav infraštruktúry pre nemotorovú dopravu možno hodnotiť ako nevyhovujúci, pričom jej najväčším nedostatkom je neucelená sieť komunikácií pre nemotorovú dopravu s množstvom lokálnych diskontinuit, nekvalitná stavebná úprava, nedostatočná nadväznosť na sieť hromadnej dopravy a

nízka úroveň bezpečnosti chodcov a cyklistov.“ V súčasnosti je možné konštatovať, že sa dosiahlo minimálne zlepšenie, aj to iba vďaka entuziazmu a nasadeniu zanietených jednotlivcov, záujmových združení a mimovládnych organizácií. Dosiahnuť zásadnejšie zlepšenie je možné iba s aktívnou pomocou štátu a samospráv.

Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike pre roky 2011 až 2020 obsahuje 1 cieľ a 1 oblasť, ktoré sa priamo dotýkajú cyklistov a podpory cyklistickej dopravy. Ide o rámcový “Cieľ C – Zníženie dopravnej nehodovosti u zraniteľných účastníkov cestnej premávky” a jeho oblasť “C2 – Zvýšenie úrovne bezpečnosti cyklistov”. Konkrétne opatrenia sú nasledovné:

- Zadefinovanie kritérií a technických požiadaviek pre bezpečný pohyb cyklistov po pozemných komunikáciách (metodika na základe reálneho správania sa cyklistov).
- Podpora vytvárania cyklistických ciest v obciach a mestách.
- Podpora bezpečnej cyklistiky digitalizáciou informácií pre cyklistov - vytvorenie digitálnej mapy (GIS) siete komunikácií pre cyklistov.
- Kampane a výchovné opatrenia zamerané na používanie cyklistických prílb a reflexných prvkov za zníženej viditeľnosti.
- Vykonávanie účinného dohľadu nad dodržiavaním legislatívnych nariadení a obmedzení pri pohybe cyklistov.

Aj Programové vyhlásenia vlády na roky 2012 až 2016 a 2016 až 2020 hovoria o záväzku vlády „...podporovať rozvoj nemotorovej, predovšetkým cyklistickej dopravy.“

Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, schválená uznesením vlády č.223/2013 dňa 7. mája 2013, stanovuje základné ciele v rozvoji cyklistiky na Slovensku a hlavné opatrenia na ich dosiahnutie na celoslovenskej úrovni (viď kap. 1.1). Táto základná cyklostratégia Slovenska nerieši konkrétny návrh cyklistickej infraštruktúry v území a teda ani nadradenej cyklistickej dopravnej alebo cykloturistickej siete na území jednotlivých krajov.

Základným strategickým územnoplánovacím nástrojom na národnej úrovni je Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) z roku 2001, aktualizovaná v roku 2011. V tejto územnoplánovacej dokumentácii sa však problematika cyklistickej dopravy vôbec nerieši, čo je jeho významným nedostatkom.

REGIONÁLNE DOKUMENTY DOTÝKAJÚCE SA CYKLISTICKEJ DOPRAVY V PREŠOVSKOM KRAJI

a) Územný plán Veľkého územného celku Prešovský kraj

Základným územnoplánovacím dokumentom platným na území Prešovského kraja je **Územný plán Veľkého územného celku** (ďalej len ÚPN VÚC) **Prešovský kraj**. V súčasnej dobe je platný ÚPN VÚC Prešovský kraj schválený uznesením vlády SR č. 268/1998 a nariadením vlády SR č. 216/1998 Z.z., ktorým bola vyhlásená záväzná časť ÚPN VÚC Prešovského kraja a jeho Zmeny a doplnky schválené vládou SR nariadením vlády č. 679/2002 Z.z., nariadením vlády č. 111/2003 Z.z., Zmeny a doplnky 2004 ÚPN VÚC Prešovského kraja schválené Zastupiteľstvom Prešovského samosprávneho kraja (ďalej len „PSK“) uznesením č. 228/2004 zo dňa 22.6.2004, ktorým bola vyhlásená záväzná časť Všeobecne záväzným nariadením PSK č. 4/2004, Zmeny a doplnky 2009 ÚPN VÚC Prešovského kraja schválené Zastupiteľstvom PSK uznesením č. 558/2009 zo dňa 27.10.2009, ktorých záväzná časť bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením PSK č. 17/2009 schváleným Zastupiteľstvom PSK uznesením č. 589/2009 dňa 27.10.2009 s účinnosťou od 6.10.2009 v znení Zmien a doplnkov Územného plánu veľkého územného celku Prešovského kraja 2017, ktoré boli schválené Zastupiteľstvom PSK uznesením č. 525/2017 zo dňa 19.6.2017. Záväzná časť Zmien a doplnkov

Územného plánu veľkého územného celku Prešovského kraja 2017 bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením PSK č. 60/2017, schváleným Zastupiteľstvom Prešovského samosprávneho kraja uznesením č. 526/2017 zo dňa 19.6. 2017 s účinnosťou od 19.7.2017.

V rámci ÚPN VÚC Prešovský kraj je riešená problematika cyklistickej dopravy ako súčasť cestovného ruchu a dopravnej infraštruktúry. V rámci cestovného ruchu definuje cyklistické trasy ako súčasť rekreačných ciest:

„Rekreačné cesty regionálneho charakteru

Na sieť medzinárodných a nadregionálnych koridorov cestnej, železničnej, cyklistickej a pešej prepravy nadväzujú regionálne a miestne turistické cesty, ktoré zohľadňujú regionálne a miestne podmienky rekreácie. Táto regionálna sieť umožňuje návštevníkom dosiahnuť atraktívne zariadenia z hlavných centier turizmu a rekreácie, ktoré poskytujú informácie o svojom okolitom území.

Štruktúra turistických ciest je tvorená :

- automobilovými komunikáciami s možnosťou využívania pre cyklistickú dopravu,
- železničnými traťami regionálneho významu, tatranskou železnicou a lanovkami,
- špeciálnymi cyklistickými cestami pre horskú a vidiecku cykloturistiku,
- značkovými turistickými chodníkmi nadväzujúcimi na medzinárodné a celoštátne magistrály.

Špeciálnu sieť tvoria náučné chodníky na atraktívnych územiach prírody, v jaskynných komplexoch a prepájajúcich významné kultúrne a historické pamiatky.

Rekreačné cesty je potrebné rozvíjať vytváraním stavebnotechnických podmienok a rezerv plôch pre ďalšie

turistické, cykloturistické a netradičné druhy dopravy.

Regionálne cyklotrasy a pešie turistické chodníky prepájajúce významné turistické centrá regiónu:

- a) Tatranská cyklomagistrála,
- b) 007 Podtatranská magistrála,
- c) 014 Spišská cyklomagistrála (severná vetva),
- d) 015 Šarišská cyklomagistrála,
- e) 016 Východokarpatská cyklomagistrála,
- f) 018 Slanská cyklomagistrála,
- g) Nová Pieninská cyklomagistrála,
- h) Toryská magistrála.“

V rámci rozvoja turizmu sú v ÚPN VÚC Prešovského kraja uvedené zásady:

- v okrese Kežmarok vybudovať súbežný cyklistický chodník v trase štátnej cesty I/67 v úseku Spišská Belá – Tatranská Kotlina, s cieľom vytvoriť realizačné predpoklady pre rozvoj turizmu uvažovať so zriadením okružnej Pieninskej cyklistickej cesty v trase *Spišská Stará Ves* - Červený Kláštor – Haligovce - Veľký Lipník – Lesnica – Sczawnica – Krościenko – Krošnica – Sromowce Wyżne – Sromowce Niżne. Ďalšími cykloturistickými trasami sú trasy v podhorí Belianskych Tatier – ide o projekt, ktorý je súčasťou väčšieho projektu - Podtatranská magistrála, t.j. cyklotrasy okolo celých Tatier (po slovenskej a poľskej strane), napr. Červený Kláštor – obec Majere – mesto Spišská Stará Ves – obec Lysá nad Dunajcom – vodné dielo Czorsztyn v dĺžke 9-11 km.
- v okrese Poprad vytvárať predpoklady pre rozvoj cykloturistiky
- v okrese Stará Ľubovňa s cieľom vytvoriť realizačné predpoklady pre rozvoj turizmu odporúčame preveriť možnosť zriadenia okružných cykloturistických trás údolím rieky Poprad po oboch stranách štátnej hranice v úseku Milik – Andrzejówka – Żegiestów – Sulín - Malý Lipník – Legnava a Sulín (alt. Legnava) – Malý Lipník – Plavnica – Plaveč – Orlov – Andrejovka - Čirč - Leluchów - Muszyna - Milik (alt. Żegiestów). s využitím priechodov pre malý pohraničný styk Sulín - Żegiestów a Legnava - Milik a Čirč – Leluchów. V údolí rieky Poprad na trase Hniezdne – Stará

Ľubovňa – Novoľubovnianske Kúpele je možné vyčleniť väčšie územie pre rekreačno-športovú činnosť cyklotrasy, oddychové plochy, táboriská)

- v okrese Prešov sa pre dopravné sprístupnenie rekreačného priestoru Sigord – Zlatá Baňa rekreačnou dopravou navrhuje vybudovať tzv. Delnianska cyklotrasa v trase pôvodného železničného násypu bývalej lesnej železnice vedúcej z mesta Prešov cez rekreačný priestor Sigord do obce Zlatá Baňa s ukončením trasy v krajinnom priestore Pusté pole. Zlepšenie napojenia cyklotrás a turistických chodníkov s prepojením na pohorie Čergov a zlepšenie napojenia na okres Bardejov (Osikov, V.Raslavice) by pomohlo sprístupniť celý mikroregión Stráže
- v okrese Bardejov v priestore medzi Bardejovom, Bardejovskými kúpeľmi a obcou Zlaté je navrhnutý systém cykloturistických chodníkov
- v okrese Svidník za účelom zvýšenia atraktivity cezhraničného turizmu sa navrhuje pre malý pohraničný styk zriadiť hraničný prechod pre turistiku, cykloturistiku a netradičnú dopravu Roztoky – hranica Poľská republika
- v okrese Stropkov strediská rekreácie a cestovného ruchu Valkov, Lomné a Turany nad Ondavou prioritne orientovať okrem orientácie na pobyt pri vode i na najrozšírenejšie formy dynamickej turistiky (pešia turistika, cykloturistika),
- v okrese Vranov nad Topľou strediská rekreácie a cestovného ruchu Nová Kelča, Holčíkovce a Domaša - Dobrá je potrebné prioritne orientovať okrem rekreačných aktivít spojených s pobytom pri vode i na najrozšírenejšie formy dynamickej turistiky (pešia turistika, cykloturistika),
- v okrese Medzilaborce otvoriť cestné hraničné priechody v Palote príp .Čertižnom pre peších turistov a cykloturistov. V mikroregióne Nižná Sitnica – Oľka – Havaj v spádovom území rieky Oľky je uvažované s vidieckou agroturistikou a cykloturistikou.

V rámci riešenia dopravy je v ÚPN VÚC Prešovský kraj riešená otázka cyklodopravy takto:

„Cyklistická doprava

ÚPN VÚC akceptuje potrebu riešenia cyklistických trás v intenciách projektu „Európske cyklistické trasy“ (spracovala Európska cyklistická federácia). Jedná sa o systém základných medzinárodných cyklotrás, ktoré prechádzajú európskym kontinentom. V návaznosti na tieto trasy v riešenom území je uvažované s jestvujúcimi a pripravovanými diaľkovými cyklotrasami ako nadradeným systémom tohto druhu dopravy:

- *Tatranská cyklomagistrála*
- 007 Podtatranská cyklomagidtrála
- 014 Spišská cyklomagistrála (severná vetva)
- 015 Šarišská cyklomagistrála
- 016 Východokarpatská cyklomagistrála
- 018 Slanská cyklomagistrála
- Nová Pieninská cyklomagistrála
- Toryská cyklomagistrála

Priebeh cyklotrás tohto nadradeného systému je zakreslený v grafickej časti dokumentácie. Návazné rozpracovanie systému regionálnych cyklotrás na území kraja, ktoré nie sú predmetom riešenia ÚPN VÚC je potrebné zabezpečiť cestou okresných úradov v spolupráci so Slovenským cykloklubom.“

V záväznej časti ÚPN VÚC Prešovský kraj sú pre oblasť cyklistickej dopravy stanovené tieto záväzné regulatívy:

V oblasti rozvoja rekreácie a turistiky

- 2.16 v záujme zlepšovania dostupnosti centier, vytvárať územno technické podmienky pre realizáciu turistických ciest,
- 2.16.1 na úrovni medzinárodných súvislostí ,

- 2.16.1.4 medzinárodné cyklomagistrály a pešie turistické magistrály prepájajúce významné turistické centrá v Európe prechádzajúce Prešovským samosprávnym krajom.
- 2.16.2 na nadregionálnej úrovni,
- 2.16.2.1 nadregionálne cyklomagistrály a pešie turistické magistrály prepájajúce Prešovský región s významnými turistickými centrami na Slovensku,
- 2.16.3 na regionálnej úrovni,
- 2.16.3.3 regionálne cyklotrasy a pešie turistické chodníky prepájajúce významné turistické centrá regiónu:
 - a) 007 Podtatranská cyklomagistrála
 - b) 014 Spišská cyklomagistrála (severná vetva)
 - c) 015 Šarišská cyklomagistrála
 - d) 016 Východokarpatská cyklomagistrála
 - e) 018 Slanská cyklomagistrála
 - f) Nová Pieninská cyklomagistrála
 - g) Toryská magistrála
 - h) *Tatranská cyklomagistrála*

V oblasti dopravy

- 5.4. chrániť priestory na rozvoj existujúcich a výstavbu nových cestných komunikácií pretínajúcich štátnu hranicu bez kontroly, vnútri schengenského priestoru na úseku hranice s Poľskom a to:
 - 5.4.1.2 pešie a cyklistické komunikácie pretínajúce štátnu hranicu, turistické a pre prihraničný styk
 - a) Červený Kláštor-Sromowce Niżne, peši, bicykle,
 - b) Lesnica-Sczawnica, peši, bicykle,
 - c) Malý Lipník – Andrzejowka, výstavba lávky, peší, bicykle,
 - d) Osturňa – Lapszanka, peší, bicykle,
 - e) Regetovka - Regetow, peší, bicykle, lyže,
 - f) Cigelka-Wysowa Zdrój, peší, bicykle,
 - g) Litmanová-Jaworky, peší, bicykle,
 - h) Strážany-Jaworky, peší, lyže,
 - i) Veľký Lipník-Szlachtowa, peší, bicykle, lyže,
 - j) Ruské – Roztoky Górne, peší, bicykle.

V roku 2018 bol prerokovaný návrh nového územného plánu VÚC Prešovský kraj, ktorý bude obsahovať aj podrobnejšie rozpracovanie oblasti cyklistickej dopravy. Rozšírené spracovanie cyklodopravy vychádza z Územnej prognózy Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja, doplnenej na základe pripomienok získaných v rámci prerokovania návrhu ÚPN VÚC. Okrem trasy EuroVELO 11 neobsahuje žiadne konkrétne cyklotrasy, ale stanovuje potrebu spracovania samostatného koncepčného územnoplánovacieho podkladu pre cyklodopravu na území kraja. Schválenie nového územného plánu Prešovského kraja sa predpokladá v roku 2019.

V návrhu záväznej časti nového územného plánu VÚC Prešovský kraj, prerokovanom v roku 2018, sú pre cyklistickú dopravu navrhnuté tieto regulatívy:

Záväzné regulatívy územného rozvoja Prešovského samosprávneho kraja

- A. Zásady a regulatívy štruktúry osídlenia, priestorového usporiadania;
 - 4. Zásady funkčného využívania územia z hľadiska rozvoja rekreácie, cestovného ruchu a kúpeľníctva

4.9 Podporovať spojnice významných historických centier na území PSK a jeho bezprostredného okolia s kultúrno-historickými pamiatkami mimo centier, dopravnými trasami medzinárodnej a regionálnej úrovne (gotická cesta, jantárová cesta, solná cesta, vínná cesta a iné), vrátane cyklistických trás (EUROVELO 11).

4.15. Vytvárať územné a priestorové podmienky pre rozvoj nosných foriem cestovného ruchu, a to pre:

4.15.3 Horskú pešiu turistiku, pobyt v horách a lesoch:

4.15.3.2 Skvalitniť vybavenosť turistických a cykloturistických trás (rekreačný mobiliár, stravovacie a ubytovacie zariadenia).

4.15.3.3 Podporovať budovanie peších a cyklistických trás v poľnohospodárskej a vidieckej krajine.

4.16 Podporovať realizáciu spojitého, hierarchicky usporiadaného a bezpečného systému medzinárodných, národných, regionálnych a miestnych cyklotrás.

4.17 Podporovať vedenie cyklotrás mimo frekventovaných ciest s bezpečným križovaním s dopravnými koridormi, s vodnými tokmi, s územiami v súkromnom vlastníctve, s územiami ochrany prírody a krajiny, k čomu využívať lesné a poľné cesty.

4.18 Podporovať ekologický systém, budovanie sprievodnej zelene okolo cyklotrás predovšetkým vo voľnej a urbánnej krajine.

4.19 Podporovať rozvoj príslušnej rekreačnej vybavenosti a umiestňovanie rekreačného mobiliáru pri cyklistických trasách a ich križovaní, v obciach a turisticky zaujímavých lokalitách.

4.20 Nadväzovať cyklotrasy na línie a zariadenia cestnej a železničnej dopravy v rámci podpory multimodality dopravného systému.

4.23 Prepájať agroturistické zariadenia s inými turistickými zariadeniami, najmä rekreačnými trasami (pešími, cyklistickými, jazdeckými,)

C. Zásady a regulatívy verejného a technického vybavenia;

9. Zásady a regulatívy rozvoja nadradeného verejného dopravného vybavenia;

9.7 Cyklistická doprava

9.7.1 Rešpektovať významné dopravné väzby medzi regionálnymi centrami pre nemotorovú dopravu a to v zmysle národnej Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky schválenej vládou SR v roku 2013, rešpektovať systém medzinárodných a nadregionálnych a regionálnych cyklotrás prepájajúcich PSK s významnými aglomeráciami, centrami CR v okolitých krajinách, na Slovensku a v regióne s možnosťou variantných riešení, okrem presne zadaného koridoru trasy Eurovelo 11.

9.7.2 Vytvárať územné a technické podmienky pre realizáciu:

9.7.2.1 medzinárodnej cyklotrasy Eurovelo 11 - hranica PL – Mníšek nad Popradom - údolie rieky Poprad – Stará Ľubovňa – Lipany - Sabinov – Prešov – hranica KSK (Košice – hranica MR) v stanovenom koridore, ktoré definujú dokumentácie pre ÚR a SP,

9.7.2.2 cyklotrás po lokalitách zapísaných v Zozname Svetového dedičstva UNESCO súvisiacu s trasou Eurovelo: 11 hranica PL – údolie rieky Poprad – Stará Ľubovňa – Lipany - Sabinov – Prešov - Košice – hranica MR (predovšetkým v koridore ciest I/66, I/66A, I/77, I/68, I/20, II/533 a v úseku Stará Ľubovňa – Torysa s trasou Stará Ľubovňa – Kežmarok – Levoča, Spišské Podhradie – Torysa,

9.7.2.3. cyklotrás predovšetkým na poľných cestách historických spojnic medzi obcami so zohľadnením klimatických podmienok

9.7.2.4 v súbehu cyklistickej dopravy (cyklociest) a pešej dopravy v dopravne zaťažených územiach mimo hlavného dopravného priestoru s oddeleným dopravným režimom,

9.7.2.5 cyklociest k hraničným priechodom

9.7.3 Cyklistickú dopravu, najmä cyklistické komunikácie (cyklocesta, cyklocestička a cyklochodník) v maximálnej možnej miere odčleniť od automobilovej cestnej dopravy mimo hlavného dopravného priestoru

9.7.4. Inicializovať spracovanie dokumentu cykloturistickej a cyklistickej dopravy na území PSK - kostrovej siete v koordinácii s ostatnými samosprávnymi krajmi a susediacimi štátmi, ako územnoplánovacieho podkladu, s definovaním ich parametrov, na základe čoho sa vyhodnotí ich kategorizácia.

9.7.5 Pre spresnenie trás nadregionálnych a regionálnych cyklotrás, obsluhujúcich nadregionálne a regionálne cyklokoridory, zabezpečiť samostatné územné prognózy (napr. 1:25 000, 10 000) spracované v spolupráci s dotknutými obcami a organizáciami cestovného ruchu ako súčasť vyhľadávacej štúdie.

9.7.6 Pre spresnenie smerového vedenia cyklociest v územiach s cyklodopravou zabezpečiť samostatné územné prognózy (napr. v mierkach 1:50 000, 25 000) spracované v spolupráci s dotknutými mestami a obcami ako súčasť vyhľadávacej štúdie.

9.10. Infraštruktúra cestných komunikácií, železníc, cyklistickej a pešej dopravy pretínajúcej štátnu hranicu

9.10.1.3 pešie a cyklistické komunikácie pretínajúce štátnu hranicu, turistické a pre prihraničný styk

- a) Osturňa, Lapszanka, peší, cyklisti
- b) Červený Kláštor - Sromowce Niżne, lávka na rieke Dunajec, peší, cyklisti
- c) Lesnica – Sczawnica, peší, cyklisti
- d) Malý Lipník, Andrzejówka, peší, cyklisti
- e) Frička - Izby, peší, cyklisti
- f) Regetovka - Regetów, peší, cyklisti
- g) Cigielka - Wysowa Zdrój, peší, cyklisti
- h) Litmanová - Jaworky, peší, cyklisti
- i) Sulín - Żegiestow, peší, cyklisti
- l) Osadné - Balnica, peší, cyklisti
- m) Ruské - Roztoky Górne, peší, cyklisti.

II. Verejnoprospešné stavby

Verejnoprospešné stavby, v zmysle navrhovaného riešenia a podrobnejšej projektovej dokumentácie, spojené s realizáciou uvedených záväzných regulatívov sú:

V oblasti verejnej dopravnej infraštruktúry

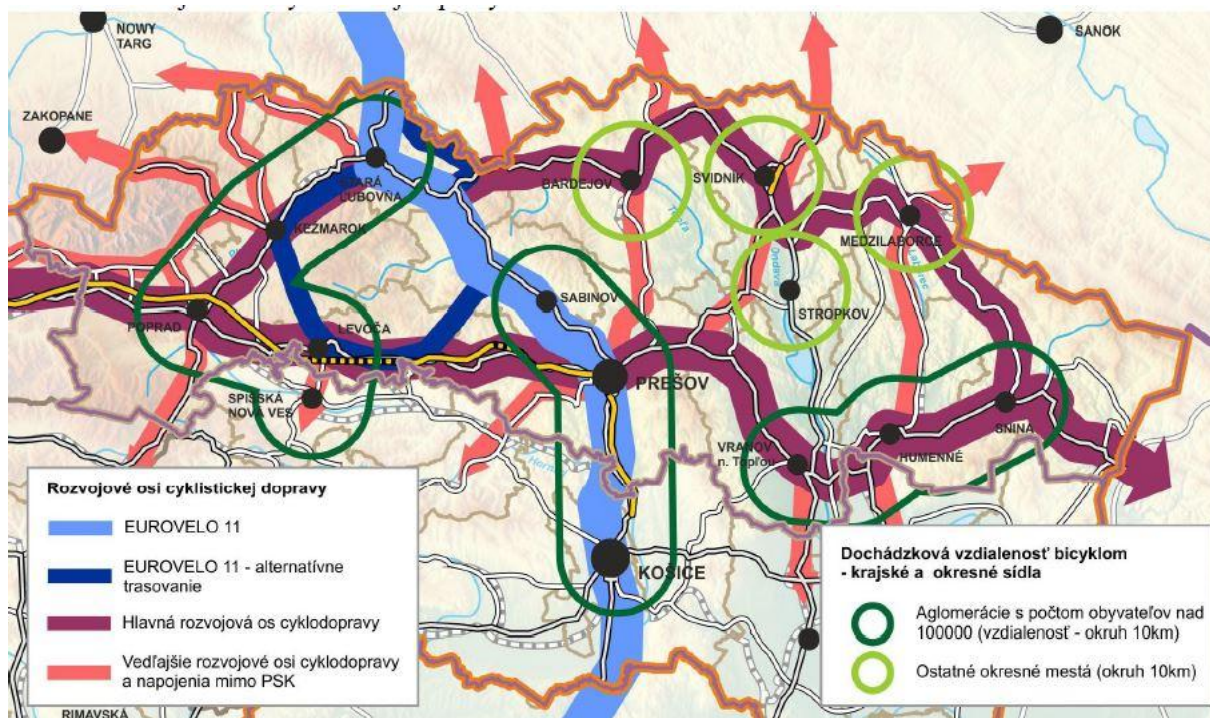
1.4 Infraštruktúra cyklistickej dopravy

- 1.4.1. Stavba medzinárodnej cyklotrasy EV 11 - hranica PL – Mníšek nad Popradom - údolie rieky Poprad – Stará Ľubovňa – Lipany - Sabinov – Prešov – hranica KSK (Košice – hranica MR) v stanovenom koridore, ktoré definujú dokumentácie pre ÚR a SP
- 1.4.2. Stavby cyklotrás po lokalitách zapísaných v Zozname Svetového dedičstva UNESCO súvisiacich s trasou Eurovelo: 11 hranica PL – údolie rieky Poprad – Stará Ľubovňa – Lipany - Sabinov – Prešov - Košice – hranica MR (predovšetkým v koridore ciest I/66, I/66A, I/77, I/68, I/20, II/533 a v úseku Stará Ľubovňa – Torysa s trasou Stará Ľubovňa – Kežmarok – Levoča, Spišské Podhradie – Torysa
- 1.4.3 Stavby chodníkov pre chodcov okolo ciest II. a III. triedy.

Navrhované riešenie kostrovej siete cyklistických komunikácií v Prešovskom samosprávnom kraji je v súlade s navrhovaným územným plánom Prešovského kraja a je priamo naplnením regulatívu č. 9.7.4 navrhovanej záväznej časti Územného plánu VÚC Prešovský kraj.

b) Územná prognóza Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja

Výhľadovým koncepčným materiálom pre oblasť dopravy na území Prešovského kraja je **Územná prognóza Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja**, spracovaná v roku 2015 (Envio, s.r.o., Prešov). V rámci tohto územnoplánovacieho podkladu bola podrobnejšie spracovaná aj časť nemotorovej dopravy a cykloturistiky. Cyklistickej doprave je vyhradená samostatná kapitola v textovej časti, nemotoristická doprava je spracovaná aj v samostatnom výkrese grafickej časti.



Z textovej časti generelu uvádzame nasledovné:

4.2.6. Cyklistická doprava a cykloturistika, pešia doprava

4.2.6.1 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava v platnom ÚPN VÚC PK nebola riešená na jednotlivých úrovniach aj z dôvodu, že tento druh dopravy nebol tak požadovaný, neboli k dispozícii relevantné podklady ani objektívne názory na konkrétne vedenie ich trás v jednotlivých regiónoch.

V územnej prognóze sú zohľadnené požiadavky PSK a požiadavky, ktoré vyplynuli z prerokovacieho procesu zadania kladené na cyklo dopravu a na cykloturistiku v riešenom území. Aj keď došlo k nárastu informácií tohto druhu, tie sa rôznia a zväčša sú protichodné. Dostupné projekty nevystihujú problematiku komplexne, ostávajú prevažne na lokálnej úrovni. Spleť týchto vstupov obstarávateľ v súčinnosti so spracovateľom územnej prognózy mal snahu vyhodnotiť tak, aby vznikol ucelenejší vstup do tejto problematiky.

S cieľom znižovania podielu motorovej dopravy a zvyšovania podielu cyklistickej dopravy, predovšetkým v ťažiskách osídlenia samosprávneho kraja a na územiach preukazujúcich aglomeračné súvislosti, je navrhnutá základná sieť cyklociest a cyklotrás Prešovského samosprávneho kraja v rozsahu podľa výkresu č. 3 grafickej časti návrhu územnej prognózy.

Záväzným predpokladom pre návrh je schéma základnej siete území s cyklo dopravou a cyklokoridormi Prešovského kraja z grafickej prílohy (M 1 : 500 00) súborného stanoviska ku konceptu územnej prognózy Generel dopravy infraštruktúry Prešovského kraja, ktorý odsúhlasilo zastupiteľstvo Prešovského samosprávneho kraja uznesením č. 212/2015 na svojom 12. zasadnutí 25. augusta 2015.

Základná sieť cyklociest a cyklotrás je založená na základnej sieti území s cyklodopravou, ktoré sú navzájom prepojené do uzavretého systému cyklokoridormi. Doplnená je návrhom prepojujúcich cyklociest na hraničné prechody samosprávneho kraja do Poľska, na Ukrajinu a na územia okolitých samosprávnych krajov.

Za územia s cyklodopravou sú považované aglomerácie sídiel samosprávneho kraja zložené z miest a obcí, z ktorých je centrum najbližšieho mesta dostupné za 30 minút cesty na bicykli (predovšetkým ako alternatíva k individuálnej automobilovej doprave).

Pre dopravnú obsluhu aglomerácie cyklistickou dopravou, určenou prioritne na prenášanie dopravného výkonu, je navrhnutá základná kostra cyklociest ako nemotoristických miestnych komunikácií určených pre cyklistickú premávku s vylúčením alebo oddelením akejkoľvek nemotorovej dopravy. Riešenie vychádza z predpokladu, že mestá vytvárajú dostatočnú ponuku pracovných príležitostí pre svojich obyvateľov a zároveň obyvateľov okolitých obcí.

Zoznam území s cyklodopravou (RCc)

Označenie	Názov
A	Bardejov
B	Svidník - Stropkov
C	Medzilaborce
D	Stredný Zemplín
E	Hanušovce nad Topľou
F	Giraltovce
G	Údolie Torysy
I	Údolie Popradu
J	Spišská Stará Ves

Za cyklokoridory sú považované územia obslužené základnými cykloturistickými trasami (cyklotrasami), ako vyznačenými ťahmi pre cyklistov v teréne po existujúcich pozemných komunikáciách, ktoré sú určené prevažne na rekreáciu a šport ako súčasť ponuky cestovného ruchu (cykloturistika ako voľnočasová aktivita).

Pre potreby samosprávneho kraja sú cyklokoridory hierarchicky členené do dvoch úrovní. Nadregionálne cyklokoridory, spoločne s prihraničnými územiaми cyklodopravy, kopírujú hranice samosprávneho kraja. Regionálne cyklokoridory sú navrhnuté na obsluhu uzavretých vidieckych regiónov najmä v severojužnom a východozápadnom smere.

Zoznam nadregionálnych cyklokoridorov (NRCK)

Označenie	Názov
I	Čergov
II	Ondavská vrchovina
III	Laborecká vrchovina

IV	Východné Karpaty
V	Slanské vrchy
VI	Branisko
VII	Kozie chrbty

Zoznam regionálnych cyklokoridorov (RCK)

Označenie	Názov
01	Čergov – údolie Torysy
02	Bardejov – údolie Torysy
03	Údolie Torysy - Giraltovce
04	Hanušovce nad Topľou - údolie Torysy
05	Svidník – Stropkov – Giraltovce
06	Hanušovce nad Topľou – Giraltovce
07	Hanušovce nad Topľou – Slanské vrchy
08	Svidník – Stropkov – stredný Zemplín
09	Laborecká vrchovina – stredný Zemplín
10	Medzilaborce – stredný Zemplín
11	Giraltovce – Východné Karpaty
12	Východné Karpaty
13	Stredný Zemplín - Východné Karpaty
14	Humenné – Hlinné
15	Prešov – Košice
16	Údolie Torysy – Volovské vrchy
17	Spišské Podhradie – Lipany
18	Lipany – Stará Ľubovňa
19	Údolie Popradu – údolie Hornádu
20	Kežmarok - Levoča
21	Údolie Popradu – údolie Torysy
22	Údolie Hornádu – Liptov
23	Východné Tatry – Liptov
24	Východné Tatry – Štrba

25	Východné Tatry – údolie Popradu – Svit
26	Východné Tatry – údolie Popradu – Poprad
27	Východné Tatry – údolie Popradu – Kežmarok
28	Východné Tatry – údolie Popradu – Spišská Belá
29	Zamagurie - Východné Tatry
30	Zamagurie – údolie Popradu
31	Pieniny – údolie Popradu
32	Pieniny
33	Východné Tatry – údolie Popradu – Veľká Lomnica

Základná sieť je tvorená základnou sieťou cyklociest v územiach s cyklodopravou, na ktoré nadväzujú základné cyklotrasy v koridoroch nadregionálnej úrovne v územiach s cyklokoridormi (nadregionálne a regionálne).

Cyklotrasami v územiach s cyklodopravou sa návrh územnej prognózy podrobnejšie nezaobera a cyklotrasy mimo vymedzených území s cyklokoridormi sú považované za miestne.

Vychádzajúc z chápania cestovného ruchu ako jedného z pilierov hospodárskeho rozvoja riešeného územia vytvára základná sieť cyklociest a cyklotrás predpoklady na sprístupnenie všetkých lokalít zapísaných do zoznamu svetového kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO pre cykloturistov v samosprávnom kraji.

Spresnenie smerového vedenia cyklociest v územiach s cyklodopravou si vyžaduje samostatné územné prognózy (napr. 1: 50 000, 25 000) spracované v spolupráci s dotknutými mestami a obcami.

Spresnenie nadregionálnych a regionálnych cyklotrás, obsluhujúcich nadregionálne a regionálne územia s cyklokoridormi, si vyžaduje samostatné územné prognózy (napr. 1 : 25 000, 10 000) spracované v spolupráci s dotknutými obcami a organizáciami cestovného ruchu.

Riešenie zohľadňuje záujmy cestovného ruchu s vytvorením podmienok pre sprístupnenie predovšetkým prírodných a kultúrnych lokalít svetového a európskeho významu na území PSK (napr. Dohovor UNESCO, diplom Rady Európy).

Prioritnou medzinárodnou cyklotrasou, v súčasnosti prechádzajúcou územím PSK, je navrhovaná cyklomagistrála EuroVelo 11. Vedie z hraničného prechodu PR/ Mníšek nad Popradom cez riešené územie a cez územie KSK na hraničný prechod Skároš MR.

Územná prognóza akceptujúc požiadavky z prerokovania rieši jej vedenie tak, aby boli v plnom rozsahu využité komparatívne hodnoty územia cez ktoré prechádza.

Navrhovaná trasa EuroVelo 11:

- hranica PR – údolie rieky Poprad – Stará Ľubovňa – Lipany - Sabinov – Prešov – Košice – hranica MR (predovšetkým v koridore ciest I/66, I/66A, I/77, I/68, I/20, II/533 (Vyhľadávacia štúdia a štúdia uskutočniteľnosti pre trasovanie medzinárodnej cyklistickej cesty EuroVelo 11...) a v úseku Stará Ľubovňa – Torysa s trasou Stará Ľubovňa – Kežmarok – Levoča, Spišské Podhradie – Torysa po lokalitách zapísaných v Zozname Svetového dedičstva UNESCO (Urbanistická štúdia bývalého VO Javorina).

V súvislosti s EuroVelo 11 je potrebné :

- zohľadnenie už spracovanej stratégie v oblasti cyklistickej dopravy, napr. „Cesta okolo Tatier“ - projekt Euroregiónu Tatry Kežmarok, ktorý počíta aj s napojením Štrby - Popradu - Kežmarku - Spišskej Belej - Podolínca so Starou Ľubovňou, s napojením na EuroVelo 11 (miesto napojenia Stará Ľubovňa),

- napojenie úseku Svit - Lučivná – Štrba vedením cyklotrasy cez Veľký Tatranský okruh, ktorý vedie cez jednotlivé obce podľa Vyhľadávacej štúdie...,
- zapracovanie územia regiónu Horná Torysa, konkrétne cez obce Červenica, Rožkovany, mesto Lipany, Krivany, Torysa, Šarišské Dravce, Krásna Lúka a Bajerovce podľa vyhľadávacej štúdie...,
- vedenie trasy cez obec Šambron podľa Vyhľadávacej štúdie...,
- napojenie všetkých okolitých obcí na ťah koridoru EuroVelo 11, ktoré sú v údolí Torysy,
- vedenie časti cyklotrasy EuroVelo 11 v trase cez k.ú. Kendice alternatívou č. 1 po ochrannnej hrádzi vodného toku Torysy (modrá farba) podľa návrhu štúdie PSK (Vyhľadávacia štúdia...),
- vedenie cyklotrasy v k.ú. Drienovská Nová Ves východne od vodného toku Torysa (malé prevýšenie a majú sa predpokladať nižšie náklady na údržbu).

Navrhované riešenia:

- rešpektovanie základnej siete území s cyklodopravou (cyklocesty) a cyklokoridormi (cyklotrasy) PSK, ktorá je súčasťou grafickej časti vo výkrese č.3
- spresnenie smerového vedenia cyklociest v územiach s cyklodopravou samostatnými územnými prognózami (napr. 1: 50 000, 25 000) spracovať v spolupráci s dotknutými mestami a obcami,
- upresnenie trás nadregionálnych a regionálnych cyklotrás obsluhujúcich nadregionálne a regionálne cyklokoridory samostatnými územnými prognózami (napr. 1 : 25 000, 10 000) spracovať v spolupráci s dotknutými obcami a organizáciami cestovného ruchu,
- iniciovanie spracovania dokumentu cykloturistickej a cyklistickej dopravy na území PSK (v koordinácii s ostatnými samosprávnymi krajinami a susediacimi štátmi) ako územnoplánovací podklad s definovaním ich parametrov, na základe čoho sa vyhodnotí ich kategorizácia,
- vytvorenie podmienok pre zriadenie investorsko-inžinierskeho útvaru na realizáciu stavieb pre cyklistickú dopravu na území PSK, predovšetkým z dôvodov možností čerpania eurofondov cez investičné projekty,
- primerané zohľadnenie významných dopravných väzieb medzi regionálnymi centrami pre nemotorovú dopravu, a to v zmysle národnej Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky schválenej vládou SR v roku 2013,
- primerané zohľadnenie systému medzinárodných a nadregionálnych a regionálnych cyklotrás prepájajúcich PSK s významnými aglomeráciami, centrami CR v okolitých krajinách, na Slovensku a v regióne ,
- zohľadnenie mestských aglomerácií, ich vzájomné prepojenie a sprístupnenie prírodných kultúrnych lokalít svetového a európskeho významu (napr. Dohovor UNESCO, diplom Rady Európy) samosprávneho kraja, v zmysle Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku schválenej vládou SR v roku 2013,
- hlavné cyklistické koridory na území PSK (zohľadňujúce aktivity samospráv a záujmových združení),
- primerané zohľadnenie siete existujúcich a navrhovaných cyklotrás regionálneho a nadregionálneho významu, na ktorú nadväzujú miestne cykloturistické a turistické cesty,
- vytvorenie podmienok pre budovanie cyklotrás predovšetkým na poľných cestách historických spojníc medzi obcami, ktoré sa už nepoužívajú (zohľadniť aj klimatické podmienky),
- vytvorenie podmienok pre súbeh cyklistickej a pešej dopravy v dopravne zaťažených územiach (s oddeleným dopravným režimom),
- cyklistickú dopravu na cyklocestách je potrebné v maximálnej možnej miere oddeliť od automobilovej cestnej dopravy
- turistické cyklotrasy nebudú vedené po cestách I. triedy ale zásadne po cestách III. triedy,
- prioritnú pozornosť venovať nemotorovej doprave, najmä výstavbe cyklistických komunikácií a cyklokoridorov na existujúcich komunikáciách v mestách a medzi mestami (sídlnami) a doplnkovej cyklistickej infraštruktúry (stanovišťa pre bicykle a pod.).

Ako z uvedeného textu vyplýva, v "Genereli ..." je navrhnutá výstavba cyklistických komunikácií („cyklociest“) len v rámci vymedzených sídelných aglomerácií. Mimo sídelné aglomerácie sa počíta len s vytvorením turistických cyklotrás „vedených zásadne po cestách III. triedy“. Do koncepcie trasy

EuroVela 11 vnáša duplicitnú trasu, ktorú odôvodňuje okrem iného urbanistickou štúdiou vojenského obvodu Javorina, ktorú odmieta akceptovať štátna ochrana prírody. Pre jednotlivé cyklocesty a cyklotrasy sú vymedzené koridory, ktorými majú viesť, generel neobsahuje ich presnejšie umiestnenie v území, túto úlohu prenecháva podrobnejším dokumentom spracovaným za účasti dotknutých obcí a miest.

c) Dokumentácia EuroVelo 11

Trasa EuroVelo 11 prechádzajúca východným Slovenskom je stanovená v koridore Mníšek nad Popradom/ št.hranica PR – Čirč – Stará Ľubovňa – Šambron – Lipany – Prešov – Košice – Skároš/št.hranica MR. V rámci prípravy jej realizácie bolo spracovaných niekoľko samostatných predprojektových aj projektových dokumentácií.

V roku 2013 bola vypracovaná Štúdia uskutočniteľnosti medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo č.11 v úseku Veľký Šariš – Lipany (PBS Kostitras Prešov), realizovaná v rámci aktivít Komunitnej nadácie Veľký Šariš na podporu občianskych aktivít obyvateľov tohto mesta a príslušného mikroregiónu. Štúdia riešila trasovanie cyklomagistrály v katastroch miest a obcí Veľký Šariš, Šarišské Michaľany, Sabinov, Pečovská Nová Ves, Červenica, Jakubova Voľa, Rožkovany a Lipany. Dĺžka riešeného úseku bola 25 km.

V roku 2014 bola vypracovaná samostatná štúdia cyklotrasy EuroVelo 11 v úseku Šambron – Stará Ľubovňa – Mníšek nad Popradom (PBS Kostitras Prešov), t.j. v okrese Stará Ľubovňa. Navrhovaná bola trasa cyklomagistrály vedúca z obce Šambron cez Ľubovnianske kúpele do Novej Ľubovne a Starej Ľubovne, odtiaľ údolím rieky Poprad cez Chmeľnicu, Plavnicu, Plaveč, Orlov, Andrejovku, Legnavu, Malý Lipník a Sulín do Mníšku nad Popradom. Dĺžka riešeného úseku je 75 km.

Ako jeden z podrobnejších územnoplánovacích podkladov a zároveň predprojektovú dokumentáciu zaobstaral Prešovský samosprávny kraj „Vyhľadávaciú štúdiu a štúdiu uskutočniteľnosti medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo č.11 a jej napojenia na národnú Tatranskú magistrálu“ (Urbeko, s.r.o, 2014). Táto štúdia, ktorá rieši nadradenú cyklistickú cestu na území troch okresov Prešovského kraja, nadväzuje na myšlienku realizácie najdlhšej cyklomagistrály na Slovensku, ktorá je súčasťou najvýznamnejšej európskej siete cyklistických trás EuroVelo. Štúdia podrobne rieši trasovanie medzinárodnej cyklomagistrály EuroVelo 11 v okresoch Sabinov a Prešov a nadväzujúcu cyklomagistrálu v okrese Poprad.

V okrese Sabinov rieši úsek trasy EuroVelo 11 cez katastre obcí Lipany, Krivany, Torysa, Šarišské Dravce, Krásna Lúka, Bajerovce a Šambron a tým vytvára prepojenie dvoch už skôr vyriešených úsekov trasy EuroVelo 11, a to úsekov Veľký Šariš – Lipany a Mníšek nad Popradom – Šambron (t.j. okres Stará Ľubovňa). Odhadovaná dĺžka koridoru je cca 30 km.

V okrese Prešov rieši úsek trasy EuroVelo 11 údolím rieky Torysa cez územie obcí Haniska, Kendice, Drienovská Nová Ves, Ličartovce, Obišovce (okres Košice-okolie), Lemešany, Janovík, Bretejovce a Seniakovce a tým prepojenie dvoch už vyriešených úsekov trasy EuroVelo 11, a to úsekov Prešov - Lipany a Budimír – Skároš/hranica Maďarskej republiky. Odhadovaná dĺžka koridoru je cca 20 km.

V okrese Poprad štúdia rieši prepojenie dvoch významných cyklomagistrál – EuroVela 11 a národnej Tatranskej cyklomagistrály, ktorou sa má vytvoriť cykloturistický okruh okolo Tatier. Pre rozvoj cykloturistiky a cyklistickej dopravy je potrebné vytvoriť toto prepojenie medzi Starou Ľubovňou, kde je na trase EuroVelo 11 najvhodnejší bod na napojenie prepájajúcej trasy, a Podbanským, kde je určený hraničný bod Tatranskej cyklomagistrály na hranici Žilinského samosprávneho kraja. Úsek prepájajúcej cyklomagistrály v okrese Kežmarok je už vyriešený a je v štádiu postupnej realizácie. V úseku Poprad – Svit je už vybudovaná cyklistická cestička až na hranicu katastra obce Lučivná. Táto štúdia preto rieši chýbajúci úsek cyklomagistrály Lučivná – Štrba – Podbanské, ktorým sa má vytvoriť prepojenie medzinárodnej cyklomagistrály EuroVelo 11 a národnej Tatranskej cyklomagistrály na území Prešovského samosprávneho kraja. Odhadovaná dĺžka koridoru je cca 34 km.

V navrhovanej trase EuroVela 11 existujú v súčasnosti už realizované úseky (v meste Prešov-Bajkalská – Mestská hala, Prešov - Pod kamennou baňou, úsek Prešov – Veľký Šariš, Nová Ľubovňa – Ľubovnianske kúpele), príprava výstavby ďalších úsekov je v rôznom štádiu projektovej prípravy. Stavebné povolenie má úsek Veľký Šariš – Šarišské Michaľany, projektovú dokumentáciu má úsek Rožkovany – Červenica.

d) Ďalšie dokumenty a dokumentácie dotýkajúce sa cyklistickej dopravy a infraštruktúry v riešených koridoroch v Prešovskom kraji

Rozvoju cyklistiky a cykloturistiky sa venuje viacero dobrovoľníckych mimovládnych organizácií a občianskych združení, viaceré združenia obcí a miest, miestne akčné skupiny, ale aj mestá a obce. Z ich iniciatívy vznikli a boli aj zrealizované viaceré projekty na vytváranie cyklotrás aj budovanie cyklocestičiek na území Prešovského kraja. Aj samotný Prešovský samosprávny kraj prispel k rozvoju cyklistickej dopravy podporou výstavby cyklistickej infraštruktúry aj jej propagáciou pre domácich aj zahraničných návštevníkov. Na území kraja tak vznikla sieť cykloturistických trás vedených po existujúcich komunikáciách. Okrem lokálnych cyklotrás boli pripravené a viaceré aj zrealizované projekty cyklomagistrál s regionálnym aj medzinárodným rozsahom (Tatranská, Podtatranská, Spišská, Šarišská, Slanská, Pieninská magistrála a Karpatská cyklistická cesta).

Medzi nezrealizované zámery patrí návrh Toryskej cyklomagistrály, ktorý iniciovalo Združenie miest a obcí Horná Torysa. Viaceré jej úseky sú v budovaní ako súčasť trasy EuroVelo 11.

V okrese Bardejov sa realizuje cezhraničný projekt Kúpeľná cyklocesta, ktorá spája mestá Bardejov na slovenskej a Krynica na poľskej strane spoločných hraníc. Jej trasa vedie prevažne paralelne s koridorom kostrovej siete cez obce Kurov, Sveržov a Zlaté, zhodný je už zrealizovaný úsek na západnom okraji Bardejova od rázcestia Mníchovský potok smerom do centra mesta.

V roku 2016 bol z iniciatívy združenia obcí na Zemplíne z Košického a Prešovského kraja vypracovaný zámer vytvorenia cyklotrasy Ondava, ktorej prvá etapa má viesť pozdĺž tejto rieky z obce Nižný Hrušov, ktorá leží v Prešovskom kraji, cez územie Košického kraja do obce Klin na hraniciach Maďarskej republiky. Z celkovej dĺžky tejto etapy 64,16 km je na území Prešovského kraja len 7,78 km. Na prvú etapu (trasa Ondava 1) majú nadviazať ďalšie etapy, z ktorých Ondava 2 a Ondava 3 vedú územím Prešovského kraja. Koncepcia Ondavskej cyklomagistrály je založená na vedení cyklotrás po účelových a miestnych cestách a cestách I., II. a III. triedy, počíta len s výstavbou lávok cez vodné toky a doplnkovej vybavenosti cyklotrás (orientačných a smerových tabúľ, odpočívadiel, cyklostanovísk a vyhliadkovej veže). Koridory úsekov O1 a O2 sa zhodujú s vedením kostrovej siete, využívanie ciest I. triedy a dopravne zaťažených úsekov ostatných ciest je v kostrovej sieti neprípustné. V úsekoch, v ktorých bude budovaná kostrová sieť, bude vhodné presmerovať pohyb cyklistov z Ondavskej cyklomagistrály po trase kostrovej siete.

Koncept cyklotrás Ondava znázorňuje nasledujúca schéma:



CYKLOMAGISTRÁLA ONDAVA:

ONDAVA 1 :

Nižný Hrušov - Klin nad Bodrogom – HU

ONDAVA 2 :

Nižný Hrušov – Dlhé Klčovo – Hencovce – Kladzany - Domaša - Duklianský priesmyk - PL

ONDAVA 3 :

Nižný Hrušov – Dlhé Klčovo – Davidov – Vechec - Dubník – Prešov – Eurovelo 11

ONDAVA 4 :

hrádzka Ondavy – Trebišov - Zemplínske Hradište

4A Zemplínske Hradište - čerp. stanica Hraň

4B Zemplínske Hradište - Michalčany – HU – Eurovelo 11

ONDAVA 5 :

Nižný Hrušov – Lesné - Zemplínska Šírava – hrádzka Laborca a Latorice - UA

Na území Prešovského kraja sa realizuje niekoľko projektov výstavby cyklistickej infraštruktúry regionálneho významu, kedy budované trasy spájajú katastre viacerých obcí a miest.

V okresoch Kežmarok a Poprad je niekoľko už vybudovaných alebo rozostavaných úsekov Veľkého tatranského cyklistického okruhu (Kežmarok – Spišská Belá/Strážky, Spišská Belá - Tatranská Kotlina, Tatranská Kotlina – Ždiar, cyklotrasa v meste Kežmarok, Poprad – Svit/Lopušná dolina, cyklotrasa v meste Poprad). Vyprojektované v stupni dokumentácie pre stavebné povolenie sú úseky Kežmarok – Veľká Lomnica, Spišská Belá - Strážky a Spišská Belá – Slovenská Ves.

V okrese Prešov je vybudovaný úsek EuroVela 11 Prešov - Veľký Šariš. Pred ukončením je realizácia I. etapy projektu Cykloželezničky, cyklistickej cestičky vedúcej z mesta Prešov do rekreačnej oblasti Sigord pri Kokošovciach, s výhľadovým pokračovaním do Zlatej Bane.

V okrese Stará Ľubovňa sú vybudované úseky cyklocestičiek Stará Ľubovňa – most Hniezdne, úseky v katastrach obcí Hniezdne a Kamienka, úsek Údol – Plaveč a Nová Ľubovňa - Novoľubovnianske kúpele. Stavebné projekty sú vypracované na úseky Hniezdne – most Hniezdne a prepojavaciu časť vybudovaných úsekov cyklocestičky spájajúcej Hniezdne a Kamienku.

DOKUMENTY DOTÝKAJÚCE SA CYKLISTICKEJ DOPRAVY V OBCIACH A MESTÁCH PREŠOVSKÉHO KRAJA

V meste Svidník sú vybudované úseky cyklocestičiek mimo navrhovaný koridor kostrovej siete. V navrhovanom koridore je vypracovaný projekt pre stavebné povolenie úseku po hrádzi Ladomirky od pešej zóny, projekt pre územné rozhodnutie má nadväzujúci úsek cyklocestičky od pešej zóny po sútok Ladomirky a Ondavy a pozdĺž Ondavy ku amfiteátru. Rozpracovaný je projekt pre územné rozhodnutie úseku od amfiteátra po rázcestie Jedľová.

V meste Bardejov sú vybudované cyklistické cestičky od centra smerom na Mokroluh a Bardejovské kúpele. V rámci prípravy rekonštrukcie úseku cesty I/77 Bardejov-Bardejovské kúpele je spracovaný projekt pre územné rozhodnutie aj na výstavbu súbežnej cyklocestičky.

V meste Prešov je v riešených trasách vyprojektované a na realizáciu pripravené prepojenie trasy EuroVela 11 a Hlavnej ulice.

Pri prípravu výstavby cyklistickej infraštruktúry v jednotlivých obciach a mestách sú plánovacími a strategickými dokumentmi územné plány a rôzne dopravné štúdie, koncepcie a generely.

Územné plány obcí a miest

Navrhované trasy kostrovej siete cyklistických komunikácií v Prešovskom kraji prechádzajú cez územia 189 obcí a miest. Stav územnoplánovacej dokumentácie jednotlivých obcí a miest na navrhovanej kostrovej sieti je veľmi rozdielny.

Územné plány má 122 dotknutých obcí a miest, t.j. 64,6 %, čo je približne $\frac{2}{3}$ z nich. Prakticky každá tretia obec územný plán nemá. Prevažná časť územných plánov obcí, z ktorých je veľká časť staršieho dátá, vôbec nemá riešenú cyklodopravu. V územných plánoch miest je už v súčasnosti prevažne riešená aj cyklodoprava, ale prioritne z pohľadu rekreačnej cyklodopravy formou cyklotrás, len vo väčších mestách aj vnútrošidelnej cyklistickej dopravy. Najlepšie rozpracovanú koncepciu výstavby cyklistickej infraštruktúry majú mestá Prešov a Poprad, kde je aj najviac zrealizovaných úsekov.

Z pohľadu zhody navrhovanej kostrovej siete cyklistických trás s existujúcimi územnými plánmi obcí a miest je nutné konštatovať, že zhodné riešenia sú len v 31 územných plánoch (25%), čiastočná zhoda v ďalších 27 územných plánoch (22 % existujúcich územných plánov). Najlepšia situácia v územnoplánovacej dokumentácii je na trase EuroVelo 11 a v podtatranskej oblasti, najhoršia v severovýchodnej časti Prešovského kraja. Prehľad stavu územnoplánovacej dokumentácie na navrhovanej cyklistickej sieti je v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka: stav územnoplánovacej dokumentácie v samosprávach podľa jednotlivých vetiev

Vetva	územný plán		zhoda ÚPN a kostrovej siete		
	áno	nie	áno	nie	čiastočne
EuroVelo11	28	8	12	14	2
P1	3	0	2	0	1
P2	18	7	8	8	2
P3	14	5	3	6	5
P4	10	9	0	8	2
P5	9	9	2	5	2
P6	11	1	4	5	2
P7	15	10	0	9	6
P8	4	16	0	3	1
P9	10	2	0	6	4
Spolu	122	67	31	64	27

Pre zabezpečenie realizácie navrhovanej kostrovej siete cyklistických trás na území Prešovského kraja ako verejnoprospešných stavieb v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou obcí a miest je potrebné spracovať 67 a aktualizovať 91 územných plánov obcí a miest.

Údaje o stave územnoplánovacej dokumentácie jednotlivých obcí a miest a jej zhode s navrhovanými trasami kostrovej siete sú uvedené v tabuľke v prílohe č. 1.

Niektoré okresné mestá majú spracované koncepcie alebo generely cyklistickej dopravy (napr. Prešov, Poprad, Bardejov), prípadne štúdie samostatných cyklotrás (napr. Humenné, Snina). Tieto dokumenty riešia len vnútromestskú cyklistickú dopravu pričom zohľadňujú doteraz známe cyklomagistrály. Niektoré úseky takto koncipovaných cyklotrás sú využiteľné v rámci návrhu kostrovej siete cyklistických trás.

1.5 Návrh hlavnej kostrovej siete

Z terénneho šetrenia, súvisiacich plánovacích dokumentácií ako aj pracovných stretnutí na mieste vyplynulo, že je potreba prehodnotiť a rozšíriť pôvodný navrhovaný koncept piatich hlavných cyklistických koridorov. Vzhľadom na pripomienky, požiadavky a iniciatívy zástupcov samospráv a odborných záujmových organizácií (OOCR), ako aj snahy o prepojenie všetkých významných oblastí a sídiel, sme rozšírili pôvodný predpokladaný rozsah hlavných cyklistických vetiev na 10 nasledovne:

EV 11 - EuroVelo 11: Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa - Prešov – Seniakovce

P1 - Vysoké Tatry: Podbanské – Tatranská Kotlina - Ždiar /Osturňa/

P2 - Tatry – Pieniny: Štrba - Poprad - Kežmarok - Sp.Belá /odbočenie Tatranská Kotlina/ - Podolinec - Červený Kláštor

P3 – Levočská : Kežmarok - Tvarožná - Levoča - Spišské Podhradie - Vyšný Slavkov – Lipany

P4 – Čergovská: Čirč - Bardejov - Svidník

P5 – Vranovská: Prešov - Hanušovce nad Topľou - Vranov nad Topľou

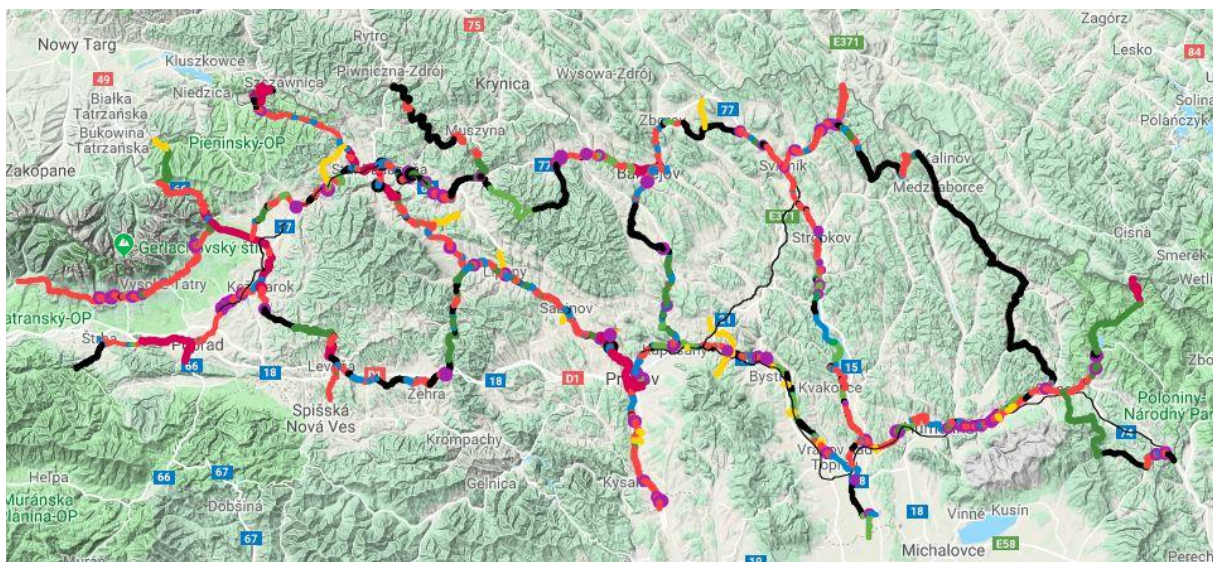
P6 –Šarišská: Prešov – Bardejov

P7 – Dukla - Domaša: Vyšný Komárnik - Svidník - Stropkov - Vranov nad Topľou - Nižný Hrušov

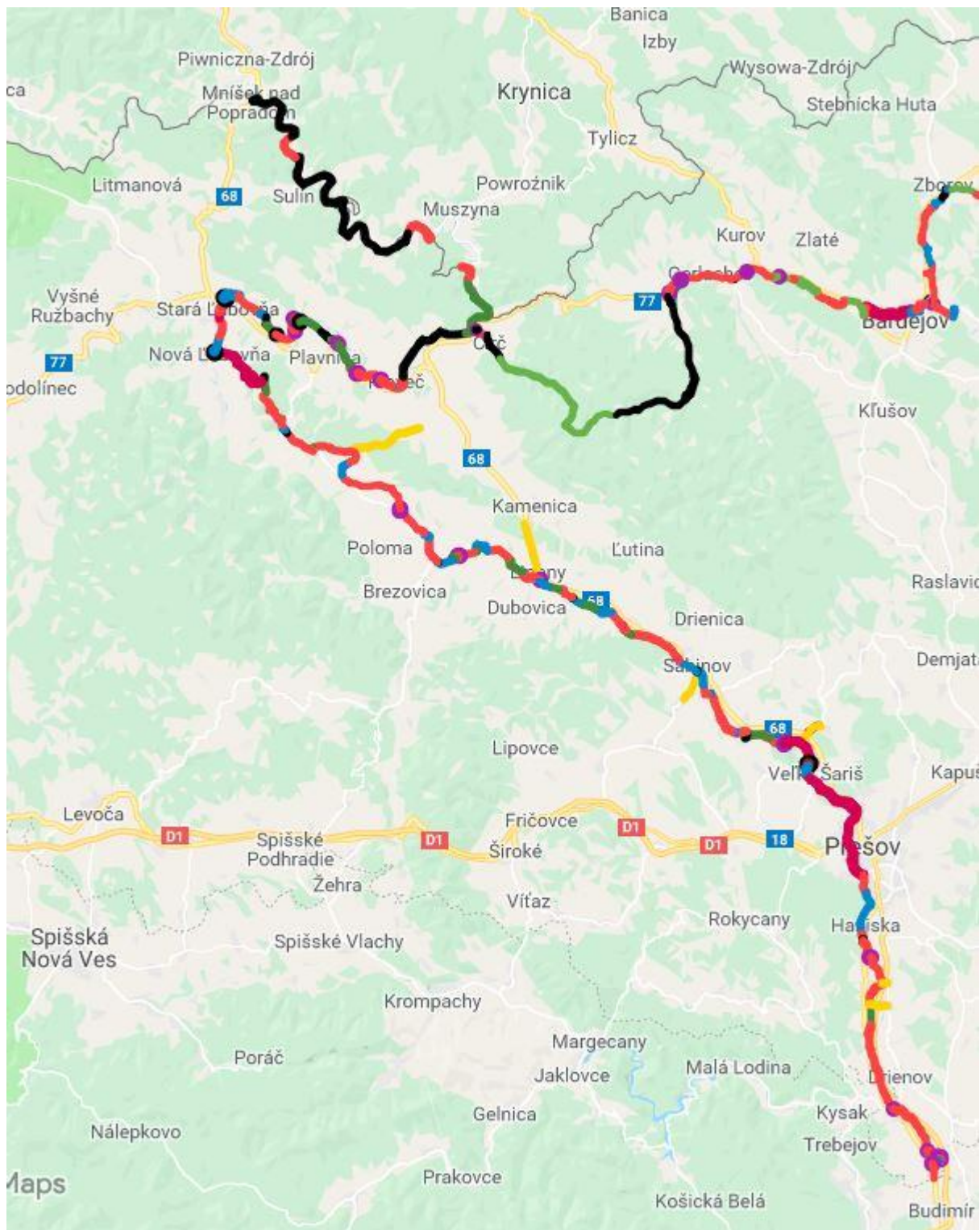
P8 – Bukovská: Krajná Poľana - Medzilaborce – Snina

P9- Zemplín – Poloniny: Humenné - Snina – Stakčín – Ruské sedlo PL, napojenie na UA – Sninské rybníky – Strihovce – Ubl'a - UA

Návrh kostrovej siete cyklotrás pokrýva územie 189 samospráv vrátane všetkých okresných miest. Zároveň prepája všetky významné turistické destinácie kraja ako Vysoké a Nízke Tatry, Pieniny, Poloniny, Duklu a drevené kostolíky, VN Domaša a tiež centrá kultúrneho cestovného ruchu a pamiatok UNESCO ako napríklad mestá Kežmarok, Stará Ľubovňa, Levoča, Prešov, Spišské Podhradie, Medzilaborce.



EUROVELO 11:
Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa - Prešov – Seniakovce



Výber trasy EuroVelo 11 sa uzatvoril v roku 2016, kedy sa celý koridor stal súčasťou konceptu nového územného plánu Prešovského kraja. Verzia zapracovaná v kostrovej sieti je identická s tou, ktorá je uvedená v koncepte územného plánu a zároveň aj vo vyšších stupňoch existujúcich projektových dokumentácií.

Dĺžka vetvy EuroVelo 11 je približne 150 km.

Trasovanie: Mníšek nad Popradom, Legnava - Orlov - Stará Ľubovňa - Novoľubovianske kúpele - Sabinov - Prešov - Kendice - Seniakovce

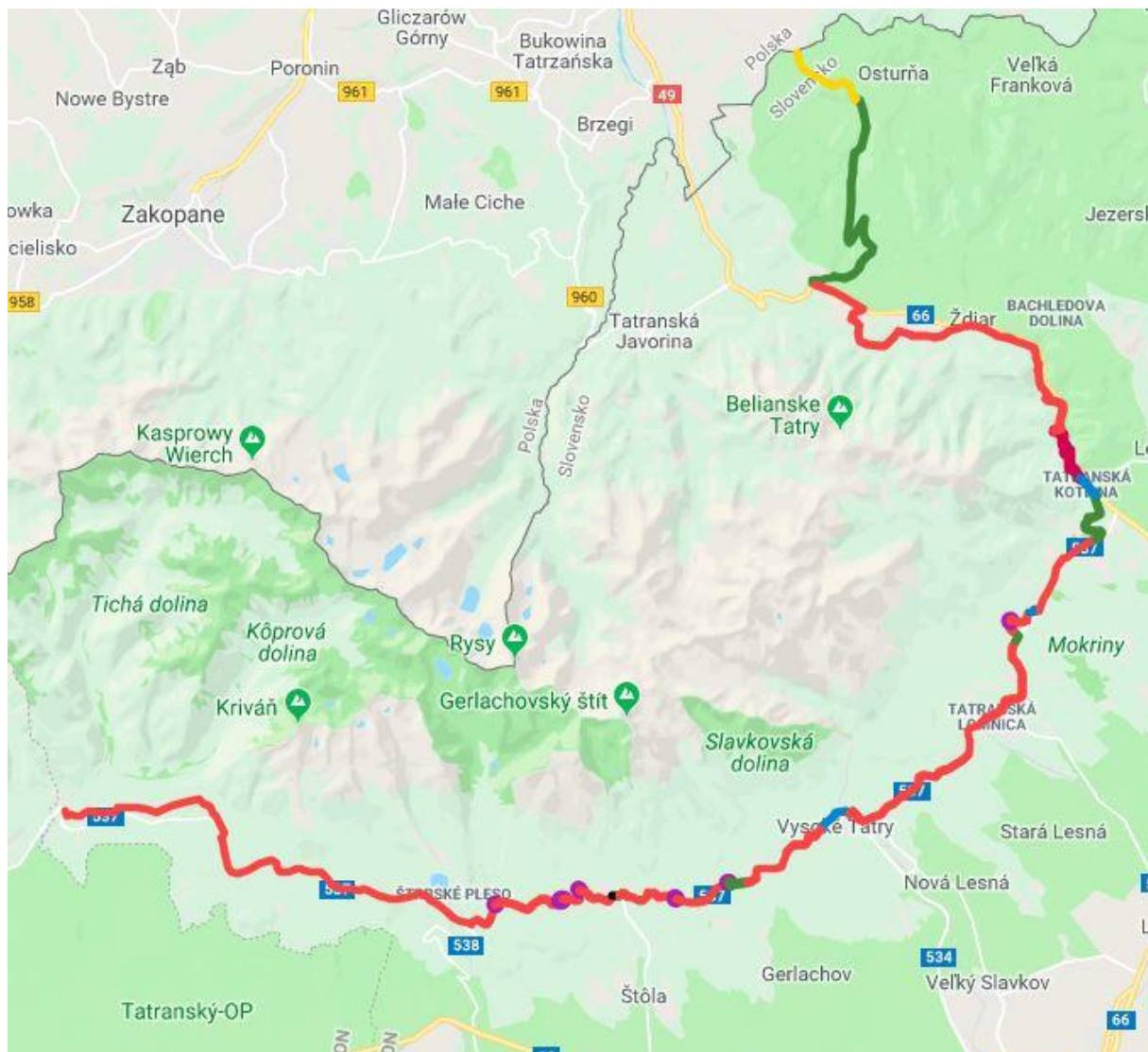
Dotknuté samosprávy: Mníšek nad Popradom, Sulín, Malý Lipník, Starina, Legnava, Orlov, Plaveč, Plavnica, Chmelnica, **Stará Ľubovňa**, Nová Ľubovňa, Jakubany, Šambron, Bajerovce, Krásna Lúka, Šarišské Dravce, Torysa, Krivany, **Lipany**, Rožkovany, Jakubova Voľa, Červenica, Pečovská Nová Ves, **Sabinov**, Šarišské Michaľany, Veľký Šariš, **Prešov**, Haniska pri Prešove, Kendice, Drienovská Nová Ves, Ličartovce, Obišovce /KSK/, Lemešany, Janovík, Bretejovce, Nová Polhora /KSK/, Seniakovce

Zaujímavosti na trase z pohľadu cyklistov

Sieť Európskych cyklotrás s označením EuroVelo majú najvyššiu prioritu v hierarchii cyklistických komunikácií. Taktiež predstavujú najvyššiu kvalitatívnu úroveň technického prevedenia, niečo ako cyklistické diaľnice. Po dokončení celej plánovanej siete ich celková dĺžka v Európe bude predstavovať 70000 kilometrov. Cyklotrasa EuroVelo s označením 11 nazývaná taktiež "Beast of the East" (šelma východu), ktorá vedie cez Východné Slovensko prepája Grécke Atény s najsevernejším bodom Škandinávie Cape Nord v Nórsku. V Prešovskom kraji vetva postupne prechádza od Košického samosprávneho kraja v obci Budimír a následne v obci Obišovce kde pokračuje v povodí rieky Torysa do krajského mesta Prešov. Vetva zároveň predstavuje hlavnú dopravnú tepnu medzi dvoma najväčšími mestami na východe Slovenska, Prešova a Košíc. Metropola Šariša, Prešov poskytuje všetky služby, ktoré môže cyklista na svojej trase potrebovať. Dôležitý faktor je prítomnosť vlakovej dopravy aj pre prepravu bicyklov z Lipany až po Košice. Z Prešova stále v povodí rieky Torysa vetva prechádza do Veľkého Šariša cez Sabinov, Lipany až do Starej Ľubovne kde sa stáča na obec Čirč a popri hranici v smere do hraničnej obce s Poľskom, Mníška nad Popradom. Vetva lemuje Šarišský hradný vrch, ktorý poskytuje veľmi pekný výhľad do okolitej krajiny. Priamo na hrad vedie spevnená makadamová cesta, odbočka z mesta Veľký Šariš. Slobodné kráľovské mesto Sabinov, ktoré leží na pomedzí pohoria Čergova a Bachurne. Historickou dominantou mesta je chrám sv. Jána Krstiteľa. Práve v Sabinove, v roku 1989 vznikol prvý organizovaný cyklistický klub na Slovensku. Počas 2. svetovej vojny vo vtedajšej Československej republike vznikol vojenský Cyklistický prápor 4. Stále v povodí Torysy sa presúvame do Lipan, centrum Hornotoryského regiónu. V meste je dostatok ubytovacích a reštauračných kapacít. V meste je viacero cykloservisov a jedna predajňa bicyklov. V smere na Šambron vetva prechádza cez Ľubovniansku vrchovinu v pozvoľnom stúpaní až k Ľubovnianskym kúpeľom kde si cyklisti môžu doplniť vodu zo slávneho prameňa Andrej. Prameň Andrej je jeden z prameňov, ktorý obsahuje najviac prírodného horčíka na Slovensku. Cez Starú Ľubovňu v smere na Plaveč, okolo Orlovských rybníkov vetva EuroVelo 11 mieri k hraniciam s Poľskom. Meandrami riečky Poprad, v bezprostrednej blízkosti hraníc EuroVelo 11 opúšťa Slovensko v malebnej obci Mníšek nad Popradom. Obec je známa kláštorom eremitov, šlo o benediktínsky rád, ktorý šíril kresťanstvo.



P1 - Vysoké Tatry:
Podbanské – Tatranská Kotlina - Ždiar /Osturňa/



Výber tohto koridoru vychádza z predchádzajúcich územnoplánovacích podkladov ako aj z významu destinácie Vysoké Tatry pre cestovný ruch v Prešovskom kraji. Tento koridor je známy ako Malý Tatranský okruh a tvorí súčasť rôznych strategických materiálov. Napriek tomuto faktu stav tvrdej cyklistickej infraštruktúry nezodpovedá významu lokality. I keď sa tu nachádza pomerne hustá sieť značených cykloturistických trás, ktoré vedú po existujúcich komunikáciách, nová segregovaná cyklistická cestička je len v úseku Tatranská Kotlina - Ždiar.

Predpokladaná dĺžka vetvy P1 je približne 70 km.

Trasovanie: Podbanské - Vysoké Tatry - Tatranská Kotlina - Ždiar - Osturňa

Dotknuté samosprávy: Vysoké Tatry, Ždiar, Osturňa

Zaujímavosti na trase z pohľadu cyklistov

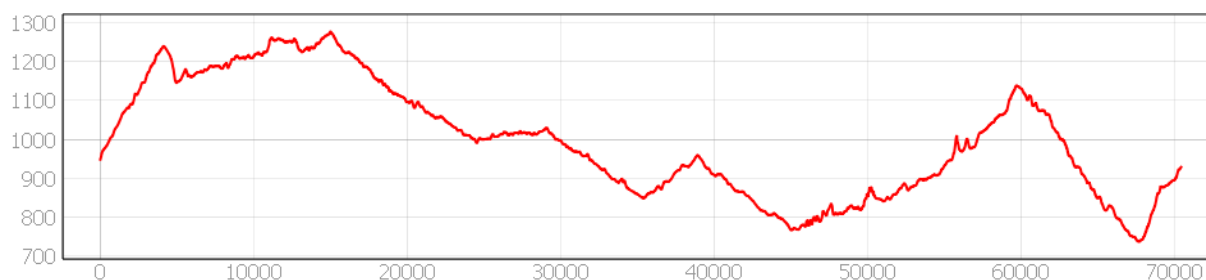
Vetva P1 je vedená v atraktívnom prostredí Západných a Vysokých Tatier a Zamaguria. Pri hraniciach s Poľskom je vetva vedená západnou časťou Pieninského národného parku. Postupne prechádza od

hraníc existujúcimi účelovými komunikáciami do Monkovej doliny v smere na Ždiar kde sa napája na Podtatranskú cyklomagistrálu, ktorá prechádza popod Vysoké a Západné Tatry. Oblasť Vysokých Tatier je známa cykloturistická oblasť, ktorá ponúka množstvo zážitkovej cykloturistiky všetkých druhov obtiažnosti. Najatraktívnejšie cyklotrasy vedú k horským rezortom ako napríklad Hrebienok alebo Popradské pleso. Samozrejmosťou je kombinácia pešej turistiky s adrenalínovým zjazdom na bicykli k záhytným parkoviskám.

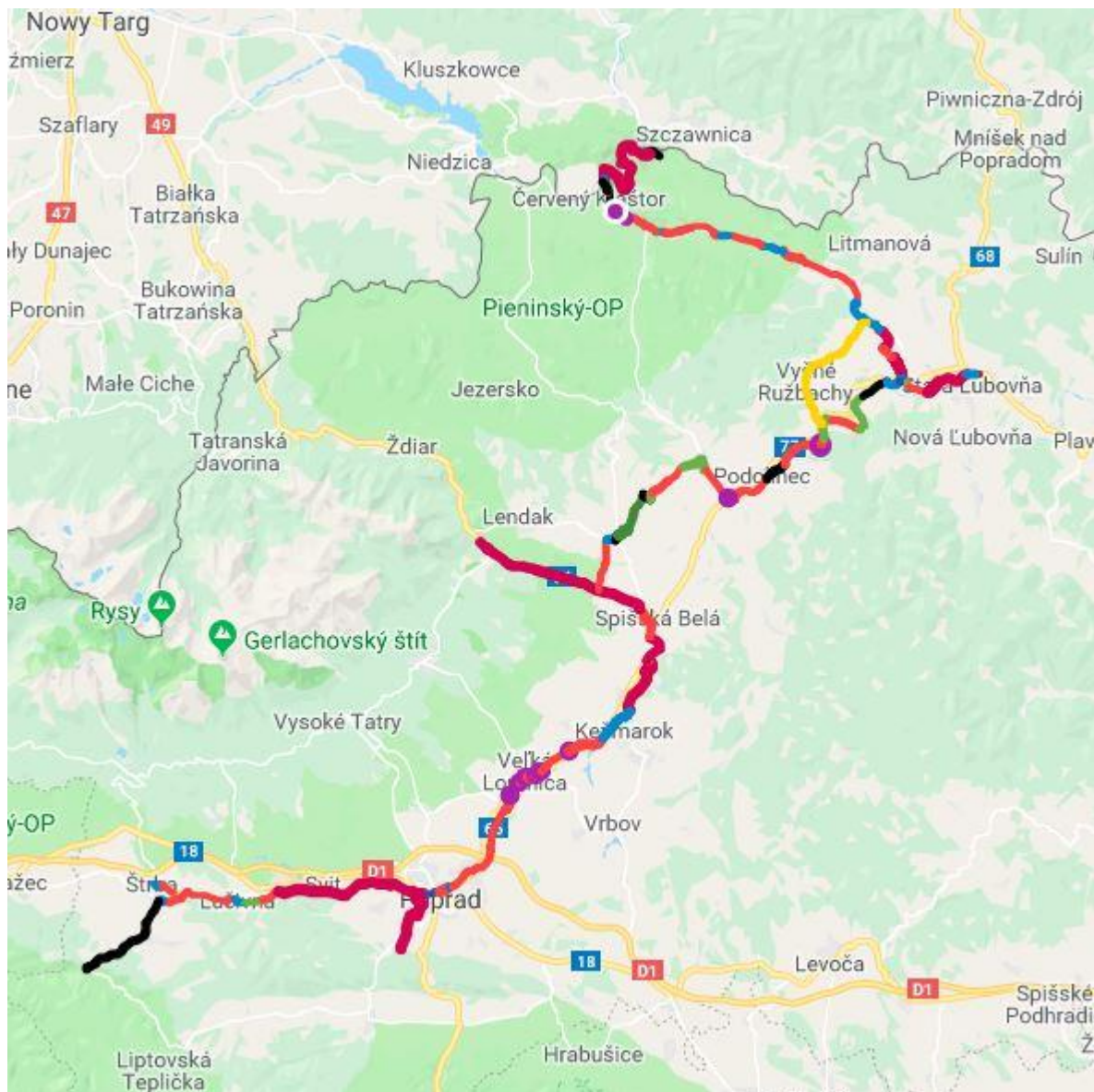
Cyklotrasy v Tatrách zaručujú celodenný zážitok. V najnavštevovanejších lokalitách je možné za prijateľný poplatok požičať si bicykel prípadne využiť servisné služby. Na dlhých úsekoch medzi jednotlivými bodmi záujmu sú vybudované prístrešky. Vzhľadom na rozsiahlosť územia a intenzitu návštevnosti absentuje doplnková infraštruktúra pre cyklistov mimo zastavané územia so zdrojom pitnej vody, vzduchový kompresor prípadne dušomat.

V atraktívnej lokalite Ždiaru, Tatranskej Kotliny, Západných a Vysokých Tatier sú ubytovacie kapacity dostatočné, no napriek tomu celoslovenská značka "Vitajte cyklisti" eviduje len jeden certifikovaný turistický penzión. Na vetve sa nachádzajú pamiatkové rezervácie ľudovej architektúry Osturňa a Ždiar, v Ždiari sa nachádza aj múzeum.

Pozdĺž celej vetvy je viacero prestížnych lyžiarskych stredísk, kde je možný rozvoj cyklistických služieb a atraktivít v letnom období. Vzhľadom na vysoký stupeň ochrany prírody je vetva P1 v úseku Podtatranskej cyklomagistrály vedená prevažne nespevneným trailovým povrchom v združenej komunikácii s chodcami.



P2 - Tatry – Pieniny:
Štrba - Poprad - Kežmarok - Sp.Belá /odb.Tatranská Kotlina/ - Podolinec - Červený Kláštor



Výber koridoru je riešený z hľadiska geografického prepojenia destinácií Vysoké a Nízke Tatry - Pieniny, stavu realizácie dlhodobého projektového zámeru Cesta Okolo Tatier a tiež veľmi dobrého stupňa rozpracovanosti prípravnej projektovej dokumentácie ako aj už vybudovanej cyklistickej infraštruktúry.

Predpokladaná dĺžka vetvy P2 je približne 114 km.

Trasovanie: Biele vody /hranica PSK a ZSK/ - Štrba - Poprad - Kežmarok - Podolinec - Červený Kláštor

Dotknuté samosprávy: Štrba, Lučivná, Svit, Poprad, Veľká Lomnica, Huncovce, Kežmarok, Vysoké Tatry -Tatranská Kotlina, Spišská Belá, Slovenská Ves, Vojňany, Toporec, Holumnica, Podolinec, Nižné Ružbachy, Forbasy, Hniezdne, Kamienka, Strážany, Veľký Lipník, Haligovce, Lechnica, Červený Kláštor, Lesnica

Zaujímavosti na trase z pohľadu cyklistov

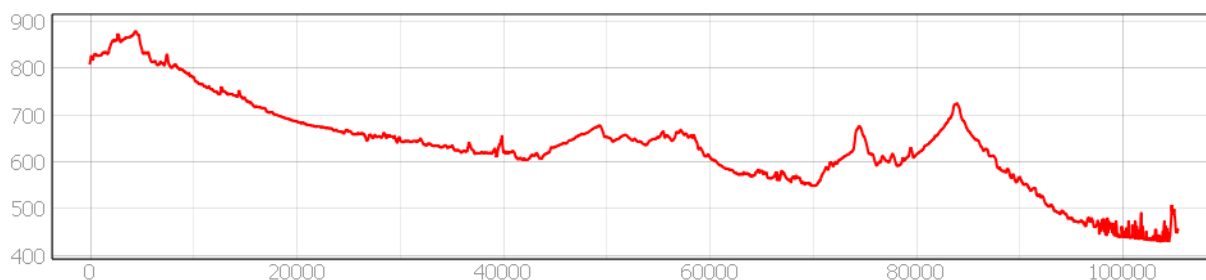
Vetva P2 je vedená zo Štrby cez Poprad, Kežmarok, Spišskú Belú, Podolíne a Červený Kláštor. Celá vetva je vedená v atraktívnom podtatranskom prostredí bohatom na prírodné bohatstvo. Vetvu obohacuje aj historická architektúra typická pre Karpatských Nemcov. Mesto Poprad, ktoré je metropolou Vysokých Tatier, ponúka množstvo služieb a obchodov turistom, ktorí prechádzajú regiónom. Pre cyklistov ponúka predaj, servis a požičovne bicyklov.

Celá vetva ponúka ubytovacie a reštauračné kapacity rôznych kvalitatívnych úrovní. Všetky služby sú umiestnené v blízkosti hlavných ciest a v mestách Štrba, Poprad, Kežmarok, Spišská Belá a v Červenom Kláštore. V smere od Podolíne až po Haligovce absentujú doplnkové služby pre cyklistov. V Lesnici a Červenom Kláštore sa nachádzajú fungujúce požičovne bicyklov. Mesto Spišská Belá plánuje vybudovať bike park na trase medzi mestom a Tatranskou Kotlinou.

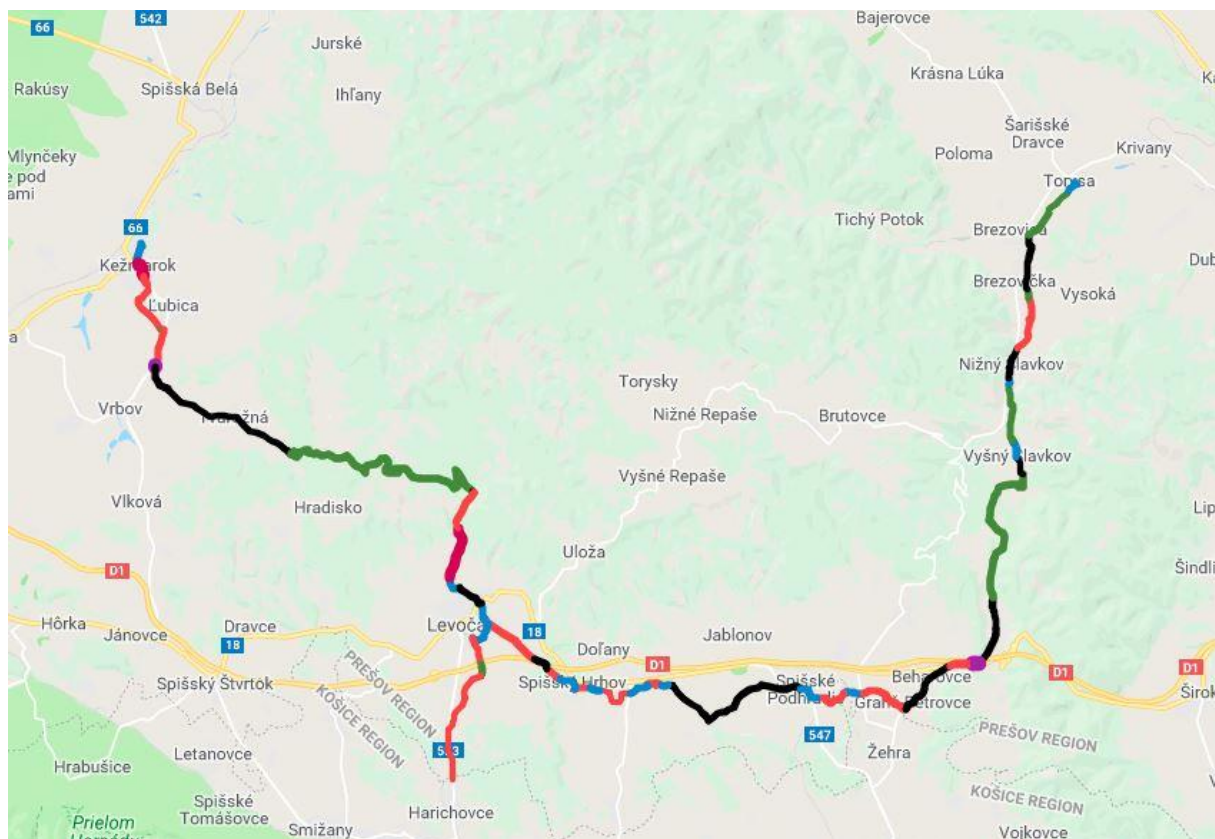
Aktuálne je ukončená výstavba pumptrack dráhy, ktorá je k dispozícii širokej verejnosti. Turisticky najatraktívnejšie sú úseky zo Štrby až do krásneho historického mesta Kežmarok, v ktorom sa nachádza množstvo historických pamiatok a jedna UNESCO pamiatka - drevený kostol, ktorý bol postavený bez jediného železného klinca.

Červený Kláštor, ktorý sa nachádza v pohraničnej oblasti s Poľskom v Pieninskom národnom parku, ponúka možnosť rozmanitých zážitkov - rafting, plavbu plťami alebo spoznať goralskú kultúru a kuchyňu. Možno je návšteva múzea v stredovekom kláštore so zachovalými izbami približujúcimi históriu tohto miesta a jeho pôvodných obyvateľov.

V strediskovom meste Poprad je možnosť navštíviť Tatranskú galériu, Podtatranské múzeum, Kostol svätého Egídia, Kostol svätého Juraja alebo celoročné kúpanie v Aquaparku Poprad. Významné historické pamiatky na vetve P2 sú Kežmarský zámok, kaštieľ Strážky, múzeum v Kežmarku, mestské opevnenie Podolíne, múzeum Červený Kláštor.



P3 – Levočská:
Kežmarok - Tvarožná - Levoča - Spišské Podhradie - Vyšný Slavkov – Lipany



Výber koridoru je riešený s ohľadom na prepojenie kultúrnych a mestských destinácií cestovného ruchu a zároveň lokalít významného historického dedičstva a siete miest Kežmarok, Levoča a Spišské Podhradie, ktoré má priamu návaznosť na Spišský hrad, Spišský Jeruzalem a Spišskú Kapitolu. Následne sme hľadali najvhodnejšie prepojenie tohto úseku s Prešovom. Vzhľadom na geografickú členitosť okolitých pohorí Levočské vrchy a Branisko sa javí ako najideálnejší koridor starej vozovej cesty medzi horami v úseku Poľanovce a Vyšný Slavkov. Tento koridor umožní prepojenie na trasu EuroVelo 11 v obci Torysa a nepriamo aj na železničnú trať v meste Lipany. Stav pripravenosti na tento vetve je minimálny.

Predpokladaná dĺžka vetvy P3 je približne 70 km.

Trasovanie: Kežmarok - Tvarožná - Levoča - Spišské Podhradie - Vyšný Slavkov - Torysa

Dotknuté samosprávy: Kežmarok, Ľubica, Tvarožná, Levoča, Spišský Hrhov, Klčov, Nemešany, Baldovce, Spišské Podhradie, Granč - Petrovce, Behárovce, Korytné, Poľanovce, Vyšný Slavkov, Nižný Slavkov, Brezovička, Brezovica, Torysa

Zaujímavosti na trase z pohľadu cyklistov

Vetva P3 je vedená v krásnom prírodnom prostredí Levočských vrchov, začína v Kežmarku, prechádza Tvarožnou, Levočskou dolinou a historickou perlou Slovenska Levočou, Spišským Podhradím s jeho dominantami Spišskou Kapitolou a Spišským hradom.

Vetva P3 zároveň slúži aj ako prepojenie na kostrovú sieť cyklistických trás v Košickom samosprávnom kraji.

V smere od Kežmarku prechádzame kopcovitým terénom do obce Tvarožná, ktorá je preslávená domácou pekárenskou výrobou, pokračujeme v smere do stredovekého mesta Levoča, ktoré je od roku 2009 zapísaná do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO.

Levoča, ktorá je od roku 1317 kráľovským mestom, sa môže popýšiť množstvom svetových unikátov. Najznámejšou pamiatkou mesta je hlavný oltár Chrámu svätého Jakuba, ktorý svojou výškou 18,62 metra je zároveň najvyšší neskorogotický krídlový oltár na svete. Najnavštevovanejším miestom v Levoči je Bazilika Navštívenia Panny Márie na Mariánskej hore, ktorá je najväčším pútnickým miestom na Slovensku a zaradila sa medzi svetové pútnické miesta. Každoročne do Levoče merajú cestu tisíce ľudí z celého Slovenska a okolitých krajín. Mesto okrem množstva sakrálnych architektonických skvostov ponúka dostatočný počet ubytovacích a reštauračných kapacít rôznej kvalitatívnej úrovne. Priamo na vetve P2 v mestskej časti Levočská Dolina sa nachádza ubytovacie zariadenie zaradené do projektu Vitajte cyklisti. V meste je k dispozícii jedna prevádzka, ktorá ponúka predaj a servis bicyklov. Zároveň táto prevádzka je jediná v rámci celej vetvy P3.

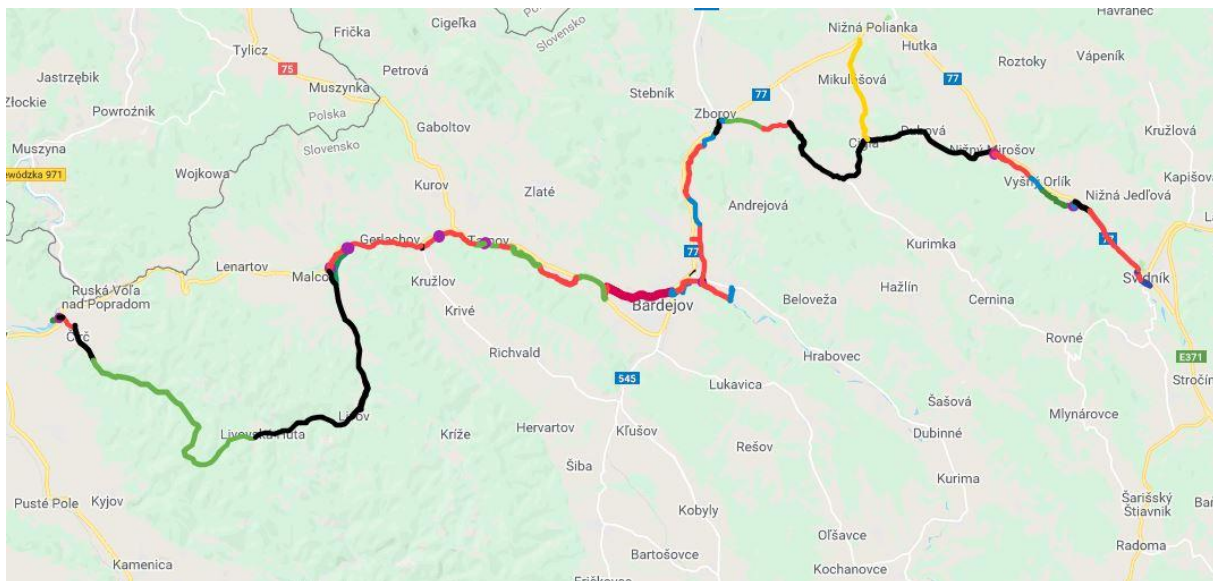
Najbližšie servisné stredisko je v Poprade, Kežmarku alebo v susednej Spišskej Novej Vsi. Vetva ponúka viacero značených cykloturistických trás, ktoré súbežne vedú alebo priamo pretínajú vetvu P3. Na vetve P3 chýba doplnková infraštruktúra pre cyklistov mimo zastavaného územia. Od strediskového mesta Levoča sú na vetve v smere na Spišský hrad penzióny s reštauračnými zariadeniami, ktoré ponúkajú miestne špeciality.

Dominantou regiónu je Spišský hrad, ktorý je často využívaný filmármi z celého sveta ako ideálne miesto na tvorbu historických filmov. Vetva ďalej pokračuje cez Vyšný Slavkov a končí v Šarišskom podolí v meste Lipany.

Táto vetva prepája najviac objektov historického dedičstva UNESCO v Prešovskom kraji. Významné historické pamiatky na vetve P3 sú klieť hanby, múzeum špeciálneho školstva, Gymnaziálny kostol, mestská radnica, dom Majstra Pavla v Levoči, múzeu v Spišskom Podhradí, Katedrála svätého Martina, rímskokatolícka katedrála v Spišskej Kapitule, kostol Svätého Martina v Lipanoch. Sivá Brada je travertínová kopa nachádzajúca sa neďaleko Spišského Podhradia.



P4 – Čergovská: Čirč - Bardejov - Svidník



Výber koridoru je riešený s ohľadom na napojenie miest Bardejov a Svidník, ktoré ležia v severnej časti Prešovského kraja, na medzinárodnú trasu EuroVelo 11 a to v smere východ - západ. Geografická členitosť územia kládla výzvy na preklenutie horského priechodu Obručné ako aj pohoria Čergov. Väčšina trasy leží v údoliach riek Topľa a Ondava. Výber úseku medzi Čirčom a Livovskou Hutou vychádzal z faktu, že veľká časť je realizovaná ako kvalitná cesta 3. tr. vedená vo veľmi atraktívnom prostredí horskej osady, a v smere od Čirča vedie až pod Minčol lesná cesta, ktorá je pripravená na rekonštrukciu. Realizácia krátkeho prepojenia oboch hotových úsekov vytvorí celú trasu Malcov - Čirč za najefektívnejších a zároveň atraktívnych podmienok. Napojenie miest Bardejov a Svidník vychádzal z úvahy prepojiť významné ciele v okolí Bardejova ako sú Bardejovské kúpele a Zborov so stredovekým hradom.

Trasovanie: Čirč - Livovská Huta - Malcov - Bardejov - Zborov - Dubové - Nižný Orlík - Svidník

Predpokladaná dĺžka vetvy P4 je približne 82 km.

Dotknuté samosprávy: Čirč, Livovská Huta, Livov, Lukov, Malcov, Gerlachov, Tarnov, Rokyty, Mokroluh, Bardejov, Zborov, Smilno, Šarišské Čierne, Cigľa, Dubová, Nižný Mirošov, Vyšný Orlík, Nižný Orlík, Svidník

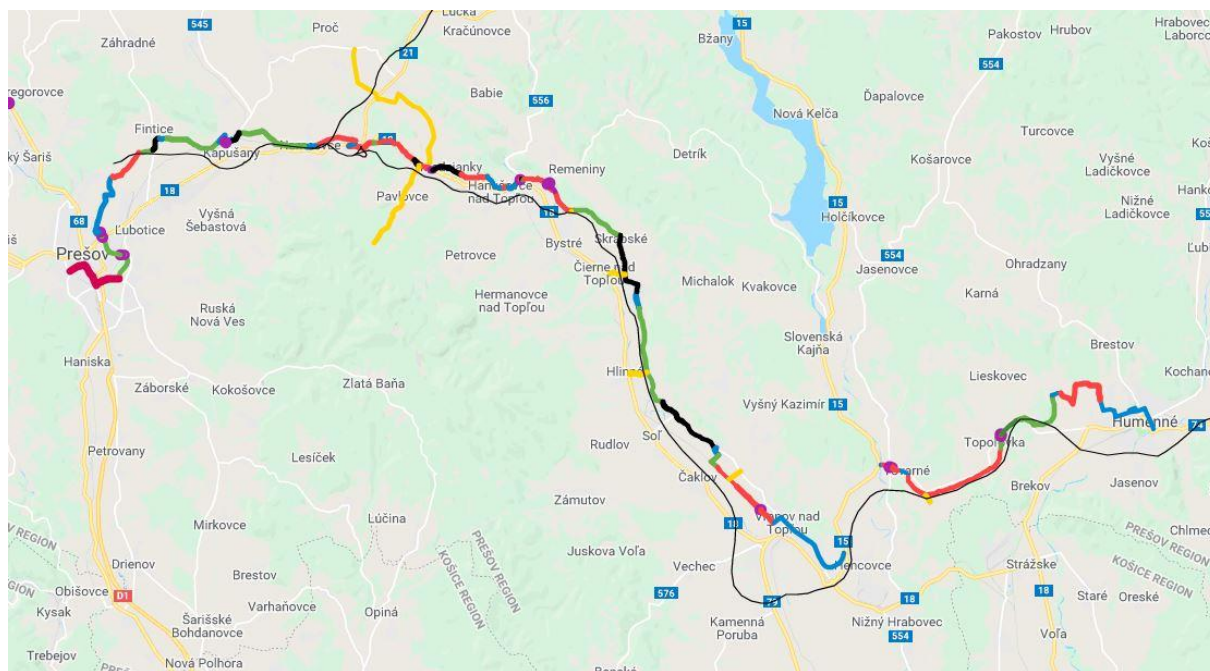
Zaujímavosti na trase z pohľadu cyklistov

Vetva P4 začína v obci Čirč, ktoré je významným pútnikom miestom gréckokatolíckej cirkvi na Slovensku. Vetva je vedená v krásnom prírodnom prostredí národnej prírodnej rezervácie Čergovský Minčol s vrcholom 1157 m.n.m.. Z vrcholu je za dobrého počasia výhľad poskytujúci nádherné panoramatické fotografie Vysokých Tatier. Predmetom ochrany sú lesné spoločenstvá v najvyšších polohách a typická horská karpatská kvetena. Vetva ďalej pokračuje cez Ondavskú vrchovinu do nádherného historického kráľovského mesta Bardejov. Mesto Bardejov je zároveň strediskovým mestom vetvy P4 a od 2. decembra 2000 patrí medzi lokality Svetového dedičstva UNESCO. Mesto Bardejov je kúpeľné mesto, ktoré ponúka množstvo nádherných umeleckých a historických pamiatok. Nedaleké Bardejovské Kúpele patria medzi špičku slovenského kúpeľníctva s dlhoročnou tradíciou. V časoch ich zlatej éry Bardejovské Kúpele navštívila 1. júla 1895 rakúska cisárovná a uhorská kráľovná Alžbeta, zvaná Sisi. Vetva P4 relatívne nenáročným terénom pokračuje okolo zrúcaniny hradu Zborov

do druhého strediskového mesta Svidník, ktoré je bohaté na vojenskú históriu z druhej svetovej vojny. Mesto Svidník je zároveň jedno z centier rusínskej kultúry na Slovensku, kde sa každoročne uskutočňuje najväčší folklórny festival Rusinov. V strediskových mesta Bardejov, Svidník je možné kúpiť, prenajať alebo servisovať bicykel a zároveň ponúkajú dostatočný počet reštauračných a ubytovacích kapacít. Mimo zastavaného územia absentuje doplnková infraštruktúra pre cyklistov, reštauračné a ubytovacie zariadenia. Najnavštevovanejšími miestami na vetve P4 sú Gréckokatolícke múzeum Myrona Podhájeckého v Čirči, Bazilika svätého Egídia, Múzeum ľudovej architektúry - Šarišské múzeum a radnica v Bardejove, skanzen v Bardejovských kúpeľoch. Vo Svidníku sú skanzen, Múzeum ukrajinskej kultúry SNM, Vojenské historické múzeum.



**P5 – Vranovská:
Prešov - Hanušovce nad Topľou - Vranov nad Topľou**



Výber koridoru je riešený s ohľadom na napojenie miest Prešov a Vranov nad Topľou a jeho prepojenie na medzinárodnú trasu EuroVelo 11. Posudzovali sme možnosť vedenia trasy v údolí riek Sekčov a Topľa alebo ako alternatívu po severnom úpätí Slanských vrchov. Vzhľadom na prítomnosť významnejších sídiel v údolí riek a optimálnejšie smerové a výškové pomery sme sa rozhodli odporučiť trasu popri riekach.

Trasovanie: Prešov - Kapušany - Hanušovce nad Topľou - Skrabské - Vranov nad Topľou

Predpokladaná dĺžka vetvy P5 je približne 60 km.

Dotknuté samosprávy: **Prešov**, Fintice, Kapušany, Lada, Nemcovce, Lipníky, Chmeľov, Radvanovce, Pavlovce, Medzianky, **Hanušovce n.Topľou**, Bystré, Skrabské, Vyšný Žipov, Jastrabie nad Topľou, Komárany, Nižný Kručov, **Vranov nad Topľou**

Zaujímavosti na trase z pohľadu cyklistov

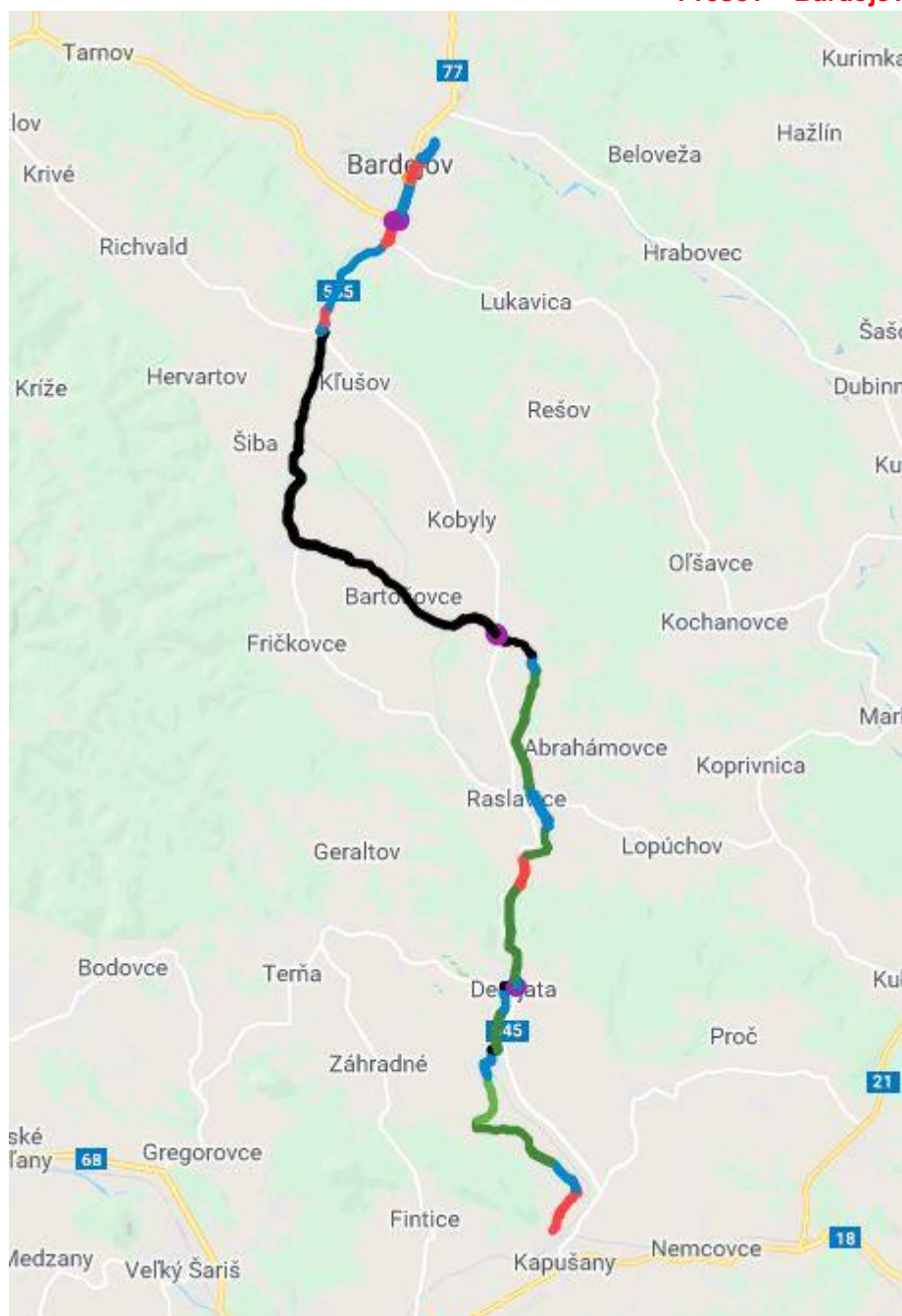
Vetva P5 začína v metropole Prešovského samosprávneho kraja, meste Prešov, ktoré má jednu z najviac rozvinutých sietí cyklistických trás na Slovensku. Prešov leží na sútoku riek Torysa a Sekčov v Košickej kotline. Ponúka kvalitnú možnosť služieb, kultúrneho vyžitia, nákupov a športového vyžitia. Bicyklom sa prakticky môžete pohodlne pohybovať v rámci celého mesta, ktoré je bezbariérové a takto sa dá spoznávať čaro kráľovského mesta zo sedadla bicykla. Dominantou Prešova je Konkatedrála svätého Mikuláša, historické námestie s parkom, Divadlo Jonáša Záborského (historická budova a nová budova), Ortodoxná synagóga, Caraffova väznica, Rákocziho palác, Slovenské technické múzeum v mestskej časti Solivar. V letných mesiacoch sa oplatí navštíviť rekreačnú oblasť Sigord alebo letné kúpaliská s ubytovacími a reštauračnými zariadeniami. V meste Prešov je dostatočný počet prevádzok umožňujúcich kúpu alebo servis bicykla.

V okolí Prešova sa rozprestierajú Slanské vrchy, ktorých vrchol Šimonka je častým cieľom rekreačných turistov. Z mesta Prešov vetva vychádza popri rieke Sekčov v smere na Kapušany s dominantou Kapušianskeho hradu z 13. storočia. Vetva prechádza mierne zvlneným terénom v smere na Hanušovce nad Topľou cez sedlo Petič s raritným využitím železničného podjazdu v katastri obce Lipníky s pokračovaním na Medzianky, kde sa nachádza jeden z najstarobylejších hrádok z 12. storočia. Hanušovce nad Topľou tvoria zastávku presne v strede vetvy P5, kde je možné navštíviť ranogotický Kostol Nanebovzatia Panny Márie z 13. storočia alebo renesančno-barokový kaštieľ, ktorý je v súčasnosti sídlom Vlastivedného múzea s cennou národopisnou a prírodovedeckou expozíciou. V okolí je množstvo náučných chodníkov s oddychovými zónami a značenými cykloturistickými trasami.

Vetva ďalej smeruje cez Beskydské predhoria do strediskového mesta Vranov nad Topľou. V meste absentuje špecializovaná predajňa na predaj a servis bicyklov. Vo Vranove nad Topľou si môžete pozrieť Baziliku Narodenia Panny Márie, tento kostol je najcennejšou historickou pamiatkou v meste. Mimo zastavaného územia absentujú akékoľvek služby pre cyklistov z čoho vyplýva, že v smere do Vranova nad Topľou je potrebné vybudovať kompletne doplnkovú cyklistickú infraštruktúru.



P6 –Šarišská:
Prešov – Bardejov



Výber koridoru je riešený s ohľadom na napojenie miest Prešov a Bardejov a jeho prepojenie na medzinárodnú trasu EuroVelo 11. Návrh vedenia trasy vychádzal z konzultácií so zástupcami miestnych samospráv a snažil sa maximalizovať využitie existujúcich alebo plánovaných úsekov tak, aby táto vetva kostrovej siete spĺňala aj dopravnú funkciu - prevedenie cyklistov cez mesto Bardejov v smere sever - juh. Do úvahy sme brali aj možnosť využiť málo frekventované cesty 3.tr. pre pohyb cyklistov v koridore Karpatskej cyklistickej cesty. Cieľom bolo presmerovať cyklistov z frekventovanej a nebezpečnej cesty 2.triedy. Potreba prepojiť úseky novými cyklotrasami s možnosťou využitia existujúcich účelových komunikácií vyvstala predovšetkým v úsekoch Raslavice - Demjata a Tulčík - Kapušany.

Trasovanie: Prešov - Kapušany - Raslavice - Tročany - Kľušov - Bardejov

Predpokladaná dĺžka vetvy P6 je približne 38 km.

Dotknuté samosprávy: Kapušany, Fulianka, Tulčík, Demjata, Raslavice, Tročany, Janovce, Bartošovce, Hertník, Šiba, Kľušov, Bardejov

Zaujímavosti na trase z pohľadu cyklistov

Vetva P6 slúži ako prepojenie strediskových miest Bardejova a Prešova. Vetva P6 vedie z Prešova údolím Sekčova okolo Kapušianskeho hradného vrchu v smere na obce Tulčík, Demjatu a Raslavice, kde prechádza na účelové komunikácie a cesty tretej triedy až do Bardejova.

V obci Raslavice je možné obdivovať bývalý farský kostol v časti Nižné Raslavice a v súčasnosti evanjelický kostol z pol. 13. storočia, horný kaštieľ, kde je v súčasnosti Kláštor sv. Jozefa z pol. 17. storočia a dolný kaštieľ postavený v klasicistickom slohu z pol. 19. storočia a v roku 1996 vyhlásený za kultúrnu pamiatku.

V obci Tročany je najstarší drevený kostolík východného rítu v karpatskej oblasti. Ďalej pokračujeme popri Bukovom vrchu cez Bartošovskú kotlinu po účelovej komunikácii v smere na Hertník, kde máme možnosť pozorovať nádherné prírodné scenérie. V chotári bol zriadený rybník s reštauráciou prevádzkovanou celoročne.

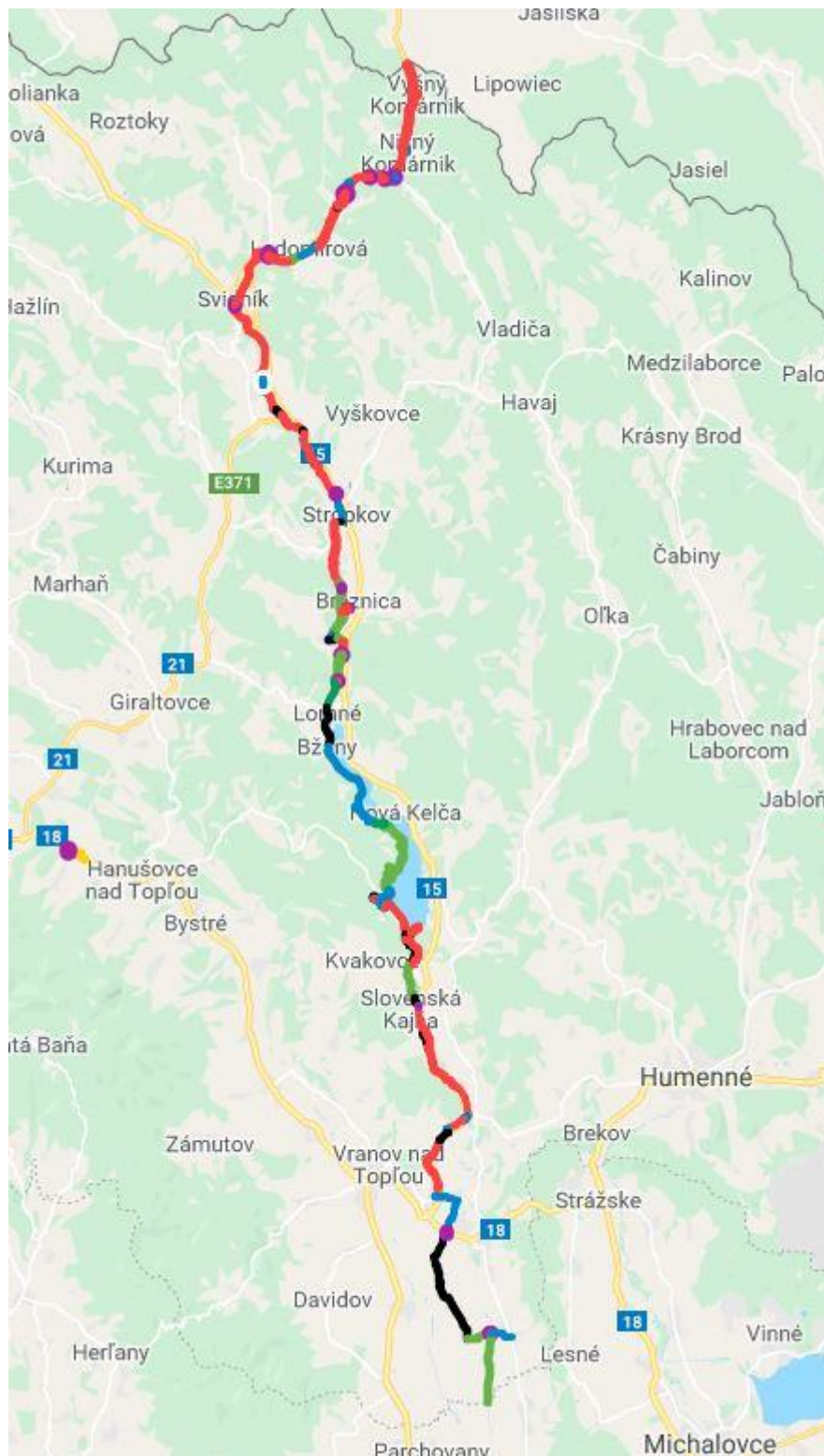
Hertník je bohatý na historické pamiatky o ktoré sa zaslúžil najmä rod Forgáčovcov. Sakrálnou dominantou obce je rímskokatolícky Kostol sv. Kataríny Alexandrijskej. Pochádza zo začiatku 17. storočia. Vyniká bohato zdobeným interiérom. V okolí je množstvo turistických trás s horskými chatami, ktoré ponúkajú ubytovanie a stravu.

Vetva pred Bardejovom prechádza obcou Hervartov kde sa nachádza najstarší a najzachovalejší drevený kostol na Slovensku. Od 7. júla 2008 je zapísaný v zozname Svetového kultúrneho dedičstva UNESCO spolu s ďalšími 7 kostolmi v kategórii Drevené chrámy v slovenskej časti Karpatského oblúka. Mimo Prešova a Bardejova na vetve P6 je minimálny počet ubytovacích zariadení.

Medzi obcami Raslavice a Demjata je vybudovaná oddychová zóna s parkoviskom, rybníkom, altánkom a základným sociálnym vybavením.



P7 – Dukla - Domaša:
Vyšný Komárnik - Svidník - Stropkov - Vranov nad Topľou - Nižný Hrušov



Výber koridoru je riešený v prvom ohľade ako prepojenie destinácií cestovného ruchu Dukla a Domaša. V tomto území bol vypracovaný koncept cyklotrasy Ondava, ktorý zároveň navrhuje prepojenia smerom na Košický kraj pozdĺž rieky Ondava a napojenie na Zemplínsku Šíravu. Pri

navrhovaní jednotlivých úsekov sme vychádzali zo stavu projektovej pripravenosti územia a to predovšetkým úseky Vyšný Komárnik - Nižný Komárnik (tzv. Duklianska cyklotrasa), dokumentácia pre stavebné povolenie v meste Svidník (cyklotrasa po hrádze Lodomírky) a v obci Nižný Hrušov - lávka cez Ondavu. Trasa bola vybratá predovšetkým v koridore rieky Ondava so snahou maximálne využiť prítomnosť účelových komunikácií, ktoré je možné prepojiť a dosiahnuť efektívny výsledok. Na základe prerokovaní so zástupcami miestnych samospráv bol vyhotovený predkladaný návrh.

Trasovanie: Vyšný Komárnik št. hranica - Krajná Poľana - Svidník - Bžany - Sedliská - Vranov nad Topľou - Nižný Hrušov

Predpokladaná dĺžka vetvy P7 je približne 105 km.

Dotknuté samosprávy: Vyšný Komárnik, Nižný Komárnik, Krajná Poľana, Hunkovce, Krajné Čierne, Lodomirová, **Svidník**, Stročín, Duplín, Tišinec, **Stropkov**, Breznica, Nižná Olšava, Miňovce, Lomné, Bžany, Kvakovce, Slovenská Kajňa, Benkovce, Sedliská, Majerovce, **Vranov nad Topľou**, Hencovce, Dlhé Klčovo, Nižný Hrušov

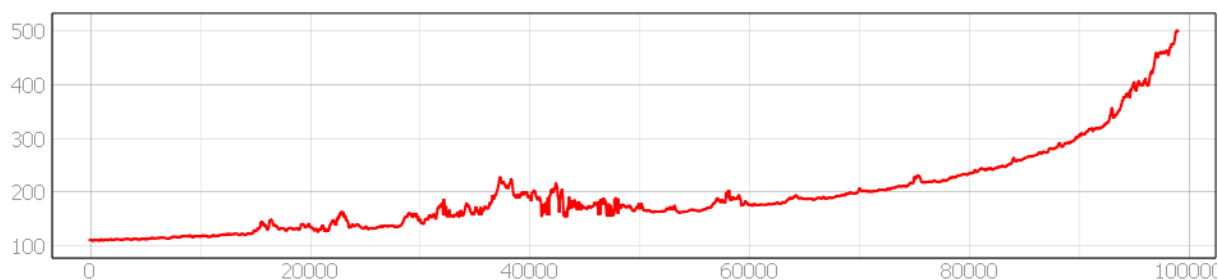
Zaujímavosti na trase z pohľadu cyklistov

Vetva P7 vedie z hraničného priechodu Dukla-Barvinek, ktorý je situovaný v krásnej prírode najzápadnejšej časti Laboreckej vrchoviny. Prechádza Duklianskym priesmykom, ktorý je bohatý na vojenskú históriu. V oblasti prebiehali ťažké boje 2. svetovej vojny Karpatsko-duklianskej vojenskej operácie. Vo Vyšnom Komárniku sa nachádza pamätník obetiam 2. svetovej vojny, ktorý je národnou kultúrnou pamiatkou. V období od 8. septembra 1944 do 27. októbra 1944 tu zahynulo asi 21 000 sovietskych a 1800 československých bojovníkov.

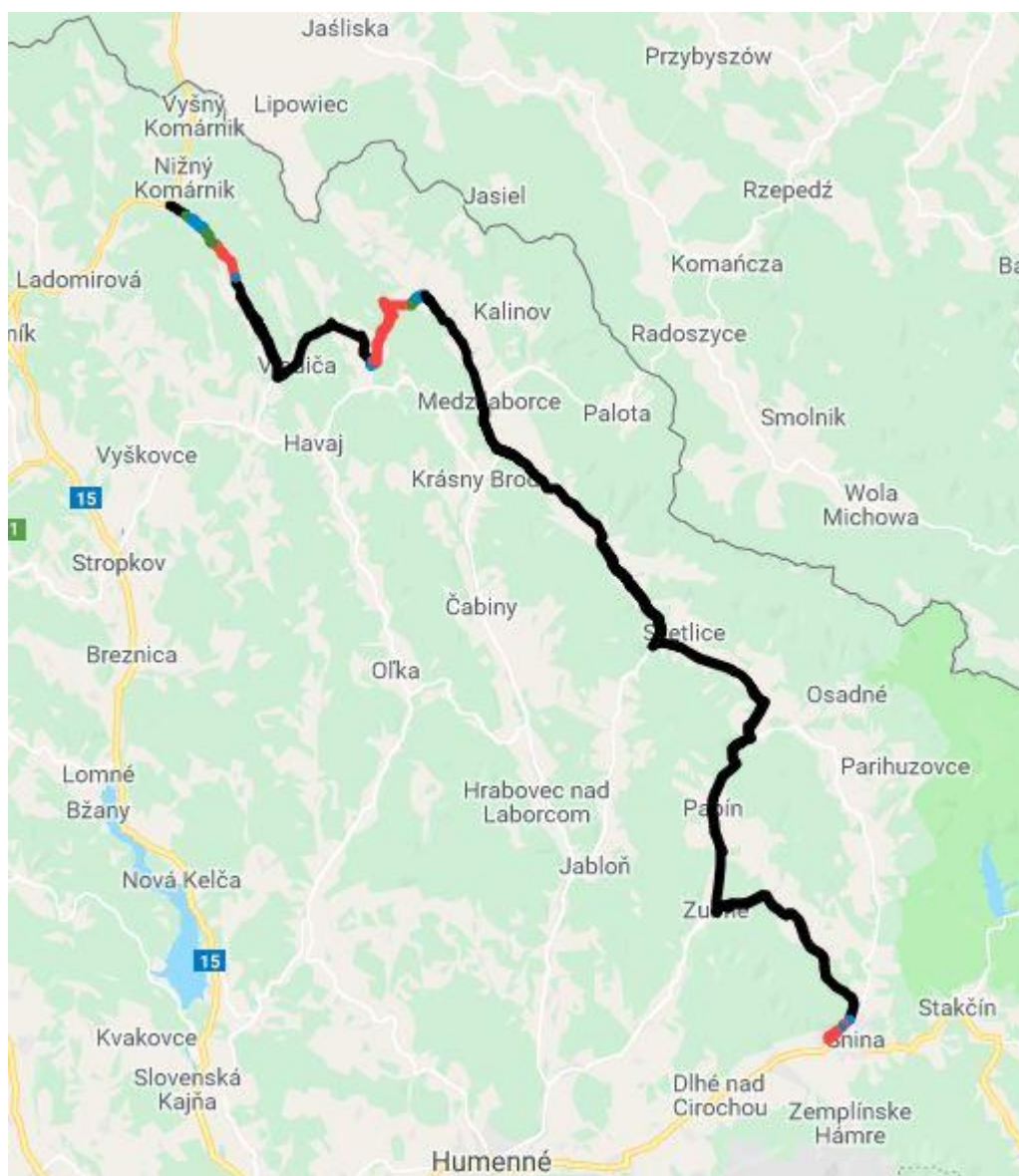
Od Duklianskeho priesmyku až po obec Krajná Poľana sa rozprestiera areál Vojenského prírodného múzea na Dukle. Región sa vyznačuje nádhernými drevenými kostolíkmi, ktoré sú zapísané v zozname svetového kultúrneho dedičstva. Vo Vyšnom Komárniku drevená cerkev z roku 1924 bola postavená na mieste staršej drevenej cerkvi z roku 1700, zničenej v 1. svetovej vojne. Vetva pokračuje cez obec Nižný Komárnik, kde dominantou obce je drevená, tzv. bojkovská cerkev Ochrany Presvätej Bohorodičky, ktorá bola postavená v roku 1938, Krajnú Poľanu kde sa nachádza vojenský cintorín z 1. svetovej vojny, ubytovacie a reštauračné služby, Hunkovce, kde stojí drevená cerkev z roku 1799. Je lemkovského typu s osemhrannými byzantskými kupolami. Lodomirová je ďalšia zastávka na Karpatskej drevenej ceste s cerkvou so zvonnicou z roku 1742, zasvätená svätému Michalovi archanjelovi. Bola postavená bez jediného klinca. Cerkov je od roku 1968 národnou kultúrnou pamiatkou a od 8. júla 2008 zapísaná v Zozname svetového kultúrneho dedičstva. Vetva P7 prechádza cez mesto Svidník, ktoré poskytuje možnosť ubytovania a služieb. V meste evidujeme jednu prevádzku na predaj a servis bicyklov.

Cez Ondavskú vrchovinu sa dostávame do mesta Stropkov, kde sa nachádza jediná ZOO v Prešovskom kraji, či národné kultúrne pamiatky sanktuárium najsvätejšieho Tela a Krvi Kristovej, goticko - renesančný kaštieľ, kostol a kláštor františkánov, zaniknutý hrad, sochy Sv. Jána Nepomuckého, Sv. Floriána a Panny Márie Karmelskej z rokov 1760, drevená kaplnka.

Južne od Stropkova vetva vedie v atraktívnom prostredí vodnej nádrže Domaša. Celá nádrž má veľký vodohospodársky význam s polyfunkčným charakterom: regulácia prítokov vôd do Východoslovenskej nížiny, zásobáreň úžitkovej vody a perspektívne aj pitnej vody a využitie na rekreačné účely. Ponúka hlavne v letných mesiacoch širokú možnosť ubytovania, športu a služieb. Niektoré ubytovacie zariadenia sú prevádzkované celoročne. Vetva pokračuje okolo hradu Čičva z 13. storočia v smere na Majerovce a mesto Vranov nad Topľou. Končí pri obci Nižný Hrušov napojením na trasy v Košickom kraji smerom na Stredú nad Bodrogom a Maďarsko a Zemplínsku Širavu.



P8 – Bukovská:
Krajná Poľana - Medzilaborce – Snina



Výber koridoru je riešený v prvom ohľade ako prepojenie destinácií cestovného ruchu Dukla, územia s drevenými kostolíkmi UNESCO /Bodružal' a Miroľa/, mesta Medzilaborce a Sniny (Poloniny). V tomto území bolo v roku 2018 riešených niekoľko nových cykloturistických trás s cezhraničným dopadom, ktorých parametre nezodpovedajú požiadavkám pre ich zaradenie do kostrovej siete /Cyklochodník po

stopách Rakúsko - Uhorska a Slovensko - Poľská cyklotrasa/. Kritickým bodom celej vetvy je prepojenie medzi obcami Miková a Habura, kde neexistuje iná alternatíva ako vybudovanie novej cyklistickej cestičky medzi oboma obcami. Málo frekventované cesty 2.a 3. triedy vytvárajú obchádzku do mesta Medzilaborce a predstavujú tak zbytočný odklon potenciálnych návštevníkov múzea v Medzilaborciach. Trasa môže zároveň slúžiť ako významná a bezpečná skratka pre miestnych obyvateľov ako aj návštevníkov z obcí Vladiča, Driečna a Miková do Medzilaboriec. V smere do Sniny sa pohybujeme prevažne po existujúcich krajských cestách kde intenzita vozidiel nedosahuje hodnotu 1000/deň.

Trasovanie: Krajná Poľana - Miková - Habura - Medzilaborce - Pichne - Snina.

Predpokladaná dĺžka vetvy P8 je približne 80 km.

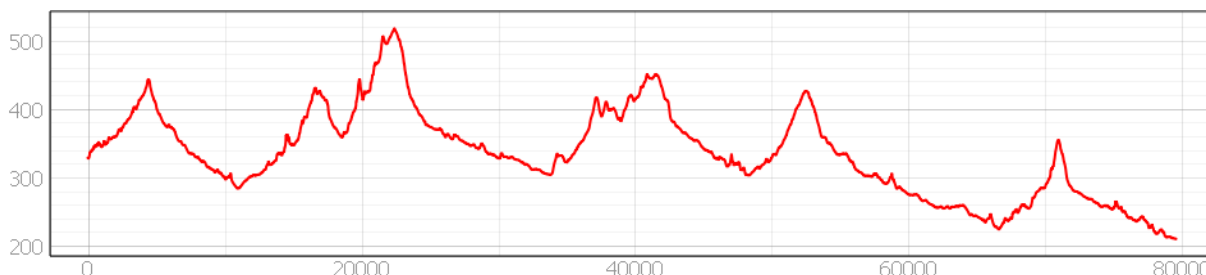
Dotknuté samosprávy: Krajná Poľana, Bodružal, Miroľa, Pstriná, Staškovce, Vladiča, Miková, Habura, **Medzilaborce**, Krásny Brod, Ňagov, Čabalovce, Vyrava, Svetlice, Vyšná Jablonka, Nižná Jablonka, Papín, Zubné, Pichne, **Snina**

Zaujímavosti na trase z pohľadu cyklistov

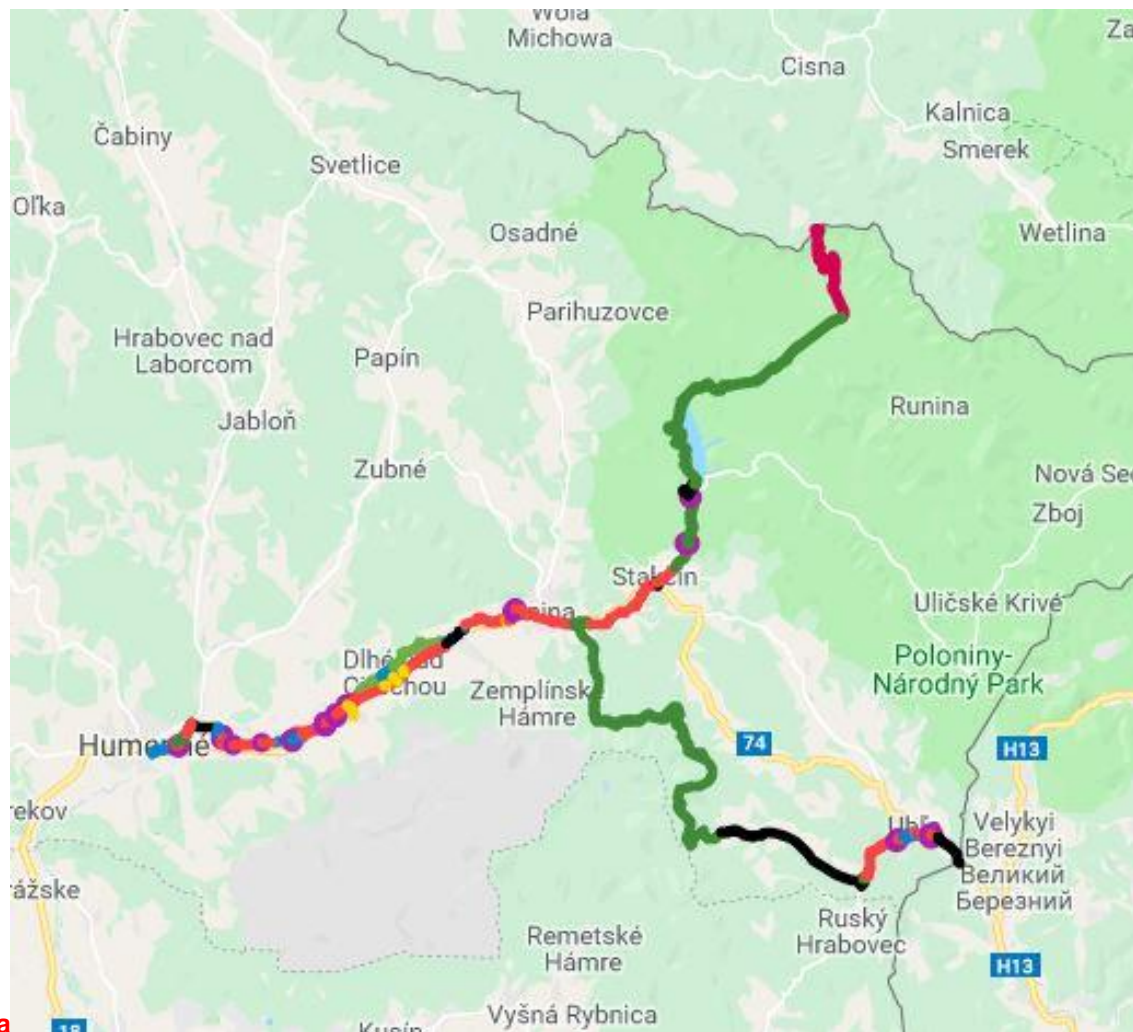
Vetva P8 je bohatá na drevené kostolíky, ktoré sú typické pre tento región. Prvý je v obci Bodružal kde sa nachádzame v členitom teréne a lone krásnej prírody. V obci sa nachádza chrám sv. Mikuláša z roku 1658. Pokračujeme popri bukových lesoch do obce Miroľa. Dominantou obce je gréckokatolícky trojpriestorový drevený chrám, takzvaná cerkov lemkovského typu, Ochrany Bohorodičky z roku 1770, cez obec Miková, v ktorej sa narodili rodičia svetoznámeho umelca Andyho Warhola. Zaujímavosťou obce je, že v roku 1930 sa tu ropa ťažila z ôsmich vrtov. Celkovo bolo v Mikovej vyvŕtaných sedemnást' vrtov v hĺbke 50 až 250 metrov. V najvýdatnejšom vrte Matej v rokoch 1941 až 1943 vyťažili 12 961 ton ropy. V rokoch 1924 až 1950 sa tu vyťažilo celkovo 226 641 ton ropy, ktorá sa rafinovala priamo v obci. V čase II. svetovej vojny ropu vyvážali Nemci. V roku 1951 bol miestny závod zlikvidovaný. V obci sa taktiež nachádza cintorín obetí 1. svetovej vojny. Vetva prechádza cez obec Habura, kde sa nachádza Gréckokatolícky chrám sv. biskupa Mikuláša a drvený Kostol sv. Michala. V okolí obce sú známe nálezy bronzového depotu a poklad rímskych mincí z 1. - 3. storočia nášho letopočtu.

Pokračujeme do mesta Medzilaborce, ktoré poskytujú viacúrovňové možnosti ubytovania, služieb. Dominantou mesta je Múzeum moderného umenia Andyho Warhola, kde sa nachádzajú diela tohto svetoznámeho umelca.

Vetva prechádza v Chránenej krajinej oblasti Východné Karpaty a končí v meste Snina. Snina ponúka množstvo sezónnych atrakcií v rekreačnej oblasti Sninské rybníky. Dostupné sú možnosti rôzneho typu ubytovania a služieb. Medzi historické pamiatky mesta patrí kaplnka na sninskom cintoríne či Pomník vojakom, ktorí padli počas 2. svetovej vojny. Na vetve P8 je dostatočný počet ubytovacích a reštauračných zariadení situovaných prevažne v obciach a mestách. Služby predaja alebo servisu bicyklov sú dostupné vo Svidníku a v Snine. V obmedzenom rozsahu je možné servisovať bicykel vo vybraných penziónoch v obci Driečna a meste Medzilaborce.



P9- Zemplín – Poloniny:
Humenné - Snina – Stakčín – Ruské s. PL, napoj. na UA – Sninské rybníky – Strihovce – Ubľa



Výber koridoru je riešený v prvom ohľade ako prepojenie miest Vranov nad Topľou - Humenné - Snina a destinácie Poloniny. Do úvahy sme brali existenciu cyklistických komunikácií /Snina/, vybudovaných protipovodňových hrádzí /Ondavka a Laborec/ a tiež multimodálneho koridoru, ktorý prepája železnicou mestá Humenné a Snina. Údolia riek Ondavka, Laborec a Cirocha tvoria prirodzený migračný koridor, ktorému sa prispôsobila aj poloha sídiel. Napojenie na cezhraničné vzťahy boli determinované plánovanou rekonštrukciou tzv. Kamennej cesty od Ruského sedla po bývalú obec Ruské v roku 2019 a tým aj zatraktívnenie Polonín pre cyklistov prichádzajúcich od Sniny.

Kritický úsek je prepojenie časti Sninské rybníky s obcou Stakčín. Prepojenie v smere na Ukrajinu je v koridore Karpatskej cyklistickej cesty s variantmi od obce Dúbrava po Ubľu.

Trasovanie: Továrne - Myslina - Humenné - Snina - stakčín - Ruské sedlo št.hr.

Predpokladaná dĺžka vetvy P9 je približne 75 km.

Dotknuté samosprávy: Tovarné, Hudcovce, Topoľovka, Myslina, Humenné, Lackovce, Hažín nad Cirochou, Kamenica nad Cirochou, Modra nad Cirochou, Dlhé nad Cirochou, Belá nad Cirochou, Snina, Stakčín

Zaujímavosti na trase z pohľadu cyklistov

Vetva P9 začína v meste Humenné, ktoré ponúka širokú možnosť ubytovania v rôznych štandardoch a služby predaja a servisovania bicykla. V meste sa nachádza renesančný kaštieľ so záhradami a parkom z roku 1449, ktorý je aj národná kultúrna pamiatka, Gotický kostol, bývalý františkánsky kláštor, dnes farský kostol Všetkých svätých, Skanzen ľudovej architektúry, Gréckokatolícky chrám Zosnutia presvätej Bohorodičky, Kostol Reformovanej kresťanskej cirkvi, Kostol na Kalvárii, meštianske domy v centre mesta vrátane historickej budovy Obecného úradu. V blízkosti mesta sú Vihorlatské vrchy s atraktívnym Morským okom, obľúbeným Sninským kameňom a Bukovské vrchy, kde je vyhlásený Národný park Poloniny s najvyšším vrchom Kremenec na trojhraničnom pomedzí s Poľskom a Ukrajinou. Mesto obklopuje zo severu južný okraj Nízkych Beskýd, z juhu Vihorlatské vrchy.

Vetva prechádza údolím riečky Cirocha až do Sniny v smere na obec Stakčín v blízkosti ktorej sa nachádza vodná nádrž Starina a vyhliadková veža, Beskydský Panteón. Vetva vedie cez obec Ruské na Ruské sedlo, táto vetva vedie po tzv. kamennej ceste Porta Rusica z roku 1861. Sedlo je pramennou oblasťou Cirochy v bezprostrednej blízkosti hraníc s Poľskom. Taktiež sa dá pokračovať smerom k Sninským rybníkom, ktoré sú hlavne v letných mesiacoch vyhľadávané pre možnosť relaxu a športových aktivít. V areáli rekreačnej oblasti sa nachádza Biokúpalisko Sninské rybníky, ktoré bolo v roku 2010 prestavané z pôvodných troch prírodných kúpalísk a získalo ocenenie NAJ produkt cestovného ruchu Prešovského kraja. Vedľa kúpaliska sa nachádza Autocamping Snina.

Niektoré časti národného parku Poloniny boli v roku 2007 zapísané do zoznamu Svetového dedičstva UNESCO. Národný park je zároveň súčasťou Biosférickej rezervácie Východné Karpaty. Dôvodom boli zachované bukové pralesy s vyše 240-ročnými exemplármi. Vetva ďalej pokračuje cez obec Strihovce, ktorá je preslávená výrobou metiel z brezového prútia. Vetva končí na SK-UA pohraničí v obci Ubl'a, kde môžete navštíviť gréckokatolícky chrám sv. Mikuláša z roku 1826 a pokračovať na Ukrajinu.

Vetva P9 pretína alebo v tesnej blízkosti prechádza okolo značených cykloturistických trás s obmedzenou doplnkovou infraštruktúrou. V rekreačnej časti a zastavanej časti je relatívne dostatočný počet ubytovacích a rekreačných zariadení. Medzi sídelnými oblasťami absentujú oddychové zóny so základnou vybavenosťou. Vzhľadom na rozvinutý cestovný ruch hlavne v okolí Sniny je potrebné dobudovať doplnkovú infraštruktúru a rozšíriť služby pre cyklistov.



1.6 Zápisy z pracovných rokovaní

Zápis z pracovného stretnutia – Kostrová sieť cyklistických trás v PSK.
Miesto : Mestský úrad Poprad
Čas : 28.8.2018 – 10:00 hod.
„Realizované s finančnou podporou Úradu vlády Slovenskej republiky – program Podpora regionálneho rozvoja“

Privítanie p. primátorom Švagerkom

Prítomní podľa prezenčnej listiny

Bod 1 :

Pracovné stretnutie za účelom vypracovania návrhu Kostrovej siete cyklistických trás v PSK

p. Vierka Štupáková – informuje o počte obcí, ktoré majú ÚP, hlavný argument pre tvorbu Kostrovej siete, je to koncepčno - strategický dokument o hlavných cyklistických koridoroch, chodníkoch , trasách a pod.

Podrobné informácie o koridoroch – majú už konkrétne línie,

- súčasná cesta okolo Tatier a ostatné trasy v súlade s napojením na KSK.
- Ing. arch Ligus – hlavný garant projektu informoval o súčasnom stave tras – ide o prepojenie Popradu, Svitú, PP- Kežmarku – Spišskej Belej, Štrby, ďalej PP-LE- Slovenský raj, bez podpory samospráv to nie je možné,
- nevyhnutný lobing so Slovenským pozemkovým fondom, (SPF) Slovenský vodohospodársky podnik ďalej len (SVP), železnice nechcú dávať podporné stanoviská, dopravný inšpektorát nechce spolupracovať, resp. dávať podporné stanovisko,
- SVP – cyklo nechcú povoliť trasovanie popri riekach, pomohlo by to údržbe hrádzí, vykosť hrázde, prirodzene sa ukazuje trasovanie,
- SPF – jednoduché pozemkové úpravy, Huncovce vytvorili priestor pre verejnú komunikáciu,
- Vierka Štupáková – krátka informácia o zmene zákona kde sa bude pripomienkovať pripravujúci sa zákon o cyklodoprave , do konca roka 2018.
- Ing. arch Ligus – info o hrádzach (ZMOS) legislatívny návrh má krátky čas na pripomienkovanie,
- ktoré z koridorov sú lepšie ? otázka na prítomných pozvaných zástupcov, ideálne trasy sú popri riekach, môže tak prebiehať verejná kontrola,
- p. starosta – konštatuje, že je dobré poležať si pri potoku, poopaľovať sa, aj popri bicyklovaní, prečo štát nezadefinuje presne požiadavky na stavbu napr. lávky, Národná diaľničná spoločnosť (NDS) nemá možnosť tiež definovať tieto stavby.
- školiaci program pre projektantov urobiť súrne, každý podľa potreby, hlavne kvôli miestnym požiadavkám
- Vierka Štupáková – Nadácia Ekopolis – rieši práve túto potrebu v projekte, tréningy, a príklady dobrej praxe.
- Adriana Šebešová, prizvaný zástupca – KSK – poskytla informácie o skúsenostiach s tvorbou Kostrovej siete cyklistických trás v KSK,
- zástupca Štrby – v ich trase sú tri smery, južný, severný a prepojenie na Štrbské pleso, ich trasovanie je v súlade s ÚP (územný plán),

- doplniť podľa trasovania, súhlasia s navrhnutým trasovaním ! Štrbe poslať časť z mapy p. Hurajtovej (úschovňa)
- Adriana Šebešová – finančné prostriedky na diaľkové veci, dosah na finančnú podporu samospráv a aj doriešiť financovanie od štátu.
- Zástupca Svit – trasovanie z ÚP , dostali financie na nový chodník popri Chemosvite – cca 3 km a prepojiť PP , Batizovce – riešiť len kataster ich mesta, **pošlú pdf materiál.**
- PP – od kruhového objazdu, majú stavebné povolenie , projekt – žiadosť podaná vo výzve v IROP – nevedia či je schválený .
- Združená komunikácia – zistiť parametre smer do Hrabušíc.
- PP pošle dvg – p. Baloga za Poprad materiál na požiadanie pre spracovanie do KS.
- Nie je jasné presné prepojenie do Slovenského Raja,
- KS dosť výrazne ovplyvní prepojenie SR – Slovenský kras (Hrabušice –SNV)
- p. primátor PP – prihovára sa za smer na KK, GD PSK – nie je šťastne urobený , PUM pasportizácia značiek, cyklochodníky zmapovať súčasnú situáciu majú zmapovanú a využiť to chcú na zmiešanú komunikáciu,
- Vierka Štupáková – konštatuje najviac problémov je so stavbou v intraviláne, napr. bol pokus v Lodži v PR, kde je lepšie investovať peniaze do infraštruktúry alebo do kampane ? (vyhrala kampaň),
- Ing. arch Ligus – hovoril o prepojení trás spolu s KSK názorne ukázal p. primátorovi trasovanie,
- debata sa zameriava na prioritné trasovania KS v PSK – informuje p. primátor PP aký variant preferuje mesto Poprad,
- Vierka Štupáková – pozbierajú sa všetky informácie, čo je a čo nie je a čo je hotové koľko km je potrebné dostávať, ide sa podľa vyhlášky, systém nie je dostatočne navrhnutý – nie sú tam zohľadnené kategórie ciest. Riešia sa v KS cesty prvej triedy?

Resumé/ odporúčania : PP- Gánovce využiť ich potenciál , hlavná vetva PP- Svit Štrba, Mesto Svit pošle spracovateľovi KS materiál v pdf formáte,

PP pošle dvg – p. Baloga za Poprad materiál na požiadanie pre spracovanie do KS.

S navrhnutým trasovaním súhlasia

Zápis z pracovného stretnutia – Kostrová sieť cyklistických trás v PSK.
Miesto : Mestský úrad Levoča
Čas : 28.8.2018 – 14:00 hod.
„Realizované s finančnou podporou Úradu vlády Slovenskej republiky – program Podpora regionálneho rozvoja“

Privítanie zástupkyňou p. primátora – JUDr. Budziňákovou,

Prítomní podľa prezenčnej listiny

Bod 1 :

- Zdôvodnenie tvorby koncepčného dokumentu KS v PSK – VŠ, podľa materiálu do komisie RRaCR PSK,
- Získavanie informácií o financovaní po dokončení konceptu KS,
- 3,5 mil. € bolo získaných v IROP, bude potrebné získať ďalšie z iných programov,
- podrobné informácie podľa noriem a technických parametrov,
- informácie o koncepte KS,
- Ing.arch.Ligus – KS hlavných cyklistických trás v PSK, predstavenie dokumentu,
- Spojenie PP-LE-Spišské podhradie, PO, Pieniny PP, KK – Slovenský raj

- Trasovanie – mimo hlavné komunikácie, extrémne terény, PP-LE priamo, alebo cez Hrabušice a Spišskú Novú Ves ,
- podrobné informácie o trasách a turistických atrakciách, zaujímavostiach po trasách, navrhnuté trasy nech sa realizujú v koridore PP-LE –Spišské podhradie,
- Vierka Štupáková– doplňujúce údaje o navrhovanom koridore, stále je to o riešení ciest prvej triedy v regióne okresu LE, SNV (Spišská magistrála),
- PP KK, zástupca Levoče - bude to trasa pre cestné bicykle, trasovanie aj cez „Spišský Jeruzalem“ ,
- Prítomní starostovia konštatujú trasovanie :
 - po starej Hrhovskej ceste, cestou na Spišský hrad,
 - niektoré parcely sú vysporiadané, kataster Hrhov, Klčov – ?
 - Klčov – Nemešany, prepojiť a následne sa dostať do SJ (Spišský Jeruzalem)
 - Buglovce- Baldovce cesta právne vysporiadaná, súhlas prítomných starostov s navrhnutou trasou,
 - nie sú výhrady voči trasovaniu Buglovce – Baldovce až do Spišského Podhradia,

Resumé / odporúčania :

S navrhnutým trasovaním súhlasia.

Zápis z pracovného stretnutia – Kostrová sieť cyklistických trás v PSK.
Miesto : Mestský úrad Spišská Belá
Čas : 18.10.2018 – 10:00 hod.
„Realizované s finančnou podporou Úradu vlády Slovenskej republiky – program Podpora regionálneho rozvoja“

Prítomní podľa prezenčnej listiny

Bod 1 :

Otvorenie pracovného stretnutia – primátorom JUDr. Štefanom Bieľakom,

Predstavenie tímu – za spracovateľa KS , PSK, predstavenie zámeru vypracovania KS

chýbala obec Podhorany,

V. Štupáková – predstavila tri vetvy prepojenia, hlavný koncept KS, vyznačenie len hlavných ťahov,

Fialová čiara – cesta okolo Tatier, netreba chodiť do vysokých prevýšení, najlepšie vedenie trasy okolo rieky Poprad, riešiť prepojenie SB okolo rieky Poprad, nebude sa prichádzať priamo do rómskych osád, ale okolo vodných zdrojov, po poľných cestách, trasovanie až do obce Nižné Ružbachy, navrhnutá je jedna lávka, atraktívnym prostredím po moste na pravý breh rieky.

Ing.arch.Ligus – nutnosť napojenia na Vysoké Tatry, vysvetlenie technických podmienok na vedenie trasy, rekreační turisti, málo dopravne zaťažené miestne komunikácie, samosprávy svojou účasťou podporujú rozvoj cyklistických trás.

Spišská Belá – Slovenská Ves,

p. Bieľak – vážne kritérium – majetko - právne vzťahy musia byť vysporiadané. Niektoré časti ich ešte nemajú vysporiadané, ale väčšia časť je hotová.

p. starosta Hniezdne – kataster obce je po úpravách, vlastníctvo obce je vysporiadané, skúšali podať žiadosť o NFP ale neprešli. Vo výzve v programe CBC prešli v tretej etape - cesta okolo Tatier. Obec Kamienka je tiež po pozemkových úpravách, a takisto pripravuje projekt. Starosta obce podal podrobné informácie, môžeme vypýtať písomné spracovanie. Ružbachy chceli stanovisko k ÚP, ale VÚC PO im ho nedal. Variantné riešenia nie sú veľmi vhodné.

Otázka : ako sú na tom Nižné Ružbachy v spojení s Vyšnými R. – stará rozbitá cesta.

p. starosta – Slovenská Ves, majú projektovú dokumentáciu na spojenie so SB, aj majetko -právne majú veci vysporiadané, navrhovaná časť ide cez obec, môže to pokračovať podľa KS ale preveria ešte vlastníctvo pozemkov.

p. starosta obce Vojňany - cesta 3. Triedy, je dosť úzka, ale Podhorany majú existujúcu cestu vysporiadanú, p. starosta prepošle potrebné informácie na zmenu týkajúcu sa skrátenia. (vypýtame prostredníctvom mailu),

p. starosta Toporca – súhlasí s navrhnutým trasovaním,

p.starostka Holumnice – prebiehajú pozemkové úpravy, ich prioritou je aj hrad, varianta do Podolínce je v poriadku, Toporec – Stará Ľubovňa, p.starostka má mapu a môže sa použiť jej informácia.

p. primátor Podolíncec – navrhnutá časť pre nich je v poriadku, zváženie technického návrhu, diaľková trasa vyhovuje.

Ing.arch.Ligus – Urbeko, podotýka, že sa postupuje podľa technickej normy, v prípade ďalších pripravovaných projektov navrhovaných trás je ochota poradiť

Otázka p. starostu Hniezdne – iná trasa než tá čo je navrhnutá, ako je to SL smer napojenia Pienin, alebo údolie rieky Poprad, Veľký Lipník – Stráňany, nakresliť čiaru pre potreby rekonštrukcie cesty (Hniezdne - Kamienka) SÚC PSK opäť vlastnícke vzťahy nie sú vysporiadané.

Resumé/ odporúčania :

(projekt v Spišskej Belej je schválený v CBC zistiť na Ú PSK), vypýtať informácie od p. Bielačka o trasách, ktoré spomínal, na Úrade PSK o nich nevieme. (stretnutie so zástupcom Novotným).

S navrhnutým trasovaním súhlasia.

Zápis z pracovného stretnutia – Kostrová sieť cyklistických trás v PSK.
Miesto : Mestský úrad Stropkov
Čas : 15.11.2018 – 10:00 hod.
„Realizované s finančnou podporou Úradu vlády Slovenskej republiky – program Podpora regionálneho rozvoja“

Prítomní podľa prezenčnej listiny.

Bod 1 :

Podľa prezenčnej listiny rokovanie otvorili, p.Migašová za PSK, p.Štupáková za CykloPO a PSK, p.Matúš Goga za PSK a Urbeko Ing.Arch. V.Ligus,

Podané základné informácie o Kostrovej sieti, o prítomných, a informácie o doterajšej situácii v spracovaní KS. Ing.arch.Ligus

- realizácia podľa návrhu a podľa pripomienok p. starostov,
- začiatok od Lomného do začiatku katastra do obce Miňovce, lávka cez Ondavu do Nižnej Olšavy, ďalej u Breznici cez lávku (treba postaviť), cez pole až po Stropkov, cez lávku ponad Ondavu, do Tisince po poľnej ceste, popri Ondave ku Duplínu, smer čistička- Stročín, stále okolo Ondavy až do Svidníka.
- V.Štupáková – cesta z Lomného do (hľadajú sa možnosti modernejšieho prevedenia, iné technológie,
- Ing.arch.Ligus – 3m spevnený povrch, celoročne užívateľný chodník pre širokú verejnosť,
- dotačná schéma v PSK, od roku 2019,

Otázka v súvislosti s ťažbou dreva – užívateľské hľadisko, ťažobný plán – oznámenie pre cyklistov, morálne- ťažké mechanizmy ju ničia, ale nerobia opravy, odpovedal M.Goga,

Otázka mesto Stropkov – kde sa dajú hľadať financie na projektové dokumentácie, kde sú zdroje, 40km cca v Stropkove, financovať sa bude prednostne trasa zaznačená / navrhnutá v KS ?

M.Goga - celý dokument KS slúži aj ako podklad k ÚP, (ide výhradne o spevnené povrchy), majetko právne veci – vysporiadanie, využívanie u existujúcich trás, podľa uváženia samospráv, proces vyvlastňovania,

Ing.arch.Ligus – v rámci pozemkových úprav, obecný pozemok,

Zmena – od NDS sú podklady na R4, skontrolovať najaktuálnejší podklad !

Lomné – p. starosta Miňovce, malý kataster, vyriešiť lávku 1 a lávku 2, súhlasia nakoľko polovica je už hotová, Miňovce súhlasia,

V obci Lomné tiež súhlasia s navrhnutým trasovaním.

Nižná Olšava – problém s ťažkými mechanizmami, Urbárska spoločnosť vlastní pozemky 300 /400 kubíkov ťažia ročne. Súhlasia – úsek 736 m.

Breznica – prechod cez Ondavu, lávka ? most ? až k vode je spevnená cesta, upraviť breh a stabilizovať, kvôli posunom, súkromným vlastníkom, voda pri návalových dažďoch odoberá pôdu,

- dávať trasovanie na hranice katastrov,
- trasovanie v Stropkove – súlad s R4 popod most, mimo úrovňové od Stropkova hore :
- Tisinec má dokumentáciu už je na schválení, Duplín , môže byť podľa navrhnutého trasovania, ale postaviť radšej hore na vale, nejakú časť riešiť podľa križovatkového uzla , ideálne mimoúrovňové,
- Svidník - Stročín, stále okolo Ondavy, ďalej všetko nezodpovedá štandardom, vyklčovať a dá sa prejsť, ako ide kanalizácia.
- V meste Stropkov viacero návrhov, ale dohoda je určite prísť až do Lodomírovej ku drevenému kostolíku.

Resumé/odporúčania :

- od NDS sú podklady na R4, skontrolovať najaktuálnejší podklad.

S navrhnutým trasovaním súhlasia.

Zápis z pracovného stretnutia – Kostrová sieť cyklistických trás v PSK.
Miesto : Mestský úrad Vranov nad Topľou
Čas : 19.11.2018 – 10:00 hod.
„Realizované s finančnou podporou Úradu vlády Slovenskej republiky – program Podpora regionálneho rozvoja“

Prítomní podľa prezenčnej listiny.

Bod 1 :

privítanie na mestskom úrade vo Vranove nad Topľou

V. Štupáková – informácie o cyklotrase Ondava – iba pracovný názov ,doplňok p. starostu Fenčáka,(SV, Stropkov , Domaša , Vranov) koridor odsúhlasený, pozemky majetko - právne vysporiadané, spolupráca s KSK. (podrobne ak bude potrebné sa dopíše. Dodatočné prerokovanie trasy spolu s KSK.)

Vranov nad Topľou smerom na Tovarné.

Ing.arch.Ligus – Kostrová sieť PSK, informácie o význame pre všetkých obyvateľov, presuny v cykloturistike, doplnenie cykloinfraštruktúry, základná kostra má spojiť ostatné lokálne trasy a prepojiť aj miestne trasy,

5 trás – severná a južná, tri koridory - priečne, popis všetkých trás dnes sa rieši KS časť Zemplínska, cez Šíravu na Tokaj.

Požiadavka - musí byť bezpečná, rekreačná a zaujímavá. Odobrenie vytipovanej trasy , ktorá by uľahčila spracovanie koncepcií.

Malá Domaša :

- Podčičva , Benkovce, (cez les)cez Kajňu , p. starosta z MD podal podrobné informácie o celej trase, severozápad prepojené a je návrh aj priamo z MD na most.
- Hlavná trasa navrhnutá s napojením na ostatné obce, smer Holčíkovce, časti Eva, Monika na Domaši,
- Vranov do Podčičva – segregovaná cesta, terénne podmienky nie sú veľmi vyhovujúce,
- N.Hrušov – p.starosta vyhovuje cesta z mesta smerom na Domašu, Majerovce, Kazimír, Benkovce a ďalej,
- kameňom úrazu bolo, že nie je možné prejsť cez strmé stúpanie, nutné prípoje na hlavnú Kostru, (prehľad o kultúrnych pamiatkach, podujatiach, využívať ubytovacie kapacity a pod.
- Domaša Dobrá smer Svidník : po navrhnutej trase tam chodia aj teraz turisti a cyklisti po druhej strane Ondavy.
- Vranov nemá Generel dopravy spracovaný, takže trasovanie je len po miestnych komunikáciách. Vranov nad Topľou po ul. Mlynská , smer Dlhá ul. trasovanie je celkom vhodné, bude však nutná zmena v dopravnom značení – zníženie rýchlosti,
- Podčičva smer HN , taktiež SSC – zníženie rýchlosti, dostať sa na cestu okolo rieky smer Benkovce.
- Lepšie je obísť okolo lesa , rok 2008 bola posledná úprava ÚP obce Benkovce,
- Prechod cez cestu, vybudovať nájazd bude bezpečný (1.15) Sedliská, navrhnuté trasovanie ostáva lokálne prepojenia sú už na starostoch,
- Hencovce- Majere : trasovanie môže byť,

- Mimoúrovňový prechod na ceste prvej triedy – dlhý podjazd,
- Lávka Ondava – dokumentácia pre územné povolenie sa dopracováva a následne je pripravené na stavebné povolenie.
- Nový ÚP je v Generele Dopravy ? na ceste prepojenie na obec Naciná Ves (obchádzková trasa je cca 40 km),

Resumé/odporúčania :

- poslať technické parametre p. starostovi do Nižného Hrušova

S navrhnutým trasovaním súhlasia.

Zápis z pracovného stretnutia – Kostrová sieť cyklistických trás v PSK.
Miesto : Mestský úrad/ Poľský Dom v Bardejove
Čas : 21.11.2018 – 10:00 hod.
„Realizované s finančnou podporou Úradu vlády Slovenskej republiky – program Podpora regionálneho rozvoja“

Prítomní podľa prezenčnej listiny

Bod 1:

Otvorenie predstavenie Kostrovej siete cyklistických trás v PSK,

- Ing.arch. Ligus uviedol nutnosť spracovania tohto dokumentu- účasť na stretnutí veľmi malá!
- Podrobné informácie o podpore dopravy, rekreácie a vytipovania regionálnych a lokálnych trás,
- Poslať ďalší mail starostom, ktorí neprišli, že bude navrhnuté trasovanie schválené bez nich,
- Dve trasy východo – západné a tri severojužné až do Košického samosprávneho kraja,
- Realizácia konceptu je s miestnou podporou samospráv a získať spätnú väzbu,
- Opäť je tu záujem o napájanie sa na KS , v rámci pamiatok UNESCO
- Zástupca mesta BJ hovorí o zaujímavom prepojení PO, BJ navrhuje priamo trasu PO BJ, hovorí o malej obtiažnosti,
- p. Tribus – zástupca SR PL Dom v BJ zástupca hovorí o Karpatskej cyklistickej ceste,
- V.Štupáková – KS má aj dopravnú funkciu, a je už v užívaní, a je potrebné riešiť tento koridor,
- Zástupca PSK z odboru dopravy Ing. Škorupa sa pýta, kto je užívateľom KS,
- Ing.arch.Ligus - nemáme financie na stavbu špeciálnych trás, tak sa bude užívať KS aj na dopravu aj na rekreáciu,
- V. Štupáková – Kostrová sieť nemôže viesť po ceste prvej triedy, vysvetlila, čo bude riešiť,
- M. Goga- neriešime Bardejov, lebo má stratégiu, ide o napojenie na KS, ide o to, aby cyklocesta bola atraktívna, a hlavne bezpečná pre cyklistov, vysvetľuje, aby sa mohli v rámci KS napojiť na cestu do PO, konečný užívateľ nie je len diaľkový cyklista.
- Tarnov – uvítal by lávku cez rieku, efektívne využívanie zdrojov, majú historické pamiatky, ale cesta je veľmi frekventovaná.
- V.Štupáková – vysvetľuje že po segregovanej ceste je to na výlete s malými deťmi dobre situované, obce majú výhody,
- Mesto BJ – dokumentuje, že rodiny s deťmi budú preferovať cesty mimo hlavné ťahy,
- 2,2 m široký turistický chodník a prepojené je na BJ kúpele a mesto. Je spojzdnený , sú aj užívatelia starší s elekto bicyklami, single tracky sú obľúbené.
- V.Štupáková - vysvetľuje prečo je trasovanie také, lebo je v súlade s požiadavkami mesta Svidník, ktoré trasu odsúhlasilo,

- Ing.arch.Ligus – trasa musí byť celoročne zjazdná a hlavne pre všetkých užívateľov
- OOCR – BJ bicykle po uvádzanej trase popri ceste 1.77 , je to správne vysporiadané, okolo cesty až po križovatku ku kúpeľom v ÚP je to okolo žel. Trate, majú síce stavebné povolenie, ale vlastníci sa budú ešte vyjadrovať, zatiaľ dali len ústne súhlasy, chcú to predať.
- **Obec Tarnov** lávka cez komunikáciu by bola prepojením aj na motorest, od motorestu je plánovaná pútnická trasa Sveržov a Kurov,
- nakresliť trasu cez Kapušany, Tulčík, Demjata, Raslavice, Tročany Janovce, Bartošovce, Hertník, Šiba , Hervartov , BJ.

Resumé/odporúčania

Poslať ďalší mail starostom, ktorí nepišli, že ak sa nevyjadria dodatočne bude navrhnuté trasovanie schválené bez nich,

S navrhnutým trasovaním súhlasia.

Zápis z pracovného stretnutia – Kostrová sieť cyklistických trás v PSK.
Miesto : Úrad Prešovského samosprávneho kraja
Čas : 4.12.2018 – 10:00 hod.
„Realizované s finančnou podporou Úradu vlády Slovenskej republiky – program Podpora regionálneho rozvoja“

Prítomní podľa prezenčnej listiny,

Bod 1:

Privítanie a otvorenie pracovného stretnutia p. Migašová Š. zástupca Ú PSK a krajský cyklokoordinátor za PSK.

Ing.arch.Ligus – prezentácia KS , vysvetlenie prečo je potrebná , zúčastnení budú konkrétne pripomienkovať návrh,

V. Štupáková – vysvetlila prítomným starostom, aké je dôležité majetko právne vysporiadanie území pri prípravnej fáze na predmetnom katastri, ak nemajú Územné plány obcí v štádiu v záväzných častiach, podaná aj informácia o možnosti dotácie cez pripravovaný Regionálny fond Ú PSK,

Ing.arch.Ligus – ak sú už starostovia pripravení , územnoplánovací podklad je pripravený, ľahšie sa realizuje trasovanie,

Aj v tomto území, v rámci PSK 5 trás , na tomto území sa križujú dve trasy, Eurovelo 11 a Kostrová sieť,

V.Štupáková - vysvetlenie legendy farebných čiar na mape

- Pripojenie obce Gregorovce na trasu EuroVelo 11
- Vyjadrenie mesta Prešov
- Predstavenie trasovania trasa Prešov smer L'ubotice ... až Hanušovce nad Topľou,
- Lipníky – smer Radvanovce, čo s obcami Pušovce ?, Podhorany, Proč , Čelovce a ostatní účastníci smer do Gíraltoviec, samozrejme dajú sa napojiť na hlavnú trasu,
- Celková trasa KS je cca 800 km, riešenie je lokálne,

Prešov – smer Vranov nad Topľou – koridor riečka Sekčov, smer Vranov, hrádza okolo Sekčova – nie sú vysporiadané pozemky ! proces trvá niekoľko rokov.

M. Goga- brehová čiara rieky Sekčov má veľa vlastníkov v rámci vysporiadania pozemkov, využíva sa breh rieky (časté záplavy), smer Ľubotice, najväčšia frekvencia cyklistov v súčasnosti,

p. primátorka mesto Prešov A.Turčanová

- mesto Prešov nám poskytne dokument, v ňom sú zapracované trasy a začali práce na trase, Masarykova ul. s napojením na Solivarskú ul. Je samostatná cyklocesta. Mesto Prešov rieši komplet všetko, čo je vyznačené.

Trasa KS je vedená väčšinou po pozemkoch SPF, je tu požiadavka prepojenia PO-Ľubotice, pre PO žltá trasa prioritná ! Zelená trasa má byť zachovaná a s podporou PSK. – je to č. 1 z hľadiska podpory.

Fintice – cez obec , SPF,SR,

Kapušany, miestne komunikácie, okolo futbalového ihriska, 1,7 km popri rieke Sekčov, okolo družstva, nový podjazd- dohoda so železnicami, prechod k rampám ako je to poznačené okolo kostola. Obec urobí a projektovú dokumentáciu.

Lada – riečny koridor, žel. priecestie,súhlasia s navrhovaným trasovaním.

Nemcovce- tiež súhlasia,

Lipníky – severná strana, podchod, firma Dopravoprojekt - neodsúhlasil prepojenie pre obec v žiadosti ! PSK vstúpi do konania, v januári 2019.

Chmeľov – (Pušovce , Podhrabina) ??? áno s napojením na Radvanovce. Tieto obce sa môžu podľa vlastného uváženia zapojiť do KS.

Radvanovce – preferujú napojenie mimoúrovňové a s navrhnutou trasou súhlasia,

Podlipníky, Pavlovce – zavolať im omylom neboli prizvaní ! PSK vstúpi do jednaní - pre obec Pavlovce!

Medzianky – súhlasia,

Hanušovce nad Topľou- lávka nad brodom, pravý breh rieky Tople , kataster Ďurďoš, až po kataster **Bystré**, súhlasia – jednanie s vodohospodármi , o budúcej protipovodňovej hrádzi,

Vyšný Žipov – súhlasí s navrhnutým trasovaním . **Obec Jastrabie** tiež.

Bystré - lávka v rámci vybudovania cyklocesty, majú cyklochodník , s trasovaním súhlasia.

Gregorovce – na Eurowello 11

- prechod mimoúrovňový cez cestu smer Veľký Šariš, tri lávky sú v štádiu riešenia majú dotáciu,
- uvažuje sa nakresliť paralelný chodník s cestou, doprava občanov Gregoroviec do práce do Veľkého Šariša,

Resumé/odporúčania :

- zavolať obciam Podlipníky , Pavlovce omylom neboli prizvaní !
- Dopravoprojekt - neodsúhlasil prepojenie v žiadosti pre obce Podlipníky, Pavlovce, vstúpime do jednaní aj Prešovský samosprávny kraj.

S navrhnutým trasovaním súhlasia.

Zápis z pracovného stretnutia – Kostrová sieť cyklistických trás v PSK.
Miesto : Mesto Snina a Humenné
Čas : 28.11.2018 – 10:00 hod.
„Realizované s finančnou podporou Úradu vlády Slovenskej republiky – program Podpora regionálneho rozvoja“

Prítomní podľa prezenčnej listiny,

Bod 1:

Privítanie a otvorenie pracovného stretnutia p. primátorka Danko Galandová

Predstavenie návrhu Kostrovej siete cyklistických trás v Prešovskom samosprávnom kraji,

Prítomní starostovia sa vyjadrovali postupne k navrhovanému riešeniu postupne podľa vyzvania.

Starosta obce Belá nad Cirochou pripomienkoval navrhované riešenie a ponúkol možnú alternatívu. Zhotoviteľ diela s touto alternatívou pracoval už pri samotnom navrhovaní, avšak zložité vlastnícke vzťahy neumožňujú v praxi túto alternatívu realizovať.

Starosta obce dôvod uznal za problematický a predkladaný návrh nakoniec odsúhlasil.

Starosta obce Stakčín, plne súhlasil s navrhovaným trasovaním, nakoľko už pred časom začal majetko právne vysporiadavanie pozemkov pod navrhovaným riešením.

p. primátorka mesta Snina, taktiež súhlasila s navrhovaným riešením a v čo najkratšej dobe sa budú zaoberať naplňaním predloženého návrhu na úrovni mesta Snina.

Resumé/odporúčania :

S navrhnutým trasovaním súhlasia všetci prítomní.

2. Koncepcia návrhu kostrovej siete

2.1. Analýza a posúdenie hlavnej infraštruktúry podľa jednotlivých koridorov a návrh technických opatrení (stavebných úprav)

Návrh koncepcie kostrovej siete cyklistických komunikácií vychádza z nasledovných požiadaviek:

- A. prepojiť významné destinácie cestovného ruchu Prešovského kraja
- B. v maximálnej možnej miere využiť existujúcu infraštruktúru ktorá spĺňa požiadavky kladené na hlavné trasy pre cyklistov
- C. zohľadňovať význam dopravnej a rekreačnej funkcie infraštruktúry pre cyklistov tak, aby podchytila čo najväčšie spektrum obyvateľov a návštevníkov cyklotrasy
- D. navrhované koridory posudzovať s ohľadom na technické požiadavky kladené na hlavné cyklotrasy

Podľa typu povrchov a druhov komunikácií

Základná požiadavka na povrchy hlavných cyklistických komunikácií žiada ich celoročnú zjazdnosť. Znamená to, že povrch má byť spevnený, v prípade cyklistických komunikácií tvrdý - živičný, betónový alebo cementovo stabilizovaný. V územiach, kde dochádza ku kontaktu s citlivými ekologických lokalitami /národné parky, chránené územia/ môže byť povrch priepustný, ale zároveň stabilizovaný voči rôznym typom eróznej činnosti.

Na účelových komunikáciách /lesné, poľné cesty a hrádze/ musí zohľadňovať príslušné dynamické zaťaženie od prechádzajúcich vozidiel a s tým súvisiacu úroveň zhutnenia pláne a výšku konštrukcie. V prípade využívania málo frekventovaných krajských ciest a miestnych komunikácií sú realizované hlavne živičné kryty, ktoré zároveň vyhovujú aj cyklistom.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Posúdenie podľa druhu technických opatrení

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

Navrhované konštrukcie a ceny vychádzajú zo skúseností z realizácie podobných stavieb v Čechách a na Slovensku, ktoré boli zhrnuté v publikácii "Principy a metódy rozvoja cyklistickej dopravy a infraštruktúry, príloha: TECHNOLOGIE KONSTRUKCIÍ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ, uplatnění výsledků výzkumu. Vydal 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 cyklotrasy typu EuroVelo a hlavné cyklistické komunikácie.

Navrhované konštrukcie podľa typu vozovky

1. Netuhá živičná vozovka
2. Tuhá cemento betónová vozovka
3. Iný typ - nestmelená vozovka

Netuhá živičná vozovka - asfalt

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 strednozrnný (AB 16+), jemnozrnný (AB 11+) a veľmi jemný (AB 8+).

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

Živičná vozovka pre cyklistov bez vylúčenia motorových vozidiel

Asfaltový betón strednozrnný tr. III ABSIII	STN EN 13 108	140 mm
Penetračný makadam jemnozrnný PMJ	STN EN 736127	40 mm
Mechanicky spevnené kamenivo MSK	STN EN 736126	160 mm
Štrkopiesok tr.B ŠP	STN EN 736126	150 mm
Celkom hrúbka konštrukcie min. 390 mm		
Orientačná cena: 48 Euro/m ²		

Živičná konštrukcia cestičky pre cyklistov s vylúčením motorových vozidiel

Asfaltový betón AC 11	STN EN 13 108-1	40 mm
spojovací postrek 0,5 kg/m ²	STN EN 12 591	
Obaľované kamenivo OK III	STN EN 73 6121	60 mm
Štrkodrvina fr. 0/32 ŠD	STN EN 73 6126	100 mm
Štrkopiesok ŠP	STN EN 73 6126	100 mm
Celkom hrúbka konštrukcie 300 mm		
Orientačná cena: 42 Euro/M ²		

Tuhá cemento betónová vozovka

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 špármi alebo ako bezšpárová. Cementobetónové kryty sa vykazujú vyššou životnosťou ako asfaltové, nemenia svoj tvar a povrchovú štruktúru a sú odolné voči prieniku koreňových stromov a krov.

Cementobetónová konštrukcia cestičky pre cyklistov s vylúčením motorových vozidiel

Cementový betón CB III	STN 73 6123	140 mm
Štrkodrvina fr. 0/63 ŠD; 63,0 GP	STN 736126	200 mm

Konštrukčná pláň - únosnosť Edef,2 ≥ 45 MPa a pomer Edef,2/Edef,1 < 2,5 podľa STN 73 613

Celkom hrúbka konštrukcie 340 mm

Orientačné náklady: 50 Euro/M²

Cementobetónová konštrukcia cestičky pre cyklistov bez vylúčenia motorových vozidiel

Cementový betón CB III	STN 73 6123	160 mm
Štrkodrvina fr. 0/32 ŠD; 63,0 GP	STN 736126	100 mm
Štrkodrvina fr. 0/63 ŠD; 63,0 GP	STN 736126	150 mm

Konštrukčná pláň - únosnosť Edef,2 ≥ 45 MPa a pomer Edef,2/Edef,1 < 2,5 STN 73 6133

Celkom hrúbka konštrukcie 410 mm

Orientačné náklady: 60 Euro/m²

Nestmelená vozovka - odporúčaná v lesnom prostredí

Využívajú sa pre cyklotrasy v lesnom prostredí s povolením vjazdu pre obslužnú dopravu lesných mechanizmov.

Pre tento typ nespevnených krytov vozovky sa odporúča použiť vrstvu štrkodrvy – ŠD fr. 0/16 alebo 0/32 podľa STN 73 6126, vrstvu štrku čiastočne vyplneného cementovou maltou – ŠCM alebo vrstvu kaleného štrku – KŠ podľa STN 73 6127.

Kryt stabilizovanej vozovky možno vytvoriť zo zeminy stabilizovanej (ZS) hydraulickým spojivom (cementom, vápnom, troskou a pod.) podľa STN 73 6125 alebo mechanicky spevnenej zeminy – MSZ (kamenivom alebo iným druhom vhodného materiálu) podľa STN 73 6132.

Ako príklad uvádzame jednoduchú a veľmi trvácnu konštrukciu cesty z Ústí nad Labem, ktorá aj po 15 rokoch je stále veľmi zachovalá a bez výtlkov. Cestu používajú aj ťažké lesné mechanizmy. Povrch je veľmi dobre zjazdový 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 žlabmi 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 zjazdová aj pre cyklistov.

Konštrukcia:

- mlat - drvený štrk s prísadami hliny a cementovou stabilizáciou či iným pojivom 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 fr.32/63 100 mm
 - štrkodrava 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 Euro/M² plus zemné práce, príprava územia 10 Euro/M²
Celkom orientačná cena: 30 Euro/M²

Porovnanie konštrukcií cyklistických komunikácií podľa povrchu vozovky

Porovnanie životnosti

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

Prevádzka

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

Ekonomika

- vzhľadom na dlhšiu životnosť je CBK ekonomicky výhodnejšia, prakticky nie je potrebné riešiť náklady na údržbu
- betónová vozovka na cyklotrase nepotrebuje obrubníky
- betón sa skladá výhradne z tuzemských surovín a materiálov, asfalt je závislý na dodávkach zo zahraničia

Záver: cementobetónová vozovka má nesporné ekologické a z dlhodobého hľadiska údržby nesporné ekonomické výhody, ale finančne sú najdrahšie.

Posúdenie podľa druhu stavebných opatrení

Novostavba – komunikácie, ktoré vedú v plánovaných koridoroch ale fyzicky neexistujú a nie sú teda zjazdné pre cyklistov. Väčšinou predstavujú úseky, kde sú navrhnuté nové cyklistické cestičky, v odôvodnených prípadoch sa jedná o nové účelové komunikácie, nakoľko sa predpokladá aj pohyb ďalších účastníkov premávky – napr. hospodárske vozidlá alebo chodci. Vzhľadom na typ správcu resp. vlastníka sa jedná predovšetkým o miestne komunikácie v správe jednotlivých samospráv.

Rekonštrukcia – komunikácia je už v súčasnosti vhodná pre cyklistov, nakoľko fyzicky existuje v teréne, ale sú potrebné stavebné úpravy, ktoré menia priestorové parametre trasy. Takto označený úsek cesty v mape môže zahŕňať všetky typy dopravných komunikácií predovšetkým miestne komunikácie a účelové komunikácie. Tento typ stavby vyžaduje stavebné povolenie.

Modernizácia - komunikácia je už v súčasnosti vhodná pre cyklistov, nakoľko fyzicky existuje v teréne, ale sú potrebné úpravy len úpravy zvršku cesty, ktorými sa nemenia priestorové parametre trasy. Takto označený úsek cesty v mape môže zahŕňať všetky typy dopravných komunikácií predovšetkým miestne komunikácie a účelové komunikácie. Tento typ stavby nevyžaduje stavebné povolenie.

Bez stavebných úprav – komunikácia je vhodná pre cyklistov a nie sú potrebné žiadne ďalšie stavebné úpravy. Vo väčšine prípadov je potrebné doplniť cykloturistické značenie, prípadne dopravné značenie. Takto označený úsek môže zahŕňať miestne komunikácie vrátane cyklistických cestičiek, účelové komunikácie ktoré spĺňajú požiadavku na celoročnú zjazdnosť a krajské cesty, ktoré spĺňajú požiadavku na bezpečnosť cyklistov v zmysle výšky intenzity dopravy.

Technické popisy navrhovaných úsekov podľa jednotlivých vetiev

Legenda:

Plánovacia dokumentácia – stav pripravenosti:

SU – štúdia uskutočniteľnosti

DUR – dokumentácia pre územné rozhodnutie

UR – územné rozhodnutie

DSP – dokumentácia pre stavebné povolenie

SP – stavebné povolenie

NO – žiadna príprava

Typ cesty:

CYK – cyklistická komunikácia – cyklistická cestička, cyklistický pruh

MK – miestna komunikácia

UK – účelová komunikácia

KASC – krajské a štátne cesty 1., 2. a 3. triedy

POPISY JEDNOTLIVÝCH VETIEV

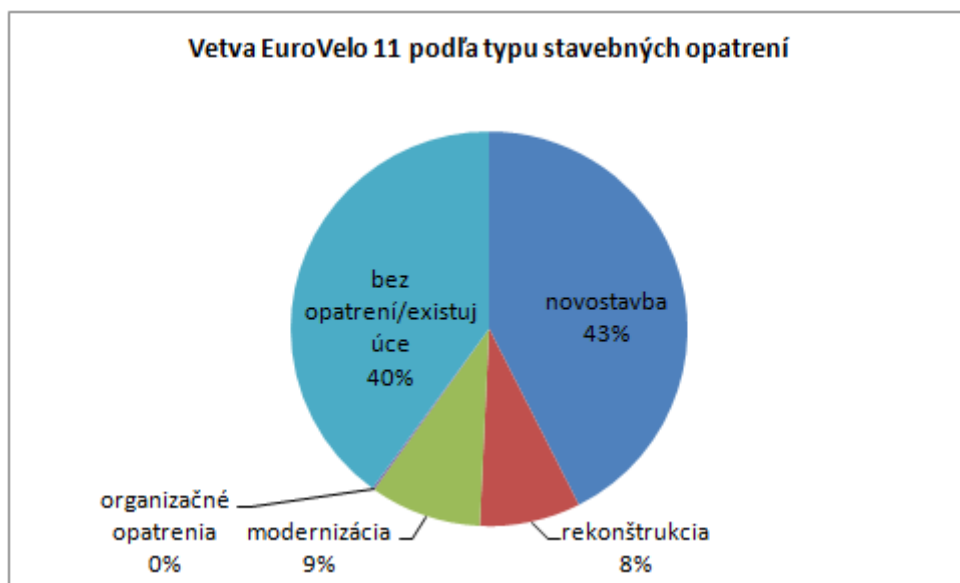
2.1.1. EuroVelo 11

Popis vetvy Kostrovej siete podľa jednotlivých katastrov obcí a podľa navrhovaných technických opatrení a typov stavebných opatrení je uvedený v prílohe dokumentu.

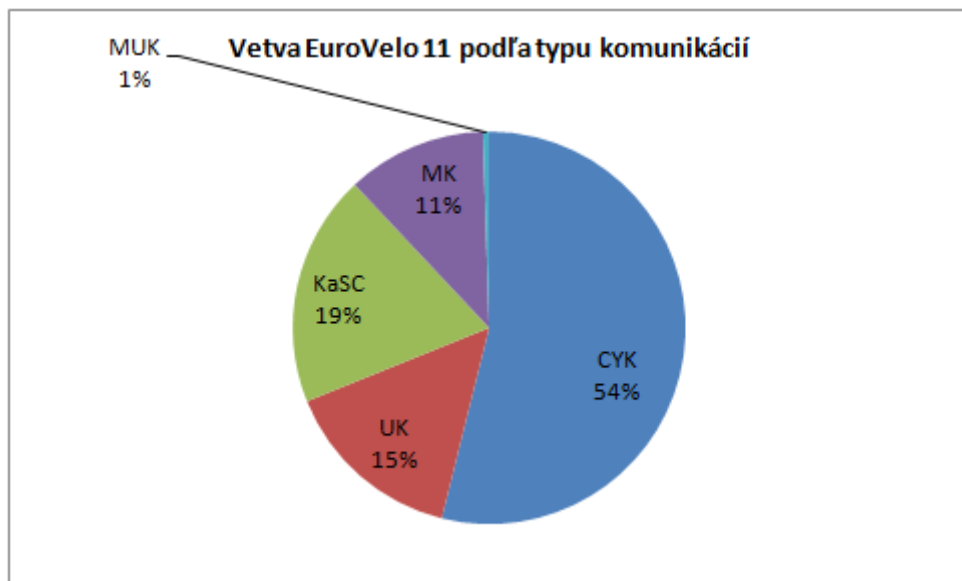
Celkový sumár

Celkový rozsah vetvy je 149,9 km, dotknutých je 36 samospráv vrátane krajského mesta Prešov. 40 % celej trasy je realizovaných, alebo pripravených na realizáciu. Stav pripravenosti v katastroch jednotlivých samospráv je v úseku Prešov - Mníšek nad Popradom vysoký, v smere od Prešova do Košíc - úsek po Seniakovce je naopak nízky. Novostavby, predovšetkým segregované cyklistické cestičky, ktoré je potrebné dobudovať, tvoria 43 % celkového rozsahu trasy. Podiel cyklistických cestičiek na celkovej dĺžke zahrnutých komunikácií je 54%.

celková dĺžka m	novostavba m	rekonštrukcia m	modernizácia m	organizačné opatrenia m	bez opatrení/existujúce m
149837	63668	12397	13654	272	59846



typ komunikácie	CYK	UK	KaSC	MK	MUK	MUK počet
dĺžka v m	80748	22490	28623	17212	764	15
% z celkovej dĺžky	54	15	19	11	1	



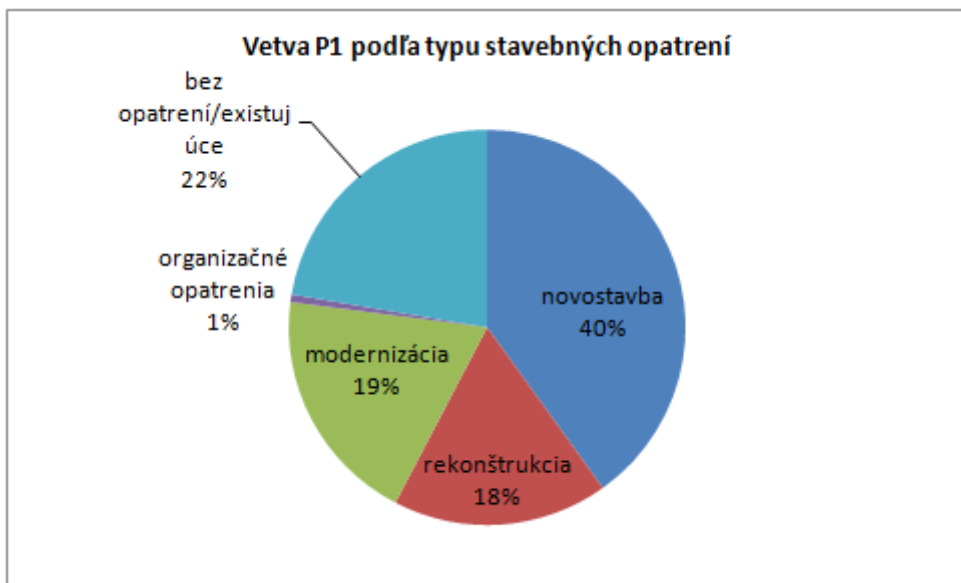
2.1.2. Vetva P1 - Vysoké Tatry: Podbanské – Tatranská Kotlina - Ždiar /Osturňa/

Popis vetvy Kostrovej siete podľa jednotlivých katastrov obcí a podľa navrhovaných technických opatrení a typov stavebných opatrení je uvedený v prílohe dokumentu.

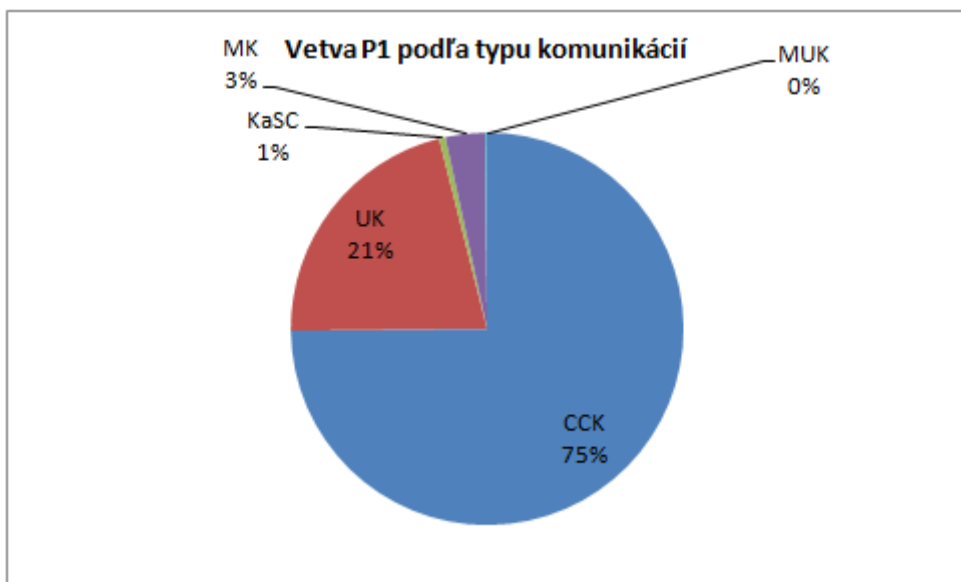
Celkový sumár

Celkový rozsah vetvy je takmer 70 km, dotknuté sú 3 samosprávy, predovšetkým mesto Vysoké Tatry, na území ktorého je umiestnená väčšia časť cyklotrasy. 22 % celej trasy je realizovaných, alebo je vhodných do zaradenia hlavnej kostrovej siete. Takmer 47% tvorí rekonštrukcia a modernizácia existujúcich chodníkov a účelových komunikácií. Novostavby, predovšetkým segregované cyklistické cestičky, ktoré je potrebné dobudovať, tvoria 40 % celkového rozsahu trasy. Podiel cyklistických cestičiek na celkovej dĺžke zahrnutých komunikácií je až 75 %.

celková dĺžka v m	novostavba m	rekonštrukcia m	modernizácia m	organizačné opatrenia m	bez opatrení/existujú m
69235	27729	12211	13400	431	15464



typ komunikácie	CCK	UK	KaSC	MK	MUK	MUK počet
dĺžka v m	51823	14679	363	2263	107	3
% z celkovej dĺžky	75	21	1	3	0	



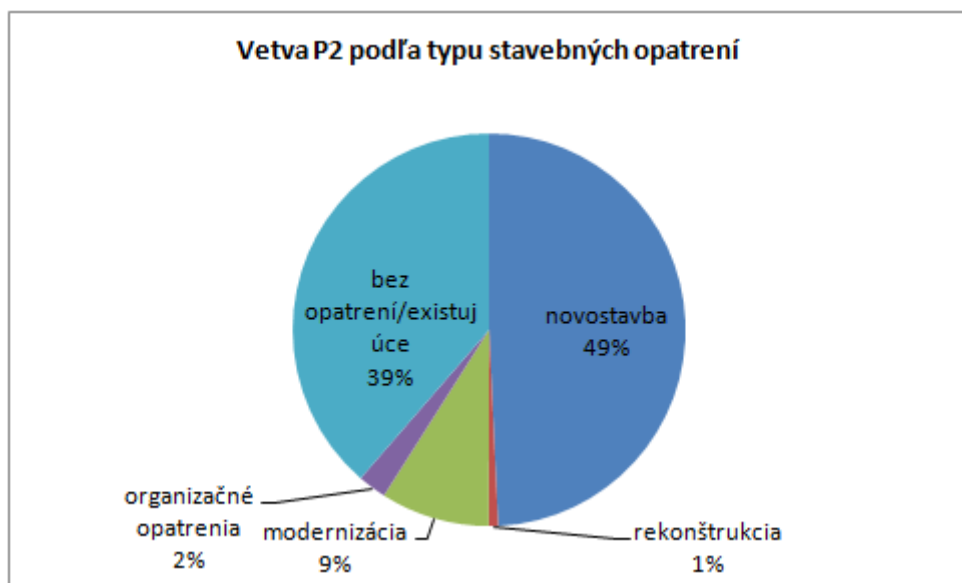
2.1.2. Vetva P2 - Tatry – Pieniny:
Štrba - Poprad - Kežmarok - Sp.Belá /odbočenie Tatranská Kotlina/ - Podolinec - Červený Kláštor

Popis vetvy Kostrovej siete podľa jednotlivých katastrov obcí a podľa navrhovaných technických opatrení a typov stavebných opatrení je uvedený v prílohe dokumentu.

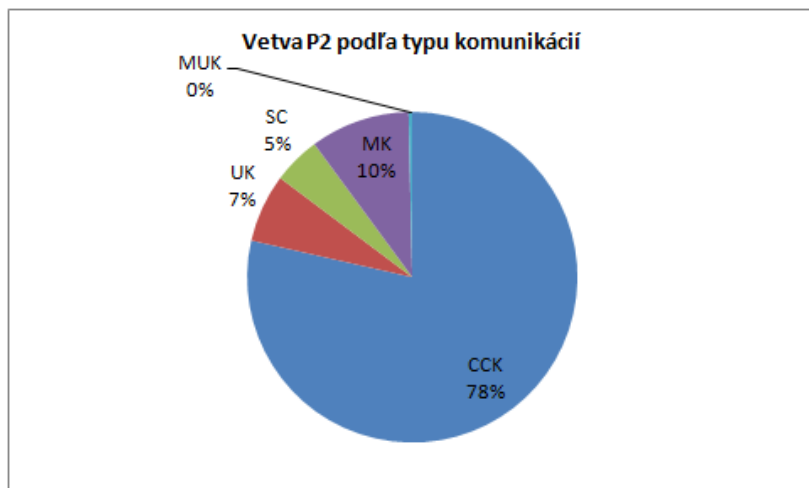
Celkový sumár

Celkový rozsah vetvy je viac ako 114 km, dotknutých je 25 samospráv, predovšetkým mestá Poprad, Kežmarok a Spišská Belá. 39 % celej trasy je realizovaných, alebo je vhodných na zaradenie do hlavnej kostrovej siete. Len 10 % tvorí rekonštrukcia a modernizácia existujúcich ciest a účelových komunikácií. Novostavby, predovšetkým segregované cyklistické cestičky, ktoré je potrebné dobudovať, tvoria 49 % celkového rozsahu trasy. Podiel cyklistických cestičiek na celkovej dĺžke zahrnutých komunikácií je až 79 %.

celková dĺžka m	novostavba m	rekonštrukcia m	modernizácia m	organizačné opatrenia m	bez opatrení/existujúce m
114208	56275	875	10238	2692	44128



typ komunikácie	CCK	UK	SC	MK	MUK	MUK počet
dĺžka v m	89724	7622	5327	11125	410	10
% z celkovej dĺžky	79	14	609	109	15	



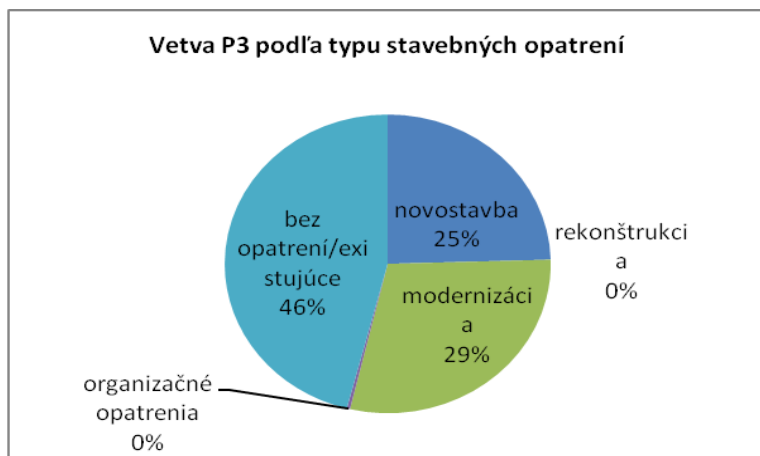
2.1.3. Vetva P3 – Levočská: Kežmarok - Tvarožná - Levoča - Spišské Podhradie - Vyšný Slavkov – Lipany

Popis vetvy Kostrovej siete podľa jednotlivých katastrov obcí a podľa navrhovaných technických opatrení a typov stavebných opatrení je uvedený v prílohe dokumentu.

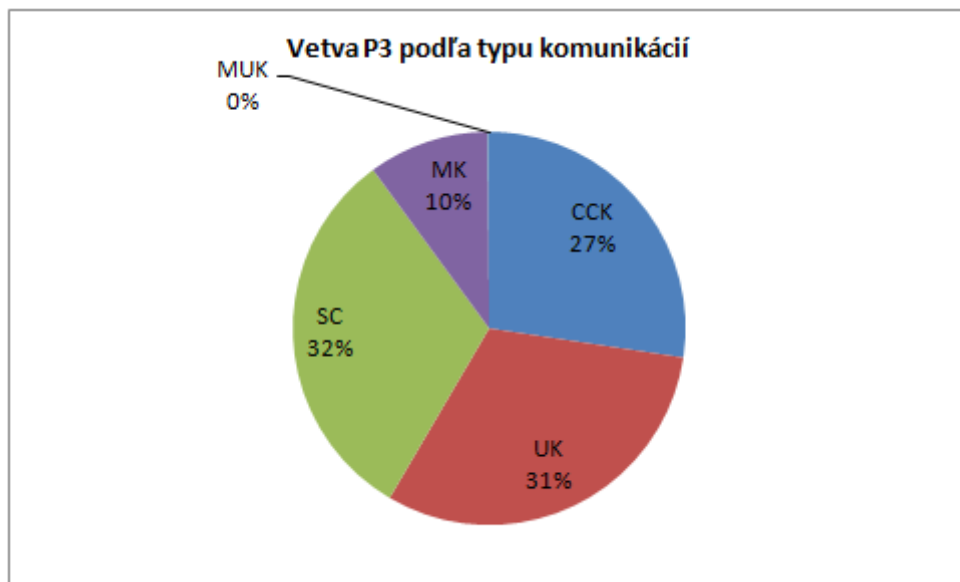
Celkový sumár

Celkový rozsah vetvy je takmer 70 km, dotknutých je 19 samospráv, predovšetkým mestá Kežmarok, Levoča a Spišské Podhradie. 46 % celej trasy je realizovaných, alebo je vhodných na zaradenie do hlavnej kostrovej siete. 29 % tvorí modernizácia existujúcich ciest a účelových komunikácií. Novostavby, predovšetkým segregované cyklistické cestičky, ktoré je potrebné dobudovať, tvoria 25 % celkového rozsahu trasy. Podiel cyklistických cestičiek na celkovej dĺžke zahrnutých komunikácií je 27 %.

celková dĺžka m	novostavba m	rekonštrukcia m	modernizácia m	organizačné opatrenia m	bez opatrení/existujúce m
68893	16910	0	20104	222	31657



typ komunikácie	CCK	UK	SC	MK	MUK	MUK počet
dĺžka v m	18855	21419	21678	6883	58	1
% z celkovej dĺžky	27	31	31	10	0	



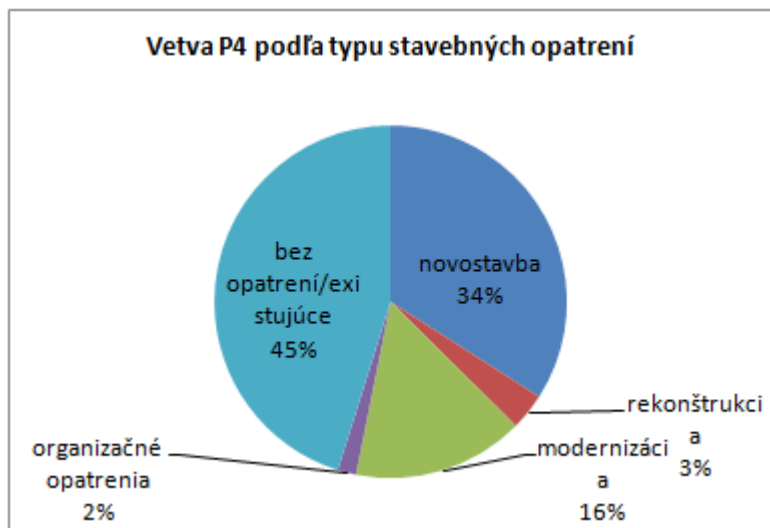
2.1.5. Vetva P4 – Čergovská: Čirč - Bardejov - Svidník

Popis vetvy Kostrovej siete podľa jednotlivých katastrov obcí a podľa navrhovaných technických opatrení a typov stavebných opatrení je uvedený v prílohe dokumentu.

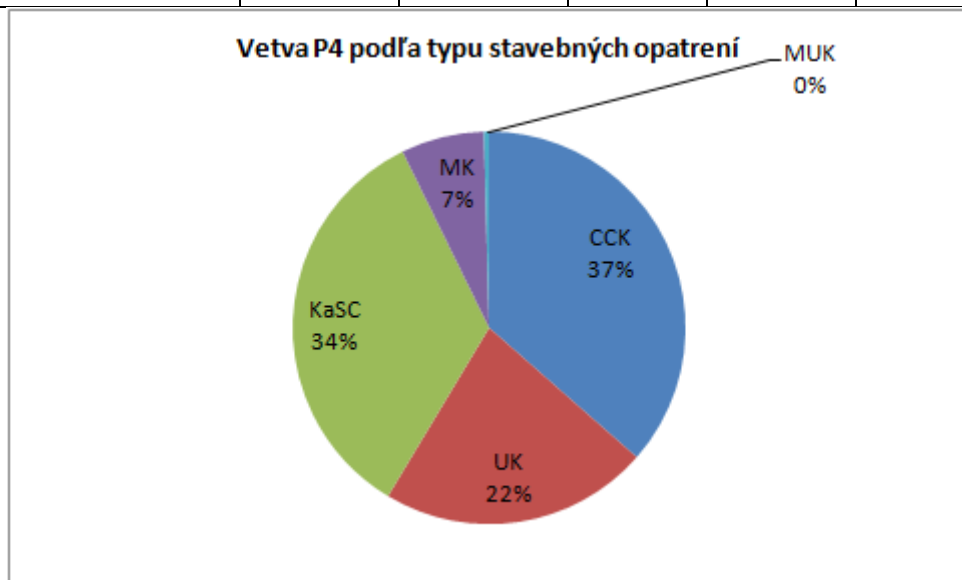
Celkový sumár

Celkový rozsah vetvy je viac ako 81 km, dotknutých je 19 samospráv, predovšetkým mestá Bardejov a Svidník. Až 45 % z celej trasy je realizovaných, alebo je vhodných na zaradenie do hlavnej kostrovej siete. 19% tvorí rekonštrukcia alebo modernizácia existujúcich ciest a účelových komunikácií. Novostavby, predovšetkým segregované cyklistické cestičky, ktoré je potrebné dobudovať, tvoria 34 % celkového rozsahu trasy. Podiel cyklistických cestičiek na celkovej dĺžke zahrnutých komunikácií je 37 %.

celková dĺžka m	novostavba m	rekonštrukcia m	modernizácia m	organizačné opatrenia m	bez opatrení/existujúc
81272	27665	2730	12804	1380	36693



typ komunikácie	CCK	UK	KaSC	MK	MUK	lávky počet
dĺžka v m	29629	18007	27726	5559	351	9
% z celkovej dĺžky	36	22	34	7	0	



2.1.6. Vetva P5 – Vranovská: Prešov - Hanušovce nad Topľou - Vranov nad Topľou

Popis vetvy Kostrovej siete podľa jednotlivých katastrov obcí a podľa navrhovaných technických opatrení a typov stavebných opatrení je uvedený v prílohe dokumentu.

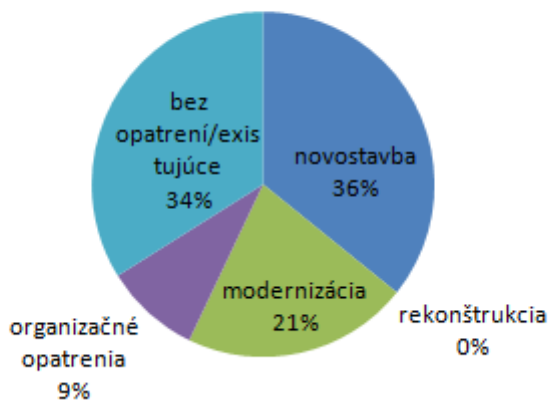
Celkový sumár

Celkový rozsah vetvy je približne 60 km, dotknutých je 18 samospráv, predovšetkým mestá Prešov, Hanušovce nad Topľou a Vranov nad Topľou. 34 % z celej trasy je realizovaných, alebo je vhodných na zaradenie na hlavnej kostrovej sieti. 21% tvorí modernizácia existujúcich ciest, predovšetkým účelových komunikácií. Novostavby, predovšetkým segregované cyklistické cestičky, ktoré je

potrebné dobudovať, tvoria 36 % celkového rozsahu trasy. Podiel cyklistických cestičiek na celkovej dĺžke všetkých komunikácií je 32 %.

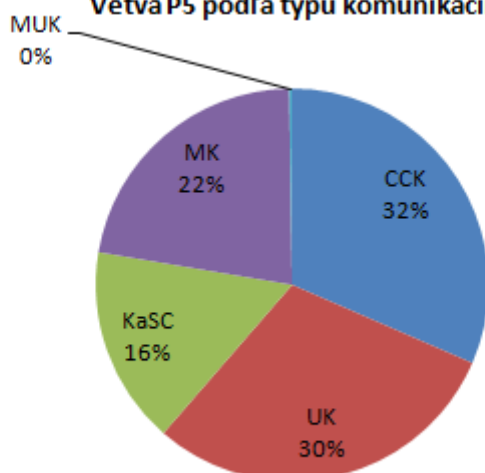
celková dĺžka m	novostavba m	rekonštrukcia m	modernizácia m	organizačné opatrenia m	bez opatrení/existujúce m
60092	21525	0	12769	5419	20379

Vetva P5 podľa typu stavebných opatrení



typ komunikácie	CCK	UK	KaSC	MK	MUK	MUKpočet
dĺžka v m	18943	17935	9794	13274	146	4
% z celkovej dĺžky	32	30	16	22	0	

Vetva P5 podľa typu komunikácií



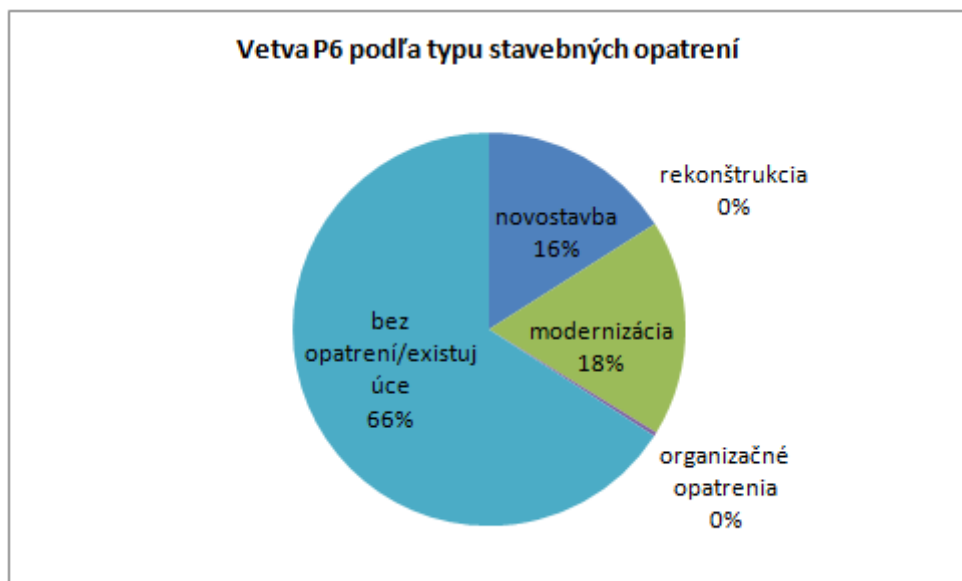
2.1.7. Vetva P6 –Šarišská: Prešov – Bardejov

Popis vetvy Kostrovej siete podľa jednotlivých katastrov obcí a podľa navrhovaných technických opatrení a typov stavebných opatrení je uvedený v prílohe dokumentu.

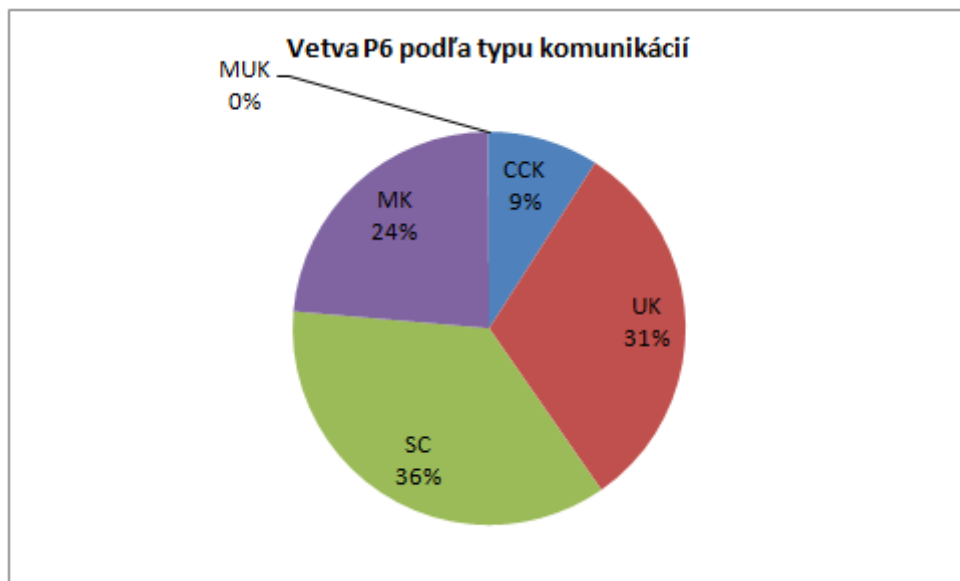
Celkový súhrn

Celkový rozsah vetvy je približne 60 km, dotknutých je 12 samospráv, predovšetkým mesto Bardejov a obce Kapušany, Tulčík, Demjata a Raslavice. Až 66 % z celej trasy je realizovaných, alebo je vhodných na zaradenie do hlavnej kostrovej siete. Je tak vďaka vysokému podielu ciest 3. triedy, ktoré majú nízku intenzitu dopravy a tvoria tak už alternatívu ku nebezpečnej ceste 2. tr. Vzhľadom na zastavanosť územia vytvárajú pomerne priame prepojenie bez potreby budovať ďalšie cesty. 18% tvorí modernizácia existujúcich ciest, predovšetkým poľných účelových komunikácií. Novostavby, predovšetkým segregované cyklistické cestičky, ktoré je potrebné dobudovať, tvoria 16 % celkového rozsahu trasy. Podiel cyklistických cestičiek na celkovej dĺžke všetkých komunikácií je 9 %.

celková dĺžka m	novostavba m	rekonštrukcia m	modernizácia m	organizačné opatrenia m	bez opatrení/existujúce m
37696	6028	0	6709	125	24834



typ komunikácie	CCK	UK	SC	MK	MUK	lávky počet
dĺžka v m	3420	11782	13593	8876	25	1



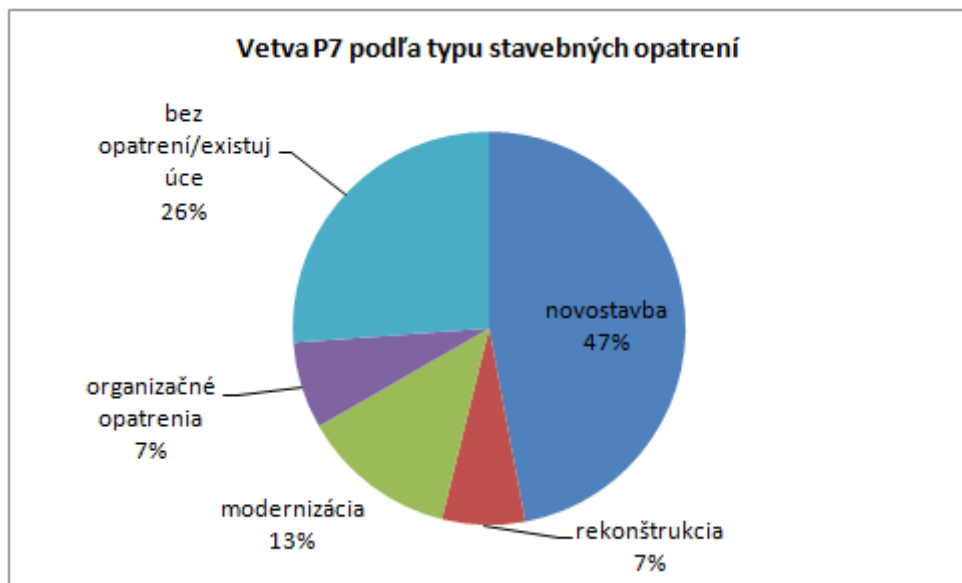
2.1.8. Vetva P7 – Dukla - Domaša: Vyšný Komárnik - Svidník - Stropkov - Vranov nad Topľou - Nižný Hrušov

Popis vetvy Kostrovej siete podľa jednotlivých katastrov obcí a podľa navrhovaných technických opatrení a typov stavebných opatrení je uvedený v prílohe dokumentu.

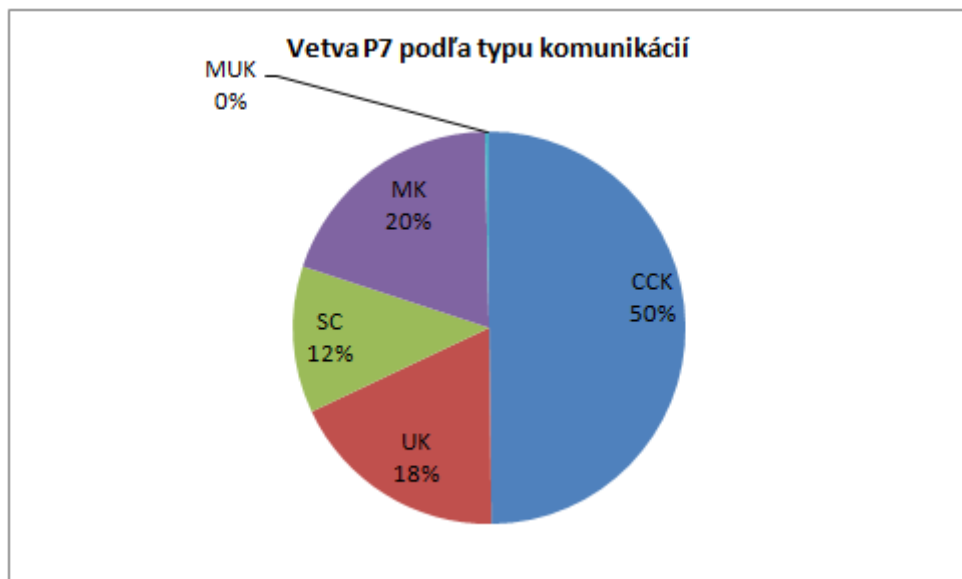
Celkový súhrn

Celkový rozsah vetvy je takmer 105 km, dotknutých je 25 samospráv, predovšetkým mestá Svidník, Stropkov a Vranov nad Topľou. Prepája regionálne destinácie cestovného ruchu ako je Dukla a Domaša. Trasa má priamu návaznosť na Poľsko - hraničný prechod Vyšný Komárnik, a Košický samosprávny kraj, predovšetkým pomerne blízku ale pre cyklistov pomerne zložito dostupnú Zemplínsku Šíravu. Túto trasu pretínajú dôležité cestné ťahy a preto z veľkej časti je potrebné navrhovať úplne nové opatrenia, ktoré zabezpečia vhodnú a predovšetkým bezpečnú segregáciu cyklistov od motorovej premávky. Z tohto dôvodu je len 26 % z celej trasy realizovaných, alebo je vhodných na zaradenie do hlavnej kostrovej siete. Je tak vďaka absencii paralelných ciest 3. triedy, ktoré majú nízku intenzitu dopravy a mohli by vytvoriť alternatívu ku nebezpečnej ceste E371, cestám 1. a 2. tr., 20% tvorí rekonštrukcia alebo modernizácia existujúcich ciest, predovšetkým poľných účelových komunikácií. Novostavby, predovšetkým segregované cyklistické cestičky, ktoré je potrebné dobudovať, tvoria až 47 % celkového rozsahu trasy. Podiel cyklistických cestičiek na celkovej dĺžke všetkých komunikácií je 50 %.

celková dĺžka m	novostavba m	rekonštrukcia m	modernizácia m	organizačné opatrenia m	bez opatrení/existujúce m
104340	49097	7114	13392	7441	27296



typ komunikácie	CCK	UK	SC	MK	MUK	lávky počet
dĺžka v m	51986	18944	12621	20426	363	9



2.1.9. Vetva P8 – Bukovská: Krajná Poľana - Medzilaborce – Snina

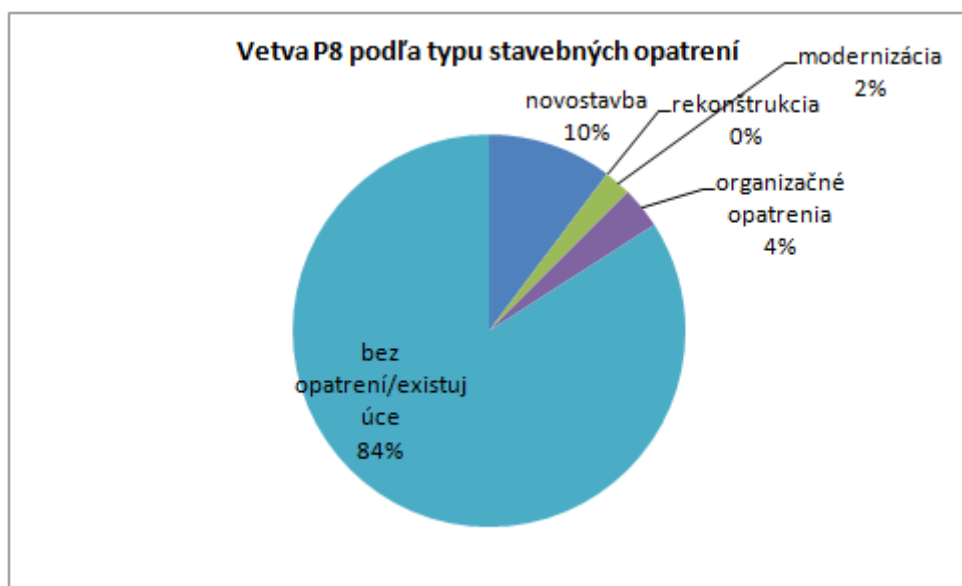
Popis vetvy Kostrovej siete podľa jednotlivých katastrov obcí a podľa navrhovaných technických opatrení a typov stavebných opatrení je uvedený v prílohe dokumentu.

Celkový sumár

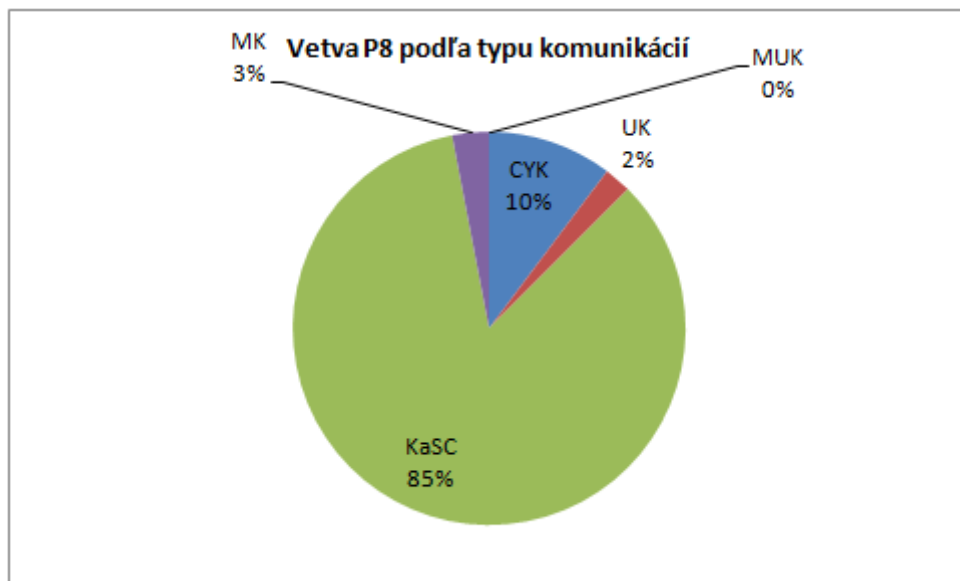
Celkový rozsah vetvy je takmer 80 km, dotknutých je 20 samospráv, predovšetkým mestá Medzilaborce a Snina. Vede cez severovýchod kraja aj celého Slovenska a predstavuje pomerne nepoznanú krajinu pre návštevníkov. Krajinu s vysokým potenciálom pre rozvoj prírodného cestovného ruchu. Hustota obyvateľov je nízka a s tou súvisia aj nízke intenzity motorovej premávky

na existujúcich cestách, ktoré navrhovaná vetva v hojnej miere využíva, nakoľko väčšina má intenzitu menej ako 1000 vozidiel denne. Túto trasu nepretínajú žiadne dôležité cestné ťahy - ani súčasné ani plánované, a preto z veľkej časti nie je potrebné navrhovať úplne nové opatrenia. Z tohto dôvodu je až 84 % z celej trasy realizovaných, alebo je vhodných na zaradenie do hlavnej kostrovej siete. Krátky úsek v rozsahu 2% tvorí rekonštrukcia alebo modernizácia existujúcich ciest, predovšetkým lesných účelových komunikácií. Novostavby, predovšetkým segregované cyklistické cestičky, ktoré je potrebné dobudovať, tvoria len 10 % celkového rozsahu trasy. Nachádzajú sa v nadväznosti na mesto Snina a ako súčasť turistického produktu v blízkosti drevených chrámov v Bodružali a Miroli. Podiel cyklistických cestičiek na celkovej dĺžke všetkých komunikácií je len 10 %. Navrhované organizačné opatrenia sú predovšetkým v meste Medzilaborce, kde trasa prechádza centrom v hlavnom dopravnom koridore cesty 2. tr. až po odbočku na Svetlice.

celková dĺžka m	novostavba m	rekonštrukcia m	modernizácia m	organizačné opatrenia m	bez opatrení/existujúce m
79119	8115	0	1756	2729	66519



typ komunikácie	CYK	UK	KaSC	MK	MUK	lávky počet
dĺžka v m	8115	1756	66852	2396	0	0



2.1.10. Vetva P9- Zemplín – Poloniny:

Humenné - Snina – Stakčín – Ruské sedlo PL, napojenie na UA – Sninské rybníky – Strihovce – Ubl'a

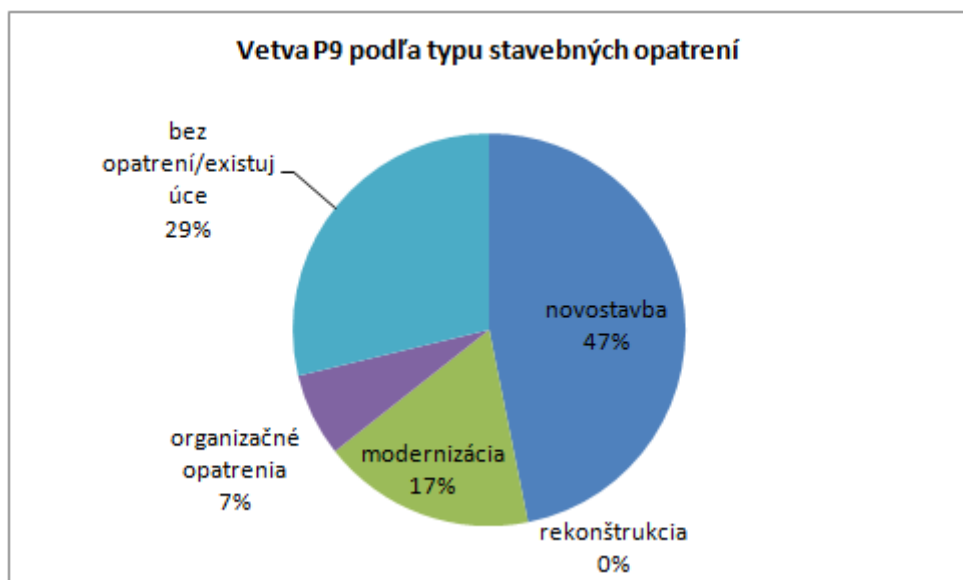
Popis vetvy Kostrovej siete podľa jednotlivých katastrov obcí a podľa navrhovaných technických opatrení a typov stavebných opatrení je uvedený v prílohe dokumentu.

Celkový sumár

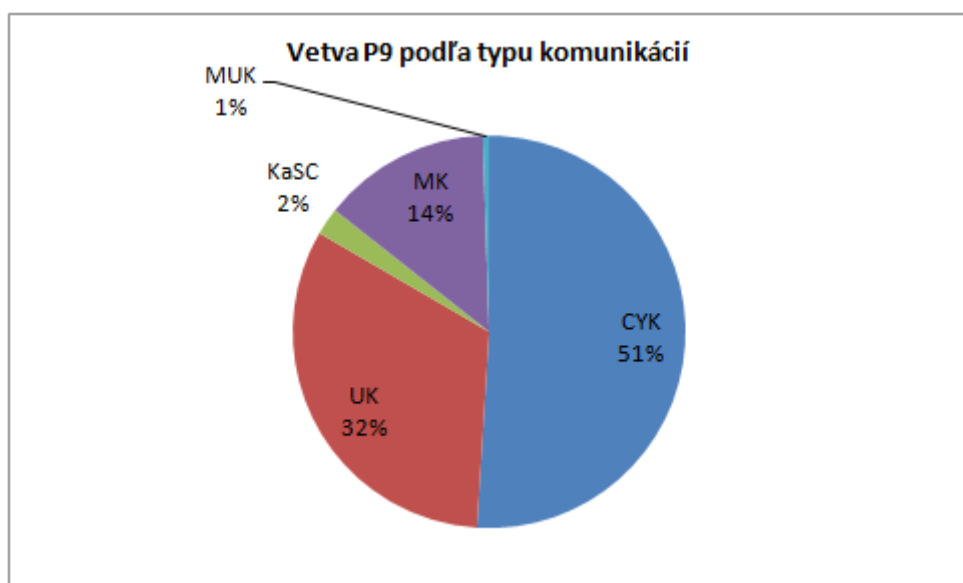
Celkový rozsah vetvy je viac ako 75 km, dotknutých je 13 samospráv, predovšetkým mestá Humenné a Snina. Vetva začína v obci Tovarné, odkiaľ je priame napojenie na mesto Vranov nad Topľou prostredníctvom vetvy P7. Trasa vedie historickým regiónom Zemplína až na Poloniny. Trasa má priamu nadväznosť na Poľsko - hraničný priechod Ruské sedlo a Ukrajinu - hraničný priechod Ubl'a. Túto trasu pretínajú dôležité cestné ťahy a preto z veľkej časti je potrebné navrhovať úplne nové opatrenia, ktoré zabezpečujú vhodnú a predovšetkým bezpečnú segregáciu cyklistov od motorovej premávky. Z tohto dôvodu je len 29 % z celej trasy realizovaných, alebo je vhodných na zaradenie do hlavnej kostrovej siete. Je tak vďaka absencii paralelných ciest 3. triedy, ktoré majú nízku intenzitu dopravy a mohli by vytvoriť alternatívu ku nebezpečnej ceste 1. triedy. Zároveň je potrebné zohľadňovať líniu železničnej trate, ktorá vytvára dôležitý dopravný koridor spolu s cestou, ale zároveň aj bariéru pre cyklistickú infraštruktúru.

Preto je trasa vo viacerých prípadoch prispôbena prítomnosti existujúcich železničných podjazdov alebo železničných priecostí. 17 % tvorí modernizácia existujúcich ciest, predovšetkým poľných účelových komunikácií. Novostavby, predovšetkým segregované cyklistické cestičky, ktoré je potrebné dobudovať, tvoria až 47 % celkového rozsahu trasy. Podiel cyklistických cestičiek na celkovej dĺžke všetkých komunikácií je 51 %.

celková dĺžka	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	bez opatrení/existujúce
75202	35215	0	13197	5154	21636



typ komunikácie	CYK	UK	KaSC	MK	MUK	lávky počet
dĺžka v m	38354	24350	1698	10408	392	11



2.2. Orientačné vyčíslenie stavebných nákladov

Rozpočet	dĺžka v m	orientačný rozpočet*	priemerná cena/meter
EuroVelo 11	149837	11754550	78,45
P1 - Vysoké Tatry	69235	6192180	89,44
P2 - Tatry - Pieniny	114208	9272270	81,19
P3 - Levočská	68893	4200620	60,97
P4 - Čergovská	81272	4880830	60,06
P5 - Vranovská	60092	4329850	72,05
P6 - Šarišská	37696	1395860	37,03
P7 - Dukla - Domaša	104340	8670060	83,09
P8 - Bukovská	79119	1357730	17,16
P9 - Zemplín - Poloniny	75202	6193080	82,35
Celkom	839894	58247030	69,35

Rozpočet bol kalkulovaný ako orientačný, vychádza z priemerovania nákladov podobných stavieb realizovaných za posledných 5 rokov na území východného Slovenska.

Rozpočet je bez ceny objektov ako sú mimoúrovňové križovania - lávky, priepusty, podjazdy či nadjazdy. Tiež tu nie je zahrnutá prípravná projektová fáza a náklady na majetkové upravenie. Cena slúži len na orientačné posúdenie finančnej náročnosti jednotlivých vetiev.

2.3. Návrh a umiestnenie Bike Points

Kostrová sieť cyklistických trás sa prepája v uzloch, ktorými sú priesečníky trás, ktoré sú umiestnené v jednotlivých častiach Prešovského kraja.

Miesta takýchto prepojení alebo uzlov by mali byť výrazne označené v teréne a to v rámci celej siete ako tzv. BikePoint (cyklistický bod), a majú poskytovať základnú cyklistickú vybavenosť.

V rámci Kostrovej siete boli vybrané nasledovné lokality pre umiestnenie centrálnych BIKE POINTov:

Kežmarok
Tatranská Kotlina
Hniezdne
Stará Ľubovňa
Andrejovka
Bardejov
Prešov
Torysa
Kapušany
Svidník
Vranov nad Topľou
Sedliská
Snina

Ako vybavenosť jednotlivých uzlov kostrovej siete sú navrhnuté opatrenia nasledovného typu a stupňov:

1. stupeň – tzv. **BIKE POINT** – miesta, kde sa stretávajú minimálne 3 služby pre cyklistov, služby sú komplexné, minimálne dve z nich voľne dostupné – pumpa, servisné náradie, informačný panel a podobne. Ideálne je ich umiestniť v blízkosti ďalších služieb ako reštaurácie alebo občerstvenie, ubytovanie, zariadenia "Vitajte cyklisti !"
2. stupeň – odpočívadlá, informačné panely
3. stupeň – orientačné cykloturistické značenie

Navrhované vybavenie:

- servisné zariadenie pre bicykle
- nabíjačka pre mobily na slnečné kolektory
- stojany pre bicykle
- odpočívadlo kryté
- orientačná mapa s ponukou služieb v regióne
- cyklocentrum – aspoň sezónna prevádzka poskytujúca drobné občerstvenie, program, školenia, podujatia, kurzy a pod.
- stanica nabíjacia pre elektrobicykle



Nabíjacia stanica pre elektrobicykle , zdroj foto: Internet

2.4. Stručný sumár

Celkový rozsah kostrovej siete cyklistických komunikácií v Prešovskom kraji je takmer 840 kilometrov. Navrhované trasy prepájajú hlavné turistické destinácie a významné sídla. Prepájajú 189 obcí a všetky okresné mestá kraja.

Návrh zohľadňuje definované požiadavky na bezpečnosť cyklistov a atraktivitu navrhovaných koridorov, z ktorých vyplynul koncept obsahujúci 10 hlavných vetiev cyklistických trás, pričom hlavnú os tvorí medzinárodná cyklomagistrála EuroVelo 11.

EV 11 - EuroVelo 11: Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa - Prešov – Seniakovce

P1 - Vysoké Tatry: Podbanské – Tatranská Kotlina - Ždiar /Osturňa/

P2 - Tatry – Pieniny: Štrba - Poprad - Kežmarok - Sp.Belá /odbočenie Tatranská Kotlina/ - Podolinec - Červený Kláštor

P3 – Levočská : Kežmarok - Tvarožná - Levoča - Spišské Podhradie - Vyšný Slavkov – Lipany

P4 – Čergovská: Čirč - Bardejov - Svidník

P5 – Vranovská: Prešov - Hanušovce nad Topľou - Vranov nad Topľou

P6 –Šarišská: Prešov – Bardejov

P7 – Dukla - Domaša: Vyšný Komárnik - Svidník - Stropkov - Vranov nad Topľou - Nižný Hrušov

P8 – Bukovská: Krajná Pol'ana - Medzilaborce – Snina

P9- Zemplín – Poloniny: Humenné - Snina – Stakčín – Ruské sedlo PL, napojenie na UA – Sninské rybníky – Strihovce – Ubl'a - UA

Navrhované koridory boli posudzované s ohľadom minimalizovať negatívne vplyvy na životné prostredie a z tohto dôvodu sú citlivo vedené po okrajoch území NATURA 2000 či chránených krajinných území. Rovnako sme sa snažili vyhodnocovať aj vlastnícke vzťahy a jednotlivé línie viesť v koridoroch s najmenším počtom vlastníkov, s prioritou po pozemkoch vo vlastníctve štátu alebo obce. Úseky jednotlivých vetiev sú navrhované podľa katastrov jednotlivých obcí (príloha č.2 - podrobný popis navrhovaných technických opatrení podľa katastrálnych území dotknutých samospráv). Preskúmali sa všetky dostupné územnoplánovacie dokumentácie, ktoré sme sa snažili v maximálnej miere rešpektovať. Z našich zistení okrem iného vyplýva, že je potrebné vypracovať 67 nových územnoplánovacích dokumentácií a 91 súčasných územných plánov je potrebné aktualizovať.

Okrem samotného návrhu hlavných cyklistických koridorov bolo cieľom koncepcie zistiť, aký rozsah komunikácií bude tvoriť cyklistickú sieť, z akých typov komunikácií bude pozostávať, koľko kilometrov nových ciest bude potrebné vybudovať tak, aby cyklistická infraštruktúra v Prešovskom kraji bola na vysokej úrovni a pritiahla tak väčšie množstvo ľudí k používaniu bicykla ako ekologického a zdravého dopravného prostriedku pre fyzické i mentálne zdravie. Navrhované opatrenia boli konzultované so zástupcami miestnych samospráv i keď odporúčame otvoriť ďalšie otvorené rokovania o tomto dokumente, nakoľko nie všetky obce vyslali na pracovné stretnutia svojich zástupcov.

V nasledovných tabuľkách dávame do pozornosti hlavné kvantitatívne ukazovatele, ktoré slúžia ako východiskový podklad pre rozhodovací proces a následnú realizáciu.

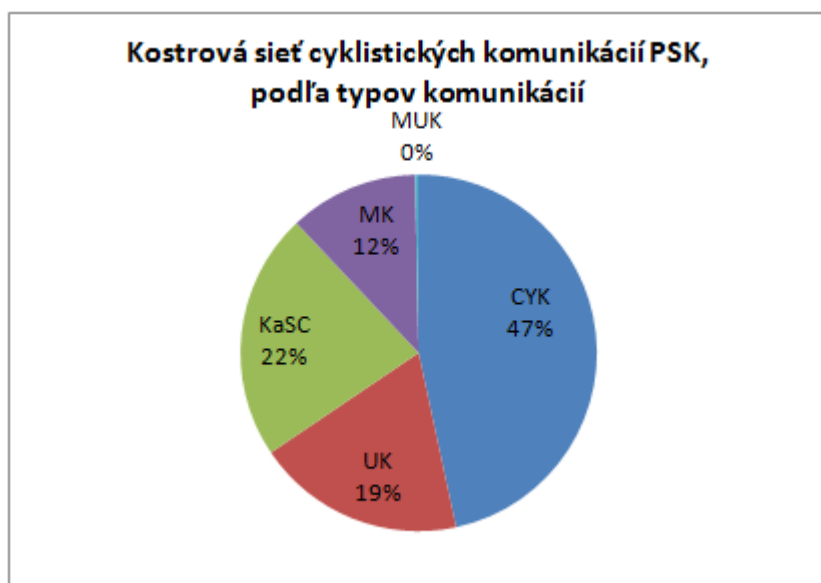
Analýzu kostrovej siete z hľadiska typu komunikácií

Tabuľka výstupov kostrovej siete z hľadiska typov využívaných a navrhovaných komunikácií:

Názov vetvy	celková dĺžka	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	bez opatrení/existujúce
EuroVelo 11	149837	63668	12397	13654	272	59846
P1 - Vysoké Tatry	69235	27729	12211	13400	431	15464
P2 - Tatry - Pieniny	114208	56275	875	10238	2692	44128
P3 - Levočská	68893	16910	0	20104	222	31657
P4 - Čergovská	81272	27665	2730	12804	1380	36693
P5 - Vranovská	60092	21525	0	12769	5419	20379
P6 - Šarišská	37696	6028	0	6709	125	24834
P7 - Dukla - Domaša	104340	49097	7114	13392	7441	27296
P8 - Bukovská	79119	8115	0	1756	2729	66519
P9 - Zemplín - Poloniny	75202	35215	0	13197	5154	21636
Celkom	839894	312227	35327	118023	25865	348452

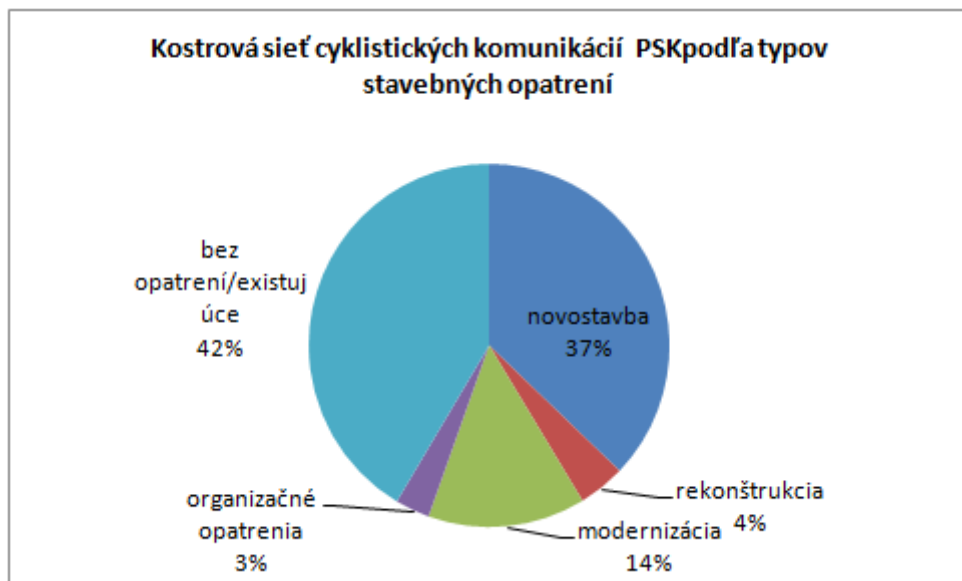
Z tejto analýzy vyplýva:

- 1. Samostatné segregované cestičky /CYK/ budú tvoriť 47 % komunikácií v rozsahu 391,6 km.**
- 2. Účelové komunikácie /UK/ ako sú poľné, lesné cesty a hrádze tvoria 19 % v rozsahu približne 160 km.**
- 3. Krajské cesty /KaSC/ s nízkou intenzitou dopravy menej ako 1000 vozidiel denne tvoria 22 %, v celkovom rozsahu 188,3 km. Tu sú zahrnuté aj krátke úseky štátnych ciest 1.triedy, kde sa jedná o bodové križovania, a niekoľko prípadov prietahu ciest cez obce.**
- 4. Miestne komunikácie /MK/, kde je potrebné doplniť predovšetkým dopravné značenie, tvoria 12% v rozsahu približne 98,5 km.**
- 5. Súčasťou trás sú aj hlavné mimoúrovňové križovania /MUK/ ako lávky, podjazdy, podchody, ktorých počet je 63, a plnia významnú úlohu v dodržaní spojitosti a plynulosti cyklistickej premávky.**



Analýza kostrovej siete z hľadiska navrhovaných stavebných opatrení

Názov vetvy	celková dĺžka	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	bez opatrení/existujúce
EuroVelo 11	149837	63668	12397	13654	272	59846
P1 - Vysoké Tatry	69235	27729	12211	13400	431	15464
P2 - Tatry - Pieniny	114208	56275	875	10238	2692	44128
P3 - Levočská	68893	16910	0	20104	222	31657
P4 - Čergovská	81272	27665	2730	12804	1380	36693
P5 - Vranovská	60092	21525	0	12769	5419	20379
P6 - Šarišská	37696	6028	0	6709	125	24834
P7 - Dukla - Domaša	104340	49097	7114	13392	7441	27296
P8 - Bukovská	79119	8115	0	1756	2729	66519
P9 - Zemplín - Poloniny	75202	35215	0	13197	5154	21636
Celkom	839894	312227	35327	118023	25865	348452



Z uvedenej tabuľky a grafu vyplýva:

- 1. Kostrová sieť cyklistických komunikácií je hotová v rozsahu až 42 %, čo predstavuje dĺžku 348,5 km. Sú v nej zahrnuté existujúce cyklistické cestičky, miestne komunikácie a cesty, ktoré spĺňajú kritériá pre hlavné cyklotrasy v kraji.**
- 2. Potreba rekonštruovať či modernizovať predovšetkým účelové komunikácie a hrádze je v rozsahu 28 %, čo predstavuje približne 153,5 km ciest.**
- 3. Organizačné opatrenia, predovšetkým dopravné značenie a opatrenia na zvýšenie bezpečnosti cyklistov tvoria 3 % v dĺžke približne 28 km.**

Súčasť kostrovej siete tvoria aj doplnkové služby, ktoré sú koncentrované v miestach, kde sa stretávajú aspoň 3 služby pre cyklistov /informácie, servis, nabíjacie stanice, prístrešok a pod./ takzvané BIKE POINTY. Takýchto miest sme v kraji identifikovali celkom 13, ktoré sa nachádzajú na križovatkách hlavných vetiev kostrovej siete cyklistických komunikácií. Lokality sú zakreslené vo výkresoch priorít č. 2. Presné umiestnenie bike pointov je potrebné komunikovať v následnej fáze zo zainteresovanými samosprávami.

Jedná sa o nasledovné lokality:

Kežmarok
Tatranská Kotlina
Hniezdne
Stará Ľubovňa
Andrejovka
Bardejov
Prešov
Torysa
Kapušany
Svidník
Vranov nad Topľou
Sedliská
Snina

2.5. Návrh plánu realizácie kostrovej siete

Realizáciu projektu vytvorenia kostrovej siete cyklistických komunikácií v rozsahu 840 km (resp. 491 km bez už existujúcich úsekov) nie je možné organizovať ako jednu stavbu z dôvodov technických, finančných, majetkových, kapacitných aj organizačných. Nutné je jej rozdelenie na viacero územne aj časovo samostatných etáp. Pri postupnej výstavbe líniových stavieb sa vždy otvára otázka optimálnej etapizácie, t.j. postupnosti výstavby. Pri rozhodovaní o postupe realizácie je potrebné brať do úvahy viacero faktorov:

- **hierarchia** - znamená vyššiu prioritu výstavby významovo vyššie zaradených komunikácií pred úsekmi s nižším významom - aj v našom prípade znamená vyššiu prioritu trás medzinárodného významu pred trasami národného a regionálneho významu; podľa tohto princípu sú prioritnými trasami na území kraja EuroVelo11 a Veľký tatranský cyklistický okruh
- **spojitosť** - väčší dopravný význam majú vždy dlhšie súvislé trasy než krátke a vzájomne neprepojené úseky, preto má mať vyššiu prioritu výstavba úsekov prepájajúcich už využiteľné úseky a vytvárajúcich možnosť využívať dlhšie spojité trasy pred výstavbou samostatných izolovaných úsekov infraštruktúry
- **bezpečnosť** - vyššiu dôležitosť pri výstavbe majú mať úseky, ktoré nahrádzajú pre užívateľov nebezpečné úseky, ktoré sú významnou psychologickou bariérou pre užívateľov - v prípade cyklistickej dopravy sú to predovšetkým úseky ciest s vysokou intenzitou cestnej dopravy a vysokým podielom nákladnej dopravy bez vhodných technických podmienok pre cyklistov
- **prekážky** - z hľadiska využiteľnosti jednotlivých trás majú vyšší význam a tým aj prioritu úseky, ktoré riešia prekonávanie prírodných alebo umelých prekážok, ako sú napr. rieky, horské chrbty, resp. prudké stúpania a klesania, diaľnice, železnice a pod.
- **pripravenosť** - pre realizovateľnosť jednotlivých úsekov je dôležitá aj pripravenosť výstavby z hľadiska projektovej a legislatívnej prípravy stavieb a majetkového vysporiadania,
- **náklady** - v jednotlivých časových obdobiach je možné zrealizovať investície len do výšky disponibilných finančných zdrojov.

Na základe uvedených kritérií je na navrhovanej kostrovej sieti cyklistických komunikácií možné stanoviť priority výstavby z hľadiska celkovej koncepcie, reálnosti výstavby jednotlivých vetiev sústavy aj územného rozloženia v jednotlivých okresoch Prešovského kraja.

A. Hlavné priority kostrovej siete

Hlavnými prioritami výstavby kostrovej siete cyklistických komunikácií na území Prešovského kraja je výstavba cyklistických komunikácií medzinárodného významu, ktorými sú EuroVelo 11 a Veľký tatranský cyklistický okruh.

V rámci medzinárodnej cyklomagistrály EuroVelo 11 sú prioritnými pre realizáciu úseky Veľký Šariš - Šarišské Michaľany, Prešov - Haniska, Sabinov - Lipany a Novolubovnianske kúpele - Šambron. Strategickým úsekom je aj úsek Legnava - Andrejovka, ktorý je potrebné riešiť v spolupráci s partnermi v Malopoľskom vojvodstve v Poľskej republike.

V rámci výstavby Veľkého Tatranského cyklistického okruhu sú prioritnými úseky Kežmarok - Veľká Lomnica, Poprad - Veľká Lomnica, Strážky - Spišská Belá a Svit (Lopušná dolina) - Lučivná.

Prioritné úseky vychádzajúce z faktoru bezpečnosti sú stanovené vzhľadom na intenzitu automobilovej dopravy, ktorá hlavným rizikovým faktorom pre cyklistickú dopravu. Podľa výsledkov sčítania dopravy z roku 2015 na úsekoch ciest v koridoroch navrhovaných cyklistických trás kostrovej siete je naliehavosť oddelenia cyklistickej a automobilovej dopravy rozdelená do troch základných skupín:

- a) najvyššia priorita - úseky komunikácií s intenzitou dopravy nad 20 000 voz/deň:

Prešov - Kapušany

- b) veľmi vysoká priorita - úseky komunikácií s intenzitou dopravy od 10 000 do 20 000 voz/deň:

Prešov - Veľký Šariš, Prešov - Haniska, Kapušany - Lipníky, Hanušovce n/T - Medzianky, Veľký Šariš - Sabinov, Poprad - Kežmarok

- c) vysoká priorita - úseky komunikácií s intenzitou dopravy od 5 000 do 10 000 voz/deň:

Lipníky - Medzianky, Hanušovce - Vranov, Vranov - Strážske, Vranov - Sedliská, Sabinov - Lipany, Kežmarok - Stará Ľubovňa, Stará Ľubovňa - Plavnica, Starý Smokovec - Tatranská Kotlina, Tarnov - Bardejov, Bardejov - Zborov, Svidník - Stropkov, Stropkov - Breznica, Humenné - Snina, Humenné - Kochanovce, Bardejov - Kapušany a rázcestie Obišovce - rázcestie Drienov.

B. Priority jednotlivých vetiev kostrovej siete

2.5.1. Priority pre vetvu EuroVelo 11: Mníšek nad Popradom - Seniakovce

V koridore Eurovelo 11 sú už vybudované úseky Prešov/Škultétyho - Veľký Šariš a Nová Ľubovňa - Novolubovnianske kúpele. V postupe ďalšej realizácie sú prioritnými úseky Veľký Šariš - Šarišské Michaľany (pripravený na výstavbu), Prešov - Haniska, Sabinov - Lipany a Stará Ľubovňa - Nová Ľubovňa. Strategickým úsekom je aj úsek Legnava - Andrejovka, ktorý je potrebné riešiť v spolupráci s partnermi v Malopoľskom vojvodstve v Poľskej republike, v tejto časti je prioritným úsek Andrejovka/Kučín - Muszyna s lávkou cez rieku Poprad.

V druhej etape odporúčame výstavbu úsekov Šarišské Michaľany - Sabinov, Lipany - Bajerovce, Novolubovnianske kúpele - Šambron a Stará Ľubovňa - Plavnica. V južnej časti trasy je potrebné zabezpečiť prípravu úseku Haniska - Seniakovce a minimálne začať aj s jeho realizáciou.

2.5.2. Priority pre vetvu P1 – Vysoké Tatry: Podbanské - Osturňa

Z tejto trasy je v súčasnosti rozostavaný úsek Tatranská Kotlina - Ždiar/Monkova dolina, využiteľný je existujúci úsek od rázcestia Osturňa na ceste I/66 do obce Osturňa.

Na území mesta Vysoké Tatry ako prioritu odporúčame realizovať úpravu existujúceho združeného chodníka vedúceho pozdĺž Cesty slobody tak, aby po ňom bola možná premávka cyklistov, vrátane samostatných cyklistických trás v zastavaných častiach Smokovcov a Tatranskej Lomnice. V rámci prvej etapy je potrebné zrealizovať aj úsek cyklocestičky (alebo združeného chodníka) Tatranská Polianka - Štrbské Pleso.

V druhej etape odporúčame výstavbu úsekov Biele vody - Tatranská Kotlina a Ždiar – rázcestie Osturňa.

2.5.3. Priority pre vetvu P2 – Tatry – Pieniny: Biele Vody – Poprad - Lesnica

V rámci výstavby Veľkého tatranského cyklistického okruhu sú už vybudované úseky Poprad - Svit/Lopušná dolina, Kežmarok - Strážky a Spišská Belá - Tatranská Kotlina. Na tejto trase sú na realizáciu pripravené úseky Kežmarok - Veľká Lomnica, Strážky - Spišská Belá a Spišská Belá - Slovenská Ves. Je potrebné spojiť rozostavané úseky Stará Ľubovňa - Hniezdne a Hniezdne - Kamienka. Pre funkčnosť trasy sú ďalšími prioritnými stavbami úseky Poprad - Veľká Lomnica a Svit (Lopušná dolina) - Lučivná.

V druhej etape výstavby je potrebné zabezpečiť výstavbu úseku Vojňany - Toporec, Holumnica - Nižné Ružbachy a Červený Kláštor - Veľký Lipník. Odporúčame aj prípravu realizácie úseku Lučivná - Štrba.

2.5.4. Priority pre vetvu P 3 – Levočská: Kežmarok – Lipany

V koridore trasy č. 3 je v súčasnosti vybudovaná len časť samostatnej cyklistickej komunikácie v Levočskej doline a využiteľné sú existujúce úseky regionálnych a účelových ciest. Pre vytváranie tejto trasy je v prioritné vybudovať strategické úseky Ľubica - rázcestie Tvarožná, Levoča - Nemešany a Poľanovce - Vyšný Slavkov.

V druhej etape odporúčame dobudovať cyklotrasu v Levočskej doline a realizovať úseky Nemešany - Granč-Petrovce a Torysa - Brezovica.

2.5.5. Priority pre vetvu P 4 – Čergovská: Čirč – Svidník

V koridore trasy č. 4 je v súčasnosti vybudovaný len úsek cyklistickej komunikácie v západnej časti mesta Bardejov po rázcestie Mníchovský potok. Výstavbu tejto vetvy odporúčame začať prioritnými úsekmi Bardejov - Dlhá Lúka, Čirč - Livov a Svidník - Nižný Orlík. Realizovať je potrebné aj úsek v meste Svidník od amfiteátra po sútok Ondavy a Lodomirky.

V druhej etape rozvoja trasy navrhujeme realizovať úseky Bardejov - Tarnov, Dlhá Lúka - Šarišské Čierne a Nižný Orlík - Nižný Mirošov.

2.5.6. Priority pre vetvu P5 – Vranovská: Prešov – Vranov nad Topľou

V koridore trasy č.5 sú vybudované alebo rozostavané len úseky na území mesta Prešov, mimo neho existujú viaceré úseky využiteľných komunikácií.

Pre vytvorenie tejto trasy je prioritná výstavba strategických úsekov Fintice - Kapušany, Nemcovce - Hanušovce a Bystré - Skrabské. Odporúčame pokračovať vo výstavbe úsekov na území mesta Prešov a zrekonštruovať účelové komunikácie v úseku Kapušany - Nemcovce.

V druhej etape výstavby je potrebné pokračovať úsekmi Prešov - Fintice, Hanušovce - Bystré, Vyšný Žipov - Jastrabie nad Topľou a Komárany - Vranov nad Topľou.

**2.5.7. Priority pre vetvu P 6 – Šarišská:
Prešov – Bardejov**

V koridore trasy č.6. nie je v súčasnosti vybudovaný žiadny úsek cyklistických komunikácií, existujú však úseky využiteľných komunikácií.

Výstavbu tejto vetvy je prioritne vhodné začať výstavbou úsekov Bardejov - Kľušov a Kapušany - Tulčík.

Do druhej etapy je vhodné začleniť výstavbu úseku Tulčík - Raslavice - Tročany.

**2.5.8. Priority pre vetvu P 7 – Dukla – Domaša:
Vyšný Komárnik - Nižný Hrušov**

V koridore trasy č. 7 nie je v súčasnosti vybudovaný žiadny úsek cyklistických komunikácií, existujú však úseky využiteľných komunikácií.

Výstavbu trasy č.7 je potrebné začať úsekmi štátna hranica - Nižný Komárnik, Svidník - Hunkovce, Svidník - Duplín, Lomné – Miňovce, Slovenská Kajňa - Bžany a Dlhé Klčovo - Nižný Hrušov - Lesné.

V druhej etape je potrebná výstavba úsekov Hunkovce – Nižný Komárnik, Duplín - Stropkov, Vranov nad Topľou – Sedliská a Stropkov - Miňovce.

**2.5.9. Priority pre vetvu P8 –Bukovská:
Krajná Poľana – Snina**

V koridore trasy č.8 nie je v súčasnosti vybudovaný žiadny úsek cyklistických komunikácií, existujú však úseky využiteľných komunikácií.

V prvej etape vytvárania tejto vetvy je prioritou vybudovať úsek Miková - Habura a úseky cyklistických cestičiek v zastavaných územiach miest Medzilaborce a Snina. Ako prioritu v prvej etape je vhodné zabezpečiť aspoň projektovú prípravu úseku Krajná Poľana - Miroľa.

V druhej etape je vhodné vybudovať úsek Krajná Poľana - Miroľa.

**2.5.10. Priority pre vetvu P9 – Zemplín –Poloniny:
Tovarné – Ruské sedlo**

V koridore vetvy č.9 je vybudovaný jeden úsek cyklistickej cestičky v meste Snina vedúci ku rekreačnému areálu Sninské rybníky.

V rámci realizácie tejto trasy je prioritná výstavba úsekov Humenné - rázcestie Lackovce, Lackovce - Kamenica nad Cirochou, Belá nad Cirochou - Snina, úseky v zastavanom území mesta Snina a Sedliská - Tovarné. K prioritám patrí aj obnova úseku historickej kamennej cesty v úseku Stakčín - Ruské sedlo.

V druhej etape výstavby je potrebné vybudovať úseky Kamenica nad Cirochou - Belá nad Cirochou, Snina - Stakčín a Humenné - Myslina.

C. Priority výstavby v jednotlivých okresoch Prešovského kraja

Pri realizácii kostrovej siete cyklistických komunikácií na území Prešovského kraja sú v jednotlivých okresoch kraja stanovené jednotlivé priority takto:

Okres Bardejov

Prvá etapa: Bardejov - Dlhá Lúka, Bardejov - Kľušov a Čirč - Livov.

Druhá etapa: Bardejov - Tarnov, Dlhá Lúka - Šarišské Čierne a Demjata - Raslavice - Tročany

Okres Humenné

Prvá etapa: Humenné - rázcestie Lackovce, Lackovce - Kamenica nad Cirochou

Druhá etapa: Humenné – Myslina, Kamenica nad Cirochou – Modrá nad Cirochou

Okres Kežmarok

Prvá etapa: Kežmarok - Veľká Lomnica, Strážky - Spišská Belá, Spišská Belá - Slovenská Ves, Vojňany - Toporec, Holumnica - Podolinec, Ľubica - rázcestie Tvarožná.

Okres Levoča

Prvá etapa: Levoča - Nemešany a Poľanovce - Vyšný Slavkov

Druhá etapa: dobudovať cyklotrasu v Levočskej doline a realizovať úseky Nemešany - Granč-Petrovce

Okres Medzilaborce

Prvá etapa: Miková – Habura, cyklocestičky v meste Medzilaborce

Okres Poprad

Prvá etapa: úprava existujúceho združeného chodníka vedúceho pozdĺž Cesty slobody, výstavba úsekov Tatranská Polianka - Štrbské Pleso, Poprad-Spišská Sobota - Veľká Lomnica a Svit (Lopušná dolina) - Lučivná.

Druhá etapa: Biele vody - Tatranská Kotlina, Ždiar – rázcestie Osturňa, Lučivná - Štrba.

Okres Prešov

Prvá etapa: Veľký Šariš - Šarišské Michaľany (pripravený na výstavbu), Prešov/Škultétyho - Haniska, Fintice - Kapušany, Nemcovce - Medzianky a Kapušany - Tulčík. Odporúčame pokračovať vo výstavbe úsekov na území mesta Prešov a zrekonštruovať účelové komunikácie v úseku Kapušany - Nemcovce.

Druhá etapa: Haniska - Seniakovce, Prešov - Fintice, Tulčík - Raslavice

Okres Sabinov

Prvá etapa: Šarišské Michaľany - Sabinov, Sabinov - Lipany a Poľanovce - Vyšný Slavkov

Druhá etapa: Lipany - Bajerovce a Torysa - Brezovica

Okres Snina

Prvá etapa: úseky cyklistických cestičiek v zastavanom území mesta Snina, Belá nad Cirochou - Snina a úseky v zastavanom území mesta Snina. K prioritám patrí aj obnova úseku historickej kamennej cesty v úseku Stakčín - Ruské sedlo.

Druhá etapa: Modrá nad Cirochou - Belá nad Cirochou, Snina - Stakčín.

Okres Stará Ľubovňa

Prvá etapa: Andrejovka/Kučín - Muszyna, Stará Ľubovňa - Nová Ľubovňa, Stará Ľubovňa - Hniezdne, Hniezdne - Kamienka,

Druhá etapa: Novoľubovnianske kúpele - Šambron a Stará Ľubovňa - Plavnica, Podolíneč - Nižné Ružbachy a Červený Kláštor - Veľký Lipník

Okres Stropkov

Prvá etapa: Lomné – Miňovce, Miková - Habura a úseky cyklistických cestičiek v zastavaných územiach miest Medzilaborce a Snina

Druhá etapa: Duplín - Stropkov a Stropkov - Miňovce.

Okres Svidník

Prvá etapa: štátna hranica - Nižný Komárnik, Svidník - Hunkovce, Svidník - Duplín a Svidník - Nižný Orlík. Realizovať je potrebné aj úsek v meste Svidník od amfiteátra po sútok Ondavy a Ladomirky. Ako prioritu v prvej etape je vhodné zabezpečiť aspoň projektovú prípravu úseku Krajná Poľana - Miroľa.

Druhá etapa: Hunkovce – Nižný Komárnik, Nižný Orlík - Nižný Mirošov, Krajná Poľana - Miroľa.

Okres Vranov nad Topľou

Prvá etapa: Medzianky - Hanušovce, Bystré - Skrabské, Slovenská Kajňa - Bžany a Dlhé Klčovo - Nižný Hrušov - Lesné a Sedliská - Tovarné

Druhá etapa: Hanušovce - Bystré, Vyšný Žipov - Jastrabie, Komárany - Vranov nad Topľou a Sedliská - Slovenská Kajňa.

Uvedené priority navrhujeme začleniť do následných strategických dokumentov a prípadného Akčného plánu realizácie cyklistickej infraštruktúry v Prešovskom kraji.