

# KOSTROVÁ SIĚŤ cyklistických trás Košického kraja (pracovná verzia)

## ZADANIE

Jadrom dobrého plánovania cyklistickej infraštruktúry je spokojný koncový užívateľ, v tomto prípade cyklista. Či používa cyklocestičku za účelom rekreácie, dochádzky do práce, tréningu, poznávacieho výletu, alebo dovolenky. Poklonou dobre navrhnutej trasy je spokojný cyklista, ktorý sa na ňu často vracia, prípadne ju každodenne používa.

Túto filozofiu plánovania považujú tvorcovia tejto kostrovej siete cyklotrás v Košickom kraji za kľúčový základ celého návrhu. Veríme, že všetkým dotknutým subjektom predkladáme jasný a zrozumiteľný plán, ktorý je otvorený diskusi. Kostrová sieť cyklistických komunikácií rieši hlavné cyklistické komunikácie na území celého kraja a to v dlhodobom časovom horizonte. Bude predstavovať nadregionálnu sieť cyklotrás na území Košického kraja. Vychádza zo zadania, z ktorého vyplývajú hlavné smery a vzájomné väzby cyklotrás a to predovšetkým vzhľadom na destinácie cestovného ruchu v Košickom kraji. Sú to nasledovné predbežné koridory:

a) smer: sever– juh

- Slovenský raj – Slovenský kras / s väzbami na Prešovský kraj , Maďarsko
- Prešov – Košice / s väzbou na Maďarsko
- Zemplínska Šírava – Tokajská oblasť /s väzbou na Maďarsko

smer: západ – východ

- Slovenský raj – vodná nádrž Ružín – Košice / s väzbami na Banskobystrický kraj, Prešovský kraj
- Slovenský kras – Zádiel – Košice / s väzbami na Banskobystrický kraj
- Košice – Tokajská oblasť / s väzbou na Maďarsko
- Zemplín (oblasť) – Veľké Slemence / s väzbou na Ukrajinou

**Základné kritériá, princípy, ktoré stanovil objedávateľ sú nasledovné:**

1. zrealizovať návrh podľa pravidiel Európskej cyklistickej federácie a kritérií pre trasy EuroVelo,
2. hlavné cyklistické koridory musia byť celoročne zjazdné (trasy so spevneným povrchom),
3. hlavné cyklistické koridory musia vzájomne prepájať destinácie v rámci siete.

**EuroVelo** predstavuje sieť 14 diaľkových cykloturistických trás (cyklomagistrál), ktoré by mali prepojiť jednotlivé regióny Európy. Trasy EuroVelo majú najvyššiu kvalitu technického prevedenia. Majú byť celoročne zjazdové a viesť atraktívnym a bezpečným prostredím. Využívajú ich nielen cykloturisti, ale aj miestni cyklisti pre každodenné jazdenie za rekreáciou či za prácou. EuroVelo je projektom Európskej cyklistickej federácie (ECF). Viac informácií na [www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com).

**Ako východiskové podklady pre spracovanie kostrovej siete boli nasledovné podklady:**

Územný plán veľkého územného celku Košický kraj

územné plány dotknutých miest a obcí

strategické dokumenty pre oblasť cestovného ruchu regiónov Košického kraja súvisiace projektové dokumentácie – dopravné stavby – cesty, železnice, vodné stavby predovšetkým ochranné

protipovodňové hrádze, - malé vodné elektrárne

plány hospodárskeho a sociálneho rozvoja

Stratégia rozvoja cestovného ruchu v Košickom kraji do roku 2020

ŠTÚDIA USKUTOČNITEĽNOSTI - Intermodálne cezhraničné trasy, Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, 2013

Cyklotrasy v Košickom kraji – lexikón značených cykloturistických trás, stav z roku 2011.

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v KSK

Štúdia uskutočniteľnosti EuroVelo 11

Štúdia uskutočniteľnosti Zemplínska cyklomagistrála

súvisiace dokumentácie susedných krajov a regiónov – Prešovského kraja a Banskobystrického kraja  
terénne šetrenie, mapové podklady, fotodokumentácia, GPS zameranie.

Z hľadiska stavebného zákona je návrh koncepcie kostrovej siete cyklistických trás územnoplánovacím podkladom. Po zapracovaní jej výstupov, v novom ÚPN veľkého územného celku Košický kraj, bude diskutovaná problematika posudzovaná v zmysle požiadaviek Zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v rámci strategického environmentálneho hodnotenia (ďalej len „SEA“) územného plánu regiónu. V prípade prípravy a realizácie konkrétnych navrhovaných cyklistických komunikácií bude postupované v zmysle uvedeného zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len „EIA“).

## ZÁSADY NAVRHOVANIA A PLÁNOVANIA

**Kľúčové faktory trvalo udržateľného rozvoja kostrovej siete cyklistických komunikácií:**

**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 svojim 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, skrášlia okolie cyklotrasy, zapoja mladých umelcov a kreatívnych ľudí tak aby samotná cyklotrasa bola atrakciou.

### **Návrhová časť:**

Na základe zadania, územných podkladov, strategických dokumentov a terénneho šetrenia vyplynulo, že hlavnou charakteristikou návrhu kostrovej siete cyklotrás je ich vedenie pozdĺž vodných tokov. V týchto prirodzených koridoroch sú vo väčšine prípadov umiestnené aj železničné trate, cesty a samozrejme sídelné útvary. Cyklotrasy kostrovej siete sa medzi nimi vinú a vytvárajú plynulú a neprerušenu os v území. Navzájom sa prepájajú v turistických destináciách Košického kraja.

V miestach takýchto prepojení sa vytvorili križovatky alebo uzly, ktoré by mali byť výrazne označené v rámci celej siete a doplnené ako tzv. BikePoint, o ďalšiu doplnkovú cyklistickú vybavenosť.

### **Ako doplnková turistická vybavenosť na trasách sú navrhnuté nasledovné opatrenia:**

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 či občerstvenie, ubytovanie Vitajte cyklisti !
2. stupeň – odpočívadlá informačné panely
3. stupeň – orientačné cykloturistické značenie

### **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 predovšetkým cykloturistické kritériá. Nakoľko veľká etapa navrhovanej cyklotrasy prechádza cez mestskú aglomeráciu uvádzame rozšírenie skôr uvedených princípov pre potreby cyklistických komunikácií v zastavanom území. Základné princípy návrhu cyklistických komunikácií sú nasledovné:

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

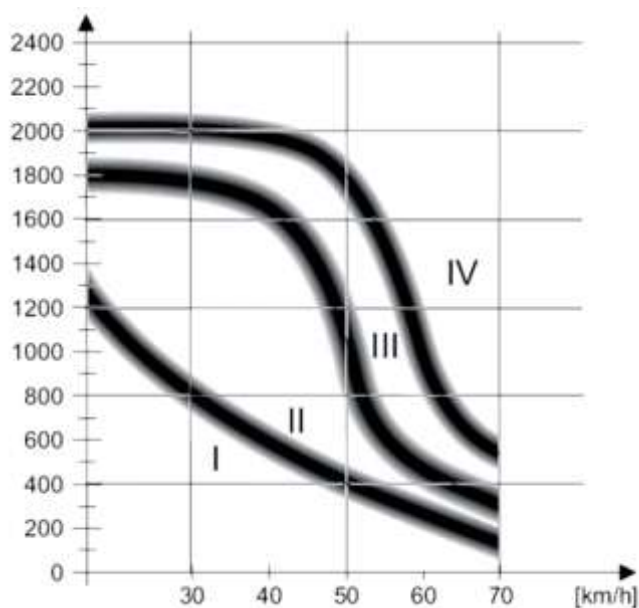
Svoju bezpečnosť môže cyklista individuálne zvýšiť tak, že bude „viditeľný“ tzn. najmä vo večerných hodinách bude vybavený odrazkami a reflexnými časťami odevu alebo bude nosiť bezpečnostnú prilbu.

4. **Kvalita prevedenia** - kvalita prevedenia povrchu cyklo cestičky má výrazný vplyv na jeho využívanie. Narušený povrch, diery, špáry, vydávajúce 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 hodinách. Prekážkou, ktorá znižuje atraktivitu a teda aj využívanie trasy sú napr. tmavé a neprehľadné tunely, podchody, miesta s minimom ľudských aktivít (nie sú na očiach, skryté, nikto tam nebýva a pod.) a miesta so zlou povestou napr. nočné kluby, opustené fabriky, haly.

### Segregácia alebo integrácia ?

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



Graf 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 ( porovnateľný so slovenským „cyklopiktokoridorom“

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

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

## Navrhované opatrenia pre cyklistov na trase EuroVelo 11 podľa STN 736110

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

CP v PDP - cyklistické pruhy v pridruženom dopravnom priestore – cyklistický pruh šírky minimálne 1,0 m – 1,5 m 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 vozidiel/denne) a rýchlosti vozidiel (50 km/hod)

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

Rekonštrukcia/modernizácia - oprava existujúcej komunikácie

Novostavba – výstaba novej cyklistickej komunikácie

Objekt – inžiniersko dopravná stavba typu most, lávka, tunel, podjazd.

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

jednosmerná cyklistická premávka		Obojsmerná cyklistická premávka	
Špičková intenzita v jednom smere cyklisti/hod	šírka komunikácie m	Špičková intenzita v oboch smeroch cyklisti/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

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 2%.

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

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

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

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

## **Základné kritériá pre plánovanie trás EuroVelo – podľa Európskej cyklistickej federácie (ECF)**

### **Priamosť**

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

### **Prepojenosť a súvislosť**

Identifikovateľné hlavné charakteristiky EuroVelo a zabezpečenie plynulosti trasy prepojením na existujúcu cyklistickú infraštruktúru (chodníky, cestičky, pruhy a pod.). Jedná sa predovšetkým o prepojenia hlavných miest štátov a centier regiónov bez neopodstatneného „meandrovania trasy“. Cykloturista sa nepotrebuje pohybovať po priamke, ale trasa by sa nemala otáčať v celkovom smerovaní v polygónoch viac ako 90 stupňov (optimálne je max. 45 stupňov).

### **Atraktivita trasy**

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

### **Bezpečnosť trasy**

Vedenie trasy je navrhované mimo frekventované pozemné komunikácie, kde sa minimalizuje nebezpečenstvo dopravných konfliktov a nebezpečných situácií. Tiež sa musí brať do úvahy tzv. sociálna bezpečnosť – vyhýbať sa úsekom, ktoré vedú cez územie, kde sa vyskytujú rôzne asociálne živly.

### **Komfort trasy**

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

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

- byť konzistentná v zmysle bezpečnosti jej užívateľa,
- byť konzistentná v zmysle typu a kvality povrchu, vyhýbať sa častým zmenám a typom materiálov,
- byť plánovaná vzhľadom na bezpečnosť, rýchlosť a pohodlie akceptované pre diaľkových cyklistov (nosiče s batožinou) ako aj bicykle rôznych typov,
- byť adekvátne vyznačená a mať dostatok turistických informácií,
- mať možnosti ubytovania a občerstvenia na trase (obchody, reštaurácie a pod). Odporúčané 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 EuroVelo (podľa Európskej cyklistickej federácie)**

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

Cyklistické pruhy by sa nemali navrhovať pozdĺž komunikácií, na ktorých sa pohybuje viac ako 10 000 vozidiel za deň.

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



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

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

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

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

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

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

Dopravná dostupnosť - napojenie na verejnú dopravu – predovšetkým vlaky, cyklobusy a pod.

### **Kostrová sieť cyklotrás a cestovný ruch**

Kostrová sieť cyklistických trás v Košickom kraji priamo nadväzuje na vypracovanú a schválenú Stratégiu cestovného ruchu KSK do roku 2020 a to v bodoch:

#### **Sumár tém plánovaných aktivít na úrovni Košického samosprávneho kraja**

„ Metodická a koncepcná podpora rozvoja cykloturistiky a cyklistickej dopravy na území Košického samosprávneho kraja a s prepojením na susedné kraje a štáty.

#### **Sumár plánovaných aktivít na regionálnej úrovni:**

„ Výstavba cyklotrás a údržba a modernizácia existujúcich cyklotrás“

Dokument ponúka veľmi podrobnú analýzu a zrozumiteľne zadanú návrhovú časť do rámca ktorého je začlenená aj táto koncepcia kostrovej siete.

Pri návrhu kostrovej siete cyklotrás boli v zadaní zadané hlavné turistické destinácie kraja - Slovenský kras, Slovenský raj, Tokajská oblasť, Zemplínska Šírava, Košice a ich vzájomné prepojenie.

### **Cezhraničné väzby na strediská cestovného ruchu**

Hraničný priechod – Kečovo SVK - Aggtelek HU,

Trstené p. Hornáde SVK – Kéked HU – smer Telkibánya, HU

Slovenské Nové Mesto SVK - Sátoraljaújhely – Sárospatak – Tokaj, HU

Veľké Slemence SVK – Užhorod UA

## Nadregionálne väzby

Dlhá Ves – jaskyňa Domica KSK - Tornaľa - Banskobystrický kraj

Hrabušice KSK – Betlanovce smer Poprad a Vysoké Tatry Prešovský kraj

Spišské Vlachy KSK - Spišské Podhradie, Levoča, Prešovský kraj

Košice - Budimír - Obišovce KSK – Seniakovce, Lemešany PSK - smer Prešov

Vinné KSK – Dúbrava – Humenné Prešovský kraj

## Návrh kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji

V Stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji sú jednoznačne zadané tri prioritné osi:

- Cyklodoprava
- Cykloturistika
- Partnerstvo

Vzhľadom na skutočnosť, že táto koncepcia rieši hlavné cyklistické koridory, ktoré majú v sebe spájať funkciu dopravnej obslužnosti a zároveň cykloturistického využitia, zastavíme sa pri prioritě tri – PARTNERSTVO. Návrh kostrovej siete je zostavený tak, aby si všetky dotknuté subjekty na trase a to predovšetkým samospráva rozpoznali jasne návrh vedenia trasy v ich katastri a mohli sa zapojiť do plánovacieho procesu. Z tohto dôvodu v tejto fáze je návrh konceptu kostrovej siete cyklotrás zostavený **podľa katastrov jednotlivých obcí s popisom**.

Základné koridory:

### Severo-južné osi

**VETVA A - trasa EuroVelo 11** – prepojenie Prešov – Košice – štátna hranica s Maďarskom

**VETVA B – Zemplínska cyklomagistrála** – prepojenie Zemplínska Šírava – Tokajská oblasť – s napojením na Maďarsko

**VETVA C – Gemerská cyklomagistrála** – prepojenie Slovenského krasu a Slovenského raja – s väzbami na Prešovský kraj, Banskobystrický kraj, Maďarsko

### Západo – východné osi

**VETVA D – Hornádska cyklomagistrála**

**VETVA E – Abovská cyklomagistrála** - Slovenský kras – Zádiel – Košice – s väzbami na Banskobystrický kraj

**VETVA F – Tokajská cyklomagistrála** - Košice – Tokajská oblasť – s väzbami na Maďarsko

**VETVA G - Dolnozemplínska cyklomagistrála – Zemplín (oblasť) – Veľké Slemence – štátna hranica s Ukrajinou**

**Stručné zhrnutie návrhu**

Sumár							
Pracovný názov	Prepojenie	dĺžka v km	počet obyvateľov	rieky	hlavné centrá	NP	počet dotknutých samospráv na území KSK
Vetva A	EuroVelo 11, hlavná SJ os, prepája regionálne centrá Prešov - Košice	45,08	315813	Hornád	Košice		11
Vetva B	Zemplínska cyklomagistrála - prepája rekreačné oblasti Zemplínska Šírava a Tokaj	85,914	54314	Laborec, Latorica	Michalovce		23
Vetva C	Gemerská cyklomagistrála - prepája oblasti Slovenského krasu a Slov. raja - Hrabušice - Betliar - Domic	95,37	40024	Slaná	Rožňava, Dobšiná	NP Slovenský kras, NP Slovenský raj	16
Vetva D	Hornádska cyklomagistrála - prepája oblasti Spišu a horného Abova	95,79	86062	Hornád	Spišská Nová Ves, Spišské Vlachy, Krompachy	NP Slovenský raj	23
Vetva E	Abovská magistrála - prepája oblasti Košíc a Slovenského krasu	97,44	18459	Ida	oblasť	NP Slovenský kras	26
Vetva F	Tokajská magistrála - prepojenie Košice a Tokajskej oblasti	54,2	17754	Roňva	oblasť	NP Latorica	19
Vetva G	Dolnozemplínska cyklomagistrála - prepojenie Tokaj - Kráľovskochľmecký región-Ukrajina	40,26	20587	Latorica	Veľké Kapušany	NP Latorica, Tarbucka, Vinohradnícka oblasť	14
	celkom	514,054	553013				132

**Z vyššie uvedenej tabuľky vyplýva, že rozsah navrhovanej kostrovej siete cyklotrás je 514 km, ktoré vedú cez 132 dotknutých samospráv na území KSK, tri Národné parky. Všetky hlavné vetvy sú prirodzené a prioritne vedené v koridoroch riek Hornád, Laborec, Latorica, Bodrog, Slaná, Ida a Ronyva.**

Všetky trasy sú navrhované ako celoročne zjazdne s tvrdým živičným alebo betónovým povrchom. Okrem nových samostatných cyklistických komunikácií sa v prípade vhodnosti využívajú aj účelové komunikácie s minimálnou premávkou obslužnej dopravy – lesné cesty, hrádze.

Plánované cyklistické trasy sa zásadne vyhýbajú vedeniu trás v hlavnom dopravnom koridore ciest 1. A 2. triedy. V prípade ak dochádza ku križovaniu týchto ciest tak sa navrhujú cyklistické priechody v intravilánoch obcí, v extravilánoch sa odporúča bezbariérové križovanie – podchody.

V prípade križovania so železničnou traťou sa navrhujú zásadne existujúce železničné priecestia. V prípade križovania s vodným tokom sú v maximálnej možnej miere využívajú existujúce mosty a lávky, tam kde to nie je možné sú plánované nové lávky a mosty.

V odôvodnených prípadoch navrhované trasy využívajú existujúce miestne komunikácie a to predovšetkým v intravilánoch miest a obcí, kde je nízka intenzita motorovej premávky a maximálna povolená rýchlosť 50 km/hod.