

## Informácia pre verejnosť

Stanoviská verejnosti k správe o hodnotení strategického dokumentu a návrh strategického dokumentu posudzovanému podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) „**Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2024-2030**“ je možné predkladať najneskôr do **01.07.2024** na adresu:

Okresný úrad Košice  
Odbor starostlivosti o životné prostredie kraja  
Komenského 52  
041 26 Košice

Správa o hodnotení strategického dokumentu a návrh strategického dokumentu je prístupná na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR: <https://www.enviroportal.sk/eia/detail/strategia-rozvoja-cyklistickej-dopravy-cykloturistiky-kosickeho-kraja-2>

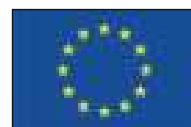
Konzultácie podľa § 63 zákona je možné vykonať na Okresnom úrade Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, Komenského 52, 041 26 Košice, 10. posch., č. dverí 1005 počas celého procesu posudzovania v pracovných dňoch počas úradných hodín na základe vopred dohodnutého termínu.

Obstarávateľ:

**Košický samosprávny kraj**

Nám. Maratónu Mieru 1

042 66 Košice



## **„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030”**

### **Správa o hodnotení strategického dokumentu**

**Máj 2024**

Spracovateľ dokumentácie:

**EKOJET, s.r.o.**  
priemyselná a krajinná ekológia



Staré Grunty 9A, 841 04 Bratislava, Slovenská republika  
Tel.:(+421 2) 45 69 05 68  
e-mail: info@ekojet.sk  
www.ekojet.sk

## Obsah

ÚVOD .....	1
ČASŤ A .....	2
ZÁKLADNÉ ÚDAJE .....	2
<b>I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI .....</b>	<b>2</b>
<b>II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE .....</b>	<b>2</b>
1. NÁZOV .....	2
2. ÚZEMIE (SR, KRAJ, OKRES, OBEC) .....	2
3. DOTKNUTÉ OBCE .....	3
4. DOTKNUTÉ ORGÁNY .....	3
5. SCHVAĽOVACÍ ORGÁN .....	4
6. OBSAH A HLAVNÉ CIELE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A JEHO VZŤAH K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM .....	4
<b>III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA .....</b>	<b>11</b>
1. INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA A JEHO PRAVDEPODOBNÝ VÝVOJ, AK SA STRATEGICKÝ DOKUMENT NEBUDE REALIZOVAŤ .....	11
2. INFORMÁCIA VO VZŤAHU K ENVIRONMENTÁLNE OBZVLÁŠŤ DÔLEŽITÝM OBLASTIAM, AKÝMI SÚ NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU, EURÓPSKA SÚSTAVA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000), CHRÁNENÉ VODOHOSPODÁRSKE OBLASTI A POD.....	38
3. CHARAKTERISTIKA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA V OBLASTIACH, KTORÉ BUDÚ PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNE OVPLYVNEŇ .....	46
4. ENVIRONMENTÁLNE PROBLÉMY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH PROBLÉMOV, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU .....	47
5. ENVIRONMENTÁLNE ASPEKTY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH ASPEKTOV ZISTENÝCH NA MEDZINÁRODNEJ, NÁRODNEJ A INEJ ÚROVNI, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU, AKO AJ TO, AKO SA ZOHĽADNILI POČAS PRÍPRAVY STRATEGICKÉHO DOKUMENTU .....	48
<b>IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU VRÁTANE ZDRAVIA.....</b>	<b>50</b>
1. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A VPLYVY NA ZDRAVIE (PRIMÁRNE, SEKUNDÁRNE, KUMULATÍVNE, SYNERGICKÉ, KRÁTKODOBÉ, STREDNODOBÉ, DLHODOBÉ, TRVALÉ, DOČASNÉ, POZITÍVNE AJ NEGATÍVNE) .....	50
<b>V. NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁ-CIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE.....</b>	<b>69</b>
1. OPATRENIA NA ODVRÁTENIE, ZNÍŽENIE ALEBO ZMIERNENIE PRÍPADNÝCH VÝZNAMNÝCH NEGATÍVNYCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA, KTORÉ BY MOHLI VYPLYNÚŤ Z REALIZÁCIE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU .....	69
<b>VI. DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A OPIS TOHO, AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI.....</b>	<b>73</b>

1. UVAŽOVANÉ VARIANTNÉ RIEŠENIA ZOHLADŇUJÚCE CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU .....	73
2. NEDOSTATKY A NEURČITOSTI V POZNATKOCH, KTORÉ SA VYSKYTLI PRI VYPRACÚVANÍ SPRÁVY O HODNOTENÍ .....	76
<b>VII. NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE .....</b>	<b>77</b>
<b>VIII. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE .....</b>	<b>79</b>
<b>IX. NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ.....</b>	<b>80</b>
1. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O STRATEGICKOM DOKUMENTE .....	80
2. NAPLNENIE POŽIADAVIEK ROZSAHU HODNOTENIA .....	83
<b>X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE) .....</b>	<b>84</b>
<b>ZOZNAM RIEŠITEĽOV A ORGANIZÁCIÍ, KTORÉ SA NA VYPRACOVANÍ SPRÁVY O HODNOTENÍ STRATEGICKÉHO DOKUMENTU PODIELALI, ICH PODPIS (PEČIATKA) .....</b>	<b>86</b>
<b>DÁTUM A POTVRDENIE SPRÁVNOSTI A ÚPLNOSTI ÚDAJOV PODPISOM (PEČIATKOU) OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU OBSTARÁVATEĽA .....</b>	<b>87</b>
<b>PRÍLOHY .....</b>	<b>89</b>

## **Použité skratky**

CHA	Chránený areál
CHKP	Chránený krajinný prvok
CHÚ	Chránené územie
CHVO	Chránená vodohospodárska oblasť
EHS	Európske hospodárske spoločenstvo
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie
EK	Európska komisia
EP	Európske spoločenstvo
EŠIF	Európske štrukturálne a investičné fondy
EÚ	Európska únia
EZ	Environmentálna záťaž
GNÚSES	Generel nadregionálneho územného systému ekologickej stability
IDS / IS	Integrovaný dopravný systém / integrovaný systém
IÚS	Integrovaná územná stratégia
KSK	Košický samosprávny kraj
MCHÚ	Maloplošné chránené územia
MPŽPaRR SR	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR
MÚSES	Miestny územný systém ekologickej stability
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Natura 2000	Sústava chránených území členských štátov Európskej únie
NFP	Nenávratný finančný príspevok
NPP	Národná prírodná pamiatka
NPR	Národná prírodná rezervácia
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
OP	Ochranné pásma
OZE	Obnoviteľný zdroj energie
PP	Prírodná pamiatka
PUM	Plán udržateľnej mobility
PSK	Prešovský samosprávny kraj
BSK	Banskobystrický samosprávny kraj
KSK	Košický samosprávny kraj
PR	Prírodná rezervácia
RO	Riadiaci orgán
RÚSES	Regionálny územný systém ekologickej stability
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
SR	Slovenská republika
ŠOP SR	Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
UNESCO	Organizácia Spojených národov pre vzdelávanie, vedu a kultúru
ÚSES	Územný systém ekologickej stability
VSN	Východoslovenská nížina
UMR	Udržateľný mestský rozvoj
VÚC	Vyšší územný celok
VÚPOP	Výskumný ústav pôdoznalectva a ochrany pôdy
Z. z.	Zbierka zákonov Slovenskej republiky
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

## Úvod

Predmetom tejto Správy o hodnotení je posúdenie strategického dokumentu: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ (ďalej aj ako „Cyklostratégia KSK“, resp. „strategický dokument“).

Cyklostratégia KSK je strategickým dokumentom s dosahom prevažne na územie VÚC – Košického kraja.

Materiál bol spracovaný na základe strategického dokumentu: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 – 2030“, koncept 2021, Cycling Planing Studio s.r.o. a Košický samosprávny kraj.

Správa o hodnotení strategického dokumentu je vypracovaná podľa rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (č. OU-KE-OSZP1-2023/022735, zo dňa 23.06.2023).

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 – 2030 predstavuje strednodobý strategický dokument, voľnenaväzujúci na Cyklostratégiu 2014 – 2020. Koncept Cyklostratégie KSK. Strategický dokument vychádza z aktuálneho poznania stavu v oblasti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry, nakoľko prieskumy del'by prepravnej práce, ktoré identifikujú podiel cyklistickej dopravy sa systematicky nerealizovali po celom území Košického kraja. Strategický dokument je prepojený a komplementárny s ďalšími strategickými dokumentmi predovšetkým Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK.

Hlavná strategická vízia je orientovaná na zvýšenie počtu cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry.

Cyklostratégia Košického samosprávneho kraja (KSK) analyzuje konkrétne kroky potrebné na dosiahnutie 6% podielu cyklistickej dopravy na celkovej del'be prepravnej práce v okresných mestách Košického kraja. Celá stratégia predstavuje komplexné riešenia smerujúce k udržateľnému rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturistiky v kraji, s dôrazom na spoluprácu medzi subjektmi na území kraja, ktorí majú záujem podporiť jej realizáciu formou partnerstiev.

Cyklostratégia KSK je v súlade s cieľmi existujúcich strategických dokumentov na všetkých úrovniach - národnej, regionálnej aj miestnej. Súčasťou cyklostratégie je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji s cieľom zahrnúť do nej všetky mestá podľa Plánu udržateľnej mobility kraja (PUM). Aktualizovaná verzia tejto siete posluží ako podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VUC Košického samosprávneho kraja.

## ČASŤ A ZÁKLADNÉ ÚDAJE

### I. Základné údaje o obstarávateľovi

- 1. Označenie:** Košický samosprávny kraj  
IČO: 35 541 016
- 2. Sídlo:** Nám. Maratónu Mieru 68/1, 042 66 Košice
- 3. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa, od ktorého možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie:**
- JUDr. Boris Bilčak – riaditeľ Úradu KSK  
Úrad Košického samosprávneho kraja  
Nám. Maratónu Mieru 1  
042 66 Košice  
email: riaditel@vucke.sk  
Tel. číslo: 055 / 7268 141
- Ing. Matej Ovčiarka – vedúci odboru regionálneho rozvoja  
Úrad Košického samosprávneho kraja  
Nám. Maratónu Mieru 1, 042 66 Košice  
email: matej.ovciarka@vucke.sk  
Tel. číslo: 055 / 6196 650
- Ing. Angelika Theinerová – vedúca referátu sekretariátu Rady Partnerstva  
Úrad Košického samosprávneho kraja  
Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice  
email: angelika.theinerova@vucke.sk  
Tel. číslo: 055 / 6196 692

### II. Základné údaje o strategickom dokumente

- 1. Názov**  
„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“
- 2. Územie (SR, kraj, okres, obec)**  
Navrhovaný strategický dokument (Cyklostratégia KSK) rieši otázky a problémy týkajúce sa cyklodopravy na úrovni dotknutého Košického samosprávneho kraja:
- **Štát:** Slovenská republika
  - **Kraj:** Košický
  - **Okres:** Spišská Nová Ves, Rožňava, Gelnica, Košice-okolie, Košice I, Košice II, Košice III, Košice IV, Trebišov, Michalovce a Sobrance
  - **Obec:** Všetky mestá a obce na území Košického kraja

### 3. Dotknuté obce

Dotknutými obcami sú jednotlivé obce nachádzajúce sa na území Košického samosprávneho kraja v počte 440 obcí.

### 4. Dotknuté orgány

Dotknutými orgánmi sú všetky orgány verejnej správy, ktorých vyjadrenie sa vyžaduje pred prijatím alebo schválením strategického dokumentu.

#### Zoznam dotknutých orgánov:

- Ministerstvo životného prostredia SR, Námestie Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava,
- Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR, Štefánikova 15, 811 05 Bratislava
- Ministerstvo cestovného ruchu a športu Slovenskej republiky, Námestie slobody č. 6, 811 06 Bratislava
- Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava,
- Ministerstvo hospodárstva SR, Mlynské nivy 44/a, 827 15 Bratislava,
- Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava,
- Ministerstvo zdravotníctva SR, Limbová 2, 837 52 Bratislava 37
- Ministerstvo školstva, výskumu, vývoja a mládeže Slovenskej republiky, Stromová 1 813 30 Bratislava
- Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR, Špitálska 4, 6, 8, 816 43 Bratislava,
- Štátna ochrana prírody SR, Tajovského 28B, 974 09 Banská Bystrica,
- Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Radničné námestie 8, 969 01 Banská Štiavnica,
- Prešovský samosprávny kraj, Námestie mieru 5043/2, 080 01 Prešov
- Banskobystrický samosprávny kraj, Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica,
- Krajský pamiatkový úrad Košice, Hlavná 25, 040 01 Košice
- Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja,
- Okresný úrad Košice, Komenského 52, 041 26 Košice,
- Okresný úrad Košice - okolie, Hroncova 13, 040 01 Košice,
- Okresný úrad Michalovce, Námestie slobody 988/1, 071 01 Michalovce,
- Okresný úrad Sobrance, Tyršova 295, 073 01 Sobrance,
- Okresný úrad Rožňava, Špitálska 2212/3, 048 01 Rožňava,
- Okresný úrad Spišská Nová Ves, Markušovská cesta 1, 052 01 Spišská Nová Ves,
- Okresný úrad Trebišov, M. R. Štefánika 1161, 075 01 Trebišov,
- Okresný úrad Gelnica, Hlavná 102/1, 056 01 Gelnica,
- Mestá a obce Košického samosprávneho kraja.
- Okresný úrad Vranov nad Topľou, Námestie slobody 5, 093 01 Vranov nad Topľou,
- Mestá a obce Košického samosprávneho kraja,
- Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Klemensova 8, 813 61 Bratislava,
- Správa a údržba ciest KSK, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice.

#### Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení:

Zainteresovanou verejnosťou sú predovšetkým obyvatelia KSK a každý kto prejaví záujem o strategický dokument. Ďalej sem patria občianske iniciatívy, občianske združenia a mimovládne organizácie, podporujúce ochranu životného prostredia, ktoré prejavia záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania v zmysle ustanovení §24 a §25 zákona č. 24/2006 Z. z.



## 5. Schvaľovací orgán

Orgánom kompetentným na prijatie strategického dokumentu je Zastupiteľstvo Košického samosprávneho kraja.

## 6. Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030 (ďalej Cyklostratégia KSK) predstavuje strednodobý strategický dokument, voľne naväzujúci na Cyklostratégiu 2014 – 2020. Koncept novej Cyklostratégie KSK si kladie za úlohu jej prepojenie a komplementárnosť s ďalšími strategickými dokumentmi, predovšetkým: Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK. Časovo je naviazaný na nové programovacie obdobie Slovenskej republiky a Európskej únie. Vychádza z poznania stavu v oblasti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry, nakoľko prieskumy delby prepravnej práce, ktoré identifikujú podiel cyklistickej dopravy nebol systematicky realizovaný po celom území Košického kraja. Strategická vízia je orientovaná predovšetkým na zvýšenie počtu cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry. Cyklostratégia KSK rozoberá konkrétne kroky na dosiahnutie očakávaného výsledku, ktorým je do roku 2030 dosiahnutie 50 % - ného nárastu cyklistov na cyklistických komunikáciách Košického kraja. Jednotlivé kroky na dosiahnutie tohto cieľa sú spracované do akčného plánu, ktorý je súčasťou návrhovej časti Cyklostratégie KSK.

Cyklostratégia KSK navrhuje riešenia, ktoré prispejú k trvalo udržateľnému rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území kraja s previazanosťou na vzájomnú spoluprácu subjektov z územia kraja, ktorí prejavia záujem naplňať stratégiu na princípe partnerstva. Stratégia je vypracovaná v súlade s cieľmi existujúcich strategických dokumentov na národnej, regionálnej a miestnej úrovni. Významnou súčasťou strategického dokumentu je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja o jej napojenie na všetky mestá v zmysle Plánu udržateľnej mobility (PUM) kraja.

Dokument obsahuje okrem všeobecných rámcových informácií Cyklostratégie KSK aj vyhodnotenie súčasného stavu pripravenosti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry a návrh aktualizácie Kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji. Aktualizovaná verzia Kostrovej siete cyklistických komunikácií predstavuje zároveň územnoplánovací podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VÚC Košického samosprávneho kraja.

Súčasťou strategického dokumentu sú taktiež metodické usmernenia, ktoré môžu slúžiť ako inšpirácia alebo aj návod ako postupovať pri plánovaní a realizácii cyklotrás na rôznych úrovniach. Princípy plánovania a vedenia cyklistických trás v rôznych typoch prostredí, ako aj návrhy doplnkovej cyklistickej infraštruktúry a použitie materiálov na výstavbu.

Cieľom procesu tvorenia strategického dokumentu bolo pripraviť návrh obsahu, ktorý je určený na prerokovanie najmä s aktérmi územnej spolupráce v zmysle zákona č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja v znení neskorších predpisov. Dôležité bolo najmä zabezpečiť vyššiu mieru integrácie rozvojových aktivít a tým aj ich výsledný dopad na zvýšenie kvality života obyvateľov a zvýšenie kvality životného prostredia.

Hlavná strategická vízia je orientovaná predovšetkým na zvýšenie počtu cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry.

Cyklostratégia KSK rozoberá konkrétne kroky na dosiahnutie očakávaného výsledku, ktorým je 6% podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce v okresných mestách Košického kraja. Jednotlivé kroky na dosiahnutie tohto cieľa sú spracované do akčného plánu, ktorý je súčasťou návrhovej časti Cyklostratégie KSK. Cyklostratégia KSK navrhuje riešenia, ktoré prispievajú k trvalo udržateľnému rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území kraja s previazanosťou na vzájomnú spoluprácu subjektov z územia kraja, ktorí prejavia záujem naplňovať stratégiu na princípe partnerstva. Stratégia je vypracovaná v súlade s cieľmi existujúcich strategických dokumentov na národnej, regionálnej a miestnej úrovni. Významnou súčasťou strategického dokumentu je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja o jej napojenie na všetky mestá v zmysle Plánu udržateľnej mobility kraja. Aktualizovaná verzia Kostrovej siete cyklistických komunikácií predstavuje zároveň územnoplánovací podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VÚC Košického samosprávneho kraja.

Cyklostratégia KSK je spracovaná tak, aby jej implementácia bola realistická, viazaná na rozpočtové programovanie verejného sektora a reálnu dostupnosť zdrojov.

### **6.1. Obsah strategického dokumentu**

Predmetná správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. vychádza z pracovnej verzie dokumentu Cyklostratégia KSK, koncept/2021. V prípade zmeny uvedeného návrhu sa tieto odrazia v dokumentácii z ďalších krokov procesu posudzovania návrhu Cyklostratégie KSK podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

#### **Obsah Cyklostratégie KSK je nasledujúci:**

##### Úvod

#### 1. Analytická časť

- 1.1. Analýza rozvojových a koncepčných dokumentov v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji ako aj relevantných dokumentov na národnej úrovni.
- 1.2. Vyhodnotenie súčasného stavu cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry v Košickom kraji
- 1.3. Vyhodnotenie súčasného stavu pripravenosti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry
- 1.4. Využívanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry
- 1.5. Vyhodnotenie chýbajúcich prepojení cyklotrás v Kostrovej sieti a sídelných útvarov uvedených v Pláne udržateľnej mobility KSK, aktualizácia Kostrovej siete
- 1.6. Vyhodnotenie plnenia pôvodnej cyklostratégie podľa indikátorov
- 1.7. SWOT analýza cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji

#### 2. Metodická časť

- 2.1. Princípy vedenia cyklistických trás
- 2.2. Princípy navrhovania cyklotrás z pohľadu používateľov
- 2.3. Princípy navrhovania cyklotrás pozdĺž vodných tokov a nádrží
- 2.4. Princípy navrhovania cyklistických trás v chránených územiach
- 2.5. Princípy vedenia cyklotrás v lesnej a poľnohospodárskej krajine
- 2.6. Princípy návrhu vozoviek komunikácií na cyklistických trasách

#### 3. Navrhovaná hierarchia cyklistických trás

- 3.1. Návrh použitia informačného dopravného značenia podľa kategórií
- 3.2. Evidencia a správa cyklotrás
- 3.3. Cyklotrasy kategórie A - cyklodialnice
- 3.4. Cyklistické trasy kategórie B – kostrová sieť cyklistických trás
- 3.5. Cyklistické trasy kategórie C – mestské a miestne cyklotrasy
- 3.7. Bikeparky , tréningové centrá
- 3.8. Prehľad navrhovaných kategórií cyklotrás, ich porovnanie a prienik s existujúcimi kategóriami
- 3.9. Predprojektová a projektová príprava cyklistických trás – metodický postup

#### 4. Návrhová časť

- 4.1. Špecifický cieľ C 1 - Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry
- 4.2. Špecifický cieľ 2. Vybudovanie cyklodestínácií a cykloregiónov
- 4.3. Špecifický cieľ 3 – Zabezpečiť pravidelný zber dát
- 4.4. Špecifický cieľ 4 Management
- 4.5. Návrh cykloproduktov a cyklistických destinácií v Košickom kraji

#### 5. Prílohy

- 5.1. Súvisiaca legislatíva
- 5.2. Kritériá pre posudzovanie a navrhovanie cykloturistických trás
- 5.3. Rozdelenie bicyklov a ich typy
- 5.4. Kostrová sieť cyklistických trás Košického kraja

### 6.2. Hlavné ciele strategického dokumentu

#### **Motto strategického dokumentu: Kraj kde sa jazdí!**

Košický samosprávny kraj si kladie za cieľ celkovo zlepšiť život obyvateľov na svojom území. V rámci Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky špecificky zameriava pozornosť na skvalitnenie podmienok lepšieho fyzického a mentálneho zdravia obyvateľov, zefektívnenie dopravného systému a podpora multimodality a v neposlednej rade aj ekonomický rozvoj a podpora podnikania v oblasti služieb pre cyklistov. V súlade so základnou víziou Cyklostratégie SR ako aj v snahe priblížiť sa okolitým európskym krajinám je potrebné urobiť všetko potrebné pre to, aby sme do roku 2030 dosiahli 50 % - ný nárast cyklistov na cyklistických komunikáciách Košického kraja.

#### **Hlavné ciele stratégie:**

1. Zvýšiť počet cyklistov.
2. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov.
3. Zlepšiť prepojenie s verejnou dopravou, najmä železničnou dopravou.

#### **Špecifické ciele:**

1. Zlepšiť cyklistickú infraštruktúru - budovanie bezpečných a atraktívnych segregovaných cyklistických cestičiek v zmysle Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja. Prepojenie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás na terminály verejnej dopravy, najmä vlakovej dopravy.
2. Vybudovať cyklodestínácie - realizácia cykloturistických trás, doplnkovej cykloturistickej vybavenosti (siete Bike Pointov KSK) a rozvoj služieb vhodných pre cyklistov. Cyklodestínácie budú slúžiť aj ako tréningové centrá, kde si cyklisti budú zlepšovať svoje zručnosti jazdy na bicykli a aktívnym oddychom celkovo svoj zdravotný stav.
3. Zabezpečiť pravidelný zber dát - systematický zber údajov o počte cyklistov predovšetkým prostredníctvom automatických cyklosčítačov, údaje o nehodovosti cyklistov, či zisťovanie stavu kvality cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry sú silný nástroj pre vyhodnotenie úspešnosti hlavných cieľov CykloStratégie. Zároveň objektívne údaje tvoria solídny podklad pre zlepšovanie plánovania a tiež aj informovanie odbornej a laickej verejnosti.
4. Management - dostatočné personálne a odborné obsadenie Cyklotímu poverené implementáciou stratégie je nevyhnutným predpokladom dobrých výsledkov. Manažment implementácie cyklostratégie je rozdelený medzi Úrad KSK a Správu ciest KSK.

**Jednotlivé špecifické ciele majú zadefinované opatrenia / akčné plány na splnenie jednotlivých špecifických cieľov, ktoré konkretizujú - definujú výstupy a indikátory pre tieto aktivity a taktiež aj približný časový rámec ich naplnenia. Sú to:**

**Špecifický cieľ 1 – Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – 45 km nových cyklistických trás**

Opatrenie 1.1. Realizácia projektovej prípravy, vrátane vysporiadania majetkovo právnych vzťahov

Zodpovednosť: Úrad KSK, Spolupráca: dotknuté samosprávy, SVP š.p., Lesy SR, SPF

Termín: 2022 – 2023

Indikátor: počet vydaných stavebných povolení 16, počet územných rozhodnutí 16, počet dokumentácií pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie 16

Opatrenie 1.2. Vypracovanie žiadostí o nenávratný finančný príspevok

Zodpovednosť: Úrad KSK, Spolupráca: dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2025

Indikátor: počet podaných žiadostí o NFP (16)

Termín: 2025 - 2027

Indikátor: počet podaných žiadostí o NFP (5)

Opatrenie 1.3. Realizácia cyklistickej infraštruktúry

Zodpovednosť: Úrad KSK, Správa ciest KSK, Spolupráca: dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2030

Indikátor: počet realizovaných stavieb (cieľ: 16)

Počet vybudovaných kilometrov cyklotrás (cieľ: 44.5 km)

**Špecifický cieľ 2 – Vybudovanie cyklodestinácií Košického kraja**

Opatrenie 2.1. Vypracovanie koncepcií cyklodestinácií

Zodpovednosť: Úrad KSK,

Spolupráca: krajská organizácia cestovného ruchu, oblastné organizácie cestovného ruchu, podnikatelia, cyklistické kluby a združenia – správcovia cyklotrás, dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2027

Indikátor: vypracovanie 10 územných koncepcií zameraných na rozvoj infraštruktúry a služieb v plánovaných cyklodestináciách vrátane urbanistického návrhu

Opatrenie 2.2. Skvalitnenie cykloturistickej infraštruktúry – cykloturistické trasy

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: krajská organizácia cestovného ruchu, oblastné organizácie cestovného ruchu, cyklistické kluby a združenia – správcovia cyklotrás, dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2023

Indikátor: oprava a údržba 97 cykloturistických trás, presmerovanie alebo úplné zrušenie 17 cykloturistických trás - v zmysle výsledkov pasportu 2021

Opatrenie 2.3. Realizácia nových cykloturistických trás –v rozsahu 300 km vrátane projektovej prípravy a legislatívneho procesu

Zodpovednosť: Úrad KSK, občianske združenia – správcovia cykloturistických trás, OOCR

Spolupráca: dotknuté samosprávy, SVP š.p., Lesy SR, SPF, správa ciest

Termín: 2022 – 2027

Indikátor: počet nových cykloturistických trás – 5, dĺžka nových cykloturistických trás 250 km, počet dokumentácií pre legalizáciu cykloturistických trás 5

Opatrenie 2.4. Realizácia doplnkovej cykloturistickej vybavenosti – Bike Pointy vrátane servisných miest, informačné panely s mapami, odpočívadlá a servisné miesta v zmysle dizajnu manuálu KSK  
Zodpovednosť: Úrad KSK, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR  
Spolupráca: dotknuté samosprávy, SVP š.p., Lesy SR, SPF, správa ciest  
Termín: 2022 – 2027

Indikátor: počet Bike pointov KSK – 10, počet informačných nových alebo obnovených panelov ku cyklotrasám – 20, počet nových odpočívadiel 20

Opatrenie 2.5. Vybudovanie tréningových a vzdelávacích centier pre cyklistov – tréningové lokality so zabezpečením výučby zdravého pohybu na bicykli – pumtracky, singletraily, cvičné dráhy, výukové centrá, dopravné ihriská

Zodpovednosť: samosprávy, občianske združenia, súkromný sektor  
Spolupráca: Úrad KSK, Ministerstvo školstva SR, Ministerstvo dopravy SR, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, základné a stredné školy  
Termín: 2022 – 2030

Indikátor: počet tréningových a vzdelávacích centier – 5

Opatrenie 2.6. Podpora vybudovania a zriadenia požičovní bicyklov

Zodpovednosť: samosprávy, občianske združenia, súkromný sektor  
Spolupráca: Úrad KSK, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, základné a stredné školy  
Termín: 2022 – 2030

Indikátor: počet nových požičovní bicyklov – 5

### **Špecifický cieľ 3 - Zabezpečiť pravidelný zber dát**

Opatrenie 3.1. Realizácia pasportu cykloturistických trás a cykloturistickej infraštruktúry  
Zodpovednosť: Úrad KSK, Spolupráca: samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR  
Termín: 2027

Indikátor: počet pasportov 1, odhadovaný rozsah cca 2000 km

Opatrenie 3.2. Realizácia cykloportálu KSK a zber dát prostredníctvom jeho aplikácií

Zodpovednosť: Úrad KSK,  
Spolupráca: samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, jednotlivci  
Termín: priebežne

Indikátor: počet pasportov 1, odhadovaný rozsah cca 2000 km

Opatrenie 3.3. Realizácia prieskumu dopravnej mobility

Zodpovednosť: Úrad KSK  
Spolupráca: Ministerstvo dopravy SR, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, jednotlivci  
Termín: 2023 - 2030

Indikátor: počet prieskumov dopravnej mobility 2

Opatrenie 3.4. Osadenie automatických sčítačov cyklistov

Zodpovednosť: Úrad KSK  
Spolupráca: Ministerstvo dopravy SR, Ministerstvo školstva SR, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR  
Termín: 2022 - 2030

Indikátor: počet nových osadených automatických sčítačov – 50

### **Špecifický cieľ 4 - Management**

Zabezpečiť adekvátne personálne obsadenie pre riešenie cyklistickej problematiky:

- Cyklokoordinátor pre realizáciu cyklistickej infraštruktúry
- Cyklokoordinátor pre cyklodestinácie
- Cyklokoordinátor pre zber dát a web portál
- Cyklokoordinátor pre komunikáciu a koordináciu

Zabezpečiť údržbu cyklistických komunikácií a cykloturistických trás vo vlastníctve kraja pod gesciou Správy ciest KSK

Prehľad konkrétnych úsekov aktualizácie kostrovej siete cyklistických trás KSK a ich predpokladaného rozpočtu je súčasťou predmetného strategického dokumentu.

### **6.3. Vzťah k iným strategickým dokumentom**

Vzhľadom k účelu a charakteru dokumentu Cyklostratégie KSK boli zohľadnené nasledovné dokumenty na európskej a národnej úrovni:

Nadradené dokumenty (názov, obstarávateľ dokumentu, časové zameranie, relevantnosť k spracovávanej Cyklostratégii KSK):

- Operačné programy cezhraničnej spolupráce – Interact
- Environmentálna stratégia Slovenskej republiky do roku 2030“
- Národný akčný plán v prevencii obezity na roky 2015-2025
- Plán Obnovy a odolnosti SR
- Program Slovensko – 2021 - 2027
- Regionálna integrovaná územná stratégia (RIUS)
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR
- Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj
- Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030
- Národný investičný plán Slovenskej republiky na roky 2018-2030
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Stratégia nízko-uhlíkového rozvoja SR do roku 2030 s výhľadom do roku 2050
- Envirostratégie SR 2030
- Koncepcia mestského rozvoja Slovenskej republiky do roku 2030
- Ciele politiky EÚ v programovacom období 2021-2027
- Európska zelená dohoda (European Green Deal)
- Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu
- Územný plán veľkého územného celku Košický kraj
- Plán udržateľnej mobility
- Koncepcia podpory pohybových aktivít obyvateľov KSK 2020-2025
- Ostatné sektorové regionálne stratégie v príprave (cestovný ruch)
- Stratégie CLLD (MAS)
- Akčné plány NRO
- Programy rozvoja obcí (PHRSR miest a obcí)
- Komunitné plány miest a obcí
- Územné plány miest a obcí
- Ostatné sektorové stratégie na miestnej úrovni
- Nízkouhlíková stratégia organizácií v zriaďovateľskej pôsobnosti Košického samosprávneho kraja

### Memorandá:

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

- MEMO lesy - Memorandum vo veci spolupráce pri rozvoji cyklistickej dopravy a cykloturistiky medzi Lesy Slovenskej republiky Slovenska a Národný cyklokoordinátor Peter Klučka.
- MEMO Neštátni vlastníci lesov - Memorandum vo veci spolupráce pri rozvoji cyklistickej dopravy a cykloturistiky medzi Únia regionálnych združení vlastníkov neštátnych lesov Slovenska a Národný cyklokoordinátor Peter Klučka
- MEMO SPF - Memorandum o spolupráci medzi Slovenský pozemkový fond a Národný koordinátor Peter Klučka.
- MEMO SVP š.p. - Memorandum o vzájomnej spolupráci medzi Slovenský vodohospodársky podnik š.p. a Národný koordinátor Peter Klučka.

### Súvisiaca národná legislatíva:

- Ústava SR
- Zákon č. 40/1964 Zb. – Občiansky zákonník
- Zákon č. 135/1961 Zb. – Zákon o pozemných komunikáciách (Cestný zákon)
- Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke
- Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení
- Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (Stavebný zákon)
- Zákon č. 326/2005 Z. z. o lesoch (Lesný zákon), Zákon č. 360/2007 Zb.
- Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny
- Zákon č. 274/2009 Z. z. o poľovníctve
- Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách (Vodný zákon) v platnom znení
- Zákon č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu
- Zákon č. 151/2019 Z. z. o poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky
- Zákon č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja

### Technické normy a technické podmienky:

- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií
- STN 01 8028 Cykloturistické značenie
- STN 73 6108 Lesná dopravná sieť
- TP 085/2019 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

### III. Základné údaje o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia

Územie Košického samosprávneho kraja sa nachádza v juhovýchodnej časti Slovenskej republiky. Má spoločné hranice s dvoma samostatnými štátmi – Maďarskom a Ukrajinou a dvoma slovenskými kraji – Prešovským a Banskobystrickým samosprávnym krajom. Celková rozloha kraja je 6 753 km<sup>2</sup>, čo predstavuje 13,8 % z celkovej rozlohy Slovenskej republiky. Podľa rozlohy je štvrtým najväčším krajom na Slovensku. Z hľadiska osídlenia Košický kraj s celkovým počtom 780 288 obyvateľov (r. 2021) predstavuje cca 14,4 % podiel z celkového počtu obyvateľov SR.

Obr.: Geografická poloha Košického kraja



(Zdroj: EKOJET, 2024)

Administratívne územie Košického samosprávneho kraja zahŕňa 440 obcí, z toho 17 so štatútom mesta a 11 okresov: Gelnica, Košice I, Košice II, Košice III, Košice IV, Košice-okolie, Michalovce, Rožňava, Sobrance, Spišská Nová Ves a Trebišov.

#### 1. Informácie o súčasnom stave životného prostredia vrátane zdravia a jeho pravdepodobný vývoj, ak sa strategický dokument nebude realizovať

##### 1.1 Geologické, geomorfologické pomery a nerastné suroviny

###### 1.1.1. Geologické pomery

Z geologického hľadiska spadá celé územie Košického kraja do pásma Vnútrotných Západných Karpát. Územie KSK je charakteristické výskytom piatich primárnych horninových prostredí. Prvé horninové prostredie predstavuje jednotka gemerikum, ktorá spolu so silicikom a obalovými



útvary budujú pohoria Slovenský kras, Volovské vrchy, Revúcku vrchovinu a Rožňavskú kotlinu. Druhé prostredie je tvorené jednotkami neogénnych sedimentov, ktoré tvoria dve panvy - Košickú kotlinu a Východoslovenskú nížinu, medzi ktorými vystupuje na povrch jednotka neovulkanitov tvoriaca pohorie Slanské vrchy. Východnú časť Košického kraja geologicky tvoria pozdĺž vodných tokov kvartérne horniny nivných sedimentov. Ďalej od alúvií riek sa vyskytujú kvartérne sedimenty v podobe spraší a sprašových hĺn. Podobnú geologickú genézu má aj Košická kotlina, v ktorej nájdeme ešte vystupujúce ostrovy jazerných a riečnych sedimentov. Slanské vrchy a Vihorlatské vrchy tvoria pyroxenické andezity a pyroklastiká andezitov. Na juhu Bodvianska pahorkatina je tvorená sprašmi a sprašovými hlinami. Slovenský kras a Veporské pásmo sa vyznačuje kremencami, pestrými bridlicami resp. bielymi a svetlosivými vápencami. Pestré geologické zloženie majú Volovské vrchy, kde sa striedajú horniny fylitov, pieskovcov, kvarcitov (ordovik) s horninami paleovulkanitov a metaruptív (tufy, porfyroidy, kremenné keratofýry) s ostrovčekmi melafýrov, spililitov ich tufov s fylitmi, kvarciti rakovskej série (devón). Stolické vrchy tvoria biotické granodiority a kremenné diority, Revúcka vrchovina sa skladá prevažne z fylitizovaných vápencov s diabazovými tufmi a tufitmi (karbón). Na severe Hornádska kotlina predstavuje najmä flyšové vývoje s premenlivým podielom pieskovcov, ílovcov, a slieňovcov vo vnútrokarpatskom paleogéne, resp. z prevažne pieskovcových vrstiev vnútrokarpatského paleogénu, miestami so zlepenkami.

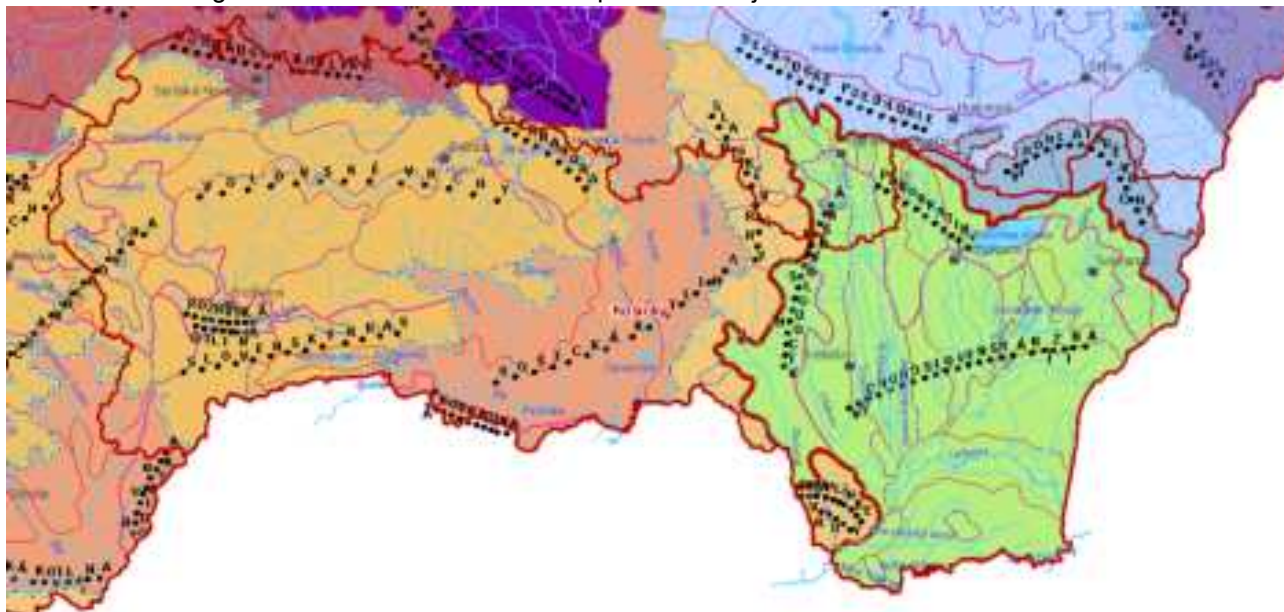
### 1.1.2. Geomorfologické pomery

Územie Košického kraja zaberá Východoslovenskú nížinu, Zemplínske vrchy, časť Košickej kotliny, Bodvianskej pahorkatiny, Slanských a Vihorlatských vrchov. Stredom kraja sa tiahnu Slanské vrchy. Na západe kraj siaha do celkov Slovenského Rudohoria: Čiernej Hory, Volovských vrchov, Slovenského krasu, Rožňavskej kotliny, Revúckej vrchoviny, Stolických vrchov a Slovenského raja. Na severe preniká do Hornádskej kotliny a Braniska. Najvyšší bod kraja je Stolica (1476 m n. m.). Najnižší bod kraja je Klin nad Bodrogom (94 m n. m.) v okrese Trebišov, ktorý je zároveň najnižšie položeným miestom na Slovensku.

Východná časť kraja – Východoslovenská rovina a Východoslovenská pahorkatina je prevažne nížinná oblasť. Je tvorená eróznou-denudačným reliéfom, predovšetkým reliéfom rovín a nív, zvlhnutých rovín a reliéfom nížinných pahorkatín. Pozdĺž vodných tokov sa nachádzajú proluviálne kužele vysoké, ale aj mokradňové úpätné a medzivalové depresie. Oblasť tvoria výrazne negatívne morfoštruktúry, resp. väčšie celky tvoria aj sprašové tabule. Obdobne Košická kotlina je tvorená pozdĺž vodných tokov reliéfom rovín a nív, severnejšie však reliéfom kotlinových pahorkatín a reliéfom pedimentových podvrchovín a pahorkatín s výraznými negatívnymi morfoštruktúrami .

Západná časť kraja, ktorá je tvorená vysočinovou oblasťou (Volovské vrchy, Čierna hora, Stolické vrchy, Revúcka pahorkatina, majú typ reliéfu hornatinový až vysočinový, podhľadný reliéf. Južnejšie nachádzajúci sa Slovenský kras je tvorený reliéfom krasových planín s pozitívnymi morfoštruktúrami (hraste). Kotliny nachádzajúce sa medzi vysočinovým reliéfom (Rožňavská kotlina), resp. na severe kraja Hornádska kotlina predstavujú kotlinový typ reliéfu s negatívnymi morfoštruktúrami. Vysočinový reliéf majú aj Slanské vrchy a Vihorlatské vrchy s pozitívnymi morfoštruktúrami.

Obr.: Geomorfologické členenie Košického samosprávneho kraja



(Zdroj: Atlas krajiny SR)

### 1.1.3. Nerastné suroviny

Pokiaľ ide o nerastné suroviny územie KSK je bohaté na surovinové zdroje, resp. zásoby rudných surovín. Z výhradných nerastov sa na území KSK ťažia predovšetkým železné a medené rudy. Územie však reprezentuje dôležitú surovinovú základňu zásob energetických aj nerudných surovín a stavebných materiálov, ktoré umožňujú rozvoj stavebného priemyslu. Ku získavaným energetickým surovinám patrí zemný plyn a gazolín. Nerudné suroviny zastupujú prevažne ložiská kremeňa, barytu, bentonitu sadrovca a anhydritu. Ťažba stavebných surovín je významná na celom území KSK – stavebný kameň, tehliarske suroviny, štrkopiesky a piesky.

Obr.: Ložiská nerastných surovín



(Zdroj: geology.sk, 2024)

Implementáciou strategického dokumentu nebudú ovplyvnené existujúce chránené ani výhľadové ložiská nerastných surovín. V prípade realizácie špecifických cieľov / aktivít strategického dokumentu v existujúcich chránených a výhľadových ložiskách nerastných surovín, resp. ich bezprostrednom okolí bude potrebné rešpektovať platnú legislatívu v zmysle zákona č. 44/1988

Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov a zákona č. 51/1988 Zb. o banskej činnosti, výbušninách a o štátnej banskej správe v znení neskorších predpisov.

#### 1.1.4. Geodynamické javy

Na území KSK možno z geodynamických javov identifikovať seizmicitu, eróziu, svahové deformácie a zosuvy.

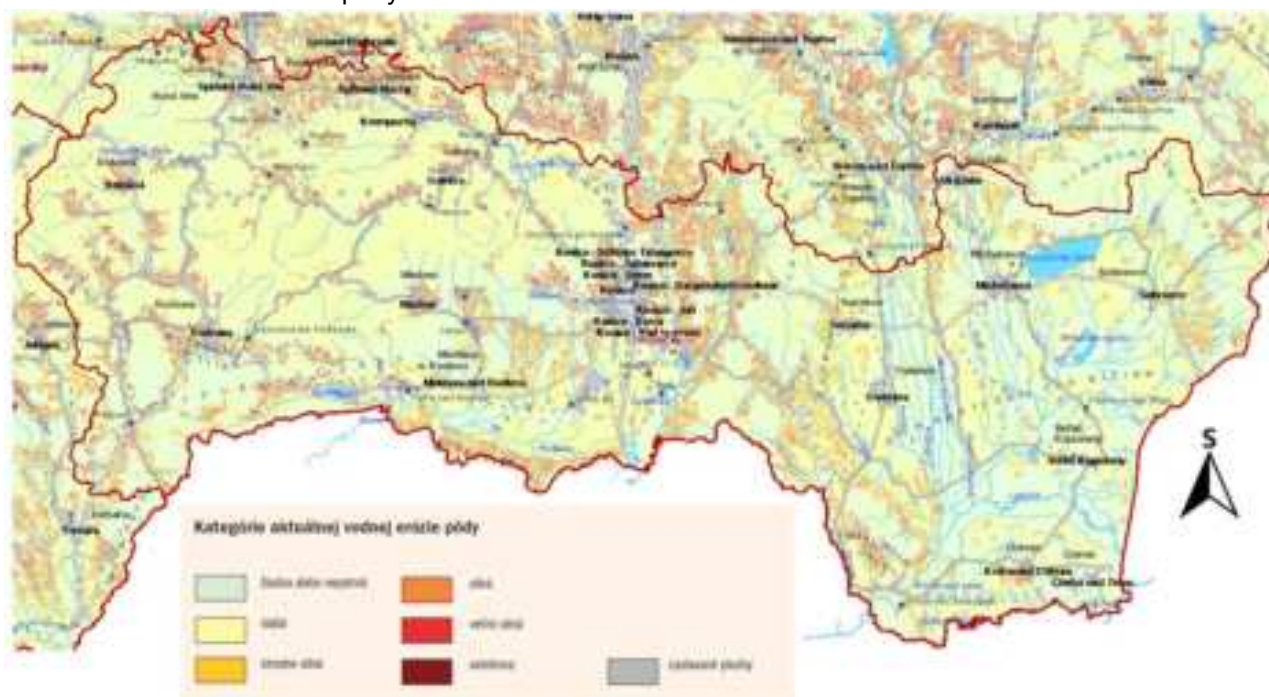
##### Seizmicita

Seizmické ohrozenie v hodnotách špičkového zrýchlenia je na skalnom podloží v území kraja v závislosti od lokality rôzne. Pohybuje sa v úrovniach od  $0,50 \text{ m.s}^{-1}$  v západnej časti KSK v okresoch Rožňava, Gelnica, Košice-okolie až po  $1,29 \text{ m.s}^{-1}$  severnej časti okresov Košice-okolie, Trebišov a Michalovce.

##### Erózia

Erózia poľnohospodárskej pôdy predstavuje úbytok povrchovej najúrodnejšej vrstvy pôdy, úbytok živín, humusu, organickej hmoty, zníženie mikrobiologického života a stratu funkcií pôdy. Najviac sú ňou postihnuté pahorkatiny, kotliny, horské a podhorské oblasti. V roku 2022 bolo v SR aktuálnou vodnou eróziou rôznej intenzity (kategórie erodovanosti od strednej až po extrémnu) ohrozených 233 822,7 ha poľnohospodárskej pôdy čo predstavuje 12,8 % z celkovej výmery poľnohospodárskych pôd evidovaných v registri PPA. Problém vodnej erózie sa dáva do súvisu najmä s vysoko produkčnými pôdami, ako sú černoze či hnedozeme, hlavne na sprašových pahorkatinách.

Obr.: Aktuálna vodná erózia pôdy



(Zdroj: Atlas krajiny SR)

Tab.: Ohrozenosť pôd KSK vodnou eróziou podľa stupňov eróznej ohrozenosti

Kategória eróznej ohrozenosti v KSK								Výmera poľnohospodárskej pôdy v KSK (ha)
Žiadna až slabá erózia		Stredná erózia		Silná erózia		Extrémna erózia		
ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	
196504,22	59,05	63260,72	19,01	43294,16	13,01	29716,9	8,93	332776

(Zdroj: VUPOP Bratislava, 2019)

### Svahové deformácie a zosuvy

Významné prejavy exogénnych geodynamických procesov predstavujú svahové deformácie. Zosuvy sa koncentrujú predovšetkým v oblasti Košickej kotliny, Slanských vrchov a Bodvianskej pahorkatiny, menej v oblasti Vihorlatských vrchov a Popričného v severovýchodnej časti kraja. V ostatných častiach kraja sa zosuvy vyskytujú iba sporadicky a to v dolinách väčších tokov (napr. Hankovský potok, Slaná, Hornád, Bodva, Ondava). V kraji prevládajú potenciálne zosuvy (533) nad stabilizovanými (269) a aktívnymi (92). Z hľadiska tvaru dominujú zosuvy plošné (približne izometrický tvar), menej časté sú zosuvy prúdové (výrazne prevláda dĺžka nad šírkou) a frontálne (výrazne prevláda šírka nad dĺžkou), z hľadiska hĺbky šmykovej plochy majú najväčšie zastúpenie zosuvy stredne hlboké (5 – 10 m), zosuvy plytké (menej než 5 m) a hlboké (viac než 10 m) sa vyskytujú v menšej miere, z hľadiska veku ide takmer výlučne o recentné zosuvy. Prevládajúcim tvarom povrchu zosuvov je zvlnený, členitý a nerovný, menej často stupňovitý reliéf. V telesách zosuvov sa často vyskytujú zamokrené plochy, jazierka a pramene. Z hľadiska sklonu prevládajú svahy v rozmedzí 6° – 12° nad miernejšími (< 6°) a strmšími (> 12°) svahmi. Súčasťou databázy sú aj informácie o využití územia (zastavanosť, trávnatý a lesný porast, úhor, pole, lúka, záhrada, vinica) (Zdroj: Analytické podklady, Adaptačná stratégia na dôsledky zmeny klímy v Košickom kraji, 2020).

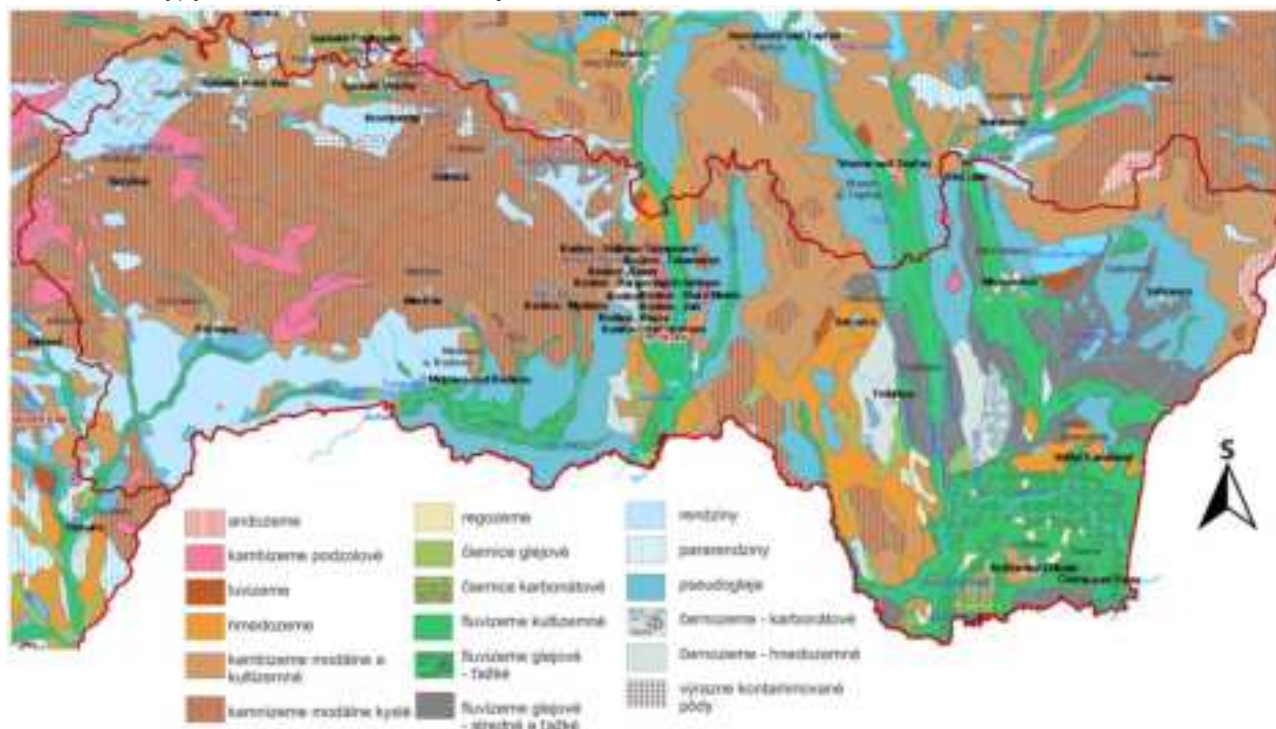
### 1.2 Pôdne pomery

Na území KSK sa vyskytuje viacero typov pôdy. Ich rozmiestnenie je podmienené predovšetkým výškovou zonálnosťou (nížina / kotlina / pohorie), geologickými a hydrologickými pomermi a pod. Poľnohospodárske pôdy KSK z väčšej časti spadajú do tzv. neogénnej sedimentárnej panvy. Najrozšírenejším pôdnym typom sú fluvizeme (28,89%). Rendziny (3,08%) dominujú v juhozápadnej a severozápadnej časti KSK viazané na geomorfologické jednotky Slovenský kras a Volovské vrchy. V oblastiach Košickej kotliny a Východoslovenskej nížiny prevládajú fluvizeme (28,89%) a pseudogleje (16,86%) pochádzajúce zo sprašových hĺn a svahovín. Aby pôdy poskytovali dobré úrody treba ich predovšetkým vápniť a dostatočne hnojiť. V kraji dominujú pôdy stredne ťažké s vyšším obsahom ílovitej frakcie. Pri lokalitách s výskytom spomínaných ílovitých pôd je nutné venovať zvýšenú pozornosť preventívnym a ochranným opatreniam.

Zastúpenie pôdných typov v KSK													
fluvizem		čiernica		černoziem		regozem		hnedozem		livizem		kambizem	
ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
96139	28,89	8386	2,52	9284,5	2,79	5324,4	1,60	20665,4	6,21	7154,7	2,15	85290,5	25,63
pseudoglej		rendzina		organozem		slanisko		litozem		glej		zrazy	
ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
56106	16,86	10249,5	3,08	33,3	0,01	465,9	0,14	3094,8	0,93	27520,6	8,27	3094,8	0,93
Celková výmera poľnohospodárskej pôdy v KSK								332 776 ha					

(Zdroj: VUPOP Bratislava, 2019)

Obr.: Pôdne typy na území Košického kraja



(Zdroj: Atlas krajiny SR)

### 1.2.1. Poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo

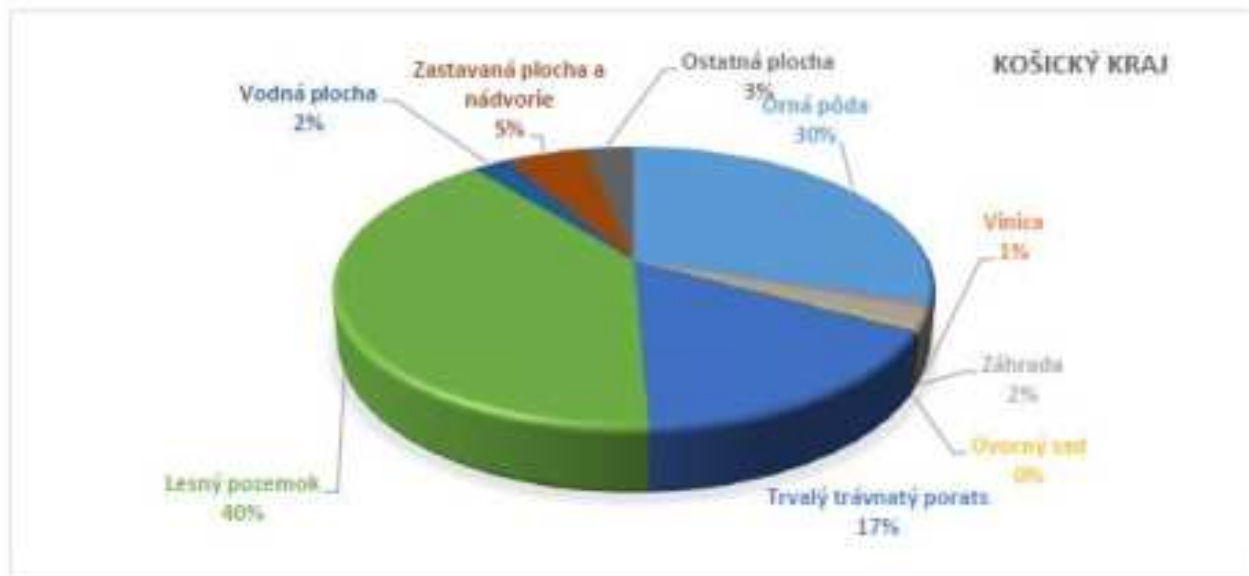
#### Poľnohospodárstvo

Poľnohospodárstvo zohráva kľúčovú rolu v južnej časti kraja. Úrodná pôda Východoslovenskej nížiny je základňou pre pestovanie obilnín a olejnín. Na hornatejšom severe sa pestujú menej náročné poľnohospodárske plodiny.

V Košickom kraji zaberá poľnohospodárska pôda plochu cca 3 328,5 km<sup>2</sup> (49,3% z celkovej rozlohy kraja) a kraj sa na rozlohe poľnohospodárskej pôdy SR podieľa 14,0%. V rámci výmery poľnohospodárskej pôdy v Košickom kraji zaberá najvyšší podiel orná pôda (61,2% z poľnohospodárskej pôdy) a trvalé trávne porasty (33,2% z poľnohospodárskej pôdy). Nepoľnohospodárska pôda v Košickom kraji zaberá svojou rozlohou polovicu územia kraja (50,7%), z toho najvyšší podiel tvorí lesný pozemok (78,7% z celkovej výmery nepoľnohospodárskej pôdy).

V rámci KSK možno negatívne hodnotiť prevahu veľkoplošnej ornej pôdy s minimálnym zastúpením ekostabilizačných prvkov v krajinskej štruktúre v rámci územia celej Východoslovenskej nížiny a Košickej kotliny. Z hľadiska geografickej diverzifikácie, najvyšší stupeň ekologickej stability charakterizuje kompaktné územie v západnej časti Košického kraja, obmedzené na územia okresov Gelnica a Rožňava. V protiklade k tomu, územia s najnižším stupňom ekologickej stability sa nachádzajú v južnej a východnej časti kraja, ohraničené územia okresov Trebišov a Michalovce. Nízka ekologická stabilita veľkých plôch poľnohospodárskej pôdy vytvára predpoklady pre vodnú, resp. veternú eróziu.

Obr.: Graf podielu základných typov využitia pozemkov v rámci KSK



(Zdroj: Analytické podklady, Adaptačná stratégia na dôsledky zmeny klímy v Košickom kraji, 2020)

Tab.: Členenie poľnohospodárskej pôdy v jednotlivých okresoch KSK podľa druhov pozemkov

Poľnohospodárska pôda spolu (ha)*								
GL	KE	KS	MI	RV	SO	SN	TV	KRAJ
10816	9017	74834	72135	36487	30158	20660	78670	332776
1,60%	1,34%	11,08%	10,68%	5,40%	4,47%	3,06%	11,65%	49,27%
Orná pôda (ha)**								
GL	KE	KS	MI	RV	SO	SN	TV	KRAJ
801	6000	54299	48147	10483	17705	9329	57010	203773
0,24%	1,80%	16,32%	14,47%	3,15%	5,32%	2,80%	17,13%	61,23%
Záhrady (ha)**								
GL	KE	KS	MI	RV	SO	SN	TV	KRAJ
305	1201	2733	3067	1332	1091	513	3177	13417
0,09%	0,36%	0,82%	0,92%	0,40%	0,33%	0,15%	0,96%	4,03%
Ovocné sady (ha)**								
GL	KE	KS	MI	RV	SO	SN	TV	KRAJ
0	115	452	332	81	304	45	676	2004
0%	0,04%	0,14%	0,1%	0,02%	0,09%	0,01%	0,20%	0,6%
TTP (ha)**								
GL	KE	KS	MI	RV	SO	SN	TV	KRAJ
9710	1700	17292	20263	24444	10417	10773	16009	110608
2,92%	0,51%	5,2%	6,09%	7,35%	3,13%	3,24%	4,81%	33,25%

(Zdroj: Úhrnné hodnoty druhov pozemkov, štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR, 2023)

Pozn.: \* % z celkovej výmery KSK, \*\* % z výmery poľnohospodárskej pôdy KSK

### Okres Rožňava

Poľnohospodárska pôda (orná pôda 9 % a trávnaté porasty 21 %) má oveľa menšie zastúpenie ako lesné pozemky (62 %). V tomto okrese majú veľké zastúpenie pôdy s veľmi dobrou infiltračnou schopnosťou (43 %), pričom pôdy s malou infiltračnou schopnosťou majú zastúpenie iba 2 %.

### Okres Spišská Nová Ves

V okrese majú lesné pozemky (56 %) výraznejšie zastúpenie ako poľnohospodárske pozemky (orná pôda 16 % a trvalé trávne porasty 18 %). Pôdy s malou infiltračnou schopnosťou (11 %) majú menšie zastúpenie oproti pôdam s dobrou infiltračnou schopnosťou (28 %).

### Okres Gelnica

V okrese prevládajú lesné pozemky (76 %), orná pôda predstavuje iba 1 % a trvalý trávny porast 17 % z celkovej plochy územia. Zastavané plochy spolu s ostatnými plochami predstavujú 4 % z celkového využitia pozemkov. Takýto pomer využitia pozemkov v kombinácii s piesčito hlinitou pôdou (až 85 %), ktorá má dobré infiltračné schopnosti, predstavuje okres Gelnica (relatívne najbezpečnejší okres z hľadiska tvorby povodní v Košickom kraji).

### Okresy Košice I až IV

V okresoch sa vyskytujú pôdy s dobrou infiltračnou schopnosťou (9 %) a strednou infiltračnou schopnosťou (91 %).

### Okres Košice - okolie

V okrese je zastúpená prevažne poľnohospodárska pôda (orná pôda 35 % a trávnaté porasty 11 %) a s pomerne hustou infraštruktúrou a zastavanými územiami v okolí Košíc.

### Okres Michalovce

V okrese sú zastúpené prevažne poľnohospodárske pozemky (orná pôda 47 % a trávnaté porasty 20 %). Lesy majú v okrese zastúpenie približne 12%.

### Okres Trebišov

V okrese prevláda výrazné zastúpenie poľnohospodárskej pôdy (orná pôda 53 %, trávnaté porasty 15 %, vinica 2 %) oproti lesným pozemkom (13 %). Takisto zastavané plochy (6 %) a ostatné plochy (4 %) zaberajú až desatinu územia. Pôdy s malou až veľmi malou infiltračnou schopnosťou zaberajú vyše tretinu územia.

### Okres Sobrance

Aj v okrese Sobrance prevláda poľnohospodárska pôda (orná pôda 33 %, trávnaté porasty 19 % a vinica 1 %) nad lesnými pozemkami lokalizovanými najmä v pohorí Vihorlat (35 %).

### Lesné hospodárstvo

Celková výmera KSK je 675 433 ha (podľa Štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR k 1. januáru 2023, ÚGKaK SR, Bratislava, 2023), pričom poľnohospodárska pôda tvorí 332 561 ha, (49,2 % podiel z celkovej výmery KSK), lesné pozemky sú zastúpené na ploche 269 734 ha (39,9% podiel), zastavaná plocha je na úrovni 34 799 ha, ostatná plocha 21 982 a vodné plochy 16 326 ha.

Tab.: Výmera lesných pozemkov v jednotlivých okresoch kraja (ha)

Okres	Výmera celkom ha	Lesné pozemky ha	Lesnatosť %
Gelnica	58431	44383	76
Košice I	8546	5154	60,3
Košice II	8054	1141	14,2
Košice III	1683	924	54,9
Košice IV	6091	286	4,7
Košice-okolie	153460	65624	42,8
Michalovce	101924	12911	12,7
Rožňava	117335	72495	61,8
Sobrance	53816	19135	35,6
Spišská Nová Ves	58746	33101	56,3
Trebišov	107348	14581	13,6
KSK spolu	675433	269735	39,9

(Zdroj: Štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR, k 1. januáru 2023)

### 1.3. Klimatické pomery

Košický kraj je geograficky značne členitý a pestrý. Jeho súčasťou sú nížiny, pahorkatiny, masívy pohorí s rôzne orientovanými chrbtami, kotliny - viac, či menej uzavreté okolitými pohoriami a tiež doliny riek, široké no i úzke a hlboké. Nadmorská výška Východoslovenskej nížiny je okolo 100 m, hrebene najvyšších pohorí akými sú Slanské vrchy a Slovenské Rudohorie presahujú 1000 m. Táto pestrosť reliéfu vplýva na klimatické pomery jednotlivých častí kraja. Územie kraja do nadmorskej výšky asi 400 m n. m. patrí do teplej klimatickej oblasti pričom dobre ventilovaná a na juhu otvorená Východoslovenská nížina patrí do mierne suchého okrsku, zatiaľ čo Košická i Rožňavská kotlina do okrsku mierne vlhkého. Pahorkatiny, pod pohoriami a vyššie položené doliny, zhruba do nadmorskej výšky 800 m n. m. patria do okrsku mierne teplého, ktorý je väčšinou mierne vlhký. Nad touto hranicou začína chladná oblasť, ktorá je vlhovo v priemere veľmi vlhká a zásobuje odtokom nižšie položené oblasti. Územie kraja má väčšiu kontinentalitu, pretože teplé prúdenie od Atlantiku v zime je tu menej časté ako v juhozápadnej časti Slovenska. V dôsledku toho má napr. Trebišov o 2 °C nižšiu priemernú januárovú teplotu oproti Bratislave. Najnižší ročný úhrn zrážok, menej ako 600 mm je v južnej časti Východoslovenskej nížiny, najviac, 700 až 800 mm je v chrbtových polohách pohorí. Východná polovica kraja, je vzhľadom na konfiguráciu pohorí, ležiacich v nej alebo jej tesnom okolí veternejšia.

Mesto Košice leží v južnej časti Košickej kotliny v nadmorskej výške okolo 200 m n. m. Podľa Končekovej klimatickej klasifikácie patrí spolu s blízkym okolím do oblasti teplej, s priemerným počtom letných dní 50 a viac v roku, ktorý je vzhľadom na vlhové zabezpečenie a charakter zimy zahrnutý do klimatického okrsku A6, ktorý je mierne vlhký a má chladnú zimu. V jeho okolí patria svahy Slovenského Rudohoria, či Slanských vrchov od výšky 400 m n.m. do klimatického okrsku B5, mierne vlhkého. Uvedené obidva horské masívy ohraničujú v tejto časti zo západu a východu Košickú kotlinu a takto formujú najmä veterné pomery územia. Prevládajúce výškové prúdenie vzduchu z rozmedzia smerov od severozápadu po juhozápad sa v prízemnej vrstve mení na zreteľne vyjadrené severojužné prúdenie s prevahou severného smeru. Veterný režim na Východoslovenskej nížine je, vzhľadom na podobnosť okolitých orografických pomerov, analogický. Podobnosť v orografických pomeroch je nasledovná:

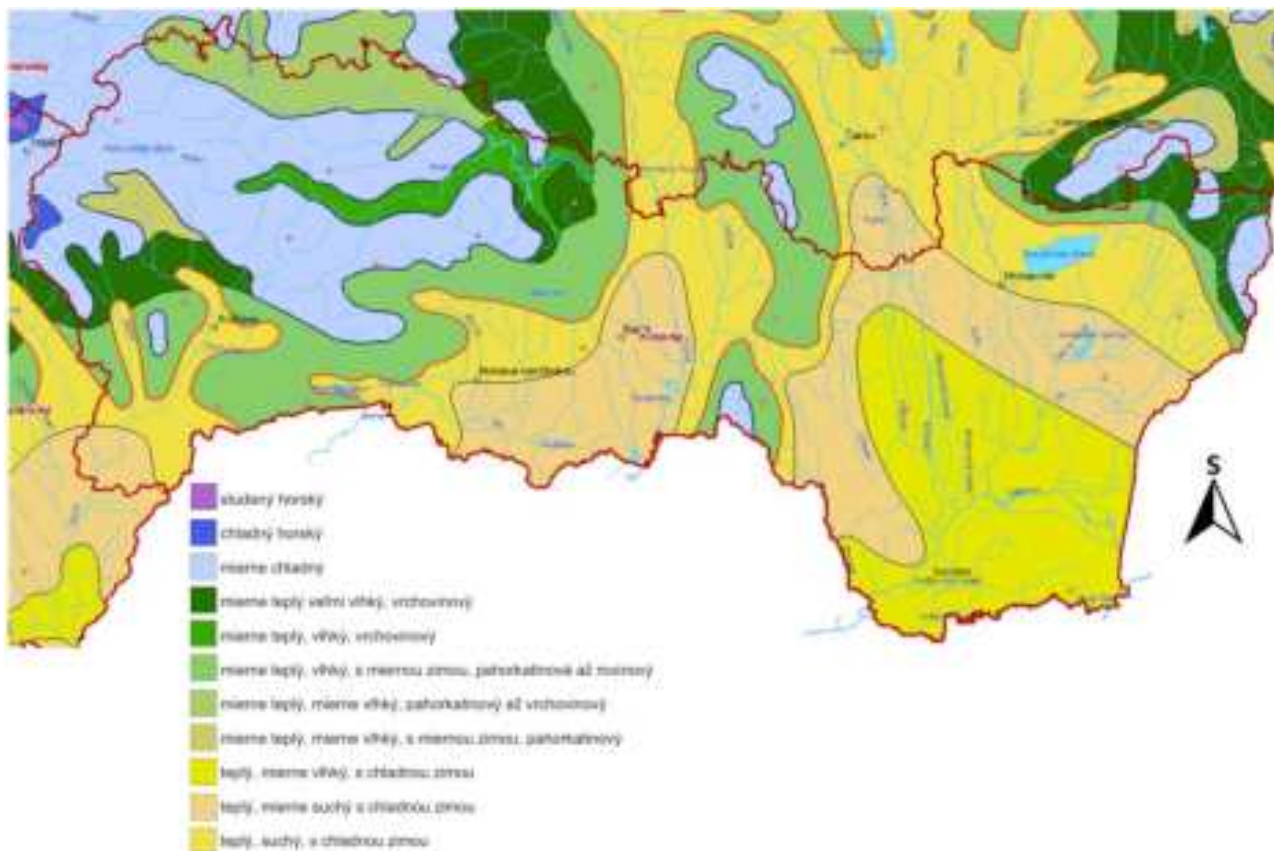
- Severojužná orientácia chrbta Slanských vrchov a okolitých pohorí - západného okraja Slovenského Rudohoria pre Košickú kotlinu, resp. venca Vihorlatských vrchov pre Východoslovenskú nížinu podporujúcich severojužné prúdenie.
- Otvorenosť územia smerom na juh, umožňujúce výmenu vzduchu medzi uvedenými územiami a Veľkou uhorskou nížinou.
- Prítomnosť vonkajšieho karpatského oblúka – masívu Beskýd, ktorý často chráni územie, ležiace južne od neho, pred vpádmi studeného vzduchu z územia Poľska. Keď však studený vzduch zo severu prenikne, spôsobuje silný nárazový severný vietor. Pri južnom prúdení, najmä v chladnom polroku, bariéra Beskýd bráni prenikaniu vzduchu na sever a môžu sa vyskytnúť rozsiahle prízemné teplotné inverzie.
- Uvedené územia majú za málo oblačného počasia dobre vyvinutý denný chod smeru vetra, keď v noci dnom kotliny (aj nížinou) prúdi severný vietor, cez deň zase južný.

Ostatné údolné a kotlinové polohy v kraji sú menej veterné a majú vyššiu početnosť bezvetria. Pohoria v kraji a jeho okolí spôsobujú zníženie zrážkových úhrnov, tzv. zrážkový tieň a to najmä v Spišskej kotline, no najvýraznejšie v južnej časti Východoslovenskej nížiny, kde sú najnižšie úhrny, pod 600 mm za rok. Naopak zvýšenie úhrnov, tzv. náveterný efekt je najvýraznejší na južných svahoch Vihorlatu a Popričného ako aj na priľahlom území Východoslovenskej nížiny, kde



sú ročné úhrny 800 až 1000 mm (Zdroj: Analytické podklady, Adaptačná stratégia na dôsledky zmeny klímy v Košickom kraji, 2020).

Obr.: Klimatické oblasti KSK



(Zdroj: Atlas krajiny SR)

## 1.4. Hydrologické pomery

### Podzemné vody

Podzemné vody sú dôležitým zdrojom využívaným na zásobovanie pitnou vodou, v priemyselnej výrobe a poľnohospodárstve. Z hydrogeologického hľadiska môžeme územie KSK klasifikovať ako veľmi rôznorodé z hľadiska produktivity. Najvyššia produktivita v kraji je vo Východoslovenskej nížine, Košickej kotline, v Slanských vrchoch a v Slovenskom krase. Špecifickými lokalitami sú krasové oblasti, ktoré sa vyznačujú špecifickým zvodnením horninového prostredia. Najnižšia hydrogeologická aktivita je zaznamenaná vo Volovských vrchoch.

Do územia kraja zasahuje 6 významných vodohospodárskych oblastí:

- Riečne náplavy Slanej.
- Riečne náplavy Hornádu od Spišských Vlachov po Družstevnú pri Hornáde.
- Riečne náplavy Hornádu od Družstevnej pri Hornáde po štátnu hranicu.
- Riečne náplavy Bodvy a Slovenský kras.
- Riečne náplavy Ondavy od Domaše po Trebišov.
- Medzibodrožie a riečne náplavy Rožňavy.

### 1.4.1. Povrchové vody

#### Riečna sieť

Územie KSK odvodňuje hustá riečna sieť. Všetky rieky na území KSK pramenia a tečú južným smerom, patria do povodia Dunaja, k úmoriu Čierneho mora. Najväčšou riekou je Bodrog, ktorý

spolu so sýtokmi odvodňuje najvýchodnejšiu časť kraja. Hornádsku a Košickú kotlinu odvodňuje rieka Hornád s prítokmi, západnú časť rieka Slaná a juhovýchodným cípom územia preteká rieka Tisa. K ďalším významným tokom, ktoré odvodňujú územie KSK patria rieky: Hnilec, Bodva, Torysa, Ondava, Topľa, Laborec, Latorica a rieka Uh.

Tab.: Priemerné úhrny zrážok a odtoku v povodiach Slaná, Hornád a Bodrog

Čiastkové povodie	Slaná	Hornád	Bodrog
Plocha povodia (km <sup>2</sup> )	3 217	4 414	7 272
Priemerný úhrn zrážok (mm)	837	878	934
Ročný odtok (mm)	232	218	193

(Zdroj: Hydrologická ročenka, Povrchové vody 2020, SHMÚ, Bratislava, 2022)

### Vodné plochy / nádrže

Územie kraja nie je bohaté na prírodné jazerá. Na Silickej planine v Slovenskom krase v nadmorskej výške 588 m sa nachádza zanikajúce krasové Jašteričie jazero. Vo Vihorlate je to Morské oko a Vinianske jazero. V južnej Miličskej časti Slanských vrchov je jazero Izra. Z hľadiska hospodárskeho využitia, rekreácie a aktívneho oddychu majú väčší význam umelé vodné nádrže. Medzi najväčšie a najvýznamnejšie nádrže v kraji patrí Zemplínska Šírava (1567 km<sup>2</sup>), Ružín (1907 km<sup>2</sup>), Palcmanská Maša (84,5 km<sup>2</sup>), Bukovec (47,3 km<sup>2</sup>) a Dobšiná (skladá sa z troch vodných nádrží, slúži ako prevod vody z Hnilca do Slanej). V Košickom kraji sú okrem vodného diela Dobšiná ešte jeden prevod vody, ktorý prevádza vodu z Tople do Manovho kanála (Správa o stave životného prostredia Košického kraja).

### Mokrade a vlhké lúky

Tieto typy stojatých alebo pomaly odtekajúcich povrchových vôd majú neobyčajný význam pri zadržiavaní vody v krajine a pri udržiavacej kvality biodiverzity. Väčšinou sa jedná o lokality s relatívne malou výmerou na lesných pozemkoch, v prostredí lúk a pasienkov, zostatky mŕtvych ramien riek, v depresiách pozdĺž ciest a podobne. Osobitnú skupinu chránených území tvoria medzinárodne významné mokrade, tzv. ramsarské lokality. Na území Košického kraja sú vyhlásené 4 ramsarské lokality – Alúvium Tisy, Senné rybníky, Latorica a Domica.

### 1.4.2. Podzemné vody a vodné zdroje

Pitnú vodu je možné získavať z podzemných a povrchových zdrojov. Z podzemných zdrojov je voda získavaná z prameňov a studní, resp. vrtov. Na vodárenské účely sú využívané aj povrchové zdroje – vodárenské nádrže a povrchové odbery z tokov. Okrem toho sa využívajú odbery vody z tokov a nádrží pre priemyselné účely.

Podzemné vody sú dôležitým zdrojom využívaným na zásobovanie pitnou vodou, v priemyselnej výrobe a poľnohospodárstve. Zisťovanie výskytu a hodnotenie kvantitatívneho stavu podzemných vôd zabezpečuje Ministerstvo životného prostredia SR prostredníctvom Slovenského hydrometeorologického ústavu (SHMÚ), ktorý má na plnenie uvedenej činnosti a získanie odpovedajúcich informácií vybudovanú sieť pozorovacích objektov (sond a prameňov) a prevádzkuje na nich dlhodobé režimové pozorovanie kvantity a kvality podzemných vôd.

Najvyššie využiteľné množstvá podzemných vôd na km<sup>2</sup> sa v rámci kraja nachádzajú v rajónoch Q125 Kvartér Hornádu v Košickej kotline, Q114 Kvartér dolného toku Roňavy, MQ129 Mezozoikum centrálnej a V časti Slovenského krasu, kde sa vyskytujú čiastkové hydrogeologické rajóny s využiteľnými množstvami podzemných vôd nad 5 ls<sup>-1</sup>/km<sup>2</sup>. Pomerne vysoké využiteľné množstvá sú identifikované v rámci priestoru Východoslovenskej nížiny a v rajónoch Mezozoikum Slovenského raja a Havraních vrchov s príľahlým paleozoikom a Mezozoikum Galmusu s príľahlým

paleozoikom (Zdroj: Analytické podklady, Adaptačná stratégia na dôsledky zmeny klímy v Košickom kraji, 2020).

Podzemné vody sú dôležitým zdrojom pitnej vody a zavlažovania. Výskyt podzemných vôd v KSK je ovplyvnený geologickou štruktúrou a hydrogeologickými pomermi. Individuálne hydrogeologické oblasti sa odlišujú hydrofyzikálnymi atribútmi horninového prostredia, ako aj cirkuláciou, režimom a chemickými vlastnosťami podzemných vôd. Podľa hydrogeologickej klasifikácie Slovenskej republiky KSK zasahuje do 26 hydrogeologických rájónov. Hlavné zásoby využiteľných podzemných vôd sa nachádzajú v kvartérnych aluviálnych sedimentoch pri hlavných tokoch a ich väčších prítokoch (s využiteľným objemom nad 9,99 l/s.km<sup>2</sup>).

#### 1.4.3. Dostupnosť vody a dopyt po vode

Na základe doterajšieho vývoja zmeny klímy môžeme predpokladať, že v budúcnosti môže dochádzať k závažným zmenám v ročnej a sezónnej dostupnosti vody. Môže dochádzať k obmedzeniu vodných zdrojov, naviac sa očakáva, že vyššie teploty spôsobia zvýšený dopyt po vode, zvlášť na zavlažovanie a zásobovanie miest. To povedie k nárastu konkurencie o dostupné zdroje. Okrem toho je možné očakávať zmeny výdatnosti podzemných zdrojov (EEA, 2008).

Podľa plánu rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií pre územie Košického kraja na roky 2020-2027, z hodnotenia súčasného stavu zásobovania obyvateľstva pitnou vodou z verejných vodovodov vyplýva, že z celkového počtu 800 434 obyvateľstva na území Košického kraja bolo k 31.12.2018 zásobovaných pitnou vodou 84,39 %.

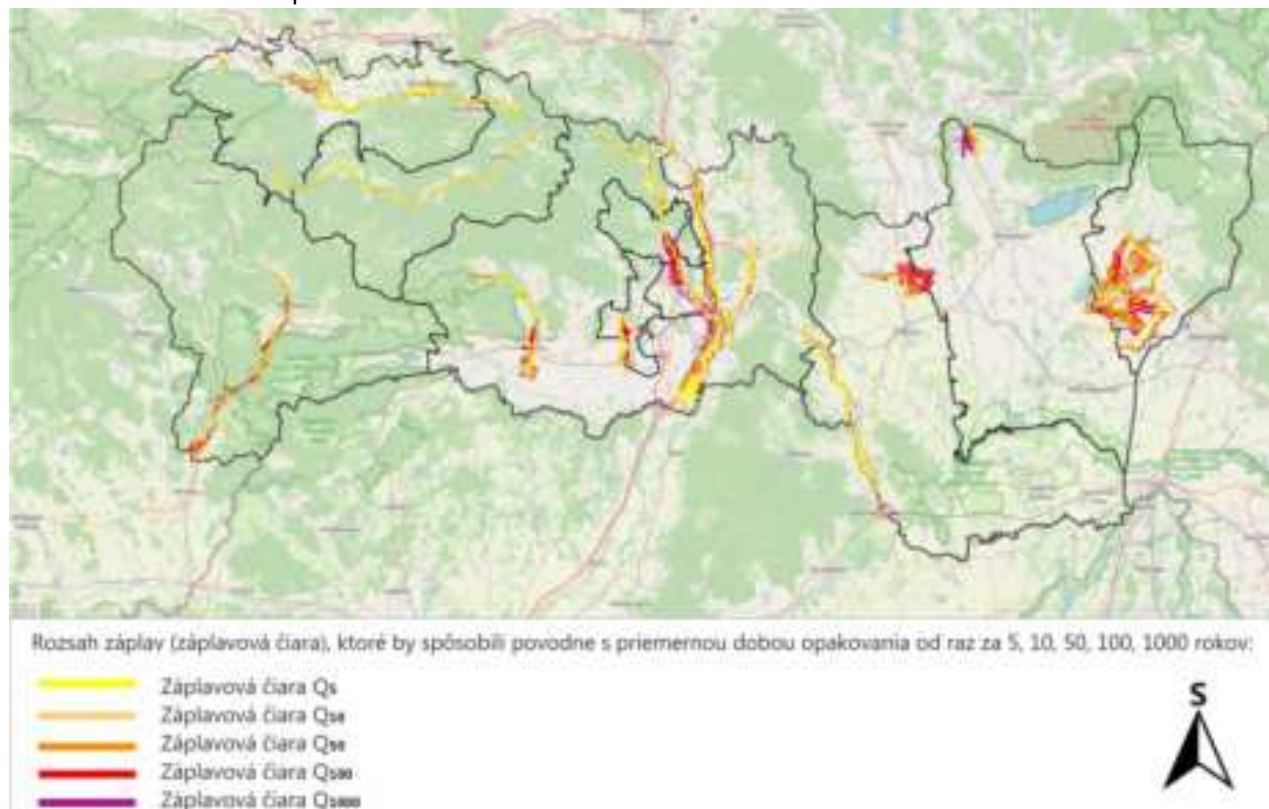
Úroveň zásobovanosti v jednotlivých okresoch Košického kraja je veľmi rozdielna. Okrem krajského mesta Košice, ktoré dosahuje vysoký stupeň zásobovanosti 98,64% je najvyššia zásobovanosť v okrese Michalovce, kde dosahuje krajský priemer (84,39%). Zásobovanosť nad 70% je aj v okresoch Spišská Nová Ves, Sobrance, Trebišov a Rožňava. Najnižší podiel obyvateľov zásobovaných z verejného vodovodu má okres Košice – okolie (67,58%) a Gelnica (64,48%). Priemerne hodnoty pritom vylepšujú všetky okresné mestá. V obciach mimo okresného sídla je podiel zásobovaných obyvateľov dlhodobu podstatne nižší a väčšina obyvateľov je zásobovaná pitnou vodou z domových studní.

K 31.12.2018 bolo v Košickom kraji evidovaných 440 obcí, z nich v 400 obciach bol vybudovaný aspoň v časti sídla verejný vodovod, čo predstavuje 90,93%. Z tohto pohľadu je najpriaznivejšia situácia v okresoch Michalovce, Rožňava, Sobrance, Trebišov. V ostatných okresoch je podiel obcí s vybudovaným verejným vodovodom pod 90%, pričom najnižší je podiel obcí v okrese Gelnica (75,0 %).

#### 1.4.3. Povodne a povodňové riziko v KSK

Príčinou povodní v KSK je zrážková činnosť, intenzívne zrážky, búrkové lejaky, prudký dážď, prietrž mračien, ľadovec, topenie snehu. Povodne majú za následok zaplavenie ciest, odplavenie cestných panelov, domov, garáží, záhrad, zatarasené koryto toku, poškodenia až odplavenie mostov, ihrísk, vytvorenie výmoľov, poškodenie brehov, zaplavenie susedných pozemkov. V oblasti vodného hospodárstva spôsobujú povodne škody na vodohospodárskej infraštruktúre, to znamená priame poškodenie čistiarní odpadových vôd, obmedzenie alebo narušenie funkčnosti ich biologického stupňa, zatopenie lokálnych vodných zdrojov, priame škody na vodných dielach, korytách vodných tokov, poškodenie prahov, poškodenie dopravnej a technickej infraštruktúry.

Obr.: Územia ohrozené povodňami v KSK



(Zdroj: Geoportál, 2024)

Európska únia v roku 2007 ustanovila spoločný rámec na hodnotenie a manažment povodňových rizík (Smernica EU2007/60/ES). Tento dokument bol transformovaný v SR zákonom č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami. Podľa §5 ods. 3 zákona a §11 ods. 4 a 5 zákona sa vykonalo predbežné hodnotenie povodňového rizika na celom území SR s cieľom určiť oblasti s potenciálne významným povodňovým rizikom. V súčasnosti je vypracované Predbežné hodnotenie povodňového rizika v Slovenskej republike – aktualizácia 2018. V zmysle spomínaného dokumentu sú v KSK záplavové územia viazané na vodné toky – Hornád, Torysa, Olsava, Roňava Ida, Hnilec, Bodva a Slaná. Významnými záplavovými územiami s rizikom povodní s pravdepodobnosťou opakovania raz za 10 a viac rokov sú územia s vybudovanými sieťami kanálov. Medzi takéto lokality patrí územie medzi obcami Hriadky-Vojčice-Horovce, okolie obce Strážske a JZ časť okresu Sobrance.

#### 1.4.4. Geotermálne zdroje

Využívanie geotermálnej energie zohráva v súčasnosti nezanedbateľnú úlohu v ekonomike mnohých krajín sveta. Geotermálna energia je prítomná všade pod zemským povrchom. Zemské vnútro je obrovským potenciálom tepelných zásob energie, ktorá môže byť pri vhodných geologických podmienkach využitá. Územie Slovenska má na využívanie tepla z malých hĺbok optimálne podmienky. Väčší geotermický potenciál sa zistil v Podunajskej nížine, v stredoslovenských neovulkanitoch a najmä na Východoslovenskej nížine a v Košickej kotline, kde sa na niektorých miestach zistil najväčší tepelný tok a geotermálny gradient v strednej a východnej Európe. Štruktúry geotermálnej energie predstavujú oblasti vhodné na exploataciu a energetické využívanie a na Slovensku sú zastúpené predovšetkým geotermálnymi vodami. V rámci územia Košického kraja sa nachádza, resp. zasahuje tu 6 štruktúr geotermálnej energie, a to geotermálna oblasť Humenský chrbát, Východoslovenská panva, štruktúra Beša-Čičarovce, Košická kotlina, Levočská panva a Rimavská kotlina.

## 1.5. Fauna, flóra, vegetácia

### Fytogeografické a zoogeografické členenie

Fytogeografické členenie KSK je výsledkom geografického rozdelenia rastlinných spoločenstiev v tomto regióne. Košický kraj sa nachádza v rámci fytogeografickej oblasti Východné Karpaty. V rámci Košického kraja sa vyskytujú rôzne vegetačné typy v rámci horských oblastí, lesných porastov, lúk a polí.

Zoogeografické členenie KSK sa zaoberá geografickým rozdelením živočíšnych spoločenstiev v regióne pričom fauna Košického samosprávneho kraja je pomerne rôznorodá. Je možné nájsť rôzne druhy živočíchov, vrátane zástupcov hôr, lesných oblastí, údolí riek a poľnohospodárskych oblastí.

Západná a juhozápadná časť územia Košického kraja patrí do zoogeografického regiónu (provincie) Karpaty, oblasti Západné Karpaty, centrálny okrskok, podokrskok rudohorský a krasový okrskok a cíp v okolí Zemplínskych vrchov spadá do okrsku sopečného, podokrsku zemplínskeho.

Okrajové časti na severe Košického kraja patria do zoogeografického regiónu (provincie) Karpaty, oblasti Západné Karpaty do podtatranského okrsku. Časť strednej a východná časť územia kraja spadajú do zoogeografického regiónu (provincie) Vnútrokarpatské zníženie Panónskej oblasti. Stredná časť (v okolí Košíc) spadá potom do košického okrsku a východná časť (od Trebišova na východ) do potiského okresu, podokresu pahorkatinného a nížinného. Cíp zasahujúci do priestoru medzi strednou a východnou časťou územia zo severu, patrí do zoogeografického regiónu (provincie) Karpaty, oblasti Východné Karpaty, slanský okrskok. Malá časť územia na najvýchodnejšej severnej časti Košického kraja spadá do zoogeografického regiónu (provincie) Karpaty, oblasti Východné Karpaty, do vihorlatského okrsku.

## 1.6. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra

Košický kraj pozostáva z 11 okresov, v ktorých sa nachádza 440 obcí, z toho je 17 miest. Rozlohou najväčším okresom je okres Košice-okolie s rozlohou 153 460,1 ha a najmenším je okres Košice III (1 683,2 ha). Z hľadiska počtu obyvateľov je Košický kraj s 779 073 obyvateľmi druhým najľudnatejším krajom na Slovensku. Najviac obyvateľov žije v krajskom meste Košice (227 458), ktoré je zároveň druhým najväčším mestom Slovenska. K najhustejšie osídleným patria štyri okresy ležiace na území mesta Košice a okres Spišská Nová Ves, podstatne redšie je osídlenie v okrese Sobrance, Rožňava a Gelnica.

Prehľad počtu obyvateľov v SR a dotknutom kraji (KSK) v rokoch 2020 až 2023 je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Stav počtu obyvateľstva v SR v rokoch 2020 až 2023

Ukazovateľ	Bývajúce obyvateľstvo Rok 2020	Bývajúce obyvateľstvo Rok 2021	Bývajúce obyvateľstvo Rok 2022	Bývajúce obyvateľstvo Rok 2023
<b>Slovenská republika</b>	<b>5 459 781</b>	<b>5 434 712</b>	<b>5 437 412</b>	<b>5 424 687</b>
Bratislavský kraj	677 024	719 537	723 714	732 757
Trnavský kraj	565 324	566 008	565 296	566 114
Trenčiansky kraj	582 567	577 464	573 699	568 102
Nitriansky kraj	671 508	677 900	673 547	668 301
Žilinský kraj	691 136	691 613	689 525	687 174
Banskobystrický kraj	643 102	625 601	620 986	614 356
Prešovský kraj	827 028	808 931	807 657	808 810
<b>Košický kraj</b>	<b>802 092</b>	<b>782 216</b>	<b>780 288</b>	<b>779 073</b>

(Zdroj: datacube.statistics.sk, stav k 31.12.2020 až k 31.12.2023)

Tab.: Základné kvantitatívne charakteristiky okresov KSK (2023)

Okres	Počet obyvateľov	Rozloha ha	Hustota obyv./km <sup>2</sup>
Gelnica	31 721,5	58 432,3	54,29
Košice I	63 186,5	8 545,8	739,38
Košice II	78 562	8 054,3	975,41
Košice III	27 637	1 683,2	1641,95
Košice IV	56 242,5	6 090,4	923,47
Košice-okolie	131 277,5	153 460,1	85,55
Michalovce	108 211,5	101 922,5	106,17
Rožňava	58 558,5	117 334,8	49,91
Sobrance	22 303	53 816	41,44
Spišská Nová Ves	98 519,5	58 746	167,7
Trebišov	103 069,5	107 347,5	96,01

(Zdroj: datacube.statistics.sk, stav k 30.12.2023)

V súlade s vývojom spoločnosti, a najmä úrovni produkčných činností, sa historicky z jednotlivých obcí vyvinuli určité typy obcí. Niektoré z nich špecificky zabezpečovali vybrané činnosti aj pre ostatné obce. Popri vytvorení centier osídlenia sa vyvíjali aj obslužné centrá. V rámci Košického kraja, pôsobí jeho krajské mesto Košice dominantne, ako z ekonomického, tak aj sociálneho hľadiska. Prejavuje sa to sústredením vyššieho počtu obyvateľstva v porovnaní s ostatnými centrami osídlenia v kraji. V tomto kontexte môžeme mesto Košice považovať aj za najvýznamnejšie ťažisko osídlenia v kraji.

Krajina sídiel zahrňuje zastavané plochy vrátane verejných priestorov a plôch verejnej zelene, priemyselných a logistických areálov a rekreačnej zástavby, ale tiež dopravno-technickú infraštruktúru, vodné nádrže a ďalšie ľudskou činnosťou premenené územie. Veľké zastúpenie spevneného územia ovplyvňuje celkovú mikroklimu a spôsobuje prehrievanie povrchu, vyššie teploty vzduchu, zvýšený výpar, prašnosť a rýchly odtok zrážkových vôd.

## 1.7. Doprava a dopravné plochy

### 1.7.1. Cestná sieť

Cestná sieť KSK predstavuje dôležitú infraštruktúru, ktorá zabezpečuje plynulú dopravu a spojenie medzi rôznymi obcami a mestami v tomto regióne. Súčasťou cestnej siete sú cesty rôznych kategórií, od diaľnic až po miestne komunikácie. Tieto cesty umožňujú cestujúcim dostupnosť k rôznym cieľom, ako sú pracovné miesta, školy, zdravotnícke zariadenia, obchody a turistické atrakcie. Košický kraj je prepojený s ostatnými regiónmi Slovenska cez dôležité cestné tepny, čo zabezpečuje spojenie medzi miestami na vnútroštátnej aj medzinárodnej úrovni. Správa cestnej siete sa snaží udržiavať cesty v dobrom technickom stave a zabezpečiť bezpečnosť cestujúcich. Cestná sieť Košického kraja je neodmysliteľnou súčasťou hospodárskeho a sociálneho rozvoja regiónu a zohráva dôležitú úlohu v podpore mobility a plynulosti dopravy.

Rozsah cestnej siete na území KSK, ktorý je evidovaný v systéme Centrálnej evidencie cestnej siete SR spravovanom SSC predstavuje:

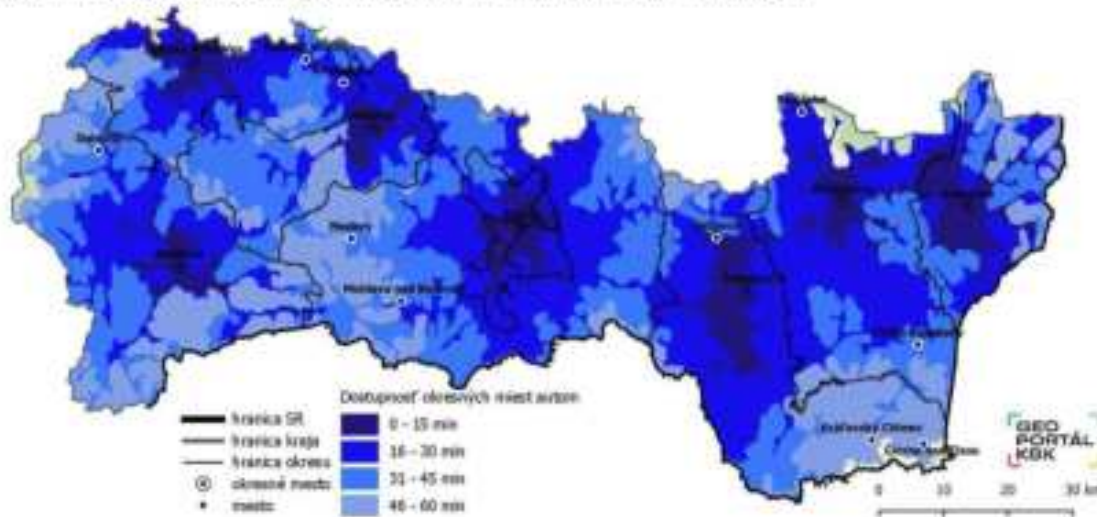
Tab.: Rozsah cestnej siete KSK

Okres	KSK (km)		SR (km)			Celkom
	II. trieda	III. trieda	I. trieda	RC	Diaľnica	
Gelnica	90,417	41,496	-	-	-	131,913
Košice I	16,498	9,443	8,084	-	-	34,025
Košice II	2,891	20,973	11,971	-	-	35,835
Košice III	-	2,549	5,324	-	-	7,873
Košice IV	6,312	4,072	12,302	-	-	22,686

Košice-okolie	104,563	393,540	65,364	14,999	19,280	597,746
Michalovce	114,646	223,397	48,794	-	-	386,837
Rožňava	87,878	138,163	94,616	-	-	320,657
Sobrance	29,693	128,762	21,386	-	-	179,841
Spišská Nová Ves	91,882	117,382	0,443	-	3,001	212,708
Trebišov	38,600	327,694	98,641	-	-	464,935
Celkový súčet	583,380	1 407,471	366,925	14,999	22,281	2 395,056

(Zdroj: SSC, 2023)

Obr.:Dostupnosť okresných miest autom v minútach (stav v roku 2021)



(Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027 (s výhľadom do roku 2030))

### 1.7.2. Autobusová doprava

Autobusová doprava zabezpečuje dôležitú a nevyhnutnú súčasť verejnej dopravy v dotknutom regióne. Sieť autobusových liniek spájajú množstvo miest, obcí a sídiel a tým umožňujú cestujúcim pohodlnú a spoľahlivú dopravu. Prevádzkovatelia autobusových liniek sa snažia poskytovať spoje s primeranou frekvenciou a pokrývajú rôzne trasy, aby pokryli potreby cestujúcich z rôznych častí kraja. Autobusová doprava tak hrá dôležitú úlohu v udržiavaní plynulosti mobility v Košickom kraji. V regionálnej verejnej osobnej doprave rozsahom služieb dlhodobo dominuje prímestská autobusová doprava, ktorú zabezpečujú zmluvní autobusoví dopravcovia (eurobus, a.s. a ARRIVA Michalovce, a.s.).

V roku 2019 došlo k zjednoteniu taríf Košického a Prešovského samosprávneho kraja v prímestskej autobusovej doprave a pribudli nové druhy cestovného pre tehotné ženy, držiteľov zlatého Janského plakety a víkendové cestovné. Počet prepravených cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v roku 2020 bol výrazne ovplyvnený celosvetovou pandémiou Covid-19, čo malo negatívny vplyv na využívanie verejnej osobnej dopravy.

Prímestská autobusová doprava je zabezpečená do 440 sídiel Košického kraja v zmysle požiadaviek na základnú dopravnú obsluhu. Vozidlový park dopravcov v Košickom kraji postupne modernizoval, pričom v roku 2020 pozostával zo 456 autobusov, ktorých priemerný vek je 8,3 rokov.

Tab.: Vozidlový park prímestskej autobusovej dopravy v Košickom kraji

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Počet autobusov	457	456	459	450	451	452	456
Priemerný vek (roky)	5,86	6,59	6,76	7,31	7,95	7,94	8,3

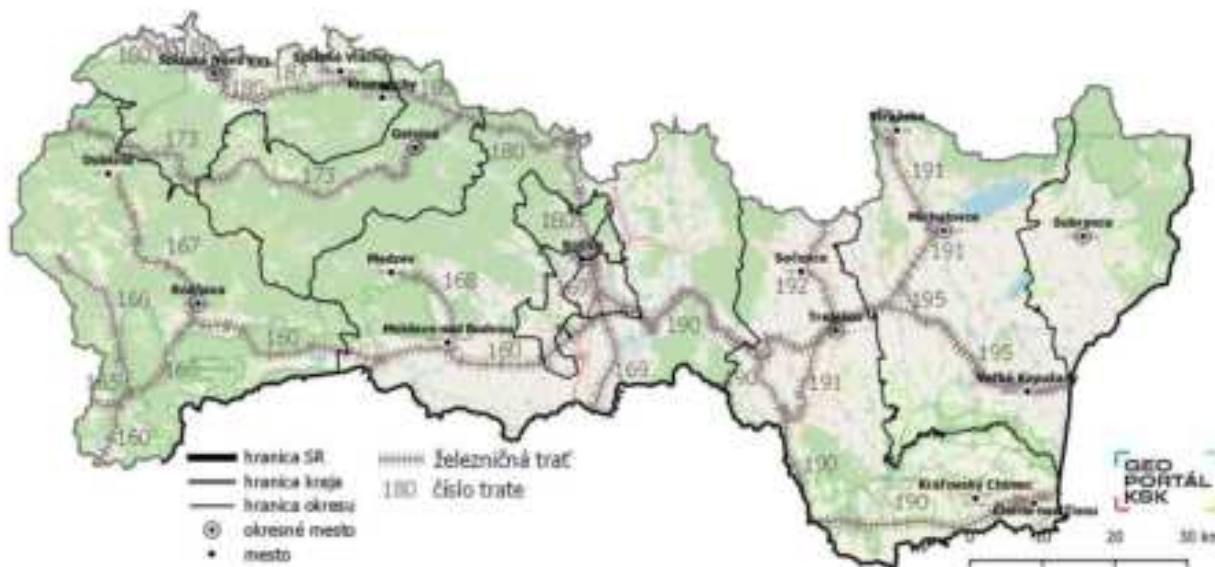
(Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027 (s výhľadom do roku 2030))

### 1.7.3. Železničná doprava

V krajskom meste Košice sa nachádza druhý najväčší železničný uzol v SR. Košický kraj má hustú sieť železničných tratí, ktoré ho spájajú s okolitými štátmi EÚ. Prostredníctvom systému Východoslovenských prekladísk a širokorozchodnej trate je napojený na Ukrajinu a Rusko. Na území Košického kraja sa nachádzajú železničné trate v celkovej dĺžke takmer 580 km. Železničná doprava obsluhuje 75 zo 440 obcí v Košickom kraji. V 46 obciach Košického kraja sa nachádzajú železničné stanice a zastávky, ktoré nie sú obsluhované železničnou osobnou dopravou.

Hlavnými železničnými traťami v Košickom kraji sú trať č. 160 Košice – Plešivec (Zvolen), trať č. 180 Košice – Štrba – Žilina, trať č. 190 Košice – Čierna nad Tisou. Medzi hlavné problémy železničnej dopravy patrí: nízka prepravná rýchlosť (veľké množstvo dlhotrvajúcich prechodných obmedzení rýchlosti), zastaraný vozidlový a vozňový park, nevyhovujúci stav železničných zastávok a staníc.

Obr.: Železničné trate na území Košického kraja (stav k roku 2021)



(Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027 (s výhľadom do roku 2030))

Tab.: Zoznam železničných tratí na území Košického kraja (stav v roku 2021)

Trat'	Číslo trate podľa cestovného poriadku	Číslo trate podľa traťových pomerov ŽSR	Dĺžka trate na území kraja (km)	Pravidelná prevádzka osobných vlakov	Rok ukončenia pravidelnej prevádzky
Košice – Čierna nad Tisou – Čop (UŽ)	190	101	95	áno	
Košice – Hidasnémeti (MÁV)	169	109	23	iba diaľková doprava	
Košice – Žilina	180	105	88	áno	



Košice – Plaveč – Muszyna (PKP)	188	107	20	áno	
Margecany – Červená Skala	173	110	78	áno	
Michalany – Medzilaborce – Łupków (PKP)	191	103	59	áno	
Košice – Plešivec – Zvolen	160	109	92	áno	
Moldava nad Bodvou – Medzev	168	111	15	nie	2003
Plešivec – Slavošovce	166	111	23	iba sezónna doprava	2003
Rožňava – Dobšiná	167	111	26	iba sezónna doprava	2003
Spišská Nová Ves – Levoča	186	110	5	nie	2003
Trebišov – Vranov nad Topľou	192	104	15	nie	2003
Plešivec – Muráň	165	111	8	iba sezónna doprava	2011
Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany	195	104	26	nie	2021
Spišské Vlachy – Spišské Podhradie	187	110	5	iba sezónna doprava	2012
Spolu			578		

(Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027 (s výhľadom do roku 2030))

#### 1.7.4. Letecká doprava

Dopravný potenciál kraja zvyšuje Letisko Košice – Airport Košice a.s., ktoré patrí do I. kategórie ako verejné letisko s medzinárodným významom. Na území Košického kraja sa nachádza aj verejné vnútroštátne letisko Spišská Nová Ves, dva heliporty pre leteckú záchrannú službu a 16 letísk pre letecké práce v poľnohospodárstve.

V rámci plánovanej výstavby a ďalších aktivít na území KSK je potrebné rešpektovať ochranné pásma a územia letísk / osobitných letísk (podľa predpisov platných od 01.01.2021 sa letiská pre letecké práce v poľnohospodárstve bez platného povolenia na prevádzkovanie považujú za osobitné letiská) a leteckých pozemných zariadení.

#### 1.7.5. Cyklistická doprava

Cyklistika je rozvíjajúci sa druh novodobej dopravy. V súčasnosti sa v podmienkach Slovenska 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.

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

Prvý komplexný pasport cykloturistických trás v rámci KSK bol zhotovený v roku 2011 na podnet Košického samosprávneho kraja v rámci medzinárodného projektu BICY. Výsledkom bolo prvé spočítanie a vyhodnotenie cykloturistických trás na úrovni jednotlivých VÚC na Slovensku, ktoré identifikovalo celkovo 1306,9 km trás.

Zoznam bol následne aktualizovaný v roku 2017, kde sa identifikovali výrazné rozdiely v jednotlivých regiónoch KSK. Vo výsledku výrazne prevyšovali cykloturistické trasy na Gemeri a Spiši, v porovnaní so Zemplínom či Abovom. Rozsah cykloturistických trás teda postupne narastá. Na základe posledného sčítania bol v roku 2021 rozsah cykloturistických trás 1841 km. Oproti roku 2011 však pribudli náučné cykloturistické trasy a singletraily v okolí miest Košice a Rožňava v rozsahu 146.4 km. Celkový rozsah cykloturistických trás v Košickom kraji tak v roku 2021 dosiahol dĺžku 1959,25 km.

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. Rozvoj cyklistickej infraštruktúry aj v Košickom 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 Košickom kraji je cca 1936 km cyklistických trás, ale ich hustota, kvalita a dostupnosť v jednotlivých častiach (regiónoch) je veľmi rozdielna a rozdielna je aj miera ich využitia. Súčasné poznatky jednoznačne ukazujú, že čím je kvalita cyklotrasy nižšia, tým je menšia aj miera jej využívania cyklistami.

Obr.: Kostrová sieť cyklistických trás KSK



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

V Košickom kraji bolo identifikovaných 22 zelených cykloturistických trás, ktoré navigujú cyklistu k miestnym cieľom. Ich celková dĺžka je 458 km. Prevažná väčšina je určená pre horské bicykle

s vyšším stupňom náročnosti. Tieto cyklotrasy sú pomerne rovnomerne zastúpené v súčasných regiónoch Zemplína, Gemera, Abova a Spiša.

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

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

Na území Košického kraja boli s podporou KSK v minulosti postavené trailové bike parky v dvoch lokalitách: Košice – Bankov a Rožňava – Mine trails. Traily sú špeciálne jednosmerné trasy pre horské bicykle, často plno odpružené bicykle, ktoré vedenú prírodným prostredím využívajúc topografiu terénu, existujúce prírodné útvary ako skaly, stromy okolo ktorých vedie jednoduchá väčšinou hlinená cestička doplnená o špeciálne klopené zákruty či terénne vlny. Významný rozvoj singletrailov realizovaný v okolí miest Košice a Rožňava bol doteraz zastrešený občianskymi združeniami. Spoluprácou s občianskym sektorom sa tak vytvára ucelená ponuka pre cyklistov centralizovaná v jednej dostupnej rozvojovej lokalite, kde je potenciál rozvíjať aj ďalšie služby (napr. požičovne bicyklov, predajne náhradných dielov, kaviareň, vzdelávacie centrum, atď.).

V roku 2019 bol spracovaný Manuál dobrej cyklocestinácie ako interný dokument Úradu Košického kraja. Dokument uvádza zásady komplexného rozvoja služieb, ale aj zásady manažmentu a marketingu.

Ako pilotný koncept vnímania územia ako cyklocestináciu bola vypracovaná pilotná Koncepcia rozvoja cykloturistiky v cieľovom území Zemplínska šírava a okolie“. Územne sa dotýkala Zemplínskej Šíravy s väzbami na Dolný Zemplín a pohorie Vihorlat. Dokument sa najviac sústredil na rozšírenie ponuky cykloturistických trás, ktoré v okolí Zemplínskej Šíravy takmer úplne absentovali. Na tomto základe bol vypracovaný návrh, ktorý identifikoval sieť nových cykloturistických trás na rozsah takmer 200 km. Tieto trasy boli čiastočne vyznačené v teréne v roku 2021 zo zdrojov Zemplínskej oblastnej organizácie cestovného ruchu. V čase spracovania tohto dokumentu nebola sieť komplexne zrealizovaná.

Rozvoj cykloturistických trás v zmysle ich rozsahu postupne narastá. Na základe posledného sčítania bol v roku 2021 rozsah cykloturistických trás 1 818,2 km. Oproti roku 2011 však pribudli náučné cykloturistické trasy a singletraily v okolí miest Košice a Rožňava v rozsahu 118,3 km. Celkový rozsah cykloturistických trás v Košickom kraji tak dosiahol dĺžku 1936,45 km. Pomerne veľký nárast rozvoja cykloturistických trás nastal v období 2011 – 2017, kedy stúpila ich dĺžka o 339,3 km, v období medzi rokmi 2017 – 2021 to bolo 290,3 km. Údaje z roku 2017 boli získané len dopytovaním, nebol vykonaný pasport v teréne. Celkový nárast dĺžky cykloturistických trás za sledované obdobie 2011 – 2021 vzrástol o 32% čo predstavuje 629,55 km. Tento údaj započítava aj singletraily a náučné cyklotrasy (Zdroj: Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 –2030, koncept 2021, Cycling Planing Studio s.r.o. a Košický samosprávny kraj).

V Košickom kraji postupne pribúdajú aj úseky siete cyklistických komunikácií EuroVelo11, ktoré spájajú významné európske destinácie v rámci celého kontinentu. Na cyklotrase alebo v jej

blízkom okolí je množstvo prírodných, historických a kultúrnych zaujímavostí, ktoré priblížia históriu a tradície Košického kraja.

Obr.: Vývoj rozsahu dĺžky cykloturistických trás podľa regiónov a okresov od roku 2011 – 2021



(Zdroj: KSK)

### 1.8 Priemysel a energetika

Oblasti priemyslu a energetiky sú a do budúcnosti budú ohrozené dopadom klimatickej zmeny, ako je zrejme z novo formulovanej klimaticko-energetickej politiky EÚ, tak z koncepcií a programov Slovenskej republiky formulovaných v Integrovanom energetickom a klimatickom pláne na roky 2021–2030.

#### Priemysel

Košický kraj je jedným z ekonomicky najvýznamnejších regiónov na Slovensku. Jeho ekonomickú základňu tvorí predovšetkým priemysel, ktorý má pestrú štruktúru odvetví. Rozvoj priemyslu v kraji ovplyvnili rôzne faktory, ako sú zdroje nerastných surovín, zachovanie výrobných tradícií, rozhodnutia o umiestnení výroby v minulosti (zdroje železnej rudy na východ od hraníc SR), chemický a energetický sektor a dostupnosť kvalifikovanej pracovnej sily. Problémom však zostáva nedostatočná konečná fáza výroby. Štruktúra priemyselnej základne sa mení v prospech sekundárneho a terciárneho sektora, často z dôvodu vyčerpania zdrojov nerastných surovín.

Priemyselné aktivity sú koncentrované najmä v mestských aglomeráciách ako Košice, Michalovce a Spišská Nová Ves. Košický priemyselný uzol, predovšetkým vďaka dominancii v spracovaní železa, hrá dôležitú úlohu v ekonomike Slovenska. Okrem hutníckeho priemyslu sa v regióne nachádza aj energetika, strojárstvo, elektrotechnika a potravinárstvo.

#### Energetika

Energetická infraštruktúra je súčasťou tzv. kritickej infraštruktúry, ktorá predstavuje výrobné a nevýrobné služby významné pre bezpečnosť, životy a zdravie obyvateľov, ekonomiku a verejnú správu. Energetická infraštruktúra zahŕňa zásobovanie elektrickou energiou, teplom, plynom a ropou.

Odvetvie energetiky je zastúpenie v okresoch Michalovce (Slovenské elektrárne, a.s. lokalita Vojany; Nafta Východ, a.s. Michalovce; SPP závody vo Veľkých Kapušanoch a Michalovciach), v Spišskej Novej Vsi (Východoslovenská energetika, a.s. Košice, prevádzka v Spišskej Novej Vsi), v Rožňave (SPP, a.s. závod v Jablonove), v Košiciach I. (Východoslovenská energetika, a.s. Košice; Tepelné hospodárstvo, s.r.o.) a v Košiciach IV. (Tepláreň, a.s. Košice; Slovenský plynárenský priemysel, a.s. v oblasti Košíc). Slovenský plynárenský priemysel sa spravuje prevádzku vysokotlakových, strednotlakových a nízkotlakových plynovodov, tranzit zemného plynu a prevádzku kompresorových staníc pre tranzitný plynovod.

Prenos elektrickej energie zabezpečuje Slovenská elektrizačná prenosová sústava a.s. Elektroenergetické zdroje v KSK sú naviazané na systém rozvodní a prenosovej sústavy 400 kV a 220 kV. Územie KSK je zásobované elektrickou energiou z nadriadenej prenosovej sústavy z uzlov Spišská Nová ves 400/110 kV, Lemešany 400/220/110 kV a Voľa 220/110 kV. Rozvod el. energie do centier jednotlivých regiónov sa prevádza vzdušnými elektrickými vedeniami 110 kV.

### 1.9 Cestovný ruch

V minulosti boli Košice vďaka svojej polohe významnou obchodnou križovatkou a ich geografická poloha hrá významnú rolu v rozvoji kraja, a teda aj cestovného ruchu dodnes. Z hľadiska turizmu sú dôležité národné parky, ktoré sa v kraji nachádzajú. Sú nimi Slovenský raj a Slovenský kras. Košický kraj sa môže ďalej pochváliť 6 sprístupnenými jaskyňami ako aj Vihorlatským pralesom, Spišským hradom, Spišským Podhradím, kostolom Ducha Svätého v obci Žehra a chrámom Prenesenia ostatkov sv. Mikuláša v Ruskej Bystrej zapísanými na Zozname svetového dedičstva UNESCO. V kraji sú ďalej aj 2 chránené krajinné oblasti – Latorica a Vihorlat, 31 národných prírodných rezervácií, 43 prírodných rezervácií, 23 národných prírodných pamiatok, 25 prírodných pamiatok. Košický kraj ďalej ponúka spolu 3 449 km označených turistických chodníkov a 1 307 km cykloturistických trás.

KSK je atraktívny zvlášť pre domáci turizmus. Na tržbách z aktívneho turizmu (tržby plynúce od zahraničných turistov), sa Košický kraj v roku 2019 podieľal čiastkou 3,75 %. Naopak, KSK je pomerne silný, čo sa týka tržieb z domáceho cestovného ruchu. Slovenský občania v Košickom kraji v roku 2019 minuli za služby a aktivity spojené s organizovaným cestovným ruchom cca 3 milióny EUR, čo predstavuje takmer 16 % z tržieb v rámci celého Slovenska. Košický kraj sa teda umiestňuje na treťom mieste po krajoch, kde sú najväčšími atraktivitami hlavné mesto a Tatry (Stratégia udržateľného rozvoja cestovného ruchu v Košickom samosprávnom kraji do roku 2027).

Na území KSK rozhodujú o rozvoji cestovného ruchu prírodné a spoločenské podmienky. Medzi prírodné podmienky sa zaraďujú klimatické a hydrologické pomery, reliéf krajiny, vegetácia a fauna. Spoločenské podmienky sú dané bohatou históriou územia kraja. Potenciál územia regiónu charakterizujú rozvinuté podmienky pre kúpeľný cestovný ruch, letný pobyt pri vode, horskú turistiku a rekreáciu, vidiecky turizmus. Prvky cestovného ruchu sa sústreďujú v rámci nasledujúcich strategicko - plánovacích regiónov (SPR) a regióny udržateľného mestského rozvoja (UMR):

- Strategicko-plánovacie regióny (SPR): územie okresu Rožňava (SPR Gemer), územie okresu Spišská Nová Ves (SPR Spiš), územie okresu Gelnica (SPR Hnilec), územie okresov Košice I – IV a Košice – okolie (SPR Abov), územie okresu Trebišov (SPR Dolný Zemplín: Trebišovsko) a územie okresov Sobrance a Michalovce (SPR Dolný Zemplín: Sobranecko-Michalovsko);

- Udržateľný mestský rozvoj (UMR): funkčná oblasť mesta Košice – územie mesta Košice a príľahlých obcí (UMR Košice) a funkčná oblasť mesta Michalovce – územie mesta Michalovce a príľahlých obcí (UMR Michalovce).

## 1.10. Kultúrne pamiatky

V Košickom kraji sa nachádza viac ako 1900 kultúrnych pamiatok, medzi ktoré patria hrady, kaštiele, kúrie, sakrálne stavby a pod. Jedinečnosť prírodných a kultúrnych atraktivít bola potvrdená zapísaním vybraných pamiatok do zoznamov prírodného a kultúrneho dedičstva UNESCO. Medzi prevládajúce formy cestovného ruchu patrí poznávací cestovný ruch, letný a zimný pobytový cestovný ruch a vidiecky cestovný ruch.

Kultúra je dôležitou súčasťou života každého človeka. Kultúrne služby pre obyvateľov kraja a jeho návštevníkov zabezpečuje kultúrna infraštruktúra a prostredníctvom svojej ponuky napĺňa ich kultúrne potreby. Na území kraja sa nachádzajú múzeá, galérie, divadlá, knižnice, osvetové strediská, hrady, kaštiele, pamiatky UNESCO, pamiatkové zóny a pamiatkové rezervácie. Umiestnené sú v mestách, v obciach, ale aj mimo urbánnej krajiny.

### Kultúrne pamiatky UNESCO

Na území kraja sa nachádzajú aj historické pamiatky zapísané do Zoznamu svetového dedičstva UNESCO: Kostol Ducha Svätého v obci Žehra, ktorý poskytuje ukážku stredovekej sakrálnej architektúry, drevený gréckokatolícky Kostol sv. Mikuláša – biskupa v Ruskej Bystrej, ktorý je ukážkou dobových vidieckych sakrálnych stavieb cirkví východného obradu a najväčší hrad na Slovensku Spišský hrad a podhradie.

### Hrady a kaštiele

Medzi najznámejšie hrady a kaštiele v Košickom kraji patria: Kaštieľ Betliar, Hrad Krásna Hôrka, Hrad Slanec, Hrad Vinné, Hrad Veľký Kamenec, Turnianský hrad, Kaštieľ Markušovce a Kaštieľ v Budimíri.

### Pamiatkové zóny a rezervácie

Pamiatková zóna je územie s historickým sídelným usporiadaním, územie kultúrnej krajiny s pamiatkovými hodnotami alebo územie s archeologickými nálezmi a archeologickými náleziskami, ktoré možno topograficky vymedziť. Na území kraja sa nachádzajú nasledovné pamiatkové zóny: Gelnica, Lúčka, Rožňava, Štítnik, Smolník, Veľká Trňa, Vyšný Medzev, Nižný Medzev, Spišská Nová Ves, Spišské Vlchy, Markušovce, Turnianska Nová Ves.

Pamiatková rezervácia je územie s uceleným historickým sídelným usporiadaním a s veľkou koncentráciou nehnuteľných kultúrnych pamiatok alebo územie so skupinami významných archeologických nálezov a archeologických nálezísk, ktoré možno topograficky vymedziť. Na území kraja sa nachádza iba 1 pamiatková rezervácia: Košice - Staré Mesto.

## 1.11. Súčasný zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka

### 1.11.1. Zdravotný stav obyvateľstva

Na celkovej kvalite životného prostredia a zdravotného stavu obyvateľstva sa podieľajú viaceré zložky pôsobiace v rámci širšieho okolia obytných celkov, ako aj samotného obytného prostredia obyvateľov. Kvalita životného prostredia je jedným z faktorov, ktorý má vplyv na celkový zdravotný stav obyvateľstva. Celkové zhoršenie kvality životného prostredia negatívne vplyva na zdravotný stav obyvateľstva. Škodlivé emisie z dopravy sa podieľajú na vzniku akútnych respiračných

ochorení horných dýchacích ciest, ktoré sú jednou z najčastejších skupín ochorení v detskom veku.

Kvalita životného prostredia v oblastiach výskytu zdrojov znečistenia – priemyselné, ťažobné oblasti, zaťažené oblasti SR a pod. sa nepriaznivo odzrkadľuje na celkovom zdravotnom stave obyvateľstva žijúceho v daných oblastiach.

Základným ukazovateľom úrovne životných podmienok obyvateľov a úmrtnostných pomerov je stredná dĺžka života. Ide o priemerný počet rokov, ktorý pravdepodobne prežije osoba za predpokladu, že sa úmrtnostné pomery v území nezmenia. V poslednom období stredná dĺžka života slovenských mužov a žien stúpa, ale stále nedosahuje priemer obyvateľov Európskej únie.

Prirodzený pohyb a stredný stav obyvateľstva v SR a v dotknutom samosprávnom kraji (KSK) v roku 2023 je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Prirodzený pohyb a stredný stav obyvateľstva v SR a v dotknutom samosprávnom kraji (KSK) v roku 2023

Územie	Rok	Počet obyvateľov	Živonarodení	Zomretí	Prirodzený prírastok (úbytok) obyvateľ.
<b>Slovenská republika</b>	2023	<b>5 426 853</b>	<b>48 627</b>	<b>54 133</b>	<b>- 5 506</b>
Bratislavský kraj		730 568	6 523	6 344	+ 179
Trnavský kraj		565 902	4 636	5 786	- 1 152
Trenčiansky kraj		569 456	4 104	6 253	- 2 149
Nitriansky kraj		669 691	5 119	7 507	- 2 388
Žilinský kraj		687 698	6 177	6 583	- 406
Banskobystrický kraj		616 048	5 063	7 114	- 2 051
Prešovský kraj		808 362	9 099	6 924	+ 2 175
<b>Košický kraj</b>		<b>779 128</b>	<b>7 908</b>	<b>7 622</b>	<b>+ 286</b>

(Zdroj: datacube.statistics.sk)

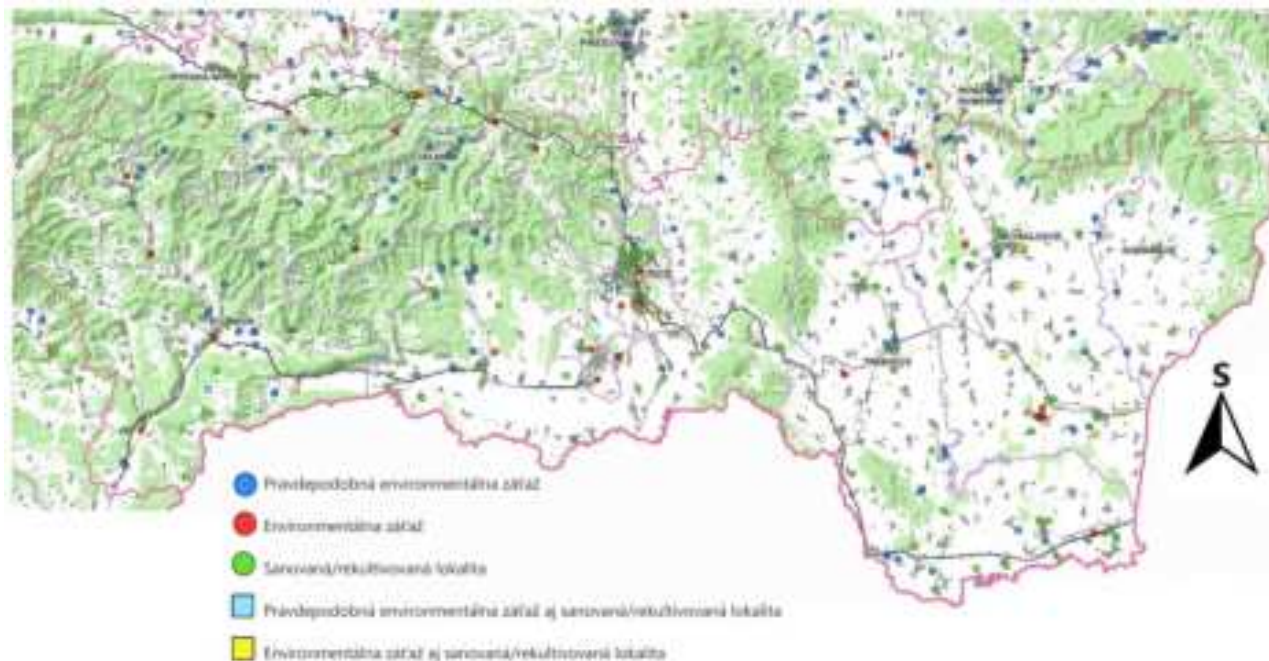
Na území KSK prevládajú z hľadiska najčastejších príčin úmrtia obyvateľstva choroby obehovej sústavy, nádorové ochorenia, choroby tráviacej sústavy, dýchacej sústavy a vonkajšie príčiny chorobnosti a úmrtnosti.

### 1.11.2. Zaťažené oblasti

#### Environmentálne záťaž

Podľa Informačného systému o environmentálnych záťažach MŽP SR sa v roku 2021 na území Košického kraja nachádzalo 261 environmentálnych záťaží, z toho 87 pravdepodobných, 42 potvrdených a 132 sanovaných / rekultivovaných environmentálnych záťaží. Silne až extrémne narušené životné prostredie je v Rudniansko – gelnickej, Košicko – prešovskej a Zemplínskej oblasti.

Obr.: Environmentálne záťaž v Košickom kraji



(Zdroj: IS EZ, 2024)

### 1.11.3 Stav ovzdušia

#### Znečistenie ovzdušia

Znečistenie ovzdušia predstavuje jedno z najvýznamnejších environmentálnych rizík – najmä z toho dôvodu, že sa vyskytuje predovšetkým v urbanizovaných husto zaľudnených oblastiach. Najvýznamnejšími látkami zapríčiňujúcimi znečistenie ovzdušia sú oxidy síry, dusíka, oxid uhoľnatý, tuhé znečisťujúce látky a ťažké kovy.

Kvalitu ovzdušia vo všeobecnosti určuje obsah znečisťujúcich látok vo vonkajšom ovzduší. Hodnotenie kvality ovzdušia sa uskutočňuje v zmysle zákona č. 146/2023 Z. z. o ovzduší. Kritériá kvality ovzdušia (limitné a cieľové hodnoty, medze tolerancie, horné a dolné medze na hodnotenie a ďalšie) sú uvedené vo vyhláske MŽP SR č. 250/2023 Z. z. o kvalite ovzdušia. Môžeme konštatovať, že na znečistenie ovzdušia výraznou mierou vplyvajú veľké a stredné zdroje znečistenia.

Množstvo znečisťujúcich látok emitovaných do ovzdušia v rámci KSK je najvyššie v oblasti mesta Košice a v jeho zázemí. Tu sa dlhodobo produkuje v rámci ostatných oblastí SR najviac emisií základných znečisťujúcich látok, skupiny plyných anorganických znečisťujúcich látok a ťažkých kovov. V oblasti Zemplína okrem základných znečisťujúcich látok zostávajú závažné emisie sírovodíka, chlóru, merkaptánov, organických látok a ďalších látok vplyvom zdrojov situovaných v okrese Michalovce. Rizikové sú aj lokality kde sa na vykurovanie domácností používa nevhodné palivo, poprípade oblasti s veľkým dopravným zaťažením. Na základe meraní SHMÚ sú každoročne vyhlasované oblasti riadenia kvality ovzdušia, pre ktoré sú vypracované a schválené Programy na zlepšenie kvality ovzdušia, ktoré pravidelne odpočítované a aktualizované. V Košickom kraji sú aktuálne vyhlásené dve oblasti riadenia kvality ovzdušia. Ide o aglomeráciu Košice, ktorá zahŕňa územie mesta Košice a obcí Bočiar, Haniska, Sokoľany a Veľká Ida a oblasť riadenia kvality ovzdušia, ktorou je územie mesta Krompachy. Stav v rokoch 2020 – 2022 z hľadiska tvorby emisií v KSK a jednotlivých okresoch je vyjadrený v nasledovnej tabuľke:



Tab.: Množstvo emisií zo stacionárnych zdrojov v okresoch KSK za roky 2020-2022

Okres	Rok	Tuhé znečisťujúce látky	Oxidy síry (SO <sub>2</sub> )	Oxidy dusíka (NO <sub>2</sub> )	Oxid uhoľnatý (CO)	Organické látky – (COÚ)
Gelnica	2020	6,021	0,471	6,691	11,140	1,928
	2021	6,392	0,499	6,974	11,925	2,010
	2022	6,151	0,668	6,334	12,069	2,088
Košice I	2020	1,598	0,216	9,158	3,058	9,547
	2021	2,976	0,289	10,540	3,293	9,630
	2022	4,778	0,352	11,410	4,984	10,171
Košice II	2020	293,680	3284,147	4551,806	67697,416	463,727
	2021	482,646	4096,210	6806,911	104570,260	652,226
	2022	423,384	2537,748	5484,910	81396,630	474,140
Košice III	2020	0,017	0,002	0,334	0,135	2,026
	2021	0,019	0,002	0,363	0,147	2,003
	2022	0,017	0,002	0,336	0,136	2,221
Košice IV	2020	12,941	127,078	361,947	73,616	47,526
	2021	19,659	108,590	360,455	78,613	51,337
	2022	11,734	88,384	345,588	71,581	49,536
Košice-okolie	2020	75,616	48,274	752,457	677,236	278,800
	2021	80,188	49,399	830,216	720,972	273,138
	2022	81,115	33,093	919,434	408,302	241,378
Michalovce	2020	59,184	57,530	276,851	389,158	38,031
	2021	51,771	160,086	314,163	504,945	41,212
	2022	47,240	152,524	225,055	444,309	34,071
Rožňava	2020	14,922	4,013	46,022	36,504	8,636
	2021	18,522	3,471	50,497	28,533	10,235
	2022	11,879	2,916	76,315	28,805	10,477
Sobrance	2020	0,865	5,646	17,852	17,392	33,196
	2021	0,774	5,739	14,506	13,444	29,048
	2022	0,674	4,261	5,321	5,410	14,229
Spišská Nová Ves	2020	12,936	34,762	127,462	1622,112	32,993
	2021	12,346	52,567	100,504	998,156	39,434
	2022	11,076	49,236	78,573	951,786	29,099
Trebišov	2020	12,126	16,216	58,765	45,558	107,821
	2021	10,780	16,292	61,007	44,327	101,500
	2022	9,601	15,721	57,769	45,832	109,454
KSK spolu	2020	489,907	3578,354	6209,346	70573,327	1024,230
	2021	686,074	4493,143	8556,134	106974,616	1211,773
	2022	607,651	2884,906	7211,043	83,369,843	976,865

(Zdroj: NEIS, SHMU)

Stav ovzdušia je taktiež ovplyvňovaný okrem bodových zdrojov znečistenia aj líniovými zdrojmi znečistenia ovzdušia – automobilovou dopravou. Znečisťujúce látky z dopravy sa vyskytujú prevažne v blízkosti najzaťaženejších cestných komunikácií. Množstvo emisií znečisťujúcich látok v cestnej doprave bezprostredne súvisí so spotrebou pohonných látok v cestnej doprave pri realizovaní jazdných výkonov, s prevádzkovaným vozidlovým parkom (jeho rozsahom, štruktúrou, vekom, technickým stavom), ale aj stavom vozoviek, od ktorých sa odrážajú jazdné vlastnosti a rýchlosti, spotreba pohonných látok, ako i s ďalšími rôznymi vplyvmi.

#### 1.11.4. Znečistenie územia hlukom

Hluk v životnom prostredí je v súčasnosti považovaný za jeden z významných environmentálnych problémov väčších sídelných útvarov nielen na území SR, ale aj v Európe. Hluk má priamy vplyv na kvalitu životného prostredia a na zdravotný stav obyvateľov krajiny. Hlukové zaťaženie prostredia je sprievodným javom mnohých aktivít človeka a je produkované najmä v priemyselných prevádzkach, v energetickom, v ťažobnom priemysle a v neposlednom rade aj v doprave (cestné komunikácie – cesty I. triedy, diaľnice, mestské komunikácie, železničné trate) a v polohe existujúcich vzletových, resp. prístávacích dráh letísk.

### 1.11.5. Tvorba odpadov

Vyprodukované množstvá všetkých druhov odpadov v samosprávnych krajoch v rámci SR, rok 2020 (t) sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Vyprodukované množstvá všetkých druhov odpadov v samosprávnych krajoch v rámci SR, rok 2020 (t)

Územie / kraj	Spolu [t]	Zhodnocov. materiálové [t]	Zhodnocov. energetické [t]	Zhodnocov. ostatné [t]	Zneškod. skládkov. [t]	Zneškod. spaľovaním bez energ. využitia [t]	Zneškod. ostatné [t]	Iný spôsob nakladania [t]
BB	1 543 286,07	861236,87	90264,40	60749,49	313838,55	1429,35	19508,48	196258,92
BA	2 101 580,97	1514296,35	148337,80	9749,80	226563,73	3806,63	30715,81	168110,86
<b>KE</b>	<b>1 401 325,62</b>	<b>576549,34</b>	<b>88306,18</b>	<b>2818,38</b>	<b>517470,51</b>	<b>361,08</b>	<b>14083,81</b>	<b>201736,33</b>
NR	776 480,70	412483,48	11998,40	2328,93	244917,36	1349,33	6665,60	96737,60
PO	1 630 477,87	972676,84	22674,64	8218,46	243503,77	712,55	6035,35	376656,25
TN	1 590 303,16	649080,32	67593,06	32158,82	598433,13	1797,12	45167,74	196072,97
TT	1 189 756,97	607593,44	2047,03	1713,74	355875,27	1178,17	26124,85	195224,46
ZA	2 612 652,57	1407605,91	194772,41	4576,01	514673,28	1119,83	40067,85	449837,28
SR	12 845863,93	7001522,54	625993,91	122313,64	3015275,60	11754,04	188369,51	1880634,68

(Zdroj:cms.enviroportal.sk)

Objem komunálneho odpadu ako aj vyprodukovaný komunálny odpad na 1 obyvateľa v Košickom kraji sa každoročne zvyšuje, v rámci krajov SR však Košický kraj dosahuje druhé najnižšie množstvo komunálneho odpadu na obyvateľa. Najväčšie množstvo komunálneho odpadu na obyvateľa produkujú obyvatelia mesta Košice a okresu Spišská Nová Ves, najmenej v okrese Sobrance. Podiel zhodnocovaného komunálneho odpadu z celkového komunálneho odpadu dosahuje druhý najvyšší podiel v rámci krajov SR a presahuje priemer SR o 15%. Najväčší objem zhodnocovaných komunálnych odpadov je v meste Košice, kde dosahuje hodnotu až 98,7% z celkového množstva komunálneho odpadu.

Zhodnocovanie komunálnych odpadov medziročne rastie v závislosti od dopytu po komoditách materiálového zhodnocovania odpadu (kovy, papier, sklo, plasty, pneumatiky, elektroodpad). Zároveň rastie aj miera energetického zhodnotenia komunálnych odpadov. V rámci okresov bol v roku 2020 najväčší objem zhodnocovaných komunálnych odpadov v okresoch mesta Košice (98,7% z celkového množstva komunálneho odpadu) a v okrese Košice – okolie (75,6%). Najmenej zhodnocovaného komunálneho odpadu je v okresoch Sobrance (23,4%) a Rožňava (28,5%).

V Košickom kraji je spolu 17 skládok, z toho 10 skládok odpadov na odpad, ktorý nie je nebezpečný, 4 skládky odpadov na inertný odpad a 3 skládky odpadov na nebezpečný odpad. Väčšia časť skládok, ktoré sú v súčasnosti v prevádzke, má platné povolenia maximálne do roku 2035, ich plánovaná kapacita by mala byť v danom čase naplnená. Celková kapacita skládok v Košickom kraji bola v roku 2019 spolu 375 090 m<sup>3</sup>, voľná kapacita dosiahla hodnotu 95 795 m<sup>3</sup>. Celkovo bolo v roku 2019 na skládkach v Košickom kraji uložených 10 350 ton odpadu (Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027 (s výhľadom do roku 2030)).

### 1.11.6. Znečistenie povrchových a podzemných vôd a pôd

#### Znečistenie povrchových vôd

V roku 2022 boli požiadavky na kvalitu povrchovej vody uvedené v prílohe č. 1 NV SR č. 269/2010 Z. z. splnené vo všetkých hodnotených miestach. Povrchové vody boli hodnotené podľa všeobecných ukazovateľoch (časť A), hydrobiologických a mikrobiologických ukazovateľoch (časť E) a na prítomnosť syntetických (časť B) a nesyntetických znečisťujúcich látok (časť C). Najviac prekročení limitných hodnôt bolo zaznamenaných v ukazovateli dusitanový dusík a adsorbovateľné organicky viazané halogény (AOX) vo všetkých čiastkových povodiach Košického kraja. Nepolárne extrahovateľné látky (NEL<sub>UV</sub>) boli prekročené v čiastkových povodiach Bodrogu, Hornádu a Bodvy.

#### Znečistenie podzemných vôd

Sledovanie kvality podzemných vôd predstavuje systematické zhromažďovanie údajov a hodnotenie ich stavu podľa predpisov Ministerstva životného prostredia SR, konkrétne podľa Zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a Vyhlášky MPŽPRR SR č. 418/2010 Z. z., ktoré stanovujú požiadavky na kvalitu vôd. MŽP SR zabezpečuje zisťovanie a hodnotenie stavu podzemných vôd s pomocou Slovenského hydrometeorologického ústavu (SHMÚ). Kvalita niektorých zdrojov vody odráža dlhodobé vplyvy poľnohospodárskej a priemyselnej činnosti. V regiónoch s intenzívnym poľnohospodárstvom, ako je Košický kraj, sa často prekračujú limity dusičnanov, amoniaku a dusitanov. Niektoré zdroje pitnej vody boli už vyňaté z používania, ďalšie sa postupne nahrádzajú.

V niektorých oblastiach kraja je voda znečistená priemyselnou činnosťou, najmä v okolí Michaloviec (Strážske) a v alúviu Hornádu, kde sa zistilo výrazné prekračovanie limitných hodnôt síranov, dusičnanov, sírovodíka a v niektorých prípadoch aj chloridov, hliníka a špecifických organických látok. Tieto znečistenia sú výsledkom ľudských aktivít. V okrese Košice - mesto a Košice - okolie je kvalita vôd najviac ovplyvnená mestskými aktivitami, priemyselnou činnosťou a poľnohospodárskou činnosťou.

Informácia vo vzťahu k environmentálne obzvlášť dôležitým oblastiam, akými sú navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), chránené vodohospodárske oblasti a pod.

## 2.1. Sústava chránených území Natura 2000

### 2.1.1. Chránené vtáčie územia

Národný zoznam navrhovaných chránených vtáčích území bol schválený Uznesením vlády č. 636/2003 Z. z., zo dňa 9.7. 2003 (zoznam obsahoval 38 CHVÚ). Uznesením vlády SR č. 345 zo dňa 25. mája 2010 bol Národný zoznam CHVÚ zmenený, vylúčené boli z neho 2 územia (Boheľovské rybníky a Trnavské rybníky) a na pokyn Európskej komisie bolo doplnených 5 nových území (Levočské vrchy, Chočské vrchy, Čergov, Slovenský raj a Špačince - Nižná). Zoznam obsahuje v súčasnosti 41 vyhlásených chránených vtáčích území s výmerou 1 284 806 ha, čo predstavuje 26,16 % rozlohy SR.

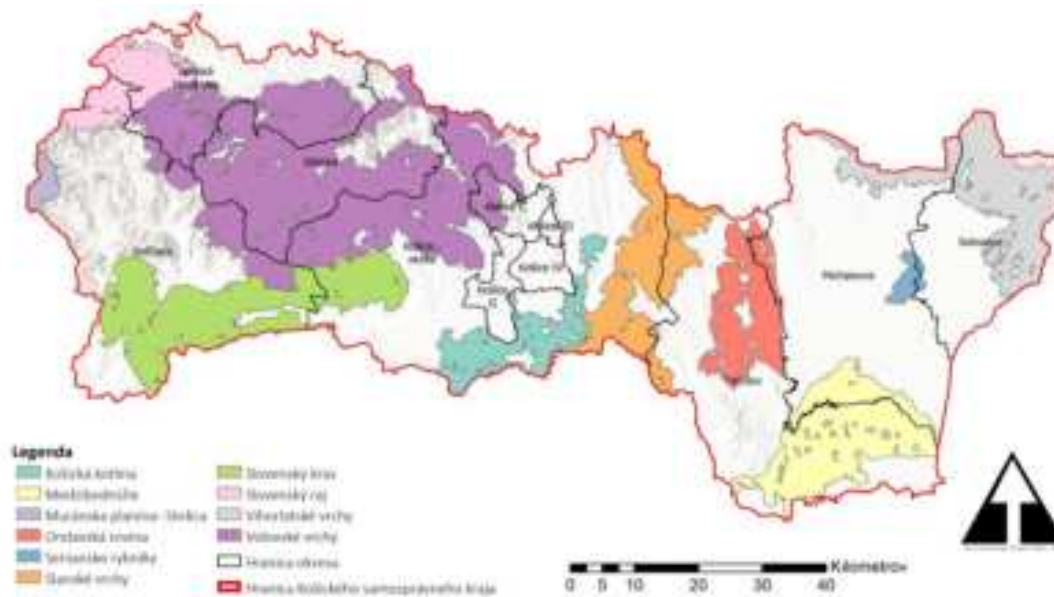
Tab.: Chránené vtáčie územia v KSK

P. č.	Názov CHVÚ	Výskyt v okresoch	Výmera CHVÚ		
			Celková (ha)	v kraji (ha)	v kraji (%)
SKCHVU017	Muránska planina - Stolica	Rožňava	25787,03	2951,85	11,45
SKCHVU037	Ondavská rovina	Trebišov, Michalovce	20473,96	20473,96	100,00
SKCHVU024	Senianske rybníky	Michalovce, Sobrance	2718,13	2718,13	100,00
SKCHVU035	Vihorlatské vrchy	Sobrance, Michalovce	47893,36	32855,61	68,60
SKCHVU036	Volovské vrchy	Spišská Nová Ves, Rožňava, Gelnica, Košice I, Košice okolie	121854,40	119781,13	98,30
SKCHVU027	Slovenský kras	Rožňava, Košice okolie	44794,41	44794,41	100,00
SKCHVU009	Košická kotlina	Košice okolie	17968,53	17968,53	100,00
SKCHVU025	Slanské vrchy	Košice okolie, Trebišov	60381,94	30471,63	50,46
SKCHVU053	Slovenský raj	Spišská Nová Ves, Rožňava	25239,92	16305,42	64,60
SKCHVU015	Medzibodrožie	Michalovce, Trebišov	34426,82	34426,82	100,00

(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

V rámci európskej siete chránených území (Natura 2000) sa v Košickom kraji nachádza 10 chránených vtáčích území s celkovou rozlohou 401 538,5 ha.

Obr.: Prehľad chránených vtáčích území v rámci KSK



(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

Programy starostlivosti o CHVÚ sú dokumentáciou ochrany prírody podľa § 54 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, ktorá sa spracúva v horizonte na cca 30 rokov. Programy starostlivosti obsahujú popis územia a hodnotenie stavu

druhov vtáctva, pre ktoré bolo dané CHVÚ vyhlásené. Obsahujú tiež ochranné ciele a opatrenia pre tieto druhy, vrátane určenia zodpovedností, odhadu výšky finančných prostriedkov a predpokladaných zdrojov financovania. Do súčasnosti vláda Slovenskej republiky vypracovala spolu 20 programov starostlivosti o chránené vtáčie územia, ďalšie sú v štádiu prípravy, resp. dopracovania.

### 2.1.2. Územia európskeho významu

Územia európskeho významu boli navrhnuté za chránené územia na základe kritérií stanovených v smernici Rady č. 92/43 EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín. Národný zoznam týchto území schválila vláda SR uznesením č. 239/2004, dňa 17.3.2004. S účinnosťou od 1.8.2004 bola predbežná ochrana území európskeho významu ustanovená výnosom MŽP č. 3/2004 - 5.1. Územia sa navrhujú z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu a druhov európskeho významu.

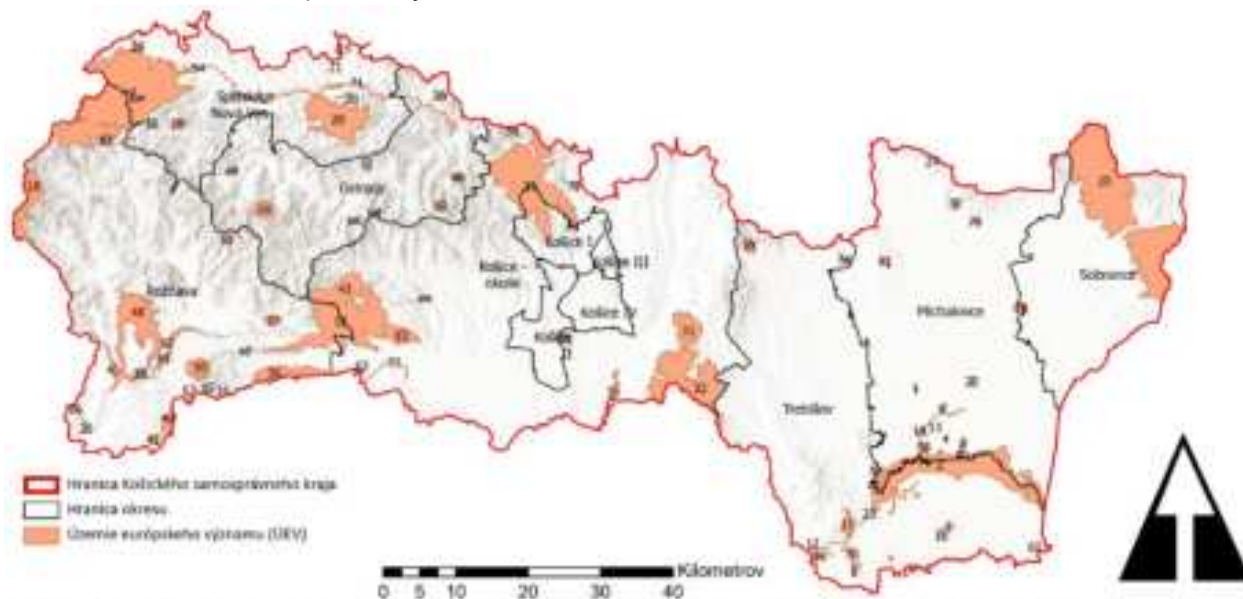
Následne schválením rozhodnutia pre panónsku biogeografickú oblasť (rozhodnutie Komisie 2008/26/ES z 13.11.2007, ktorým sa podľa smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín prijíma zoznam lokalít európskeho významu v Panónskej biogeografickej oblasti) a alpskú biogeografickú oblasť (rozhodnutie Komisie 2008/218/ES z 25. januára 2008, ktorým sa podľa smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín prijíma aktualizovaný zoznam lokalít európskeho významu v alpskom biogeografickom regióne) sa Európskou komisiou pre SR ukončil proces schvaľovania území európskeho významu. V roku 2011 došlo na základe požiadaviek EU v zmysle výsledkov biogeografických seminárov a uznesenia vlády SR č. 577, zo dňa 31.8.2011 k rozšíreniu zoznamu ÚEV s tým, že národný zoznam lokalít európskeho významu bol doplnený o 97 nových lokalít a zároveň došlo k vylúčeniu 6 pôvodných území. V roku 2020 bolo navrhnutých a prerokovaných 30 nových území najmä pre ochranu rýb, čiastočne pre biotopy európskeho významu 6510 a 9110 a iné. V roku 2020 územia európskeho významu dosahovali 12,5 % výmery SR, prekryv so sieťou chránených vtáčích území predstavoval 9,4 % (Správa o stave ŽP SR, 2020, MŽP SR, 2022 a ŠOP SR 2022).

Tab.: Prehľad počtu území európskeho významu (ÚEV) nachádzajúcich sa, resp. zasahujúcich do jednotlivých okresov KSK

Okres	Výmera okresu (km <sup>2</sup> )	Počet ÚEV	Výmera ÚEV v rámci okresu	
			(km <sup>2</sup> )	(%)
Gelnica	584,32	10	9,96	1,70
Košice I	85,46	1	70,92	82,99
Košice II	80,54	0	-	-
Košice III	16,83	0	-	-
Košice IV	60,90	0	-	-
Košice - okolie	1534,60	14	182,51	11,89
Michalovce	1019,22	19	31,34	3,07
Rožňava	1173,35	22	169,13	14,41
Sobrance	538,16	2	134,11	24,92
Spišská Nová Ves	587,46	12	108,66	18,50
Trebišov	1073,48	15	64,19	5,98

(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

Obr.: Prehľad území európskeho významu v rámci KSK



(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

## 2.2. Chránené územia a ochranné pásma

V súčasnosti je na území SR spolu 1 089 MCHÚ a 23 VCHÚ národnej sústavy klasifikovanej stupňami ochrany (2. – 5. stupňa) s celkovou rozlohou 1 147 582 ha (bez vzájomných prekryvov), čo tvorí 23,4 % rozlohy SR.

### Veľkoplošné chránené územia

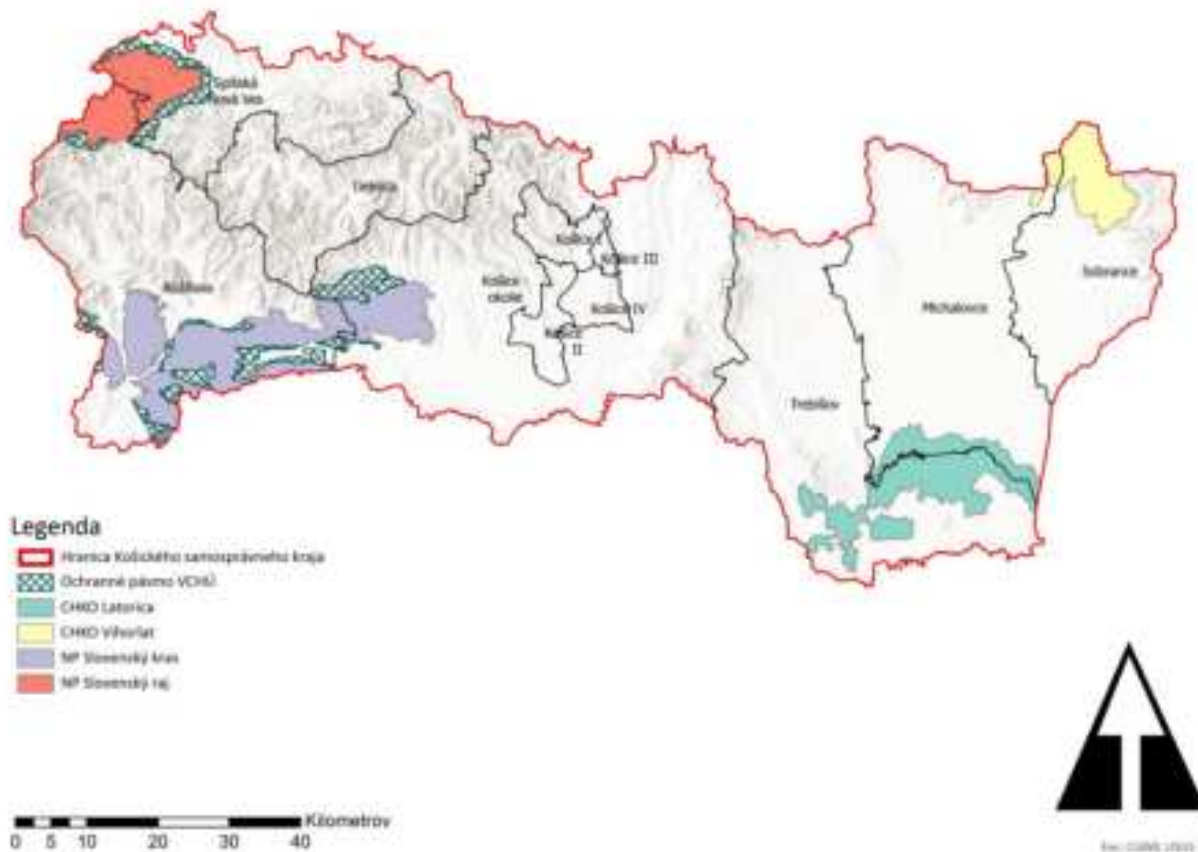
V rámci územia KSK sa nachádza, resp. do neho zasahujú 4 nasledovné veľkoplošné chránené územia: CHKO Vihorlat, CHKO Latorica, NP Slovenský kras a NP Slovenský raj.

Tab.: Údaje o veľkoplošných chránených územiach nachádzajúcich sa v KSK

P. č.	Názov	Výskyt v okresoch	Výmera veľkoplošných chránených území		
			Celková (ha)	v kraji (ha)	v kraji (%)
1	CHKO Latorica	Trebišov, Michalovce	23703,42	23703,42	100,00
2	CHKO Vihorlat	Michalovce, Sobrance	16789,25	10938,13	65,15
3	NP Slovenský raj	Rožňava, Spišská Nová Ves	19329,33	13850,49	71,66
4	NP Slovenský kras	Rožňava, Košice - okolie	34348,09	34348,09	100,00

(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2024)

Obr.: Prehľad veľkoplošných chránených území a ochranných pásiem NP v rámci KSK



(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

V rámci prípravnej fázy strategického dokumentu bol vyhodnotený aktuálny stav pôvodnej regionálnej siete. Súčasťou Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky je rekonštrukcia existujúcich komunikácií Kostrovej siete KSK a taktiež aj jej aktualizácia. V rámci aktualizácie sú navrhnuté na doplnenie koridory, ktoré rešpektujú regionálny princíp a presahujú vo svojom trasovaní lokálne záujmy samospráv. Novonavrhované vetvy Kostrovej siete cyklistických komunikácií KSK vo väčšej miere zohľadňujú dopravnú funkciu a budú prepájať viac sídiel na okresné mestá v súlade s Plánom udržateľnej mobility (PUM) Košického kraja. Rozsah cyklistickej siete sa rozšíri o cca 324 km na rozsah cca 852 km.

Viacere existujúce a aj navrhované cyklistické trasy Kostrovej siete KSK prechádzajú rôznymi typmi chránených území. V rámci navrhovaných aktivít strategického dokumentu tak môže dôjsť k možnému zásahu na rôzne dlhých úsekoch týchto území. Prehľad dĺžky existujúcich a navrhovaných trás Kostrovej siete KSK v rámci VCHÚ je uvedený nižšie:

Tab.: Prienik existujúcich cyklotrás kostrovej siete a veľkoplošných chránených území (VCHÚ) na území KSK (údaje sú uvádzané v m).

Názov VCHÚ	Existujúce cyklotrasy		
	Centrálna časť	Ochranné pásmo (OP)	Celkovo
NP Slovenský kras	14 570,19	13 891,63	28 461,82
NP Slovenský raj	17 821,65	9 894,22	27 715,87
CHKO Latorica	59 525,56	0	59 525,56





Okres	Kategória chráneného územia					
	NPP	PP	NPR	PR	CHA	Spolu
Košice-okolie	5	3 (*1)	10 (*2)	10 (*1)	2	30 (*4)
Michalovce	-	-	3 (*1)	12 (*1)	4 (*1)	19 (*3)
Rožňava	15 (*5)	10	9	5	1	40 (*5)
Sobrance	-	1	1 (*1)	11 (*1)	-	13 (*2)
Spišská Nová Ves	3	7	3	3	1	17
Trebišov	-	-	5	12 (*2)	2	19 (*2)

Pozn.: \* - ochranné pásmo MCHÚ  
(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

V rámci navrhovanej a existujúcej siete je taktiež pravdepodobný prekryv s MCHÚ. Prehľad dĺžky existujúcich a navrhovaných trás Kostrovej siete KSK v rámci MCHÚ je uvedený nižšie:

Tab.: Prienik existujúcich cyklotrás kostrovej siete a Maloplošných chránených území (MCHÚ) na území KSK (údaje sú uvádzané v m).

Názov MCHÚ	Existujúce cyklotrasy		
	Centrálna časť	Ochranné pásmo (OP)	Celkovo
CHA Zemplínska šírava	78,29	3337,39	3415,68
CHA Boršiansky les	129,57	0	129,57
NPP Milada	0	1131,88	1131,88
NPP Dmica	0	3980,39	3980,39
PR Raškovský luh	231,43	0	231,43
PR Ortov	0	0	0
PP Margecianska línia	0	0	0

Tab.: Prienik navrhovaných cyklotrás kostrovej siete a Maloplošných chránených území (MCHÚ) na území KSK (údaje sú uvádzané v m) a celkový stav kostrovej siete po realizácii a implementácii Cyklostratégie.

Názov MCHÚ	Navrhované cyklotrasy		
	Centrálna časť	Ochranné pásmo (OP)	Celkovo
CHA Zemplínska šírava	0	207,26	207,26
CHA Boršiansky les	0	0	0
NPP Milada	0	0	0
NPP Dmica	0	0	0
PR Raškovský luh	0	0	0
PR Ortov	198,59	0	198,59
PP Margecianska línia	147,96	0	147,96

*Pozn.: V projektových dokumentáciách jednotlivých navrhovaných projektových aktivít / zámerov dôjde k bližšej špecifikácii umiestnenia cyklotrás na základe geodetického zamerania a spresneniu prekryvu s chránenými územiami národnej, ale aj európskej sústavy (Natura 2000). Rámcové ovplyvnenie strategickým dokumentom na úrovni aktivít / zámerov na sústavu území Natura 2000 je vyhodnotené v rámci primeraného hodnotenia (viď prílohy Správy o hodnotení strategického dokumentu). Vplyvy konkrétnych projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu v územnej podrobnosti budú bližšie špecifikované a posudzované samostatne podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.*

### 2.3. Územný systém ekologickej stability

Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov definuje územný systém ekologickej stability (ÚSES) ako celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho alebo miestneho významu.

Pod pojmom biocentrum rozumieme ekosystém alebo skupinu ekosystémov, ktorá vytvára trvalé podmienky na rozmnožovanie, úkryt a výživu živých organizmov a na zachovanie a prirodzený vývoj ich spoločenstiev. Biokoridor je priestorovo prepojený súbor ekosystémov, ktorý spája biocentrá a umožňuje migráciu a výmenu genetických informácií živých organizmov a ich spoločenstiev, na ktorý priestorovo nadväzujú interakčné prvky. Pojmom interakčný prvok označujeme určitý ekosystém, jeho prvok alebo skupinu ekosystémov, najmä trvalá trávna plocha, močiar, porast, jazero, prepojený na biocentrá a biokoridory, ktorý zabezpečuje ich priaznivé pôsobenie na okolité časti krajiny pozmenenej alebo narušenej človekom.

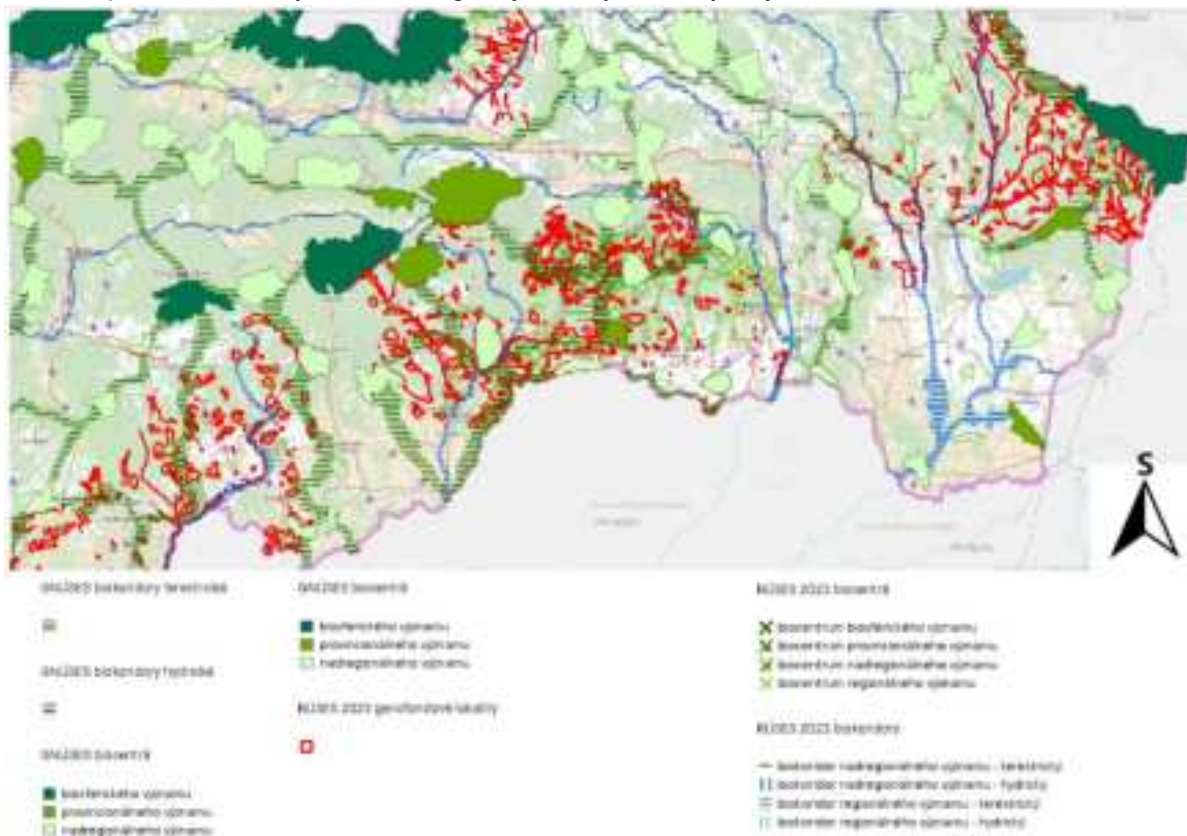
Na zabezpečenie územného systému ekologickej stability sa vyhotovuje:

- Generel nadregionálneho územného systému ekologickej stability Slovenskej republiky (GNÚSES) ako dokument určený na stratégiu ochrany rozmanitosti podmienok a foriem života v štáte. Predstavuje priestorové usporiadanie ekologicky najvýznamnejších zachovalých prírodných území (najmä lesov, mokradí, brál, sprievodných porastov vodných tokov a pod.) a vyjadruje vzťah a postavenie ekologicky stabilných území Slovenska v prepojení na európsky systém ekologicky stabilných území, čím vytvára významný dokument pre stratégiu ochrany ekologickej stability, biodiverzity a genofondu Slovenskej republiky.
- Dokument regionálneho územného systému ekologickej stability (RÚSES) ako dokument určený na ochranu rozmanitosti podmienok a foriem života v určitom regióne. Dokument RÚSES v zmysle zákona obstaráva a schvaľuje Okresný úrad. Dokument RÚSES ako dokumentáciu ochrany prírody a krajiny vyhotovuje organizácia ochrany prírody alebo fyzická osoba alebo právnická osoba zapísaná ministerstvom v osobitnom zozname (odborne spôsobilá osoba).
- Dokument miestneho územného systému ekologickej stability (MÚSES) ako dokument určený na ochranu rozmanitosti podmienok a foriem života na miestnej úrovni. Dokument v zmysle zákona obstaráva a schvaľuje obec. Územné systémy ekologickej stability lokálnej úrovne sa riešia v SR v dvoch procesoch a to v rámci územného plánovania a v rámci projektov pozemkových úprav.

Vzhľadom na rozsiahlosť dotknutého územia KSK sa na území dotknutého kraja nachádzajú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho, ako aj miestneho významu navrhnuté v rámci schválenej dokumentácie GNÚSES (Slovenská republika) a jednotlivých dotknutých dokumentácií RÚSES (regióny / okresy) a MÚSES (Obce).

Územné plánovanie v KSK a dotknutých obciach zohľadňuje zistenia z dokumentácií ÚSES a zabezpečuje, aby pri rozvoji územia boli dodržané environmentálne aspekty a ochrana prírody. To môže zahŕňať obmedzenia výstavby alebo iných ľudských aktivít v oblastiach s vysokou ekologickou stabilitou.

Obr.: Mapa Územného systému ekologickej stability, Košický kraj



(Zdroj: Geoportal, 2024)

## 2.4. Vodohospodárske oblasti a pásma hygienickej ochrany podzemných vôd

Na území Slovenska sa nachádza 12 chránených vodohospodárskych oblastí (CHVO). Chránená vodohospodárska oblasť (alebo chránená oblasť prirodzenej akumulácie vôd) je územie, ktoré svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu vôd. V CHVO možno plánovať a vykonávať činnosť, len ak sa zabezpečí všestranná ochrana povrchových vôd a podzemných vôd a ochrana podmienok ich tvorby, výskytu, prirodzenej akumulácie vôd a obnovy ich zásob, čo musí byť zohľadňované pri všetkých výrobných, dopravných a iných záujmoch. CHVO vyhlasuje vláda nariadením (sú súčasťou registra chránených území podľa zákona o vodách).

Do územia KSK zasahujú štyri chránené vodohospodárske oblasti. Ide o CHVO Horné povodie Hnilca, CHVO Slovenský kras – Plešivská planina, CHVO Slovenský kras – Planina Horného vrchu a CHVO Vihorlat.

Podzemné a povrchové vodárenské zdroje na území KSK určené na zásobovanie pitnou vodou majú vyhlásené ochranné pásma I., II. a III. stupňa.

## 3. Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené

Informácie o stave životného prostredia Slovenskej republiky sú uvedené v časti III./1.

Pri realizácii investičných zámerov vyplývajúcich z implementácie jednotlivých špecifických cieľov je určité riziko negatívneho zásahu do životného prostredia, toto však bude eliminované dôsledným posudzovaním zámerov stavieb a činností na životné prostredie podľa zákona

č. 24/2006 Z.z. a následnou realizáciou navrhnutých opatrení na jednotlivé zložky životného prostredia a dotknuté obyvateľstvo. Realizáciou opatrení v premietnutí cez príslušné k nim priradené rámcové aktivity nedôjde k významnému negatívnemu ovplyvneniu jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva.

Súčasťou Cyklostratégie KSK, a jej špecifických cieľov, ako aj súčasťou predkladanej správy o hodnotení sú navrhované súbory opatrení, pričom ich implementáciou možno predpokladať prioritne priame pozitívne vplyvy, ale i možné nepriame pozitívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo, dopad ktorých bude závislý priamo od charakteru a rozsahu implementovaných návrhov aktivít a opatrení. Významné negatívne vplyvy strategického dokumentu sa nepredpokladajú.

Všetky relevantné informácie o stave životného prostredia KSK sú uvedené v časti III./1.

#### **4. Enviromentálne problémy vrátane zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu**

##### **4.1 Významné environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov**

Cyklostratégia KSK má za cieľ významným spôsobom prispieť k udržateľnému environmentálnemu rozvoju a rozvoju zdravia KSK a tým aj skvalitneniu kvality života jeho obyvateľov. KSK ako aj celé Slovensko má problémy so zahustenou dopravou v mestách, kvalitou ovzdušia, zlým zdravotným stavom obyvateľstva ale aj starostlivosťou o krajinu a nízkym environmentálnym vedomím obyvateľstva, pričom environmentálne problémy majú pritom stále väčší vplyv na ekonomiku, zamestnanosť, ale aj komfort života či zdravie obyvateľstva.

V procese tvorby dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ existuje niekoľko environmentálnych a zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska cyklo dopravy.

Cyklisti sú vystavení emisiám z motorových vozidiel a iných zdrojov znečistenia ovzdušia na cestách, čo môže spôsobovať viaceré respiračné problémy, ako sú astma, bronchitída a ďalšie ochorenia dýchacích ciest. Cyklisti sú tiež vystavení riziku dopravných nehôd, najmä v mestských oblastiach s hustou premávkou, čo môže mať značný vplyv na ich zdravie a bezpečnosť. Intenzívna premávka a nebezpečné podmienky na cestách môžu spôsobiť stres a úzkosť u cyklistov a negatívne ovplyvniť ich psychické zdravie. Nedostatočná infraštruktúra pre cyklistov, vrátane nedostatku cyklistických trás a parkovacích miest pre bicykle, bráni ľuďom v intenzívnejšom využívaní cyklo dopravy. Taktiež, zlé kvality ciest a chodníkov môžu viesť k nebezpečným podmienkam pre cyklistov a hlukové znečistenie z hluku premávajúcich vozidiel môže spôsobiť nepohodlie a negatívne ovplyvňovanie kvality života.

Zlepšenie kvality životného prostredia a udržateľného rozvoja môže mať priaznivý vplyv na zdravie obyvateľstva, vrátane znižovania emisií skleníkových plynov.

Košický kraj má výnimočný potenciál na viacerých úrovniach, ktoré je dôležité rozvíjať a využívať. Jeho poloha v rámci košicko-prešovskej aglomerácie mu poskytuje strategické postavenie ako centra regionálneho hospodárstva a kultúry. Súčasne má KSK veľký populačný potenciál a rozmanitú demografickú štruktúru, čo poskytuje základ pre rôznorodé ekonomické a sociálne aktivity.

Turistický potenciál Košického kraja je jeho dôležitým aspektom. Prírodné scenérie, historické pamiatky a bohaté kultúrne dedičstvo priťahujú mnoho návštevníkov z domova aj zo zahraničia. Rozvoj turizmu môže nielen podporiť miestne hospodárstvo, ale aj zvýšiť povedomie o regióne a jeho atrakciách. Taktiež, voľné kapacity pre výstavbu sú ďalším potenciálom Košického kraja, ktoré umožňujú rozšírenie existujúcich infraštruktúr a vytvorenie nových priestorov pre obytné, komerčné a rekreačné účely. Tieto kapacity predstavujú príležitosť pre ďalší rozvoj regiónu a investície do modernizácie cyklistickej infraštruktúry a rozvoj cestovného ruchu.

Cyklostratégia nadväzuje na existujúcu sieť cyklistickej infraštruktúry, ktorá je ďalším významným aktívom Košického kraja. Rozvoj a zdokonaľovanie tejto siete môže viesť k posilneniu dopravy na bicykloch ako udržateľnej a zdravej formy mobility. Zlepšená cyklistická infraštruktúra môže tiež prispieť k zvýšeniu atraktivity regiónu pre turistov a obyvateľov, ako aj k podpore ekologickejších spôsobov cestovania.

Cyklistická doprava taktiež podporuje fyzickú aktivitu, čo má pozitívny vplyv na zdravie jednotlivca. Nedostatok bezpečných cyklistických ciest a infraštruktúry môže odrádzať ľudí od cyklistiky a znížené množstvo pohybu môže mať negatívny vplyv na celkové zdravie populácie.

Pri realizácii investičných zámerov vyplývajúcich z implementácie jednotlivých špecifických cieľov a opatrení strategického dokumentu je určité riziko negatívneho zásahu do životného prostredia, toto však bude eliminované dôsledným posudzovaním zámerov stavieb a činností na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. a následnou realizáciou navrhnutých opatrení na jednotlivé zložky životného prostredia a dotknuté obyvateľstvo. Realizáciou príslušných opatrení v premietnutí cez príslušné k nim priradené rámcové aktivity nedôjde k významnému negatívnemu ovplyvneniu jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva.

## **5. Environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov zistených na medzinárodnej, národnej a inej úrovni, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu, ako aj to, ako sa zohľadnili počas prípravy strategického dokumentu**

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 – 2030 predstavuje strednodobý strategický dokument, voľnenaväzujúci na Cyklostratégiu 2014 – 2020. vychádza z poznania stavu v oblasti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry. Prieskumy del'by prepravnej práce, ktoré identifikujú podiel cyklistickej dopravy nebol systematicky realizovaný po celom území Košického kraja. Strategická vízia je orientovaná predovšetkým na zvýšenie počtu cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry. Cyklostratégia KSK rozoberá konkrétne kroky na dosiahnutie očakávaného výsledku, ktorým je do roku 2030 dosiahnutie 50 % - ného nárastu cyklistov na cyklistických komunikáciách Košického kraja. Jednotlivé kroky na dosiahnutie tohto cieľa sú spracované do akčného plánu, ktorý je súčasťou návrhovej časti Cyklostratégie KSK. Koncept novej Cyklostratégie KSK si kladie za úlohu aj jej prepojenie a komplementárnosť s ďalšími strategickými dokumentmi predovšetkým Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK. Aktualizovaná verzia Kostrovej siete cyklistických komunikácií predstavuje zároveň územnoplánovací podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VÚC Košice.

Časovo je naviazaný na nové programovacie obdobie Slovenskej republiky a Európskej únie do roku 2030. Cyklostratégia KSK navrhuje riešenia, ktoré prispievajú k trvalo udržateľnému rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území kraja s previazanosťou na vzájomnú spoluprácu subjektov z územia kraja. Stratégia je vypracovaná v súlade s cieľmi existujúcich strategických

dokumentov na národnej, regionálnej a miestnej úrovni. Významnou súčasťou strategického dokumentu je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja o jej napojenie na všetky mestá v zmysle Plánu udržateľnej mobility kraja.

Vzhľadom k účelu a charakteru dokumentu Cyklostratégie KSK boli zohľadnené všetky relevantné dokumenty, na medzinárodnej, európskej, národnej a krajskej úrovni uvedené v časti II. / 6.3. Vzťah k iným strategickým dokumentom.

## **IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu vrátane zdravia**

### **1. Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne aj negatívne)**

Vzhľadom na charakter predkladaného strategického dokumentu je možné predpokladať priame a nepriame vplyvy na obyvateľstvo, prírodné prostredie (vplyvy na horninové prostredie, geologické pomery, podzemné a povrchové vody, pôdu, genofond, biodiverzitu, infraštruktúru...), krajinu a na urbánny komplex, využívanie krajiny a prvky pamiatkového zúčujmu.

Pre zhodnotenie pravdepodobne významných environmentálnych vplyvov na životné prostredie a vplyvov na zdravie obyvateľstva sú v nasledujúcej tabuľke uvedené / definované jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotenie vplyvov bolo vykonané primerane vzhľadom na charakter a rozsah strategického dokumentu na úrovni jeho špecifických cieľov a opatrení, ktoré boli kritériom pre výber konkrétnych projektových zámerov na ďalšie spracovanie. Ich zoznam je súčasťou príloh strategického dokumentu Cyklostratégie KSK.

#### **Stupnica vyhodnotenia vplyvov**

- 3 významný negatívny vplyv
- 2 významný negatívny vplyv, zmierniteľný príslušnými opatreniami
- 1 mierne negatívny vplyv
- 0 nulový alebo zanedbateľný vplyv
- +1 mierne pozitívny vplyv
- +2 pozitívny vplyv
- +3 významný pozitívny vplyv

Tab.: Hodnotenie pravdepodobne významných environmentálnych vplyvov na životné prostredie a vplyvov na zdravie obyvateľstva

<p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“</p> <p><b>Špecifický cieľ 1</b> - Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – 45 km nových cyklistických trás</p>	Obyvateľstvo (zdravie, vzdelávanie), rozvoj sídel	Geológia a geomorfológia	Ovzdušie / miestna klíma	Hlukové pomery	Voda / vodné hospodárstvo	Pôda / poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo	Biodiverzita / fauna / flóra / vegetácia	Sídlné prostredie a štruktúra krajiny	Natura 2000 / ochrana prírody / ÚSES	Doprava	Rekreácia / cestovný ruch, šport, sociálne služby	Priemysel a energetika, veda a výskum, odpadové hospodárstvo	Kultúrne pamiatky, dedičstvo UNESCO	Odporúčania/ komentáre
<p><i>Opatrenie 1.1. Realizácia projektovej prípravy, vrátane vysporiadania majetkovo právnych vzťahov</i></p> <p><i>Opatrenie 1.2. Vypracovanie žiadostí o nenávratný finančný príspevok</i></p>	+3	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	0	0	



<p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“</p> <p><b>Špecifický cieľ 2 -</b> Vybudovanie cyklodestínácií a cykloregiónov</p>	Obyvateľstvo (zdravie, vzdelávanie), rozvoj sídel	Geológia a geomorfológia	Ovzdušie / miestna klíma	Hlukové pomery	Voda / vodné hospodárstvo	Pôda / poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo	Biodiverzita / fauna / flóra / vegetácia	Sídlné prostredie a štruktúra krajiny	Natura 2000 / ochrana prírody / ÚSES	Doprava	Rekreácia / cestovný ruch, šport, sociálne služby	Priemysel a energetika, veda a výskum, odpadové hospodárstvo	Kultúrne pamiatky, dedičstvo UNESCO	Odporúčania/ komentáre
<p><i>Opatrenie 2.1. Vypracovanie koncepcií cyklodestínácií</i></p> <p><i>Opatrenie 2.2. Skvalitnenie cykloturistickej infraštruktúry – cykloturistické trasy</i></p>	+3	0	+2	+1	-1	-1	0	+2	0	+3	+3	0	+1	
<p><i>Opatrenie 2.3. Realizácia nových cykloturistických trás –v rozsahu 300 km vrátane projektovej prípravy a legislatívneho procesu</i></p>	+3	0	+2	+1	0	-1	0	+2	0	+3	+3	0	+1	

<p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“</p> <p><b>Špecifický cieľ 2 -</b> Vybudovanie cyklodestínácií a cykloregiónov</p>	Obyvateľstvo (zdravie, vzdelávanie), rozvoj sídel	Geológia a geomorfológia	Ovzdušie / miestna klíma	Hlukové pomery	Voda / vodné hospodárstvo	Pôda / poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo	Biodiverzita / fauna / flóra / vegetácia	Sídlné prostredie a štruktúra krajiny	Natura 2000 / ochrana prírody / ÚSES	Doprava	Rekreácia / cestovný ruch, šport, sociálne služby	Priemysel a energetika, veda a výskum, odpadové hospodárstvo	Kultúrne pamiatky, dedičstvo UNESCO	Odporúčania/ komentáre
<p><i>Opatrenie 2.4. Realizácia doplnkovej cykloturistickej vybavenosti – Bike Pointy vrátane servisných miest, informačné panely s mapami, odpočívadlá a servisné miesta v zmysle dizajnu manuálu KSK</i></p>	+2	0	+2	+1	0	0	0	+2	0	+3	+3	0	+1	
<p><i>Opatrenie 2.5. Vybudovanie tréningových a vzdelávacích centier pre cyklistov – tréningové lokality so zabezpečením výučby zdravého pohybu na bicykli – pumptracky, singletraily, cvičné dráhy, výukové centrá, dopravné ihriská</i></p>	+3	0	+1	+1	0	0	0	+2	0	+2	+3	0	0	
<p><i>Opatrenie 2.6. Podpora vybudovania a zriadenia požičovní bicyklov</i></p>	+2	0	0	0	0	0	0	+1	0	+1	+3	0	0	

<p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“</p> <p><b>Špecifický cieľ 3</b> - Zabezpečiť pravidelný zber dát</p>	Obyvateľstvo (zdravie, vzdelávanie), rozvoj sídel	Geológia a geomorfológia	Ovzdušie / miestna klíma	Hlukové pomery	Voda / vodné hospodárstvo	Pôda / poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo	Biodiverzita / fauna / flóra / vegetácia	Sídlné prostredie a štruktúra krajiny	Natura 2000 / ochrana prírody / ÚSES	Doprava	Rekreácia / cestovný ruch, šport, sociálne služby	Priemysel a energetika, veda a výskum, odpadové hospodárstvo	Kultúrne pamiatky, dedičstvo UNESCO	Odporúčania/ komentáre
<p><i>Opatrenie 3.1. Realizácia pasportu cykloturistických trás a cykloturistickej infraštruktúry</i></p>	+2	0	0	0	0	0	0	0	0	+2	+2	0	+1	
<p><i>Opatrenie 3.2. Realizácia cykloportálu KSK a zber dát prostredníctvom jeho aplikácií</i></p>	+2	0	0	0	0	0	0	0	0	+2	+2	0	+1	
<p><i>Opatrenie 3.3. Realizácia prieskumu dopravnej mobility</i></p>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	
<p><i>Opatrenie 3.4. Osadenie automatických sčítačov cyklistov</i></p>	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	

„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“  <b>Špecifický cieľ 4 - Management</b>	Obyvateľstvo (zdravie, vzdelávanie), rozvoj sídel	Geológia a geomorfológia	Ovzdušie / miestna klíma	Hlukové pomery	Voda / vodné hospodárstvo	Pôda / poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo	Biodiverzita / fauna / flóra / vegetácia	Sídlné prostredie a štruktúra krajiny	Natura 2000 / ochrana prírody / ÚSES	Doprava	Rekreácia / cestovný ruch, šport, sociálne služby	Priemysel a energetika, veda a výskum, odpadové hospodárstvo	Kultúrne pamiatky, dedičstvo UNESCO	Odporúčania/ komentáre
<i>Zabezpečiť adekvátne personálne obsadenie pre riešenie cyklistickej problematiky:</i> - Cyklokoordinátor pre realizáciu cyklistickej infraštruktúry - Cyklokoordinátor pre cyklodestiny - Cyklokoordinátor pre zber dát a web portál - Cyklokoordinátor pre komunikáciu a koordináciu	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	+1	0	0	
<i>Zabezpečiť údržbu cyklistických komunikácií a cykloturistických trás vo vlastníctve kraja pod gesciou Správy ciest KSK</i>	+3	0	0	+1	0	0	0	+2	0	+3	+2	0	+1	

V záujme riešenia potrieb a dosiahnutia cieľov stanovených v strategickom dokumente vo vzťahu k zabezpečeniu environmentálnej udržateľnosti bude potrebné podporovať iba projekty šetrné k životnému prostrediu, ktoré minimalizujú negatívny dopad na životné prostredie vo vzťahu k využívaniu jednotlivých zložiek životného prostredia (zdrojov). Neefektívne projekty, nešetrné voči životnému prostrediu by nemali byť podporované.

V súvislosti s jednotlivými projektmi, ktoré sa plánujú s dôrazom na dosiahnutie cieľov a priorít tohto strategického dokumentu je potrebné:

- ❖ Dodržiavať požiadavky zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, s adekvátnym zohľadnením všetkých aspektov a zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov.
- ❖ Dôsledne dodržiavať výsledky procesov posudzovaní vplyvov na životné prostredie a z nich vyplývajúcich opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ako aj požadovaný rozsah poprojektovej analýzy (obdobne to platí aj pre zmeny projektov a už posúdené projekty).
- ❖ Pri realizácii opatrení nachádzajúcich sa v lokalitách Natura 2000, resp. v územiach s inak zvýšenou druhovou či územnou ochranou, je potrebné zohľadniť predmet ochrany daného územia / lokality.

V etape prípravy a spracovania správy o hodnotení pre navrhovaný strategický dokument bolo možné identifikovať predpokladané vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na obyvateľstvo a zdravie a jednotlivé zložky životného prostredia do takej podrobnosti, akú strategický dokument vzťahujúcim sa na územie KSK poskytuje.

Primerane charakteru strategického dokumentu, jeho špecifických cieľov a opatrení boli identifikované primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu uvedené v kap. 1.1 a kap.1.2. Konštatujeme že významné negatívne vplyvy na obyvateľstvo (zdravie) a jednotlivé zložky životného prostredia neboli identifikované.

Z uvedeného vyplýva, že v prípade projektov alebo ich zmien, ktoré naplňajú požiadavky procesnosti posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona, resp. požiadaviek EÚ smerníc, budú ich vplyvy riešené v rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie osobitne.

V etape prípravy a spracovania správy o hodnotení pre navrhovaný strategický dokument bolo možné identifikovať predpokladané vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na obyvateľstvo a zdravie a jednotlivé zložky životného prostredia do takej podrobnosti, akú strategický dokument vzťahujúci sa na územie KSK poskytuje. Primerane charakteru strategického dokumentu, jeho priorít, špecifických cieľov a opatrení boli identifikované primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu uvedené v kap. 1.1 a kap.1.2. Konštatujeme že významné negatívne vplyvy na obyvateľstvo (zdravie) a jednotlivé zložky životného prostredia neboli identifikované.

## 1.1. Primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu

V nasledujúcom prehľade sú vyhodnotené primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy navrhovaného strategického dokumentu.

<b>Primárne vplyvy</b>	<p>Predpokladáme, že schválenie a následná implementácia a realizácia strategického dokumentu bude prispievať k zlepšeniu stavu jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva.</p> <p><u>Primárne pravdepodobné vplyvy schválenia strategického dokumentu a jeho implementácia predstavujú predovšetkým:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ ochranu ľudského zdravia,</li><li>○ rozvoj / modernizácia cyklistickej dopravnej infraštruktúry a optimalizácia dopravnej obslužnosti,</li><li>○ zvýšenie energetickej hospodárnosti a efektívne využívanie prírodných zdrojov,</li><li>○ posilnenie rastu a konkurencie schopnosti podnikateľských subjektov pôsobiacich na území kraja,</li><li>○ skvalitnenie digitalizácie cyklistickej infraštruktúry využívaním SMART nástrojov.</li></ul> <p>Všetky budúce aktivity vyplývajúce z napĺňania cieľov a opatrení tohto strategického dokumentu by v prípade umiestnenia v územiach sústavy Natura 2000 alebo v ich blízkosti mali byť po upresnení ich parametrov, lokalizácie a rozsahu prekonzultované a odsúhlasené Štátnou ochranou prírody SR.</p> <p>Z pohľadu strategického dokumentu neboli identifikované významné negatívne primárne vplyvy, navrhovaný strategický dokument je prijateľný.</p>
<b>Sekundárne vplyvy</b>	<p>Z pohľadu strategického dokumentu môžeme očakávať sekundárne vplyvy predovšetkým na obyvateľstvo, sídelné prostredie a štruktúru krajiny, dopravu, cestovný ruch a kultúrne pamiatky (pamiatky UNESCO), na biodiverzitu / faunu / flóru, územia Natura 2000 / ochranu prírody / prvky ÚSES.</p> <p>Sekundárne pravdepodobné pozitívne vplyvy schválenia strategického dokumentu a jeho implementácia predstavujú predovšetkým predpoklad ďalšieho rozvoja cyklistickej infraštruktúry, služieb s tým spojenými, zvyšovanie zamestnanosti, ochrany zdravia obyvateľstva, zvýšenú bezpečnosť na cestách, zvyšovanie environmentálneho povedomia vo vzťahu k chráneným územiám (vzdelávanie vo forme informačných tabúl a bannerov propagujúcich ochranu prírody).</p> <p>Sekundárne pravdepodobné negatívne vplyvy strategického dokumentu a jeho implementácia (identifikované hlavne v etape výstavby) predstavujú predovšetkým:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- záber biotopov, biotopov chránených a vzácných druhov rastlín a živočíchov,</li><li>- výrub drevín a lesných porastov,</li><li>- záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy,</li><li>- vplyvy spojené s výstavbou (hluk, emisie, vibrácie, zásah do horninového prostredia).</li></ul>

<p><b>Kumulatívne a synergické vplyvy,</b></p>	<p>Kumulatívne pravdepodobné vplyvy v súvislosti s navrhovaným strategickým dokumentom je možno očakávať v dôsledku pôsobenia vplyvu uplatňovania navrhovaného strategického dokumentu, ak je tento vplyv vo vzájomnej funkčnej a časovej súvislosti s vplyvom všetkých doterajších, súčasných a plánovaných aktivít (činnosti, plány a programy na lokálnej, regionálnej, národnej a medzinárodnej úrovni), čo bude predstavovať kumuláciu viacerých vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, pričom sa predovšetkým prejavia pozitívne kumulatívne pravdepodobné vplyvy na zlepšení kvality cyklistickej infraštruktúry, ponuky cyklocestín s rozvinutými službami a zdravia obyvateľstva následkom rozvoja a propagácie zdravého životného štýlu.</p> <p>Synergické pravdepodobné vplyvy predstavujú znásobovanie účinku vplyvov na životné prostredie, tzn. že navrhovaný strategický dokument zakladá kvalitatívne lepšie podmienky pre vzájomné synergické pôsobenie jednotlivých cieľov strategického dokumentu. Pri realizácii všetkých alebo väčšiny navrhovaných opatrení strategického dokumentu by sa mal prejavíť pozitívny synergický vplyv, ktorý bude viesť k celkovému zlepšeniu kvality životného prostredia, zdravia obyvateľstva v priaznivom životnom prostredí, čo sa následne odrzkadí na stave životného prostredia a zdraví obyvateľstva dotknutého kraja, avšak ich intenzita a významnosť budú závisieť od citlivosti dotknutých území vo vzťahu ku jednotlivým zložkám životného prostredia a vzhľadom na aktivity v rámci KSK, ktoré sú už realizované v tom ktorom území, resp. sa predpokladá /navrhuje ich realizácia.</p> <p>K dosiahnutiu čo najlepších výsledkov je optimálna kumulácia a synergická realizácia čo najväčšieho počtu opatrení navrhovaných v rámci jednotlivých špecifických cieľov strategického dokumentu.</p> <p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ je vypracovaný v súlade s cieľmi a prioritami ustanovenými v národnej stratégii (Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030) a je zároveň vypracovaný podľa záväznej časti územnoplánovacej dokumentácie regiónu (Územný plán Košického samosprávneho kraja). Cyklostratégia KSK reflektuje všetky relevantné nadnárodné, národné, ako aj regionálne strategické a koncepčné dokumenty (ako je najmä Agenda 2030, národné sektorové stratégie, Plán udržateľnej mobility KSK a pod.), pričom zároveň zohľadňuje výstupy z prebiehajúcich aj už zrealizovaných projektov a iniciatív s relevanciou k rozvoju územia kraja (napr. Iniciatíva Catching-up Regions).</p> <p>Podobne ako v prípade hodnoteného dokumentu, všetky relevantné rozvojové zámery susedných krajov v SR (aktuálny stav, ale aj prebiehajúce procesy aktualizácie strategických dokumentov) sú regionálnym zovšeobecnením záujmov a aktivít národnej úrovne. Vzhľadom na uvedené, môžeme konštatovať, že špecifické ciele a jednotlivé opatrenia navrhované v Cyklostratégii KSK korešpondujú s opatreniami navrhovanými v rozvojových zámeroch susedných krajov. Zhoda medzi cieľmi Cyklostratégie KSK a zámermi susedných krajov môže vytvoriť priestor pre spoluprácu a synergické úsilie v rámci regiónu. Toto zosúladenie umožňuje využitie osvedčených postupov a koordináciu pri implementácii špecifických cieľov a opatrení, čo môže zvýšiť účinnosť a dosah týchto opatrení. Spolupráca medzi Košickým krajom a susednými krajinami môže zahŕňať výmenu informácií, spoločné projekty a vzájomnú podporu pri dosahovaní jednotlivých špecifických cieľov strategického dokumentu.</p>
--	--

<b>Kumulatívne a synergické vplyvy</b>	<p>Z negatívnych pravdepodobných kumulatívnych a synergických vplyvov možno spomenúť realizovanie viacerých stavieb konkrétnych projektov v tom istom časovom horizonte a s nimi spojených charakteristických vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia (zásah do pôdy a jej záber, znečisťovanie ovzdušia, výrubu drevín, likvidácia rastlinnej pokrývky a biotopov /resp. ich fragmentácia, zásahy do prvkov a funkčnosti ÚSES, riziko šírenia invázných druhov, atď.) a na obyvateľstvo (znečisťovanie ovzdušia, produkcia odpadov, nárast emisií hluku, zvýšenie intenzity dopravy, dočasné dopravné obmedzenia, narušenie pohody a kvality života, ovplyvnenie krajinného rázu, a pod.). K negatívnym pravdepodobným kumulatívnym a synergickým vplyvom môže dochádzať aj vplyvom nekontrolovateľného a neplánovaného rozvoja lokalít, čím by mohli vznikajú nové environmentálne problémy, ktoré sa doposiaľ v území nenachádzali (nekontrolovaný rozvoj turistických destinácií).</p> <p>Kumulatívne a synergické vplyvy jednotlivých projektov, ktoré podliehajú posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, budú bližšie identifikované a posúdené v územnej a technickej podrobnosti konkrétnych projektov.</p>
<b>Krátkodobé vplyvy</b>	<p>Po schválení strategického dokumentu MŽP SR sa v krátkodobom horizonte prejavujú pravdepodobné vplyvy na úrovni projektov, ktoré naplňujú špecifické ciele Cyklostratégie KSK, pričom je predpoklad zintenzívnenia prípravy takých projektov, ktoré by mohli spĺňať priority a strategické ciele strategického dokumentu a na druhej strane spomaliť také projekty, ktorých realizácia sa predpokladá až v následnom slede, resp. v strednodobom a dlhodobom horizonte.</p> <p>Krátkodobé pravdepodobné vplyvy strategického dokumentu sa môžu prejavovať aj počas samotnej výstavby konkrétnych projektov strategického dokumentu. Negatívne krátkodobé vplyvy počas výstavby projektov budú eliminované štandardným dodržiavaním platných technických, technologických, organizačných a bezpečnostných predpisov súvisiacich s navrhovaným druhom činností, platnej legislatívy a príslušných STN.</p> <p>Konštatujeme, že krátkodobé / strednodobé / dlhodobé vplyvy Cyklostratégie KSK sa budú dať presnejšie určiť a vyhodnotiť až neskôr v implementačnej fáze jednotlivých projektov. Ich účinok a krátkodobé vplyvy budú závisieť od ich konkrétnej implementácie a úspešnosti. Je potrebné sledovať realizáciu týchto opatrení, monitorovať ich vplyv a vyhodnocovať ich účinnosť vzhľadom na stanovené ciele. Len na základe tejto hodnotiacej činnosti bude možné presnejšie identifikovať a zhodnotiť krátkodobé vplyvy Cyklostratégie KSK na zdravie ľudí a životné prostredie.</p>
<b>Strednodobé vplyvy</b>	<p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ predstavuje strednodobý strategický dokument, voľne naväzujúci na Cyklostratégiu 2014 – 2020. Koncept Cyklostratégie KSK si kladie za úlohu jej prepojenie a komplementárnosť s ďalšími strategickými dokumentmi predovšetkým Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK.</p> <p>Strategický dokument vychádza z aktuálneho poznania stavu v oblasti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry, nakoľko prieskumy delby prepravnej práce, ktoré identifikujú podiel cyklistickej dopravy sa systematicky nere realizovali po celom území Košického kraja.</p> <p>Hlavná strategická vízia je orientovaná predovšetkým na zvýšenie počtu</p>



	<p>cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry.</p> <p>Cyklostratégia KSK v súlade s cieľmi existujúcich strategických dokumentov na všetkých úrovniach - národnej, regionálnej aj miestnej. Súčasťou tejto stratégie je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji s cieľom zahrnúť do nej všetky mestá podľa Plánu udržateľnej mobility kraja (PUM). Aktualizovaná verzia tejto siete takisto poslúži ako podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VUC Košice.</p> <p>Naplnením cieľov navrhovaného strategického dokumentu sa predpokladá v strednodobom horizonte pravdepodobne <u>pozitívny vplyv</u> strategického dokumentu na rozvoj zdravia obyvateľstva zvýšenie ekonomickej výkonnosti kraja, zlepšenia dopravnej a technickej cyklistickej infraštruktúry jej rozšírením a modernizáciou, atď.</p>
<b>Dlhodobé vplyvy</b>	<p>V dlhodobom horizonte predstavuje strategický dokument pozitívny smer v problematike riešenia rozvoja KSK s cieľom zlepšenia kvality života a zdravia jeho obyvateľov, ekonomiky a dopravnej cyklistickej infraštruktúry.</p> <p>Navrhovaný strategický dokument podporuje vykonávanie európskych smerníc, ako aj platnej legislatívy na národnej úrovni SR.</p>
<b>Trvalé vplyvy</b>	<p>Po realizácii a naplnení stanovených cieľov navrhovaného strategického dokumentu dôjde v preferovaných oblastiach k trvalým vplyvom na zvýšenie kvality cyklistickej infraštruktúry v kraji, zdravia ľudí, zlepšenia a udržateľnosti prostredia, na zvýšení kvality životnej úrovne obyvateľov a kvality poskytovaných služieb v kraji, atď. nielen pre súčasné, ale aj budúce obyvateľstvo KSK.</p>
<b>Dočasné vplyvy</b>	<p>Za pravdepodobne dočasné vplyvy navrhovaného strategického dokumentu možno považovať také vplyvy, ktoré boli identifikované v častiach predpokladané primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, pozitívne a negatívne vplyvy a nie sú medzi vplyvmi trvalými. Patria sem aj vplyvy, ktoré sú spojené s negatívnymi vplyvmi realizácie výstavby konkrétnych projektov (zásah do pôdy a jej záber, znečisťovanie ovzdušia, výrubu, plašenie živočíchov, likvidácia rastlinnej pokrývky a biotopov (resp. ich fragmentácia), produkcia odpadov, nárast emisií hluku, zvýšenie intenzity dopravy, dočasné dopravné obmedzenia, narušenie pohody a kvality života).</p> <p>Pri dodržaní platných zákonom stanovených hygienických limitov a uplatnením príslušných opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo, <u>nebudú</u> dočasné negatívne vplyvy počas výstavby projektov predstavovať významné zdravotné riziká pre dotknuté obyvateľstvo.</p>
<b>Pozitívne vplyvy</b>	<p><u>Pozitívne vplyvy strategického dokumentu je možné očakávať v rámci naplnenia špecifických cieľov Cyklostratégie KSK:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zlepšenie zdravia obyvateľov, zvýšenie ich bezpečnosti, zdravšia občianska spoločnosť. Pozitívne vplyvy sa budú prejavovať v rozšírení spektra možnosti pre pohybové aktivity a zdravý životný štýl každej vekovej skupiny obyvateľstva, v zabezpečení dostupnosti kvalitných služieb a posilnenia komunitných väzieb a sociálnej interakcie medzi obyvateľmi využívajúcimi cyklistickú dopravu.</li> <li>- Nulové emisie: Cyklistika neprodukuje žiadne emisie CO<sub>2</sub>, ani žiadne ďalšie škodlivé látky, čo znižuje celkovú uhlíkovú stopu a pomáha bojovať proti klimatickým zmenám.</li> <li>- Menej hluku: Cyklistická doprava je omnoho tichšia ako motorové vozidlá, čo vedie k zníženiu intenzity hluku a zlepšuje kvalitu života v mestách.</li> </ul>

<b>Pozitívne vplyvy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Menšia spotreba zdrojov: Na výrobu a prevádzku bicyklov je potrebné menej zdrojov v porovnaní s automobilmi, čo znižuje tlak na ťažbu surovín a obmedzuje využívanie limitovaných prírodných zdrojov.</li><li>– Menej miest na parkovanie: Cyklisti nepotrebujú veľké parkovacie plochy ako autá, čo umožňuje zmenšiť urbanizáciu a zachovať viac zelene v mestách.</li><li>– Podpora biodiverzity: Cyklisti majú tendenciu viac vnímať okolitú prírodu a môžu prispievať k zachovaniu biodiverzity tým, že podporujú tvorbu a udržiavanie cyklistických trás cez zelenejšie oblasti.</li><li>– Zdravšie životné prostredie: Podporou cyklo dopravy sa znižuje závislosť od fosílnych palív a vyprodukované znečisťujúcich látok, čo prispieva k čistejšiemu a zdravšiemu životnému prostrediu pre všetkých obyvateľov.</li><li>– Podpora trvalej mobility: Cyklo doprava je súčasťou udržateľnej mobility, ktorá podporuje rovnaký prístup k doprave pre všetkých obyvateľov bez ohľadu na socioekonomický status a zároveň minimalizuje negatívny vplyv na životné prostredie.</li><li>– Zníženie dopravných zápch: Cyklisti nepodliehajú dopravným zápcham, čo znižuje množstvo motorových vozidiel na cestách a prispieva k plynulejšej premávke a nižšiemu plytvaniu palivom.</li><li>– Ľahšia údržba infraštruktúry: Cyklo doprava nevyžaduje rozsiahlu infraštruktúru, ako napríklad cesty pre motorové vozidlá. To znižuje náklady na údržbu ciest a výstavbu nových infraštruktúrnych projektov.</li><li>– Menej odpadu: V porovnaní s automobilmi majú bicykle jednoduchšiu konštrukciu a menej sú náchylné na poruchy. To môže viesť k dlhšej životnosti a zníženiu množstva odpadu vyprodukovaného počas ich životného cyklu.</li><li>– Podpora lokálneho hospodárstva: Cyklisti majú tendenciu viac nakupovať v miestnych obchodoch a podnikoch, keďže sú viac zameraní na svoje okolie. To môže podporiť miestnych podnikateľov a znižovať potrebu pre dlhé dopravné trasy pre distribúciu tovaru.</li><li>– Zvýšená bezpečnosť pre peších: S menším počtom vozidiel na cestách a väčšou pozornosťou vodičov k cyklistom môže používanie cyklo dopravy prispievať k bezpečnejším podmienkam pre peších, ktorí majú menej rizika stretu s motorovými vozidlami.</li><li>– Podpora aktívneho životného štýlu: Cyklo doprava podporuje aktívny životný štýl a fyzickú aktivitu, čo môže mať pozitívny vplyv na zdravie jednotlivcov a znížiť náklady na zdravotnú starostlivosť spojené s sedavým spôsobom života.</li><li>– Zlepšená kvalita ovzdušia: S menším množstvom motorových vozidiel na cestách sa zlepšuje kvalita ovzdušia v mestách, čo má priaznivý vplyv na zdravie obyvateľstva a minimalizuje riziko pre zdravotné problémy spojené s pľúcnymi ochoreniami..</li><li>– Podpora ekoturizmu: Cyklisti majú tendenciu cestovať na dlhšie vzdialenosti, čo môže podporiť ekoturizmus a zvyšovať povedomie o ochrane životného prostredia v rôznych oblastiach.</li></ul>
-------------------------	--

<b>Pozitívne vplyvy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Podpora rozvoja cestovného ruchu a kultúry s využitím vysokého endogénneho potenciálu kraja. Pozitívnym vplyvom je modernizácia existujúcej infraštruktúry cestovného ruchu, kvalitnejšia ponuka trvalo udržateľného cestovného ruchu (zamerať sa nie na kvantitu, ale na kvalitu poskytovaných služieb, využitie potenciálu rozmanitej lokálnej kultúry ako tradičná kuchyňa, jedlá, lokálne výrobky a služby).</li><li>– Zvýšenie ekonomickej výkonnosti kraja s dôrazom na rozšírenie záberu podnikateľského prostredia s dôrazom na cestovný ruch.</li></ul>
<b>Negatívne vplyvy</b>	<p>Negatívne vplyvy vyplývajú s realizácie samotných projektov a sú charakteristické pre každú výstavbu v krajine, pričom ich významnosť sa od projektu k projektu môže líšiť. Pri hodnotení vychádzame z predpokladov, že budú dodržané opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie a všeobecne záväzné právne predpisy na národnej a medzinárodnej úrovni a ostatné relevantné národné a medzinárodné strategické dokumenty.</p> <p>Všetky budúce aktivity vyplývajúce z naplňania cieľov a opatrení tohto strategického dokumentu by v prípade umiestnenia v územiach sústavy Natura 2000 alebo v ich blízkosti mali byť po upresnení ich technických parametrov, lokalizácie a rozsahu prekonzultované a odsúhlasené Štátnou ochranou prírody SR. Realizácia aktivít v lokalitách Natura 2000, resp. v územiach chránených podľa osobitných predpisov je možná za podmienky vykonania preventívnych, zmierňujúcich a kompenzačných opatrení, ktorými sa eliminujú možné negatívne vplyvy jednotlivých aktivít na chránené územia.</p> <p>V súvislosti s uplatnením strategického dokumentu sa významné negatívne vplyvy <u>nepredpokladajú</u>.</p>

## 1.2. Hodnotenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na zložky, faktory životného prostredia a zdravie obyvateľstva

V etape prípravy a spracovania správy o hodnotení pre navrhovaný strategický dokument bolo možné identifikovať predpokladané vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na jednotlivé zložky a faktory životného prostredia do podrobnosti akú strategický dokument vzťahujúcim sa na územie KSK poskytuje.

Identifikované boli pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu z pohľadu jeho charakteru, priorít, strategických a špecifických cieľov a opatrení, pričom významné negatívne vplyvy na obyvateľstvo a jednotlivé zložky životného prostredia neboli identifikované.

Vplyvy konkrétnych projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu v územnej podrobnosti budú bližšie špecifikované a posudzované samostatne podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, s adekvátnym zohľadnením všetkých aspektov.

### 1.2.1. Predpokladané vplyvy na geomorfologické pomery a horninové prostredie

Realizácia a implementácia navrhovaného strategického dokumentu môže mať pozitívny i čiastočne negatívny vplyv na horninové prostredie a geomorfologické pomery v území. Vplyvy konkrétnych projektov vyplývajúcich z posudzovaného strategického dokumentu budú závisieť od spôsobu a technického riešenia realizácie samotných stavieb / projektov.

Každá konkrétna stavba bude mať vypracovanú projektovú dokumentáciu a v prípade naplnenia požiadaviek zákona o posudzovaní bude pre ňu vykonaný proces posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z., pričom všetky zásahy do horninového prostredia by mali byť dôsledne vykonávané na základe výsledkov podrobných inžiniersko-geologických a hydrogeologických prieskumov pre konkrétne projekty.

**Realizáciou strategického dokumentu, vzhľadom na jeho charakter, navrhované špecifické ciele a opatrenia sa nepredpokladá závažný zásah do horninového prostredia ani významné negatívne ovplyvnenie geomorfologických pomerov daného územia.**

#### 1.2.2. Predpokladané vplyvy na poľnohospodársku a lesnú pôdu

Za negatívne vplyvy strategického dokumentu na pôdu možno považovať trvalé a dočasné zábery poľnohospodárskych/lesných pôd v súvislosti s rozvojom cyklistickej dopravy a cyklistickej infraštruktúry a to hlavne na poľnohospodárskej pôde vysokej bonity alebo na lesných pozemkoch. Samotné zábery pôd (trvalý/dočasný) budú spresnené v rámci projektových dokumentácií projektov, resp. v rámci posudzovania konkrétnych stavieb podľa zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Z pohľadu jednotlivých aktivít strategického dokumentu je potrebné realizovať projekty s minimálnymi zábermi významne produkčných poľnohospodárskych plôch, resp. chránených pôd s vysokou bonitou a lesných pozemkov v územiach so zvýšeným stupňom ochrany.

**Významné negatívne vplyvy strategického dokumentu na poľnohospodárske a lesné pôdy neboli identifikované.**

#### 1.2.3. Predpokladané vplyvy na vody / vodné pomery

Vzhľadom na charakter strategického dokumentu nepredstavuje implementácia strategického dokumentu významný zásah ani negatívne ovplyvnenie vodných pomerov v dotknutom kraji. Očakávaná je ochrana vodných tokov počas prevádzky činností zadefinovaných v strategickom dokumente hlavne pred znečistením únikom olejov, palív a chemických látok, v dôsledku preferovania cyklo dopravy pred automobilovou dopravou, čo môže pozitívne ovplyvniť ekosystémy vodných tokov a ich biodiverzitu, ako aj prispieť k podpore ochrany vodných zdrojov v regióne.

Priamy vplyv na vody sa predpokladá pri realizácii konkrétnych projektov, preto počas realizácie stavebných prác bude potrebné pomocou organizačno – bezpečnostných opatrení realizovať stavebné práce tak, aby nedošlo k úniku nebezpečných látok zo stavebných mechanizmov (napr. nechlórované minerálne hydraulické oleje, nechlórované minerálne motorové, prevodové a mazacie oleje, ropné látky a pod.) do podlažia a následne do podzemnej vody. Dodržaním stavebno – technických, organizačných a bezpečnostných opatrení počas realizácie konkrétnych projektov strategického dokumentu nie je predpoklad nepriaznivého ovplyvnenia režimu podzemných vôd ani hydrologických pomerov v danom území.

**Pri vhodnom výbere alternatív projektov na samotnú realizáciu a dodržaní príslušných opatrení sa nepredpokladá významný negatívny vplyv realizácie a implementovania navrhovaného strategického dokumentu na vodné pomery.**

#### 1.2.4. Predpokladané vplyvy na klimatické pomery a ovzdušie

Implementácia Cyklostratégie v Košickom samosprávnom kraji môže mať významné pozitívne vplyvy na klimatické pomery a kvalitu ovzdušia v regióne. V rámci dosahovania cieľov klimatického plánu môže častejšie využívanie cyklo dopravy zohrávať kľúčovú úlohu. Cyklistika je z hľadiska

emisií najčistejšou formou dopravy. V porovnaní s motorovými vozidlami alebo hromadnou dopravou nevypúšťa žiadne emisie CO<sub>2</sub> a ani ďalšie škodlivé látky. Zvýšené využívanie bicyklov môže viesť k redukcii emisií skleníkových plynov a lokálnych znečisťujúcich látok, čo prispieva k zmäkčeniu dopadov globálneho otepľovania, zlepšeniu kvality ovzdušia v mestách a ich okolí a celkovému pozitívnemu vplyvu na zdravie ľudí.

Okrem toho by rozšírenie cyklo dopravy, podporou projektov s vyššou pridanou hodnotou, mohlo dopomôcť aktivitám ako je výsadba stromov a zvýšenie environmentálneho povedomia (informačné tabule na cyklotrasách, tematické bannery, atď.), čo by mohlo mať ďalší pozitívny vplyv na miestne klimatické podmienky. Nižšia závislosť na motorových vozidlách prispeje k zníženiu lokálnych dopravných zápch a lepšej plynulosť dopravy, čo sekundárne vedie k nižším emisiám a lepšej kvalite ovzdušia.

Úspech implementácie Cyklostratégie KSK bude závisieť od mnohých faktorov, vrátane podpory verejnosti, účinného plánovania a dostatočných investícií do infraštruktúry a podpory cyklo dopravy.

Realizácia konkrétnych projektov, resp. príslušnej cykloinfraštruktúry bude vyžadovať zábery pôd, zvýšenie množstva zastavaných plôch, resp. ostatných plôch, teda môže dôjsť k zníženiu výmer infiltrácie zrážok, k výrubu drevín a lesných porastov, k zabratiu rastlinného pokryvu, resp. biotopov, zásahom do brehových porastov a pod.

Výstavba konkrétnych projektov, resp. príslušnej infraštruktúry bude spojená so zvýšenou produkciou látok znečisťujúcich ovzdušie. Počas výstavby projektov môže dochádzať k znečisťovaniu ovzdušia prachom a emisiami výfukových plynov v dôsledku stavebnej činnosti – prevádzkou stavebnej techniky a stavebných mechanizmov, pôjde o vplyvy dočasné s lokálnym charakterom, ktorých rozsah je možné zmierniť technickými, technologickými a organizačnými opatreniami.

***Vplyv strategického dokumentu na klimatické pomery (mikroklimu) a ovzdušie v dotknutých geografických oblastiach bude lokálneho, resp. miestneho charakteru, pričom sa nepredpokladajú významné negatívne vplyvy na klimatické pomery a kvalitu ovzdušia. Pozitívne vplyvy sa prejavujú vo forme vplyvu na zdravie ľudí, zníženia znečistenia ovzdušia na lokálnej a vyššej úrovni a sekundárne na všetky zložky životného prostredia.***

#### 1.2.5. Predpokladané vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Napĺňanie cieľov a priorít strategického dokumentu bude súvisieť s realizáciou konkrétnych projektov, ktoré môžu mať pozitívny, ale i negatívny vplyv na faunu, flóru a ich biotopy. Priamy negatívny vplyv realizácie navrhovaných konkrétnych projektov na faunu, flóru a biotopy predstavuje:

- priamy zásah do biotopov (strata stanovišť rastlinných a živočíšnych druhov počas výstavby),
- výrub drevín a lesných porastov,
- vyrušovanie živočíchov z dôvodu zvýšeného pohybu stavebných mechanizmov a pracovníkov stavby,
- fragmentácia a zmeny biotopov pôvodných druhov fauny a flóry (hlavne vo vzťahu ku biotopom európskeho a národného významu),
- strata potravných biotopov, oddychových miest pre živočíchy, úkrytových možností,
- narušenie regeneračnej schopnosti ekosystémov,
- znižovanie lokálnej biologickej rozmanitosti druhového zloženia rastlinných a živočíšnych druhov, a pod.

Medzi pozitívne vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno zaradiť využívanie cyklo dopravy, ktorá v menšej miere zaťažuje životné prostredie a kladie nižšie požiadavky na budovanie a údržbu infraštruktúry. Implementácia cyklostratégie v kombinácii s možnou propagáciou ochrany prírody bude mať v konečnom dôsledku pozitívny vplyv na biologickú rozmanitosť druhového zloženia rastlinných a živočíšnych druhov (hlavne vo vzťahu ku chráneným druhom a druhom európskeho a národného významu) smerom k rozvoju populácií druhov.

Pri projektovaní a realizácii realizovaných činností je kľúčové dôkladne poznávať druhové zloženie a početnosť dotknutých populácií živočíchov a rastlín, ako aj ich biotopy, ale aj dôsledne vyhodnotiť možný vplyv na ne, pričom uvedené sa netýka iba priamo dotknutých živočíšnych a rastlinných druhov a ich biotopov, ale treba brať do úvahy aj možné sekundárne a nepriame vplyvy na populácie a biotopy vyskytujúce sa v širšom území so zreteľom na možné vplyvy v rámci potravinového reťazca. Predpokladom minimalizácie uvedených vplyvov je dôsledná realizácia navrhovaných opatrení na minimalizáciu, resp. elimináciu negatívnych vplyvov alebo realizovanie kompenzačných opatrení a to vo vzťahu ku požiadavkám orgánov ochrany prírody a krajiny a za dôsledného dodržiavania všeobecne záväzných právnych predpisov týkajúcich sa ochrany prírody a krajiny v Slovenskej republike, resp. vyplývajúcich z medzinárodných záväzkov a v neposlednom rade posúdiť vplyv konkrétnych projektov na životné prostredie v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z.

***Pri vhodnom výbere alternatívy projektu na samotnú realizáciu a dodržaní príslušných opatrení sa nepredpokladá významný negatívny vplyv realizácie a implementovania navrhovaného strategického dokumentu na faunu, flóru a ich biotopy.***

#### 1.2.6. Predpokladané vplyvy na chránené územia a sústavu Natura 2000

Viacere existujúce a aj navrhované cyklokomunikácie / koridory Kostrovej siete KSK prechádzajú rôznymi chránenými územia (MCHÚ, VCHÚ, Natura 2000). V rámci navrhovaných aktivít strategického dokumentu tak môže dôjsť k možnému zásahu do chránených území. V projektových dokumentáciách jednotlivých navrhovaných projektových aktivít / zámerov dôjde k ich bližšej špecifikácii lokalizácie na základe geodetického zamerania a špecifikácii technického riešenia konkrétneho projektu, čím dôjde k spresneniu možného prekryvu, resp. zásahu do chránených území národnej, ale aj európskej sústavy (Natura 2000).

Rámcové ovplyvnenie strategickým dokumentom na úrovni aktivít / zámerov na sústavu území Natura 2000 je vyhodnotené v rámci primeraného posúdenia. Primerané hodnotenie vplyvov strategického dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ na sústavy Natura 2000 je vypracované na základe špecifickej požiadavky vyplývajúcej z vydaného rozsahu hodnotenia (č. OU-KE-OSZP1-2023/022735, zo dňa 23.06.2023), hodnotenie je súčasťou príloh predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu.

Spôsob spracovania primeraného posúdenia zodpovedá charakteru hodnoteného dokumentu (ide o materiál vytvárajúci rámec pre navrhované projekty a taktiež výzvy pre samosprávy, fyzické osoby a ďalšie subjekty na území KSK), pričom predstavuje isté prípravné hodnotenie s cieľom popísať riziká ďalších aktivít a činností vyplývajúcich z priorit a cieľov strategického dokumentu vo vzťahu k územia sústavy Natura 2000 a ich predmetom ochrany.

V zmysle záverov primeraného posúdenia konštatujeme, že na základe hodnotenia strategického dokumentu ako celku, hodnotenia jeho cieľov, aktivít a navrhovaného rozšírenia siete cyklistických

komunikácií / koridorov konštatujeme, že **nebol identifikovaný významný negatívny vplyv na územia sústavy Natura 2000.**

Z pohľadu predpokladaných vplyvov navrhovaného strategického dokumentu na chránené územia bude potrebné realizovať také projekty, ktoré nebudú mať významný negatívny vplyv na predmet ochrany chráneného územia, resp. ktoré by mali za následok zhoršovanie biodiverzity / predmetu ochrany. Konštatujeme, že „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ predstavuje taktiež aj koncepčný dokument a východisko pre ďalšie plánovanie a konkretizáciu aktivít a projektov, ktoré budú následne hodnotené individuálne v zmysle § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, pričom všetky budúce aktivity vyplývajúce z napĺňania cieľov a opatrení tohto strategického dokumentu by v prípade umiestnenia v územiach sústavy Natura 2000 alebo v ich blízkosti mali byť po upresnení ich technických parametrov, lokalizácie a rozsahu prekonzultované a odsúhlasené Štátnou ochranou prírody SR. Realizácia aktivít v lokalitách Natura 2000, resp. v územiach chránených podľa osobitných predpisov je možná za podmienky vykonania preventívnych, zmierňujúcich a kompenzačných opatrení, ktorými sa eliminujú možné negatívne vplyvy jednotlivých aktivít na chránené územia, pričom v rámci konkretizácie územnej lokalizácie na úrovni navrhovaných projektov / zámerov je vhodné zvážiť aj alternatívny variant bez zásahu do chránených území.

#### 1.2.7. Predpokladané vplyvy na krajinu, krajinný obraz, urbánny komplex, doprava, prvky ÚSES

Priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia sa v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja komplexne rieši územnými plánmi, prostredníctvom ktorých sa určujú zásady, vecná a časová koordinácia činností ovplyvňujúcich životné prostredie, ekologickú stabilitu krajiny, kultúrnohistorické hodnoty územia, územný rozvoj a tvorba krajiny. Oproti súčasnému stavu sa v dosahu vplyvu navrhovaného strategického dokumentu predpokladá čiastočná zmena súčasnej štruktúry a využívania krajiny. Pôjde o umiestnenie nových stavebných objektov a modernizovanej cyklistickej infraštruktúry (udržateľná a ekologická mobilita) na poľnohospodárskej pôde, lesných pozemkoch, na zastavaných plochách, resp. ostatných plochách a to v zastavaných územiach, ale aj mimo zastavaných území dotknutých sídiel.

V prípade prvkov ÚSES sa predpokladá v určitých prípadoch, že dôjde k zásahom do nich, resp. k určitým zásahom do ich funkčnosti. Významný zásah do migračných trás živočíchov ani znefunkčnenie či zánik ekologických väzieb vodných tokov v nadväznosti na prvky ÚSES v jednotlivých dotknutých geografických oblastiach KSK sa realizáciou strategického dokumentu nepredpokladá.

***Vzhľadom na charakter strategického dokumentu, resp. projektov / aktivít, ktoré majú zabezpečiť napĺňanie špecifických cieľov strategického dokumentu je predpoklad, že ich realizáciou, resp. implementáciou nedôjde k významnej zmene krajinej štruktúry, krajinného obrazu a scenérie krajiny a zásahom do kostry ÚSES, vplyv navrhovaného strategického dokumentu na krajinu, krajinný obraz a urbánny komplex, dopravné systémy v dotknutých geografických oblastiach KSK bude prijateľný, únosný a realizovateľný.***

***V rámci realizácie jednotlivých projektov / aktivít strategického dokumentu budú rešpektované dokumentácie ÚSES na regionálnej a miestnej úrovni. Realizáciou strategického dokumentu nie je predpoklad znefunkčnenia väzieb medzi jednotlivými prvkami kostry územného systému ekologickej stability.***

### 1.2.8. Predpokladané vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, kultúrne a prírodné dedičstvo UNESCO, archeologické náleziská a cestovných ruch

Výstavba konkrétnych projektov, resp. príslušnej infraštruktúry v rámci cieľov navrhovaného strategického dokumentu sa môžu dotknúť pamiatkovej ochrany kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO, resp. kultúrnych pamiatok, pamätihodností, archeologických nálezov, atď.

Predpokladá sa, že realizácia projektov / aktivít vyplývajúcich z priorit a cieľov Cyklostratégie KSK nebude mať negatívny vplyv na kultúrne pamiatky, historické pamiatky, resp. kultúrne a prírodné dedičstvo UNESCO (Vihorlatský prales, Dobšinská ľadová jaskyňa, Jasovská jaskyňa, Gombasecká jaskyňa, jaskyňa Domica, Krásnohorská jaskyňa, Ochtinská aragonitová jaskyňa, Spišský hrad, Žehra, Spišské podhradie, Ruská Bystrá) a realizácia týchto činností/aktivít negatívne neovplyvní štruktúru dotknutých sídelných útvarov, ich pamiatkové zóny, resp. prvkov prírodného dedičstva. Podmienkou realizácie projektov / aktivít je stanovisko / vyjadrenie príslušného pamiatkového úradu, ktorý vyhodnotí možnosť stretu záujmov projektov / aktivít v danom území s pamiatkovými záujmami dotknutého orgánu.

Pred začatím výkopových prác je potrebné preveriť, či sú na lokalite výstavby evidované objekty alebo predmety, ktoré by spadali do podmienok pamiatkovej starostlivosti, resp. či dotknutá lokalita sa nenachádza v pamiatkových zónach či rezerváciách v zmysle zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu.

Realizácia strategického dokumentu nebude mať negatívny vplyv na archeologické náleziská a kultúrne pamiatky, nakoľko v rámci konkrétnych projektov a aktivít bude zákon č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov rešpektovaný.

Investície do rozvoja cyklo dopravy môžu mať významný priamy pozitívny vplyv na cestovný ruch z viacerých hľadísk. Investície do cyklochodníkov, cyklistických trás a zlepšenie bezpečnosti cyklistov na cestách zvyšujú atraktivitu miest pre cyklistov. Tým sa podnecuje cestovný ruch, najmä medzi ľuďmi, ktorí preferujú aktívny spôsob dopravy. V rámci rozvoja turistickej ponuky cyklistické trasy a cyklochodníky prepájajú atraktívne miesta, prírodné parky, historické pamiatky a ďalšie turistické atrakcie. To rozširuje ponuku a vytvára nové príležitosti pre cykloturistiku a turistov, ktorí hľadajú aktívne zážitky v prírode či v historických lokalitách. Rozvoj cyklo dopravy môže priniesť pozitívne vplyvy v prospech miestnych podnikov. Cykloturisti využívajú služby, ako sú ubytovacie zariadenia, reštaurácie, obchody so športovým a outdoorovým vybavením a pod. Taktiež, podpora cyklo dopravy môže prispieť k zvýšeniu pohybovej aktivity medzi obyvateľstvom aj návštevníkmi. Cyklistika je zdravým spôsobom, ako preskúmať lokálne kúpeľné a wellness destinácie a zároveň si udržať zdravie a kondíciu, čo môže byť atraktívne pre špecifický typ turistov. V neposlednom rade, z ekologického aspektu je cyklo doprava šetrnejšia k životnému prostrediu ako osobné automobily či iné motorizované dopravné prostriedky. Zlepšenie cyklo dopravy môže podporiť ekologické iniciatívy a pritiahnúť turistov, ktorí sú zaujatí udržateľným cestovným ruchom.

Celkovo môžu investície do cyklo dopravy a rozvoja cyklo dopravy pozitívne ovplyvniť cestovný ruch tým, že podporujú udržateľný, aktívny a zážitkový spôsob cestovania, ktorý je atraktívny pre širokú škálu turistov.

V rámci implementácie jednotlivých cieľov strategického dokumentu dôjde k podpore rozvoja cestovného ruchu a kultúry využitím endogénneho potenciálu kraja, čo hodnotíme ako pozitívny vplyv strategického dokumentu na rekreáciu a cestovných ruch.



### 1.2.9. Predpokladané vplyvy na obyvateľstvo, jeho zdravotný stav a aktivity

Primárnym pravdepodobným vplyvom navrhovaného strategického dokumentu je zvýšenie mobility na území Košického samosprávneho kraja s využitím cyklistickej dopravy a tým aj podpora zdravého životného štýlu a zvýšená celková kvalita života na individuálnej a kolektívnej úrovni.

Jedným z hlavných prínosov je podpora fyzickej aktivity. Bicyklovanie ako spôsob dopravy podnecuje ľudí k pravidelnej cvičebnej aktivite, čo prispieva k celkovému fyzickému zdraviu. Využívaním cyklistickej dopravy na prepravu do práce, do školy alebo pri bežných denných aktivitách môžu dosiahnuť denný pohybový cieľ bez ďalších samostatných cvičebných rutín a podporuje sa teda aktívny spôsob života, čo môže viesť k celkovému zlepšeniu zdravia.

Ďalším významným faktorom je psychické zdravie. Pohybová aktivita významne vplýva na hormonálnu aktivitu a teda vylučovanie hormónov (endorfíny), ktoré zlepšujú náladu a pomáhajú znižovať stres a úzkosť. Tento aspekt je dôležitý v dobe zvýšenej psychickej záťaže a stresu. Taktiež, menej znečisťovania ovzdušia z dôvodu menšieho používania motorových vozidiel znamená lepšiu kvalitu ovzdušia, čo má priaznivý vplyv na dýchacie systémy obyvateľstva a znižuje riziko s tým spojených zdravotných problémov. V neposlednom rade, cyklodoprava môže prispieť k boju proti obezite a súvisiacim chorobám. Pravidelná cyklodoprava je účinnou formou cvičenia, ktorá pomáha s nadváhou a posilňuje svaly, čím znižuje riziko vzniku chorôb ako je cukrovka, ochorenia srdca a vysoký krvný tlak.

Celkovo môžu investície do cyklodopravy a rozvoja cyklodopravy viesť k zlepšeniu zdravia obyvateľstva tým, že podporujú aktívny životný štýl, znižujú znečisťovanie ovzdušia a stres, a zlepšujú psychickú pohodu.

Pri realizácii opatrení a pri dodržiavaní platných hygienických limitov v zmysle platnej legislatívy sa nepredpokladá významný negatívny vplyv realizácie strategického dokumentu na dotknuté obyvateľstvo a jeho zdravotný stav. Počas prevádzky konkrétnych projektov / aktivít vyplývajúcich z cieľov Cyklostratégie KSK sa nepredpokladá vznik takých látok, ktoré by mohli mať negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva a životné prostredie.

Nepriame vplyvy strategického dokumentu sa môžu prejavíť počas samotnej výstavby projektov, kontrétnych činností vyplývajúcich z priorit a cieľov Cyklostratégie KSK, ktoré môžu v zastavaných obytných častiach dočasne spôsobiť zvýšenie hlukového zaťaženia staveniskovou dopravou, zvýšenie prašnosti, vibrácií, zvýšením produkcie odpadov a pod. Pôjde o vplyvy dočasné, s časovo a priestorovo premenlivým charakterom.

**Realizáciou / prijatím strategického dokumentu dôjde k vytvoreniu podmienok pre vyvážený územný rozvoj kraja spojených so zvyšovaním využitia cyklistickej dopravy a teda aj kvality života a zdravia jeho obyvateľov. Vplyv strategického dokumentu na obyvateľstvo bude pozitívny, významné negatívne vplyvy neboli identifikované.**

### **1.3. Prijateľnosť činností pre dotknuté sídla**

Oznámenie o strategickom dokumente s názvom „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“, (03/2023) bolo predložené príslušným dotknutým subjektom. Ich pripomienky boli zapracované do tejto správy o hodnotení.

Vyhodnotenie pripomienok k Oznámeniu o strategickom dokumente (03/2023) vyplývajúcich zo stanovísk účastníkov procesu posudzovania je prehľadne riešené v prílohe č.2 správy o hodnotení strategického dokumentu.

## **V. Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie**

### **1. Opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplývať z realizácie strategického dokumentu**

*Realizáciou, resp. uplatňovaním cieľov Cyklostratégie KSK predpokladáme pozitívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo vrátane zdravia. Konkrétne opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie budú súčasťou jednotlivých konkrétnych projektov v rámci procesu EIA a bližšie špecifikovaných technických a plošných parametrov stavieb / činností.*

#### **1.1. Opatrenia vyplývajúce z plnenia / uplatňovania špecifických cieľov strategického dokumentu na úrovni projektov**

Medzi opatrenia identifikované v tomto stupni prípravy strategického dokumentu patria:

- Zabezpečiť plánované stavebné činnosti v súlade s ochranou životného prostredia (znižovanie energetickej náročnosti stavebných procesov, nakladanie s odpadom v zmysle platnej legislatívy, zavádzanie inovatívnych stavebnotechnických postupov a opatrení).
- Minimalizovať potrebu výrubov drevín pri výstavbe, v prípade realizácie výrubov v nevyhnutnom rozsahu postupovať v zmysle platnej legislatívy.
- V súvislosti s plnením aktivít vzťahujúcich sa k životnému prostrediu zabezpečiť aby implementácia Cyklostratégie KSK bola v súlade s požiadavkami príslušnej environmentálnej legislatívy EÚ, predovšetkým s rámcovou smernicou Rady o vode 2000/60/ES, smernicou Rady o biotopoch 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a smernicou Rady 79/409/EHS o ochrane voľne žijúceho vtáctva, ako aj príslušnou národnou legislatívou, najmä zákonom č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
- Zabezpečiť dôslednú realizáciu posudzovania vplyvov na životné prostredie na úrovni jednotlivých aktivít / projektov v súlade so zákonom č. 24/2006 Z. z. tak, aby bola zabezpečená optimalizácia zvolených riešení a ich lokalizácie, výberu environmentálnych opatrení, časovej a vecnej následnosti jednotlivých realizačných krokov, ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov realizovaných projektov; osobitnú pozornosť venovať projektom umiestňovaným v citlivých lokalitách akými sú napr. územia patriace do sústavy Natura 2000, územia so zvýšeným stupňom územnej ochrany prírody a krajiny (MCHÚ, VCHÚ), vymedzené prvky v rámci dokumentácií ÚSES a pod.
- Predmetom posudzovania, podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov, budú aj ich zmeny činností podľa prílohy 8a zákona.
- Pri realizácii a prevádzke aktivít / projektov dodržiavať platnú legislatívu.

V rámci procesu posudzovania bude uplatnený princíp predchádzania prípadných predpokladaných vplyvov pomocou formulácie podmienok a limitov k jednotlivým dotknutým opatreniam. Významným hľadiskom bude dôsledný výber predkladaných projektov a riadna priebežná i záverečná kontrola pri realizácii jednotlivých opatrení. Nezanedbateľné je aj možné súbežné pôsobenie niekoľkých realizovaných opatrení v rámci jedného, či na seba nadväzujúcich území.

### Opatrenia z pohľadu územného plánovania a realizácie projektov / stavieb:

- V prípade budovania nových aktivít stavebného charakteru je potrebné ich umiestnenie a realizáciu riešiť v zmysle stavebného zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení zmien a doplnkov zákona a prislúchajúcimi vykonávajúcimi vyhláškami.
- Navrhované aktivity musia byť umiestnené v súlade s územným plánom dotknutého sídelného útvaru, resp. s plánom hospodárskeho rozvoja dotknutého sídelného útvaru.
- Pri realizácii cieľov, opatrení a aktivít vyplývajúcich z Cyklostratégie KSK rešpektovať obmedzenia a zákazy vyplývajúce z ochranných pásiem letísk, osobitných letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení. Taktiež vziať do úvahy požiadavky na voľnosť prekážkových rovín a plôch letísk a heliportov bez určených ochranných pásiem na území KSK, ktoré sú zapracované v textovej aj výkresovej časti platného Územného plánu KSK.
- Pri realizácii cieľov, opatrení a aktivít Cyklostratégie rešpektovať ochranné pásma existujúcich dráh v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov a zabezpečiť prejazdnosť (obslužnosť) jednotlivých železničných tratí alebo núdzovej prevádzky tratí s využitím obchádzkových tratí.
- Pri realizácii cieľov, opatrení a aktivít vyplývajúcich z Cyklostratégie KSK zohľadňovať a rešpektovať ustanovenia zákona č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
- Zabezpečiť plánované stavebné činnosti v súlade s ochranou životného prostredia (znižovanie energetickej náročnosti stavebných procesov, nakladanie s odpadom v zmysle platnej legislatívy, zavádzanie inovatívnych stavebnotechnických postupov a opatrení).
- Počas realizácie aktivít / projektov stavebného charakteru je potrebné prijať a realizovať nasledovné opatrenia:
  - zvlhčovanie dopravných ciest, čistenie prístupovej miestnej komunikácie od nánosov zeminy pri presune stavebných mechanizmov, racionálnym využívaním stavebných mechanizmov, z dôvodu eliminácie produkcie spalínových plynov,
  - poučenie pracovníkov stavby o predpisoch bezpečnosti a ochrany pri práci,
  - dodržiavanie príslušných STN v zmysle platnej legislatívy,
  - kontrola technického stavu stavebných mechanizmov a stavebnej techniky pred ich využitím na stavebné práce,
  - oplotenie areálu stavby pre zabránenie prístupu nepovolaným osobám,
  - dodržiavanie zásad na zabránenie znečistenia povrchových a podzemných vôd.
  - stavebné práce v blízkosti drevín navrhujeme vykonať citlivo, poškodené dreviny ošetriť a výkopy v blízkosti koreňového systému čo najskôr zasypať,
  - pred začiatkom výkopových prác spojených s realizáciou navrhovaných aktivít vytýčiť a overiť všetky existujúce podzemné siete technickej infraštruktúry. Akékoľvek zemné práce musia byť vykonávané so zvýšenou opatrnosťou, aby nedošlo k porušeniu sietí a ich izolácie.

### Opatrenia z pohľadu sídelného prostredia a štruktúry krajiny:

- Pri realizovaní navrhovaných aktivít v sídelnom prostredí je nutné dodržiavať príslušné hygienické limity stanovené v zmysle platnej legislatívy.

### Opatrenia z pohľadu hydrologických pomerov / vodného hospodárstva:

- Pri umiestňovaní cyklotrás na/pri objektoch s charakterom vodnej stavby, musia byť dodržané a zohľadnené podmienky príslušného správcu povodia, resp. dotknutého

vodného toku, ktorý určí špecifické podmienky pre výstavbu takéhoto zariadenia v lokalite, kde bude stavba takéhoto charakteru umiestnená.

- Neumiestňovať a neuskladňovať stavebný materiál v blízkosti vodného toku, kedy by pri zvýšených prietokoch mohlo dôjsť k strhnutiu stavebných materiálov do vodného toku a tým k vytvoreniu prekážok obmedzujúcich plynulý odtok vody.
- Pre prípad havárií použiť plán havarijných opatrení na likvidáciu škôd.

Opatrenia pohľadu vplyvov na lesy / lesné hospodárstvo a pôdne pomery:

- Z pohľadu jednotlivých aktivít strategického dokumentu je potrebné realizovať projekty s minimálnymi zábermi významne produkčných poľnohospodárskych plôch, resp. chránených pôd s vysokou bonitou.

Opatrenia z pohľadu archeológie / ochrany kultúrnych pamiatok a prírodného dedičstva UNESCO:

- V prípade, že počas realizácie projektov bude nájdené archeologické nálezisko je podľa platného zákona o ochrane pamiatok navrhovateľ a dodávateľ stavby povinný zabezpečiť realizáciu archeologického výskumu.
- Pri realizácii navrhovaných projektov / aktivít v zónach pamiatkovej ochrany, resp. priamo na objektoch ochrany a v ich okolí je potrebné vyžiadať a rešpektovať stanovisko príslušného pamiatkového úradu.
- Navrhované projekty / aktivity strategického dokumentu uplatňovať s ohľadom na pamiatkovú ochranu kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO a súvisiacu legislatívu.

Opatrenia z pohľadu biodiverzity / fauny / flóry a území Natura 2000 / ochranu prírody / ÚSES:

- Minimalizovať potrebu výrubov drevín, v prípade realizácie výrubov v nevyhnutnom rozsahu postupovať v zmysle platnej legislatívy.
- Rešpektovať opatrenia zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody. Pri navrhovaných výsadbách nepoužiť invázne druhy.
- V súvislosti s plnením aktivít vzťahujúcich sa k životnému prostrediu zabezpečiť aby implementácia Cyklostratégie KSK bola v súlade s požiadavkami príslušnej environmentálnej legislatívy EÚ, predovšetkým s rámcovou smernicou Rady o vode 2000/60/ES, smernicou Rady o biotopoch 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a smernicou Rady 79/409/EHS o ochrane voľne žijúceho vtáctva, ako aj príslušnou národnou legislatívou, najmä zákonom č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
- Všetky budúce aktivity vyplývajúce z napĺňania cieľov strategického dokumentu by v prípade umiestnenia v územiach s vyšším stupňom ochrany, resp. v územiach sústavy Natura 2000 alebo v ich blízkosti mali byť po upresnení ich parametrov, lokalizácie a rozsahu prekonzultované a odsúhlasené Štátnou ochranou prírody SR.
- V prípade zásahov do území sústavy Natura 2000 vykonať primerané hodnotenie vplyvu na dotknuté územia sústavy Natura 2000 pre konkrétny projekt / plán.
- Realizovať primerané hodnotenie vplyvu plánu na dotknuté územia sústavy Natura 2000 pre konkrétny projekt / plán v prípade zasahovania do území sústavy Natura 2000, do domovských okrskov predmetov ochrany CHVÚ a ÚEV a vyhodnotiť zábery potravných biotopov a ovplyvnenie potravných a migračných podmienok.
- Pri zásahoch do vodných tokov, ktoré sú súčasťou ÚEV alebo ich časť je súčasťou ÚEV a predmety ochrany sú priamo závislé od tohto vodného toku, odporúčame vykonať primerané hodnotenie vplyvu na dotknuté územia sústavy Natura 2000 pre konkrétny

- projekt / plán bez ohľadu na vzdialenosť od hranice od ÚEV, hlavne ak má opatrenie predstavuje riziko havárie.
- V prípade realizácie činností ovplyvňujúcich hydrologické pomery detailne a odborne zhodnotiť a štúdiami podložiť ovplyvnenie hydrologických pomerov v najbližšie sa nachádzajúcich územiach sústavy Natura 2000.

## **VI. Dôvody výberu zvažovaných alternatív zohľadňujúcich ciele a geografický rozmer strategického dokumentu a opis toho, ako bolo vykonané vyhodnotenie vrátane ťažkostí s poskytovaním potrebných informácií, ako napr. technické nedostatky alebo neurčitosti**

### **1. Uvažované variantné riešenia zohľadňujúce ciele a geografický rozmer strategického dokumentu**

#### **1.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti pre výber optimálneho variantu**

Správa o hodnotení strategického dokumentu je vypracovaná podľa rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (č. OU-KE-OSZP1-2023/022735, zo dňa 23.06.2023).

Pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvov navrhovaného strategického dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030“ sa určuje zhodnotenie nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neschválil) aj uvažovaného riešenia strategického dokumentu.

Predložená správa o hodnotení strategického dokumentu je posudzovaná v jednom variante a vo variante nulovom, tie je možné charakterizovať nasledovne:

Nulový variant – stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument nerealizoval.

Navrhovaný variant – posudzovaný v tejto správe o hodnotení.

Pre výber optimálneho variantu strategického dokumentu sme stanovili nasledovné kritéria:

- vplyvy na obyvateľstvo (zdravie),
- vplyvy na horninové prostredie / geodynamické javy,
- vplyvy na ovzdušie / miestna klíma,
- vplyvy na hlukové pomery,
- vplyvy na hydrologické pomery / vodné hospodárstvo,
- vplyvy na pôdu / poľnohospodárstvo,
- vplyvy na lesy / lesné hospodárstvo,
- vplyvy na biodiverzitu / faunu / flóru / biotopy,
- vplyvy na sídelné prostredie a štruktúra krajiny,
- vplyvy na územia Natura 2000 / ochranu prírody / ÚSES,
- vplyvy na dopravu,
- vplyvy na priemysel a energetiku,
- vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch,
- vplyvy na archeológiu / kultúrne pamiatky a pamiatky / prírodné dedičstvo UNESCO.

Uvedené kritéria považujeme za rovnako dôležité.

## 1.2. Porovnanie variantov

### Nulový variant

V prípade nerealizácie strategického dokumentu môžeme očakávať nasledujúce dopady:

- Nedôjde k implementácii projektov a naplneniu špecifických cieľov posudzovaného strategického dokumentu.
- Nedôjde k vykonávaniu monitoringu strategického dokumentu.
- V súvislosti s nedostatkom finančných prostriedkov nedôjde k podpore rozvoja cyklistickej infraštruktúry, cestovného ruchu na území kraja.
- Nedôjde k zlepšeniu životných podmienok kraja v podobe zlepšenia zdravia obyvateľov a zvýšenia ich bezpečnosti.
- Nedôjde k podpore rozvoja cestovného ruchu a kultúry s využitím potenciálu kraja.
- Nedôjde k rozšíreniu a modernizácii existujúcej cyklistickej infraštruktúry a cestovného ruchu a taktiež k rozširovania ponuky cestovného ruchu.

### Navrhovaný variant

#### Hlavné ciele stratégie:

1. Zvýšiť počet cyklistov
2. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov
3. Zlepšiť prepojenie s verejnou dopravou, najmä železničnou dopravou

#### Špecifické ciele:

1. Zlepšiť cyklistickú infraštruktúru - je budovanie bezpečných a atraktívnych segregovaných cyklistických cestičiek v zmysle Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja. Prepojenie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás na terminály verejnej dopravy, najmä vlakovej dopravy.
2. Vybudovať cyklodestinácie - realizácia cykloturistických trás, doplnkovej cykloturistickej vybavenosti (siete Bike Pointov KSK) a rozvoj služieb vhodných pre cyklistov. Cyklodestinácie budú slúžiť aj ako tréningové centrá, kde si cyklisti budú zlepšovať svoje zručnosti jazdy na bicykli a aktívnym oddychom celkovo svoj zdravotný stav.
3. Zabezpečiť pravidelný zber dát - systematický zber údajov o počte cyklistov predovšetkým prostredníctvom automatických cyklosčítačov, údaje o nehodovosti cyklistov, či zisťovanie stavu kvality cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry sú silný nástroj pre vyhodnotenie úspešnosti hlavných cieľov CykloStratégie. Zároveň objektívne údaje tvoria solídny podklad pre zlepšovanie plánovania a tiež aj informovanie odbornej a laickej verejnosti.
4. Management - dostatočné personálne a odborné obsadenie Cyklotímu poverené implementáciou stratégie je nevyhnutným predpokladom dobrých výsledkov. Manažment implementácie cyklostratégie je rozdelený medzi Úrad KSK a Správu ciest KSK.

#### **Opatrenia zadefinované v rámci jednotlivých Špecifických cieľov:**

##### **Špecifický cieľ 1 – Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – 45 km nových cyklistických trás**

Opatrenie 1.1. Realizácia projektovej prípravy, vrátane vysporiadania majetkovo právnych vzťahov

Opatrenie 1.2. Vypracovanie žiadostí o nenávratný finančný príspevok

Opatrenie 1.3. Realizácia cyklistickej infraštruktúry

##### **Špecifický cieľ 2 – Vybudovanie cyklodestinácií Košického kraja**

Opatrenie 2.1. Vypracovanie koncepcií cyklodestinácií

Opatrenie 2.2. Skvalitnenie cykloturistickej infraštruktúry – cykloturistické trasy

Opatrenie 2.3. Realizácia nových cykloturistických trás –v rozsahu 300 km vrátane projektovej prípravy a legislatívneho procesu

Opatrenie 2.4. Realizácia doplnkovej cykloturistickej vybavenosti – Bike Pointy vrátane servisných miest, informačné panely s mapami, odpočívadlá a servisné miesta v zmysle dizajn manuálu KSK

Opatrenie 2.5. Vybudovanie tréningových a vzdelávacích centier pre cyklistov – tréningové lokality so zabezpečením výučby zdravého pohybu na bicykli – pumptracky, singletraily, cvičné dráhy, výukové centrá, dopravné ihriská

Opatrenie 2.6. Podpora vybudovania a zriadenia požičovní bicyklov

### **Špecifický cieľ 3 - Zabezpečiť pravidelný zber dát**

Opatrenie 3.1. Realizácia pasportu cykloturistickej trasy cykloturistickej infraštruktúry

Opatrenie 3.2. Realizácia cykloportálu KSK a zber dát prostredníctvom jeho aplikácií

Opatrenie 3.3. Realizácia prieskumu dopravnej mobility

Opatrenie 3.4. Osadenie automatických sčítačov cyklistov

### **Špecifický cieľ 4 - Management**

Zabezpečiť adekvátne personálne obsadenie pre riešenie cyklistickej problematiky:

- Cyklokoordinátor pre realizáciu cyklistickej infraštruktúry
- Cyklokoordinátor pre cyklodestiny
- Cyklokoordinátor pre zber dát a web portál
- Cyklokoordinátor pre komunikáciu a koordináciu

Zabezpečiť údržbu cyklistických komunikácií a cykloturistických trás vo vlastníctve kraja pod gesciou Správy ciest KSK

Realizáciou strategického dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ dôjde oproti nulovému variantu k vytvoreniu podmienok pre vyvážený rozvoj kraja, budovanie novej kvalitnej infraštruktúry a zvyšovanie kvality života a zdravia jeho obyvateľov definovaných v rámci implementácie špecifických cieľov a opatrení Cyklostratégie KSK.

Primerane charakteru strategického dokumentu, jeho špecifických cieľov opatrení boli identifikované pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu vrátane návrhu opatrení, pričom významné negatívne vplyvy na obyvateľstvo (zdravie) a jednotlivé zložky životného prostredia neboli identifikované.

Konštatujeme, že realizáciou, resp. uplatňovaním jednotlivých špecifických cieľov Cyklostratégie KSK predpokladáme pozitívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo vrátane zdravia. Vplyvy konkrétnych projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu v územnej podrobnosti budú bližšie špecifikované a posudzované samostatne podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, s adekvátnym zohľadnením všetkých aspektov.

Hodnotenie pravdepodobne významných environmentálnych vplyvov na životné prostredie a vplyvov na zdravie obyvateľstva strategického dokumentu je súčasťou časti IV./kap. 1. Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne aj negatívne) a kap. 1.2. Hodnotenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na zložky, faktory životného prostredia a zdravie obyvateľstva.



Pri realizácii opatrení a pri dodržiavaní platných hygienických limitov v zmysle platnej legislatívy sa nepredpokladá významný negatívny vplyv realizácie strategického dokumentu na dotknuté obyvateľstvo, jeho zdravotný stav a na jednotlivé zložky životného prostredia.

**Na základe komplexného posúdenia vplyvov činnosti na životné prostredie z pohľadu strategického dokumentu považujeme navrhovaný variant strategického dokumentu za environmentálne prijateľný a realizovateľný.**

**Navrhujeme strategický dokument schváliť a realizovať.**

## **2. Nedostatky a neurčitosti v poznatkoch, ktoré sa vyskytli pri vypracúvaní správy o hodnotení**

Vo vzťahu k stupňu a charakteru posudzovaného strategického dokumentu Cyklostratégie KSK sa v procese posudzovania vyskytujú neurčitosti, najmä z dôvodu nedostatku vstupných informácií súvisiacich s očakávanými vplyvmi na životné prostredie, ktoré budú v ďalších etapách prípravy konkrétnych projektových aktivít riešené v rámci hodnotenia vplyvov navrhovaných činností, resp. zmeny činnosti podľa prílohy č. 8a zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

V tomto zmysle túto správu o hodnotení strategického dokumentu je potrebné považovať ako dostatočný východiskový podklad pre ďalšie stupne posudzovania vplyvov na životné prostredie konkrétnych projektov / činností, ktoré sa budú realizovať a ktoré podliehajú posudzovaniu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v platnom znení, ako i pre vypracovanie ďalších stupňov projektovej dokumentácie.

Primerane charakteru strategického dokumentu a jeho špecifických cieľov a výhľadových projektových aktivít boli v kap. IV komplexne vyhodnotené primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu.

Z hľadiska výsledkov environmentálneho hodnotenia komplexných vplyvov strategického dokumentu konštatujeme, že nie sú nám známe zásadné problémy, o ktorých by neexistovali potrebné informácie a prijateľné návrhy na ich riešenie.

## VII. Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie

Systém monitorovania a hodnotenia slúži pre účely hodnotenia implementácie strategického dokumentu, a to na základe vyhodnotenia zvolených ukazovateľov plnenia zadaných cieľov stratégie. Využíva sa pri tom systém ukazovateľov k jednotlivým cieľom, ktoré majú určené cieľové hodnoty a kritérium času na dosiahnutie očakávaných cieľových hodnôt. Predmetom monitorovania sú najmä ukazovatele pokroku implementácie stratégie. Proces monitoringu sa opiera o systém zberu a spracovania dát, ktorý bol základom aj pre analytickú fázu tvorby Cyklostratégie KSK a výber ukazovateľov.

Účelom monitorovacieho systému je monitorovať, či sú dosahované stanovené výstupy a či sa plnia výsledkové zadané ukazovatele. Komplexný a efektívny monitorovací systém je dôležitý nielen pre sledovanie procesu vykonávania a implementácie cyklostratégie, ale je aj základom pre úspešné hodnotenie.

Cyklostratégia KSK má stanovený ako hlavný očakávaný výsledok 6% podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce v okresných mestách Košického kraja. Jednotlivé kroky na dosiahnutie tohto cieľa sú spracované do akčného plánu, ktorý je súčasťou návrhovej časti Cyklostratégie KSK.

### Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie

Vzhľadom na charakter strategického dokumentu a naplnenie jeho špecifických cieľov je systém opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie orientovaný na zabezpečenie optimalizácie realizácie jednotlivých aktivít strategického dokumentu:

- Základom monitoringu vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie bude na úrovni jednotlivých činností / projektov napĺňanie podmienok vyplývajúcich zo záverečných stanovísk environmentálneho posudzovania vplyvov projektov na životné prostredie tzv. EIA procesu (Environmental Impact Assessment), ktoré vydáva MŽP SR v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Monitoring je tak naviazaný na výsledky procesu EIA, kde sú zadané povinnosti, ktoré vyplývajú pre realizátora činnosti (projektu) a sú závislé od charakteru projektu a jeho vplyvu na životné prostredie.
- V rámci monitoringu životného prostredia je potrebné zabezpečiť pravidelné sledovanie vplyvov v rôznych štádiách prípravy konkrétnych stavieb, ich realizácie a samotnej prevádzky na vybraných zložkách životného prostredia vo vymedzených lokalitách, pričom úlohou analýzy výsledkov monitoringu je vyhodnotenie vplyvov stavieb s následným vyvedením dôsledkov a prijatím opatrení na elimináciu tých vplyvov, ktoré budú nepriaznivé na životné prostredie. Úspešnosť spomínaných krokov a zabezpečenie objektívnosti výstupov je závislé na výbere sledovaných vplyvov, zložiek a parametrov životného prostredia a výbere lokalít na ich sledovanie.
- Osobitnú pozornosť je potrebné venovať projektom vo vzťahu k ich potenciálnym negatívnym dopadom na lokálne kvalitatívne parametre životného prostredia, ochranu biotopov, životného prostredia a zdravia obyvateľstva.

- Pri rozhodovaní o výbere projektov dôsledne sledovať aspekt udržateľnosti podporovanej aktivity po ukončení spolufinancovaného projektu a vyváženosť krátkodobých a dlhodobých efektov.
- Pri rozhodovaní o výbere projektov sledovať vyváženosť lokálnych, regionálnych a nadregionálnych efektov s cieľom preferencie kumulatívnych a synergických efektov na nadmiestnej úrovni.

*Konkrétne návrhy monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie budú súčasťou jednotlivých konkrétnych projektov v rámci procesu EIA.*

## **VIII. Pravdepodobne významné cezhraničné environmentálne vplyvy vrátane vplyvov na zdravie**

Realizáciou „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ vzhľadom na charakter a ciele posudzovaného strategického dokumentu sa významné cezhraničné environmentálne vplyvy vrátane vplyvov na zdravie nepredpokladajú.

Ďalšie stupne rozpracovania a konkretizácie strategického dokumentu v rámci konkrétnych projektov budú následne posudzované podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov, vrátane vplyvov presahujúcich štátne hranice.

## IX. Netechnické zhrnutie poskytnutých informácií

### 1. Základné informácie o strategickom dokumente

Predmetom tejto Správy o hodnotení je posúdenie strategického dokumentu: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ (ďalej aj ako „Cyklostratégia KSK“, resp. „strategický dokument“).

Cyklostratégia KSK je strategickým dokumentom s dosahom prevažne na územie VÚC – Košického kraja. Materiál bol spracovaný na základe strategického dokumentu: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 – 2030“, koncept 2021, Cycling Planing Studio s.r.o. a Košický samosprávny kraj.

Správa o hodnotení strategického dokumentu je vypracovaná podľa rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (č. OU-KE-OSZP1-2023/022735, zo dňa 23.06.2023).

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 – 2030 predstavuje strednodobý strategický dokument, voľnenaväzujúci na Cyklostratégiu 2014 – 2020. Koncept Cyklostratégie KSK.

Strategický dokument vychádza z aktuálneho poznania stavu v oblasti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry, nakoľko prieskumy del'by prepravnej práce, ktoré identifikujú podiel cyklistickej dopravy sa systematicky nerealizovali po celom území Košického kraja. Strategický dokument je prepojený a komplementárny s ďalšími strategickými dokumentmi predovšetkým Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK.

Hlavná strategická vízia je orientovaná na zvýšenie počtu cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry.

Cyklostratégia Košického samosprávneho kraja (KSK) analyzuje konkrétne kroky potrebné na dosiahnutie 6% podielu cyklistickej dopravy na celkovej del'be prepravnej práce v okresných mestách Košického kraja. Celá stratégia predstavuje komplexné riešenia smerujúce k udržateľnému rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturistiky v kraji, s dôrazom na spoluprácu medzi subjektmi na území kraja, ktorí majú záujem podporiť jej realizáciu formou partnerstiev.

Cyklostratégia KSK v súlade s cieľmi existujúcich strategických dokumentov na všetkých úrovniach - národnej, regionálnej aj miestnej. Súčasťou cyklostratégie je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji s cieľom zahrnúť do nej všetky mestá podľa Plánu udržateľnej mobility kraja (PUM). Aktualizovaná verzia tejto siete posluží ako podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VUC Košice.

#### **Hlavný cieľ Cyklostratégie KSK:**

#### **Motto strategického dokumentu: Kraj kde sa jazdí!**

Košický samosprávny kraj si kladie za cieľ celkovo zlepšiť život obyvateľov na svojom území. V rámci Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky špecificky zameriava pozornosť na skvalitnenie podmienok lepšieho fyzického a mentálneho zdravia obyvateľov, zefektívnenie

dopravného systému a podpora multimodality a v neposlednej rade aj ekonomický rozvoj a podpora podnikania v oblasti služieb pre cyklistov. V súlade so základnou víziou Cyklostratégie SR ako aj v snahe priblížiť sa okolitým európskym krajinám je potrebné urobiť všetko potrebné pre to, aby sme do roku 2030 dosiahli 50 % - ný nárast cyklistov na cyklistických komunikáciách Košického kraja.

### **Hlavné ciele stratégie:**

1. Zvýšiť počet cyklistov
2. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov
3. Zlepšiť prepojenie s verejnou dopravou, najmä železničnou dopravou

### **Špecifické ciele:**

1. Zlepšiť cyklistickú infraštruktúru - je budovanie bezpečných a atraktívnych segregovaných cyklistických cestičiek v zmysle Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja. Prepojenie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás na terminály verejnej dopravy, najmä vlakovej dopravy.
2. Vybudovať cyklodestínácie - realizácia cykloturistických trás, doplnkovej cykloturistickej vybavenosti (siete Bike Pointov KSK) a rozvoj služieb vhodných pre cyklistov. Cyklodestínácie budú slúžiť aj ako tréningové centrá, kde si cyklisti budú zlepšovať svoje zručnosti jazdy na bicykli a aktívnym oddychom celkovo svoj zdravotný stav.
3. Zabezpečiť pravidelný zber dát - systematický zber údajov o počte cyklistov predovšetkým prostredníctvom automatických cyklosčítačov, údaje o nehodovosti cyklistov, či zisťovanie stavu kvality cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry sú silný nástroj pre vyhodnotenie úspešnosti hlavných cieľov CykloStratégie. Zároveň objektívne údaje tvoria solídny podklad pre zlepšovanie plánovania a tiež aj informovanie odbornej a laickej verejnosti.
4. Management - dostatočné personálne a odborné obsadenie Cyklotímu poverené implementáciou stratégie je nevyhnutným predpokladom dobrých výsledkov. Manažment implementácie cyklostratégie je rozdelený medzi Úrad KSK a Správu ciest KSK.

**Jednotlivé špecifické ciele majú zadané opatrenia / akčné plány na splnenie jednotlivých ŠC, ktoré konkretizujú - definujú výstupy a indikátory pre tieto aktivity a taktiež aj približný časový rámec ich naplnenia. Sú to:**

#### ***Špecifický cieľ 1 – Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – 45 km nových cyklistických trás***

Opatrenie 1.1. Realizácia projektovej prípravy, vrátane vysporiadania majetkovo právnych vzťahov

Opatrenie 1.2. Vypracovanie žiadostí o nenávratný finančný príspevok

Opatrenie 1.3. Realizácia cyklistickej infraštruktúry

#### ***Špecifický cieľ 2 – Vybudovanie cyklodestínácií Košického kraja***

Opatrenie 2.1. Vypracovanie koncepcií cyklodestínácií

Opatrenie 2.2. Skvalitnenie cykloturistickej infraštruktúry – cykloturistické trasy

Opatrenie 2.3. Realizácia nových cykloturistických trás –v rozsahu 300 km vrátane projektovej prípravy a legislatívneho procesu

Opatrenie 2.4. Realizácia doplnkovej cykloturistickej vybavenosti – Bike Pointy vrátane servisných miest, informačné panely s mapami, odpočívadlá a servisné miesta v zmysle dizajnu manuálu KSK

Opatrenie 2.5. Vybudovanie tréningových a vzdelávacích centier pre cyklistov – tréningové lokality so zabezpečením výučby zdravého pohybu na bicykli – pumptracky, singletraily, cvičné dráhy, výukové centrá, dopravné ihriská

Opatrenie 2.6. Podpora vybudovania a zriadenia požičovní bicyklov

### **Špecifický cieľ 3 - Zabezpečiť pravidelný zber dát**

Opatrenie 3.1. Realizácia pasportu cykloturistickej trasy cykloturistickej infraštruktúry

Opatrenie 3.2. Realizácia cykloportálu KSK a zber dát prostredníctvom jeho aplikácií

Opatrenie 3.3. Realizácia prieskumu dopravnej mobility

Opatrenie 3.4. Osadenie automatických sčítačov cyklistov

### **Špecifický cieľ 4 - Management**

Zabezpečiť adekvátne personálne obsadenie pre riešenie cyklistickej problematiky:

- Cyklokoordinátor pre realizáciu cyklistickej infraštruktúry

- Cyklokoordinátor pre cyklodestinácie

- Cyklokoordinátor pre zber dát a web portál

- Cyklokoordinátor pre komunikáciu a koordináciu

Zabezpečiť údržbu cyklistických komunikácií a cykloturistických trás vo vlastníctve kraja pod gesciou Správy ciest KSK

V etape prípravy a spracovania správy o hodnotení pre navrhovaný strategický dokument bolo možné identifikovať predpokladané vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na obyvateľstvo a zdravie a jednotlivé zložky životného prostredia do takej podrobnosti, akú strategický dokument vzťahujúcim sa na územie KSK poskytuje. Primerane charakteru strategického dokumentu, jeho špecifických cieľov a opatrení boli identifikované pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu vrátane návrhu opatrení, pričom významné negatívne vplyvy na obyvateľstvo (zdravie) a jednotlivé zložky životného prostredia neboli identifikované.

Konštatujeme, že realizáciu, resp. uplatňovaním jednotlivých priorít a cieľov Cyklostratégie KSK predpokladáme pozitívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo vrátane zdravia. Vplyvy konkrétnych projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu v územnej podrobnosti budú bližšie špecifikované a posudzované samostatne podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, s adekvátnym zohľadnením všetkých aspektov.

V záujme riešenia potrieb a dosiahnutia cieľov stanovených v strategickom dokumente vo vzťahu k zabezpečeniu environmentálnej udržateľnosti bude potrebné podporovať iba projekty šetrné k životnému prostrediu, ktoré minimalizujú negatívny dopad na životné prostredie vo vzťahu k využívaniu jednotlivých zložiek životného prostredia (zdrojov). Neefektívne projekty, nešetrné voči životnému prostrediu by nemali byť podporované.

### **Záverečné zhodnotenie**

**Na základe vykonaného posúdenia neboli identifikované významné negatívne vplyvy, ktoré by znemožnili prijať predložený strategický dokument.**

**Navrhovaný strategický dokument „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ z hľadiska vplyvu na životné prostredie je prijateľný a odporúča sa schvaľujúcemu orgánu jeho schválenie v predloženom znení po zohľadnení pripomienok a požiadaviek účastníkov procesu posudzovania vrátane verejnosti vyplývajúcich z ich písomných stanovísk a záverov verejného prerokovania.**

## **2. Naplnenie požiadaviek rozsahu hodnotenia**

Zo stanovísk doručených k Oznámeniu o strategickom dokumente: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“, (03/2023), vyplynula potreba rozpracovať v správe o hodnotení príslušné požiadavky súvisiace s navrhovaným strategickým dokumentom.

Naplnenie týchto požiadaviek je obsahom príslušných kapitol tejto správy o hodnotení, podľa Rozsahu hodnotenia, ktorý vydal Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (č. OU-KE-OSZP1-2023/022735, zo dňa 23.06.2023), ako aj prílohy č.1 správy o hodnotení strategického dokumentu.



## X. Informácia o ekonomickej náročnosti (ak to charakter a rozsah strategického dokumentu umožňuje)

Pre všetky aktivity navrhované v rámci strategického dokumentu platí, že najefektívnejším spôsobom ich financovania je ich priame začlenenie do politík jednotlivých sektorov. ďalším pravidlom pri financovaní je zohľadnenie pozitívnych synergických efektov medzi sektormi a spojenie viacerých finančných zdrojov na realizáciu rozsiahlejších opatrení a projektov, napríklad na miestnej, obecnej, okresnej či krajskej a regionálnej úrovni.

V rámci strategických cieľov Cyklostratégie KSK sa počíta s využívaním nasledovných zdrojov financovania:

- z vlastných zdrojov,
- zo štátneho rozpočtu,
- z rozpočtov samospráv,
- zo zdrojov EÚ a iných zdrojov.

Prepojenia na možnosti financovania Cyklostratégie KSK z európskych zdrojov:

- Program Slovensko 2021 – 2027
- Plán obnovy a odolnosti SR
- Plán obnovy a udržateľnosti SR
- Interreg VI-A HUSK 2021 – 2027
- Program rozvoja vidieka 2023 -2027
- Program LIFE 2021-2027 – finančný nástroj Európskej únie pre oblasť životného prostredia a ochrany klímy

Je predpoklad, že implementácia Cyklostratégie KSK bude vyžadovať aj zvýšenie kapacít na úrovni riadenia, resp. manažmentu pri implementácii. Tento program kladie nároky na kvalifikačné, organizačné a riadiace kapacity ľudských zdrojov samosprávy a štátnej správy na všetkých hierarchických úrovniach. K napĺňaniu cieľov strategického dokumentu bude potrebný efektívny manažment a dobrá spolupráca so všetkými zainteresovanými stranami, ale najmä s kľúčovými aktérmi.

Tab.: Realizácia stavieb ako pokračovanie iniciatív a projektov KSK

Projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2030						
Návrh projektu	Dĺžka cyklotrasy (km)	Odhadované náklady (mil. €)	Jednotkové náklady (mil. €/ 1 km)	Stav prípravenosti (zámer, DUR, UR, DSP, SP, PD spracovávaná, PD vyhotovená)	poznámka	realizácia rok
Cyklotrasa Michalovec - V. Nemecké (Projekt MOBE)	25.000	7.000	0.280	technická štúdia	vybratý a odsúhlasený koridor vedenia cyklotrasy	2030
Cyklotrasa Rožňava - Betliar (Gemerská vetva)	4.253	1.191	0.280	zámer	CURI ako príležitosť	2030
Cyklotrasa Rožňava - Brzotín	6.000	1.680	0.280	zámer	CURI ako príležitosť	2030
Cyklotrasa Brzotín - Slavec	7.781	1.556	0.200	zámer	CURI ako príležitosť	2030
Cyklotrasa Slavec - Plešivec	5.785	1.620	0.280	zámer	CURI ako príležitosť	2030
<b>SPOLU</b>	<b>48.819</b>	<b>13.047</b>				

Zdroj: Úrad KSK

Tab.: Realizácia stavieb a projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2027

Realizácia stavieb a projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2027						
Názov projektu	Dĺžka cyklotrasy (km)	Odhadované náklady (mil. €)	Jednotkové náklady (mil. €/1 km)	Stav prípravenosti (zámer, DUR, UR, DSP, SP, PD spracovávaná, PD vyhotovená)	poznámka	realizácia rok
Družstevná p.Hornáde (Eurovelo)	1,000	0,780	0,780	DSP	prebieha stavebné konanie a príprava VO	2022
Časť A.1 – Úsek EuroVelo 11 v katastri obce Kokšov - Bakča a napejanie centra obce na hlavný koridor EuroVelo 11	1,000	0,285	0,285	UR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2025
Časť A.2 – Úsek EuroVelo 11 v katastri obce Nižná Myšľa	8,100	2,700	0,330	DUR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2027
EuroVelo 11 v katastri obce Zdaňa	0,600	0,200	0,330	UR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2027
EUROVELO 11 - Cyklotrasa Trestné p.H. - Čaňa	3,000	0,485	0,162	UR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2025
Eurovelo 11 Družstevná pri Hornáde - Buďimír	4,000	0,600	0,150	zámer	príprava DUR a DSP	2023
Obišovce (Eurovelo)				zámer	príprava PD	2027
Zahŕňce-Lučky (Zemplínska vetva)	5,400	1,250	0,230	DSP	prebieha stavebné konanie	2022
Kaháňa (Zemplínska vetva)	1,600	0,300	0,190	DSP	prebieha stavebné konanie	2023
Klokočov (Zemplínska vetva)	2,800	0,530	0,190	DSP		2023
Vinné - lívka ponad národný kanál (Zemplínska vetva)	0,120	1,500		DUR		2027
Vinné (Zemplínska vetva)	9,000	2,430	0,270	DUR	potreba prehodnotiť smerné vedenie trasy vzhľadom na MPV	2027
Margocany (Hornádska magistrála)	1,200	0,600	0,500	SP	prípravené na realizáciu	2022
SNV - Levoča	2,600	0,780	0,300	zámer	častočasť realizovaná 2021- obec Harichovce	2025
Hrabušice - Podlesok (Spojenie V. Tatry - Slovenský raj)	4,000	0,800	0,200	zámer	Príprava PD	2027
Lívka a jej napojenie na cyklotrasu Nižná Myšľa - Vyšná Myšľa - Skároš	0,030	0,050		zámer	projektová príprava pre DSP	2022
<b>SPOLU</b>	<b>44,450</b>	<b>13,290</b>				

Zdroj: Úrad KSK

## **Zoznam riešiteľov a organizácií, ktoré sa na vypracovaní správy o hodnotení strategického dokumentu podieľali, ich podpis (pečiatka)**

### **1. Meno spracovateľa Správy o hodnotení**

Spracovateľom Správy o hodnotení je firma EKOJET, s.r.o., Staré Grunty 9A, 841 04 Bratislava

### **2. Zoznam riešiteľov**

Zodpovedný riešiteľ:

Mgr. Tomáš Šembera  
Mgr. Ľubomír Modrík

Spoluriešitelia:

Mgr. Ivan Stolárik  
Ing. Ján Schvarcz  
Bc. Annamária Meszárosová

Potvrdzujem správnosť údajov.

.....  
Mgr. Tomáš Šembera  
za spracovateľa správy o hodnotení  
strategického dokumentu

V Bratislave, 15.05.2024

## **Dátum a potvrdenie správnosti a úplnosti údajov podpísom (pečiatkou) oprávneného zástupcu obstarávateľa**

Potvrdzujem správnosť údajov.

.....  
JUDr. Boris Bilčak,  
Riaditeľ úradu Košického samosprávneho kraja,  
Úrad Košického samosprávneho kraja,  
oprávnený zástupca obstarávateľa

V Košiciach, 15.05.2024

## **Zoznam doplňujúcich analytických správ a štúdií, ktoré boli podkladom pre vypracovanie správy o hodnotení**

### **1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie**

- Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj
- Atlas krajiny Slovenskej republiky. MŽP SR, Bratislava, 2002, Esprit spol. s r.o. Banská Štiavnica, 2002
- Adaptačná stratégia na dôsledky zmeny klímy v Košickom kraji, 2020
- Environmentálna databáza firmy EKOJET, s.r.o. a jej dokumentácie hodnotenia vplyvov činností na životné prostredie – Zámery alebo Správy E.I.A., S.E.A.
- Hodnotenie kvality životného prostredia, J. Stredanský, SPU v Nitre, 2010
- Hydrologická ročenka, Povrchové vody 2020, SHMÚ, Bratislava, 2022
- Integrovaná územná stratégia Košického kraja 2022 - 2030
- Konceptcia rozvoja sociálnych služieb v Košickom samosprávnom kraji na roky 2024 – 2026
- Národné priority Implementácie Agendy 2030
- Nízkouhlíková stratégia rozvoja SR do roku 2030 s výhľadom do roku 2050
- Program Slovensko 2021-2027
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027 (s výhľadom do roku 2030)
- Plán obnovy a odolnosti SR
- Plán obnovy a udržateľnosti SR
- Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja, NDCon s.r.o.
- Program rozvoja vidieka 2023 -2027
- Program cezhraničnej spolupráce Interreg Poľsko-Slovensko 2021-2027
- Program LIFE 2021-2027 – finančný nástroj Európskej únie pre oblasť životného prostredia a ochrany klímy
- Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2020-2024
- Regionálna inovačná stratégia KSK
- Správy o stave životného prostredia Slovenskej republiky, MŽP SR, SAŽP
- Stratégia rozvoja cyklickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030, 2021
- Štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR, 2023
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Územný plán mesta Košice – Stav zmien a doplnkov – október 2018
- Zdravotnícka ročenka Slovenskej republiky 2022, Národné centrum zdravotníckych informácií, Bratislava 2023
- Zelenšie Slovensko – Stratégia environmentálnej politiky Slovenskej republiky
- [www.vucke.sk](http://www.vucke.sk), [www.statistics.sk](http://www.statistics.sk), [www.sopsr.sk](http://www.sopsr.sk), [www.shmu.sk](http://www.shmu.sk), [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk),  
[www.geoportal.sk](http://www.geoportal.sk), [www.data.gov.sk](http://www.data.gov.sk), [www.vupop.sk](http://www.vupop.sk), [www.vuvh.sk](http://www.vuvh.sk), [www.forestportal.sk](http://www.forestportal.sk),  
[www.climateadap.eea.europa.eu](http://www.climateadap.eea.europa.eu), [www.cms.enviroportal.sk](http://www.cms.enviroportal.sk).

## PRÍLOHY

V prílohe tejto Správy o hodnotení strategického dokumentu sa nachádzajú:

### Textová dokumentácia

- Príloha č. 1: Vyhodnotenia splnenia jednotlivých bodov rozsahu hodnotenia strategického dokumentu.
- Príloha č. 2: Vyhodnotenie pripomienok k oznámeniu o strategickom dokumente „Stratégia rozvoja cyklickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030“, (03/2023).
- Príloha č. 3: Primerané hodnotenie vplyvu plánu na dotknuté územia sústavy Natura 2000.
- Príloha č. 4: „Stratégia rozvoja cyklickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030“.

(Dokument Cyklostratégie KSK je zverejnený na: <https://web.vucke.sk/files/sk/kompetencie/regionalny-rozvoj/aktuality/cyklostrategia-2022-2030.pdf>)

## Príloha č.1:

### Naplnenie požiadaviek rozsahu hodnotenia

Zo stanovísk doručených k Oznámeniu o strategickom dokumente: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“, (03/2023), vyplynula potreba rozpracovať v správe o hodnotení príslušné požiadavky súvisiace s navrhovaným strategickým dokumentom.

Naplnenie týchto požiadaviek je obsahom príslušných kapitol tejto správy o hodnotení, podľa Rozsahu hodnotenia, ktorý vydal Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (č. OU-KE-OSZP1-2023/022735, zo dňa 23.06.2023), ako aj predmetnej prílohy č.1 správy o hodnotení strategického dokumentu.

Vyhodnotenie požiadaviek rozsahu hodnotenia je prehľadne uvádzané v nasledujúcej tabuľke:

	Požiadavka (bod 2.2 špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia)	Odkaz
2.2.1.	Primerane miere úrovni strategického dokumentu sa v správe o hodnotení zaoberať posúdením vplyvov strategického dokumentu, resp. jeho strategických a špecifických cieľov na územia sústavy Natura 2000 podľa aktualizovanej Metodiky hodnotenia vplyvov plánov, programov a projektov na územia sústavy Natura 2000 (SAŽP, 2023) v zmysle platnej legislatívy, autorizovanou osobou podľa § 28a zákona č. 543/2002 Z. z. a to buď priamo v texte správy o hodnotení alebo v samostatnej prílohe správy o hodnotení.	- Požiadavka je riešená v rámci: kap. IV./1. Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie. Súčasťou príloh Správy o hodnotení strategického dokumentu je aj primerané hodnotenie, ktoré hodnotí vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na územia sústavy NATURA 2000 do miery, akú dokument, vzhľadom na úroveň jeho rozpracovanosti poskytuje.
2.2.2.	Pri posudzovaní vplyvov strategického dokumentu a pri vypracovaní správy o hodnotení strategického dokumentu zohľadniť relevantné požiadavky, vyplývajúce zo stanovísk doručených k oznámeniu, prípadne k určenému rozsahu hodnotenia strategického dokumentu.	- Požiadavka bola zohľadnená pri vypracovaní správy o hodnotení strategického dokumentu - vid'. príloha č. 2: predkladanej správy o hodnotení strategického dokumentu.
2.2.3.	V samostatnej prílohe správy o hodnotení vyhodnotiť všetky stanoviská a požiadavky v nich obsiahnuté (ich akceptovanie, resp. neakceptovanie), ktoré boli doručené k oznámeniu, resp., ktoré budú doručené k určenému rozsahu hodnotenia strategického dokumentu.	- Požiadavka je splnená, vid'. príloha č. 2 predkladanej správy o hodnotení strategického dokumentu.
2.2.4.	V samostatnej prílohe vyhodnotiť aj splnenie jednotlivých bodov tohto rozsahu hodnotenia strategického dokumentu.	Požiadavka je splnená, riešené v rámci predkladanej prílohy č.1 správy o hodnotení strategického dokumentu
2.2.5.	Ak sa počas vypracovania správy o hodnotení vyskytnú nové skutočnosti, súvisiace s predmetom posudzovania, je potrebné ich uviesť v správe o hodnotení strategického dokumentu.	- Požiadavka sa berie na vedomie. Žiadne nové skutočnosti súvisiace s predmetom posudzovania sa pri vypracovávaní správy o hodnotení strategického dokumentu nevyskytli.

**Príloha č.2: Vyhodnotenie pripomienok došlých k Oznámeniu o strategickom dokumente: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 – 2030“, (03/2023)**

Por. č. / organizácia - inštitúcia	Pripomienky	Stanovisko predkladateľa
<b>1./ Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie</b> Komenského 52, 041 26 Košice (č. OU-KE-OSZP3-2023/026444, zo dňa 16.05.2023)	Orgán štátnej správy ochrany ovzdušia k predloženému strategickému dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 – 2030“ nemá námietky a <u>nepožaduje</u> ďalšie posudzovanie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.	- berie sa na vedomie
<b>2./ Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja</b> Komenského 52, 041 26 Košice (č. OU-KS-OSZP3-2023/026377-002, zo dňa 16.05.2023)	Z hľadiska štátnej správy odpadového hospodárstva, okresný úrad, k predloženému strategickému dokumentu po zohľadnení cieľov, záväzných limitov a priorít ustanovených v § 6 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov <u>nemá námietky</u> .	- berie sa na vedomie
<b>3./ Banskobystrický samosprávny kraj, Oddelenie územného plánovania a životného prostredia,</b> Námestie SNP 23, 974 01, Banská Bystrica (č. 09715/2023/ODDUPZP-2, zo dňa 22.05.2023)	Z hľadiska aktualizácie KSC a grafického zachytenia možného prepojenia na Telgárt informujeme, že na hranici BBSK a PSK, tesne pod križovatkou ciest I/66-I/67 začína vetva BB01 Kostrovej siete cyklistických komunikácií Banskobystrického kraja (KSC BBK), pre ktorú sa v súčasnosti zabezpečuje štúdiá realizovateľnosti od prameňa Hrona (nie od hranice krajov), súčasťou KSC BBK je vetva BB02, ktorá sa severovýchodne od mesta Tornaľa variantne napája na trasu súčasnej Kostrovej siete KSK.  V správe o hodnotení požadujeme prehľadne vyhodnotiť všetky predpokladané vplyvy samostatne pre jednotlivé opatrenia, z hľadiska ich významnosti a časového pôsobenia.	- berie sa na vedomie.  - Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu vrátane zdravia a kap. IV/1.1. Primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy zmeny



		strategického dokumentu a kap. 1.2. Hodnotenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na zložky, faktory životného prostredia a zdravie obyvateľstva). Konkrétne návrhy jednotlivých realizovaných aktivít / projektov budú predmetom povoľovacích konaní v zmysle platnej legislatívy a budú posudzované v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.
<p><b>4./ Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Sekcia stratégie dopravy</b> Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava (č. 17897/2023/SSD/47042, zo dňa 05.05.2023)</p>	<p>V rámci zverejneného obsahu, resp. štruktúry Cyklostratégie KSK, odporúčame zakomponovať nasledovné časti:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• definovať SMART ciele (konkrétne, merateľné, dosiahnuteľné, relevantné a časovo obmedzené), ktoré by slúžili na sledovanie pokroku naplňania stratégie. Mohlo by ísť napr. o zvýšenie počtu kilometrov cyklotrás v kraji do konkrétneho dátumu, zníženie počtu nehôd s cyklistami o určitý percentuálny bod, zvýšenie percenta obyvateľov, ktorí pravidelne používajú bicykel ako spôsob dopravy, a podobne. Tieto ciele by mali byť stanovené s prihliadnutím na predpokladané možnosti a zdroje;</li><li>• implementačný plán s prioritnými projektmi. Plán by mal jasne definovať kroky, ktoré musia byť podniknuté na dosiahnutie stanovených cieľov a mali by byť prispôsobené podmienkam regiónu Košického samosprávneho kraja;</li><li>• pri tvorbe infraštruktúry pre cyklistickú dopravu zohľadniť potreby všetkých účastníkov využívajúcich cyklotrasu, vrátane tých, ktorí využívajú čoraz populárnejšie prostriedky na elektrický pohon ako elektro bicykle, či elektrické kolobežky;</li><li>• prepojenosť navrhovaných cyklotrás - vytvorenie súvislej siete cyklistickej infraštruktúry, čo prinesie množstvo výhod pre obyvateľov a návštevníkov regiónu a tiež zatraktívnenie cyklistickej dopravy;</li></ul>	<p>- Cyklostratégia KSK má stanovený ako hlavný očakávaný výsledok 6% podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce v okresných mestách Košického kraja. Jednotlivé kroky na dosiahnutie tohto cieľa sú spracované do akčného plánu, ktorý je súčasťou návrhovej časti Cyklostratégie KSK. Taktiež, pre jednotlivé špecifické ciele sú zadefinované predpokladané termíny realizácie dosiahnutia čiastkových zadefinovaných indikátorov a krokov k ich dosiahnutiu (sú súčasťou Cyklostratégie KSK).</p> <p>- Navrhovaná modernizácia existujúcej a realizácia novej infraštruktúry je primárne navrhovaná pre cyklotrasu, avšak explicitne nevyklučuje jej využívanie inými formami nemotorovej dopravy (napr. in-line skating, kolobežky, atď.). Cyklostratégia KSK implementuje prvky elektromobility a ráta aj s implementáciou zdieľanej mobility. Ako možnosti využívania zdieľanej mobility v oblasti nemotorovej dopravy sa budú realizovať projekty tzv. verejných bicyklov alebo kolobežiek.</p> <p>- Strategický dokument stanovuje priority pre budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry v zmysle rozšírenia a prepojenia Kostrovej siete</p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• kapitolu obsahujúcu prehľad finančných prostriedkov vynaložených v jednotlivých rokoch navrhovanej cyklostratégie s členením podľa zdrojov (napr. Plán obnovy a odolnosti, IROP, Program Slovensko, Program cezhraničnej spolupráce, vlastné zdroje);</li><li>• postupy monitorovania a hodnotenia Cyklostratégie KSK s prepojením na prípadnú aktualizáciu stratégie.</li></ul> <p>Zároveň si dovoľujeme upozorniť na niektoré nepresnosti v oznámení na str. 5. Ide o nesprávne uvedené názvy strategických dokumentov: "Plán obnovy", správny názov je "Plán obnovy a odolnosti SR", ďalej "OP Slovensko", správny názov je "Program Slovensko". Okrem toho, programové obdobie Programu Slovensko je v rozmedzí rokov 2021 - 2027 a nie rok 2030.</p>	<p>cyklistických trás a medzinárodnej vetvy vetvy Eurovelo 11.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Údaje o prehľade možných zdrojov finančných prostriedkov sú uvedené v kapitole X. Informácia o ekonomickej náročnosti (ak to charakter a rozsah strategického dokumentu umožňuje) pričom konkrétne realizačno – finančné plány budú bližšie špecifikované v rámci jednotlivých konkrétnych realizovaných aktivít / projektov.</li><li>- Súčasťou predkladanej správy o hodnotení strategického dokumentu je aj kapitola: VII. Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie.</li><li>- berie sa na vedomie. Pripomienka bola zapracovaná v Správe o hodnotení.</li></ul>
<p><b>5./ Ministerstvo životného prostredia, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny,</b> Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, (č. 9287/2023-6.3, 33888/2023, zo dňa 06.06.2023)</p>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Bližšie konkretizovať navrhované projekty s ohľadom na mieru detailu jednotlivých projektov.</li><li>2. Vyhodnotiť vplyvy na všetky druhy chránených území, prvky územného systému ekologickej stability, lokality UNESCO, biotopy resp. iné dotknuté záujmy ochrany prírody a krajiny v území celého Košického kraja, vrátane kumulatívnych vplyvov a navrhnúť adekvátne opatrenia na ich zmiernenie.</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Aktivity uvedené v predkladanom strategickom dokumente uvádzajú dopravné koridory bez bližšie špecifikovaných technických a územných/šírkových parametrov. Konkrétne projekty – ich parametre budú bližšie špecifikované v rámci dokumentácií stavieb / objektov v ich projektovej príprave.</li><li>- Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu vrátane zdravia a kap. IV/1.1. Primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy zmeny strategického dokumentu a kap. 1.2. Hodnotenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na zložky, faktory životného prostredia a zdravie obyvateľstva). Konkrétne návrhy jednotlivých</li></ul>

	<p>3. V prípade, že niektoré prvky strategického dokumentu budú generovať možný významný vplyv na územia európskej sústavy chránených území Natura 2000, ministerstvo bude požadovať v rámci správy ohodnotení vyhodnotiť vplyvy na územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (tzv. primerané hodnotenie) podľa Metodiky hodnotenia vplyvov plánov, programov a projektov na územia sústavy Natura 2000 (SAŽP, 2023) v zmysle platnej legislatívy, autorizovanou osobou podľa § 28a zákona č. 543/2002 Z.z.</p>	<p>realizovaných aktivít / projektov budú predmetom povoľovacích konaní v zmysle platnej legislatívy a budú posudzované v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.</p> <p>- Primerané hodnotenie je súčasťou príloh správy o hodnotení strategického dokumentu.</p>
<p><b>7./ Okresný úrad Trebišov, Odbor starostlivosti o životné prostredie,</b> Námestie mieru 804/1, 075 01 Trebišov (č. OU-TV-OSZP-2023/007392-006, zo dňa 19.05.2023)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stanovisko z hľadiska odpadového hospodárstva: Na základe zaslania oznámenia o vypracovaní strategického dokumentu - Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027 - 2030,, podľa § 6 ods.2 zákona NR SR č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie o zmene a doplnení niektorých zákonov /ďalej len EIA/, Vám podľa § 6 ods.6 zák.č. 24/2006 Z.z. o EIA. ako príslušný štátny orgán odpadového hospodárstva oznamujeme, že z hľadiska odpadového hospodárstva k zaslaníu oznámenia o vypracovaní strategického dokumentu - Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027 – 2030, <u>nemáme pripomienky.</u></li> <li>• Stanovisko z hľadiska štátnej vodnej správy: S Oznámením o strategickom dokumente „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030,“ z hľadiska vodohospodárskeho <u>súhlasíme bez pripomienok.</u></li> <li>• Stanovisko z hľadiska ochrany ovzdušia: Z hľadiska ochrany ovzdušia k oznámeniu o strategickom dokumente: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027 - 2030“, obstarávateľa Košický samosprávny kraj, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice, <u>nemáme žiadne pripomienky.</u></li> <li>• Stanovisko z hľadiska ochrany prírody a krajiny: Oznámenie o strategickom dokumente "Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030" obsahuje iba sumár zámerov rozvoja cyklistickej infraštruktúry a presné smerovanie</li> </ul>	<p>- berie sa na vedomie.</p> <p>- berie sa na vedomie.</p> <p>- berie sa na vedomie.</p> <p>- berie sa na vedomie.</p>

	<p>jednotlivých úsekov bude špecifikované v ďalších stupňoch implementačného procesu. Nakoľko k vplyvom na životné prostredie sa bude dať vyjadriť až v ďalších etapách rozpracovania a realizácie dokumentu pri samotnej realizácii konkrétnych projektov, tak navrhuje pokračovať v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a v Správe o hodnotení podrobne vypracovať vplyvy jednotlivých projektov na záujmy ochrany prírody.</p>	
<p><b>8./ Okresný úrad Michalovce, Odbor starostlivosti o životné prostredie,</b> Námestie slobody 1, 071 01 Michalovce (č. OU-M1-OSZP-2023/009661-007, zo dňa 19.05.2023)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Z hľadiska štátnej vodnej správy k predloženému Oznámeniu o strategickom dokumente žiadne <u>nemáme zásadné pripomienky</u>.</li> <li>• Z hľadiska záujmov štátnej správy v odpadovom hospodárstve Okresný úrad Michalovce nemá pripomienky k oznámeniu o strategickom dokumente a súhlasí s jeho znením v predloženej podobe. Vypracovanie a rozsah oznámenia o strategickom dokumente považujeme za dostatočné.</li> <li>• Z hľadiska záujmov štátnej správy ochrany prírody a krajiny Okresný úrad Michalovce, po preštudovaní predloženého dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-20257-2023“ <u>nemáme pripomienky</u>.</li> <li>• Z hľadiska záujmov štátnej správy ochrany ovzdušia Štátna správa ochrany ovzdušia konštatuje, že predložené oznámenie o strategickom dokumente je z hľadiska ochrany ovzdušia vypracované v dostatočnom rozsahu a <u>nemá k nemu žiadne pripomienky</u>.</li> </ul>	<p>- berie sa na vedomie.</p> <p>- berie sa na vedomie.</p> <p>- berie sa na vedomie.</p> <p>- berie sa na vedomie.</p>
<p><b>9./ Okresný úrad Rožňava, Odbor starostlivosti o životné prostredie,</b> Ernesta Rótha 30, 048 01 Rožňava (č. OU-RV-OSZP-2023/005721-004, zo dňa 23.05.2023)</p>	<p>Po dôkladnom preštudovaní predloženého strategického dokumentu s názvom "Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030" Okresný úrad Rožňava, odbor starostlivosti o životné prostredie, ako vecne a miestne príslušný orgán štátnej správy súhlasí s tak predloženým strategickým dokumentom za dodržania nasledovných pripomienok:</p> <p>a) podľa § 4 ods.1 zo zákona o OPaK vyplýva, že každý je pri vykonávaní činnosti, ktorou môže ohroziť, poškodiť alebo zničiť rastliny alebo živočíchy, alebo ich biotopy povinný, postupovať tak aby nedochádzalo k</p>	<p>- Berie sa na vedomie. Príslušná legislatíva v rámci jednotlivých budúcich/konkrétnych realizovaných projektov strategického dokumentu bude dodržaná.</p>

	<p>ich zbytočnému úhynu alebo poškodzovaniu.</p> <p>b) pri vykonávaní prác zabezpečiť" dodržiavanie zásad všeobecnej ochrany prírody a krajiny, predovšetkým ochrany živočíchov a rastlín v zmysle § 34 a § 35 zákona o OPaK,</p> <p>c) podľa § 6 ods. 1 a 2 zákona o OPaK, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody a krajiny, príslušného okresného úradu, odboru starostlivosti o životné prostredie, na zásah do biotopu európskeho významu alebo biotopu národného významu spôsobom, ktorým sa môže biotop poškodiť alebo zničiť",</p> <p>d) investičné zámery, ktoré sa budú realizovať" v rámci predmetnej stratégie, bude orgán štátnej správy, posudzovať individuálne v zmysle latnej legislatívy.</p>	
<p><b>10./ Magistrát mesta Košice, Oddelenie dopravy a životného prostredia referát životného prostredia a energetiky,</b> Komenského 52 041 26 Košice (č. MK/A/2023/15847, zo dňa 18.05.2023)</p>	<p>V tomto štádiu prípravy strategického dokumentu sa nepredpokladajú žiadne osobitné riziká vo vzťahu k ochrane životného prostredia a zdravia obyvateľstva, preto mesto Košice, ako dotknutá obec považuje navrhovaný strategický dokument za environmentálne prijateľný.</p>	<p>- berie sa na vedomie.</p>
<p><b>11./ Okresný úrad Košice - okolie,</b> Hroncova 13, 041 70 Košice (č. OU-KS-OSZP-2023/007841-005, zo dňa 18.05.2023)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Z hľadiska odpadového hospodárstva listom č. OU-KS-OSZP 2023/007976 zo dňa 15.05.2023 k oznámeniu o strategickom dokumente <u>nemá námietky</u>,</li><li>• Z hľadiska štátnej vodnej správy listom č. OU-KS-OSZP 2023/007875 zo dňa 11.05.2023 uvádza, že z hľadiska ochrany vodných pomerov <u>nemá</u> k oznámeniu o strategickom dokumente zásadné pripomienky.</li><li>• Z hľadiska ochrany ovzdušia listom č. OU-KS-OSZP-2023/007936 zo dňa 11.05.2023 ako orgán Štátnej správy ochrany ovzdušia zaslal stanovisko, v ktorom uvádza, že pôsobnosť" Okresného úradu Košice-okolie platí pre územie okresu Košice-okolie. Z hľadiska ochrany ovzdušia je možné predpokladať, že dôjde k zníženiu počtu vozidiel osobnej</li></ul>	<p>- berie sa na vedomie.</p> <p>- berie sa na vedomie.</p> <p>- berie sa na vedomie.</p>

	<p>Automobilovej dopravy, a teda zníženiu produkcie CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> a PM. Je ale potrebné vybudovať sieť pre cyklodopravu tak, aby bola konkurenčná voči individuálnej automobilovej doprave. Na základe vyššie uvedeného z hľadiska ochrany ovzdušia konštatuje, že rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky bude mať pozitívny vplyv na životné prostredie a k predloženému dokumentu <u>nemá pripomienky</u>.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Z hľadiska ochrany prírody a krajiny listom č. OU-KS-OSZP 2023/008121 zo dňa 17.05.2023 vo vyjadrení uvádza, že z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa v rámci rozvojových činností, ktoré sú v prekryve s chránenými územiami, pri navrhutej štruktúre opatrení a z nich vyplývajúcich jednotlivých aktivít, dajú predpokladať priame i nepriame vplyvy na chránené územia. Uvedené konštatovanie je potrebné rozpracovať v ďalších fázach posudzovania jednotlivých projektov. Na zmiernenie potenciálnych negatívnych vplyvov v súvislosti so špecifickými cieľmi strategického dokumentu na biotopy a druhy, ktoré sú predmetom ochrany sústavy území NATURA 2000 v rámci Košického samosprávneho kraja, je potrebné rešpektovať zakázané činnosti definované vo vyhláškach MŽP SR, ktorou sú predmetné územia vyhlásené. Konkrétne činnosti na úrovni jednotlivých projektov, ktoré sa budú umiestňovať v územiach chránených podľa osobitných predpisov, resp. v ich blízkosti s pravdepodobným negatívnym ovplyvnením predmetov ochrany, budú posúdené z hľadiska vplyvu na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. a v rámci primeraného posúdenia vplyvov na územia sústavy NATURA 2000.</li><li>• Okresný úrad Košice-okolie, odbor starostlivosti o životné prostredie s navrhovaným strategickým dokumentom "Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030" - súhlasí, za dodržania vyššie uvedených opatrení na zamedzenie negatívnych vplyvov identifikovaných v tomto stupni prípravy dokumentácie, a tiež za dodržania podmienok definovaných vo vyhláškach MŽP SR, ktorými sú vyhlásené CHVÚ a ÚEV.</li></ul>	<p>- Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu vrátane zdravia a kap. IV/1.1. Primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy zmeny strategického dokumentu a kap. 1.2. Hodnotenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na zložky, faktory životného prostredia a zdravie obyvateľstva). Súčasťou príloh Správy o hodnotení strategického dokumentu je aj primerané hodnotenie, ktoré hodnotí vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na územia sústavy NATURA 2000 do miery, akú dokument, vzhľadom na úroveň jeho rozpracovanosti poskytuje. Konkrétne návrhy jednotlivých konkrétnych realizovaných aktivít / projektov budú ďalej predmetom povoľovacích konaní v zmysle platnej legislatívy a budú posudzované v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.</p> <p>- Berie sa na vedomie. Príslušná legislatíva v rámci jednotlivých budúcich/konkrétnych realizovaných projektov strategického dokumentu bude dodržaná.</p>
--	---	---

K vydanému rozsahu hodnotenia strategického dokumentu (Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, č. OU-KE-OSZP1-2023/016708-219, zo dňa 05.06.2023) boli zaslané nasledovné stanoviská.

<p><b>1./ Prešovský samosprávny kraj,</b> Námestie mieru 2, 080 01 Prešov (č. 07010/2023/DUPaZP-3, zo dňa 14.07.2023)</p>	<p>Prešovský samosprávny kraj, odbor strategického rozvoja v zmysle § 8 ods. 8 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov ako dotknutý samosprávny kraj berie na vedomie rozsah hodnotenia strategického dokumentu.</p>	<p>- berie sa na vedomie.</p>
<p><b>2./ Ministerstvo životného prostredia, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny,</b> Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava, (č. 9287/2023-6.3 62778/2023, zo dňa 28.07.2023)</p>	<p>Ministerstvo ako príslušný orgán ochrany prírody a krajiny podľa § 65 ods. 1 písm. u) zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov si po preštudovaní rozsahu hodnotenia, ako aj na základe stanoviska Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky č. ŠOP SR/564-008/2023 zo dňa 19.07.2023, stanoviska Správy Národného parku Slovenský kras so sídlom v Brzotíne č. S-NPSK/295-004/2023 zo dňa 19.07.2023, stanoviska Správy Národného parku Slovenský raj so sídlom v Spišskej Novej Vsi č. NPSR/508-001/2023-Kraj zo dňa 26.07.2023, stanoviska Správy Národného parku Muránska planina č. SNPMP/257-004/2023 zo dňa 26.07.2023 navrhuje na doplnenie nasledovné nové špecifické požiadavky.</p> <p>1. Bližšie konkretizovať navrhované projekty s ohľadom na mieru detailu jednotlivých projektov.</p> <p>2. Vyhodnotiť vplyvy na všetky druhy chránených území, prvky územného systému ekologickej stability, lokality UNESCO, biotopy resp. iné dotknuté záujmy ochrany prírody a krajiny v Území celého Košického kraja, vrátane kumulatívnych vplyvov a navrhnúť</p>	<p>- Aktivita uvedená v predkladanom strategickom dokumente uvádzajú dopravné koridory bez bližšie špecifikovaných technických a územných/šírkových parametrov. Konkrétne projekty – ich parametre budú bližšie špecifikované v rámci dokumentácií stavieb / objektov v ich projektovej príprave.</p> <p>- Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu vrátane zdravia a kap. IV/1.1. Primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy zmeny strategického dokumentu a kap. 1.2. Hodnotenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na</p>

	<p>adekvátne opatrenia na ich zmiernenie.</p> <p>3. Z dôvodu, že v súčasnosti prebieha proces zonácie Národného parku Slovenský kras, bude potrebné konkrétne projekty navrhované v územnej pôsobnosti Správy Národného parku Slovenský kras s nimi vopred konzultovať.</p>	<p>zložky, faktory životného prostredia a zdravie obyvateľstva). Konkrétne návrhy jednotlivých realizovaných aktivít / projektov budú predmetom povoľovacích konaní v zmysle platnej legislatívy a budú posudzované v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.</p> <p>- berie sa na vedomie.</p>
--	---	---





Obstarávateľ:  
**Košický samosprávny kraj**  
Nám. Maratónu Mieru 1  
042 66 Košice

---



## „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“

### *Primerané hodnotenie vplyvov plánu na územia Natura 2000*

---

**Máj 2024**

Spracovateľ dokumentácie:

**EKOJET, s.r.o.**  
priemyselná a krajinná ekológia



Staré Grunty 9A, 841 04 Bratislava, Slovenská republika  
Tel.: (+421 2) 45 69 05 68  
e-mail: info@ekojet.sk  
www.ekojet.sk

## Obsah

1. Úvod .....	2
2. Vyhodnotenie podkladov pre primerané hodnotenie (kvalita, dostupnosť, úplnosť a podrobnosť podkladov) .....	4
3. Postup vypracovania primeraného hodnotenia.....	5
4. Informácie o pláne, programe alebo projekte (rozsah, lokalizácia, technické a technologické riešenie, varianty, termín realizácie a prípadne aj ukončenia prevádzky) .....	7
5. Identifikácia dotknutých území sústavy Natura 2000 (uviesť a zdôvodniť výber) .....	9
6. Hodnotenie vplyvov na dotknuté územia sústavy Natura 2000.....	11
6.1. Identifikácia dotknutých predmetov ochrany.....	21
6.2. Vyhodnotenie vplyvov na predmety a ciele ochrany (predovšetkým významnosti identifikovaných vplyvov na dotknuté predmety ochrany ako významný negatívny vplyv, mierne negatívny vplyv, žiadny vplyv, významný pozitívny vplyv, mierne pozitívny vplyv, pre plány a programy aj nevyhodnotiteľný vplyv).....	21
6.3. Vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov (kumulatívne účinky spolu s účinkami realizovaných a pripravovaných plánov, programov a projektov) .....	22
7. Vyhodnotenie vplyvov plánu, programu alebo projektu na integritu území sústavy Natura 2000.....	22
8. Návrh zmierňujúcich opatrení.....	23
9. Záver .....	24
10. Použité zdroje údajov .....	25
11. Prílohy.....	25

## 1. Úvod

Primerané hodnotenie vplyvov strategického dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030“ na dotknuté územia sústavy Natura 2000 je vypracované na základe špecifickej požiadavky vyplývajúcej z vydaného rozsahu hodnotenia (č. OU-KE-OSZP1-2023/022735, zo dňa 23.06.2023):

*2.2.1. Primerane miere úrovni strategického dokumentu sa v správe o hodnotení zaoberať posúdením vplyvov strategického dokumentu, resp. jeho strategických a špecifických cieľov na územia sústavy Natura 2000 podľa aktualizovanej Metodiky hodnotenia vplyvov plánov, programov a projektov na územia sústavy Natura 2000 (SAŽP, 2023) v zmysle platnej legislatívy, autorizovanou osobou podľa § 28a zákona č. 543/2002 Z. z. a to buď priamo v texte správy o hodnotení alebo v samostatnej prílohe správy o hodnotení.*

Cieľom predloženého primeraného hodnotenia je potvrdiť alebo vylúčiť, že plán, jeho aktivity a projekty môžu mať nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 z hľadiska cieľov jeho ochrany a v prípade konštatovania nevyhodnotiteľného vplyvu opísať možné budúce riziká a povinnosti investorov viažuce sa najmä k potrebe podrobného hodnotenia už s konkretizáciou rozsahu a lokalizácie činnosti. Všetky budúce aktivity vyplývajúce z napĺňania cieľov a opatrení tohto strategického dokumentu by v prípade umiestnenia v územiach sústavy Natura 2000 alebo v ich blízkosti mali byť po upresnení ich parametrov, lokalizácie a rozsahu posúdené v samostatnom primeranom hodnotení vplyvu plánu na dotknuté územia sústavy Natura 2000.

Natura 2000 predstavuje sústavu chránených území členských krajín Európskej únie (ďalej len „EÚ“). Jej hlavným cieľom je zachovať prírodné dedičstvo, ktoré je významné nielen pre príslušný členský štát, ale najmä pre EÚ. Táto sústava chránených území má zabezpečiť ochranu najvzácnejších a najviac ohrozených druhov voľne rastúcich rastlín, žijúcich živočíchov a prírodných biotopov vyskytujúcich sa na území štátov EÚ a prostredníctvom ochrany týchto druhov a biotopov zabezpečiť zachovanie biologickej rôznorodosti v celej EÚ.

Základom pre vytvorenie sústavy Natura 2000 sú dve právne normy EÚ:

- 1) Smernica Rady Európskych spoločenstiev č. 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov (známa tiež ako Smernica o vtácoch – Birds Directive), ktorou sa vyhlasujú osobitne chránené územia (Special Protection Areas, SPA), v národnej legislatíve ide o chránené vtáacie územia (CHVÚ).
- 2) Smernica Rady Európskych spoločenstiev č. 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (známa tiež ako Smernica o biotopoch – Habitats Directive), ktorou sa vyhlasujú osobitné územia ochrany (Special Areas of Conservation, SAC). V národnej legislatíve ide o územia európskeho významu (ÚEV), ktoré sa následne vyhlasujú v príslušnej národnej kategórii chránených území.

Potreba a postup hodnotenia vplyvov plánov na územia sústavy Natura 2000 vyplýva zo Smernice Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, konkrétne z článku 6 ods. 3) a 6 ods. 4).

Článok 6 ods. 3) – Akýkoľvek plán alebo projekt, ktorý priamo nesúvisí s určitou lokalitou alebo nie je pre starostlivosť o ňu nevyhnutný, ale pravdepodobne bude mať na túto lokalitu významný vplyv buď samostatne alebo v kombinácii s inými plánmi a projektmi, bude predmetom primeraného hodnotenia jeho dopadov na lokalitu z hľadiska cieľov ochrany lokality. Z hľadiska záverov

hodnotenia dopadov na lokalitu a s ohľadom na ustanovenia v článku 6 ods. 4 príslušné národné orgány schvália tento plán alebo projekt len vtedy, keď zistia, že nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu príslušnej lokality a v prípade, že je to vhodné, prihliadnu tiež na stanovisko verejnosti.

Článok 6 ods. 4) – Ak sa aj napriek negatívnemu hodnoteniu dopadov na lokalitu a neexistenciu alternatívnych riešení musí plán alebo projekt realizovať z naliehavých dôvodov prvoradého verejného záujmu vrátane sociálnych a ekonomických dôvodov, členský štát prijme všetky kompenzačné opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie ochrany celkovej spojitosti sústavy Natura 2000. O prijatých kompenzačných opatreniach bude informovať Európsku komisiu (ďalej len „EK“). Ak sa na príslušnej lokalite vyskytujú prioritné typy biotopov a / alebo prioritné druhy, jediné dôvody, na ktoré je možné prihliadať sú tie, ktoré sa týkajú ľudského zdravia alebo verejnej bezpečnosti, priaznivých dôsledkov prvoradého významu z hľadiska životného prostredia alebo podľa stanoviska EK iných naliehavých dôvodoch prevažujúceho verejného záujmu.

Hodnotenie vplyvov plánu na územia sústavy Natura 2000 je vypracované v zmysle § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín. Primerané hodnotenie rieši vplyvy na územia Natura 2000 – chránené vtáčie územia a územia európskeho významu.

## **2. Vyhodnotenie podkladov pre primerané hodnotenie (kvalita, dostupnosť, úplnosť a podrobnosť podkladov)**

Strategický dokument predstavuje plán sektorového charakteru so zameraním na oblasť cyklistickej dopravy. Obsahuje viaceré informácie o lokalizácii navrhovaných aktivít a preto je možné do určitej miery vyhodnotiť vplyvy jednotlivých činností. Strategický dokument opisuje činnosti, ktoré je možné približne lokalizovať, neobsahuje presné informácie o záberoch pôdy, opisy technických riešení ani o presnom rozsahu činností. Z informácií uvedených v strategickom dokumente je možné identifikovať niektoré dotknuté územia sústavy Natura 2000.

Podkladom pre vypracovanie primeraného hodnotenia bol predovšetkým samotný strategický dokument a koncept správy o hodnotení strategického dokumentu, legislatívne dokumenty a metodické materiály:

- „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030“, Cycling Planning Studio s.r.o., 2021,
- Metodika primeraného hodnotenia vplyvov plánov, programov a projektov na územia sústavy Natura 2000, SAŽP, 2023,
- Nariadenie vlády SR č. 451/2023 Z. z., ktorým sa ustanovuje národný zoznam území európskeho významu
- Zákon NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov,
- Starostlivosť o územia Natura 2000 (Ustanovenia článku 6 smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín), MŽP SR 2002,
- Komplexný monitorovací systém ŠOP SR (<http://www.biomonitoring.sk/>),
- Mapový portál <http://maps.sopsr.sk/>,
- <https://www.geoportalsk.sk/>,
- Natura 2000 – Sústava chránených území členských krajín EÚ, <http://www.sopsr.sk/natura/>,
- <https://natura2000.eea.europa.eu/>.

Vyššie uvedené podklady a zdroje boli dostupné v tlačenej alebo elektronickej forme. Vzhľadom k charakteru posudzovaného strategického dokumentu, nie sú súčasťou tohto hodnotenia rozsiahle údaje o navrhovanej činnosti, technický a technologický popis stavieb, aktivít, údaje o vstupoch, výstupoch ani o dotknutých územia sústavy Natura 2000. Cieľom hodnotenia je zistiť, či môžu mať jednotlivé aktivity vyplývajúce zo strategického dokumentu vplyvy na predmety, ciele ochrany a integritu území Natura 2000 a v prípade zistenia možného ovplyvnenia, resp. nemožnosti vylúčiť ovplyvnenie, navrhnúť potrebné opatrenia, prípadne primerané hodnotenie na úrovni konkrétnych projektov.

### 3. Postup vypracovania primeraného hodnotenia

Vzhľadom k pomerne všeobecnému charakteru strategického dokumentu bez presne umiestnených aktivít a činností, zahŕňajúci celý Košický samosprávny kraj, nebol v rámci predloženého primeraného hodnotenia spracovaný terénny prieskum ani neboli realizované konzultácie s odborníkmi na jednotlivé predmety ochrany.

Spôsob spracovania primeraného hodnotenia zodpovedá charakteru hodnoteného dokumentu (ide o koncepčný materiál vytvárajúci rámec pre budúce projekty a výzvy pre samosprávy, fyzické osoby a ďalšie subjekty na území KSK) a je preto vo vzťahu k územiám sústavy Natura 2000 a ich predmetom ochrany len akýmsi prípravným hodnotením s cieľom popísať riziká ďalších aktivít a činností vyplývajúcich z priorit a cieľov strategického dokumentu.

V zmysle platnej metodiky primeraného hodnotenia vplyvov plánov, programov a projektov na územia sústavy Natura 2000 (SAŽP, 2023), *podrobnosť možného vyhodnotenia vplyvov plánov na územia sústavy Natura 2000 úzko súvisí s úrovňou podrobnosti spracovania samotných plánov. Plány je z tohto pohľadu, možné rozdeliť do troch skupín:*

- *plány všeobecného charakteru (málo konkrétne, bez územného priemetu, napr. všeobecné koncepcie či politiky, napr. Koncepcia ochrany ovzdušia),*
- *sektorové/rezortné plány alebo programy (plánované projekty je možné v plánoch identifikovať, majú územný priemet, napr. rezortné koncepcie: Stratégia rozvoja dopravy, Koncepcia využitia hydroenergetického potenciálu),*
- *územnoplánovacej dokumentácie (ÚPN VÚC, ÚPN O, Zmeny a doplnky ÚPD)*

*Do tejto skupiny zaraďujeme plány pripravované s cieľom rozvoja rôznych sektorov, či už v oblasti dopravy, energetiky, nakladania s odpadom, hospodárenia s vodami alebo obhospodarovania lesov. Sektorové plány sú spracovávané na rôznych úrovniach od celoštátnej po miestnu. Pri mnohých je, podobne ako pri územnoplánovacej dokumentácii, povinnosť súladu s hierarchicky vyššie postavenou dokumentáciou. Ak v dokumentácii vyššej úrovne niektoré vplyvy nie je možné spoľahlivo a s istotou vyhodnotiť, kľúčové je podchytiť a podrobne ich vyhodnotiť v plánoch nižšej úrovne alebo samotných projektoch.*

*Sektorové plány/programy/koncepcie predstavujú z hľadiska prístupu k hodnoteniu akýsi hybrid medzi všeobecnými plánmi a územnými plánmi, nakoľko obsahujú komplex aktivít, cieľov, opatrení, z ktorých časť môže obsahovať presnú lokalizáciu budúcich aktivít/projektov a časť nie. Tieto prípady je potrebné jasne od seba odlíšiť a prispôsobiť tomu aj hodnotenie.*

*Pri tomto type plánu je možné, že vplyvy bude možné vyhodnotiť len pre niektoré jeho časti. V takomto prípade sa pre ostatné časti plánu (projekty, aktivity) uvedie vplyv ako „nevyhodnotiteľný“ a odkáže na nevyhnutnosť hodnotiť tieto projekty/aktivity na nižšej (spravidla projektovej) úrovni. Tento spôsob hodnotenia by však nemal byť dôvodom na absenciu hodnotenia významnosti plánu ako celku.*

**Pri primeranom hodnotení tohto typu plánov je kľúčové:**

- **identifikovať a vyhodnotiť kumulatívne vplyvy jednotlivých častí plánu (projektov/aktivít),**
- **navrhnuť možné opatrenia, napr. vylúčením niektorých oblastí (no-go zóny, plochy bez výstavby kvôli zachovaniu konektivity krajiny pre migráciu živočíchov) alebo uplatňovaním určitých noriem, napr. minimálna hustota priechodov pre voľne žijúce živočíchy,**

- **navrhnúť alternatívy vrátane rôzneho umiestnenia projektov alebo rôznych metód na dosiahnutie očakávaných výsledkov (napr. využívanie rôznych druhov dopravy alebo technológií na výrobu energie).**

V prípade strategického dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030“ ide jednoznačne o druhý z trojice uvedených typov plánov, pri ktorom je možné do istej miery identifikovať územný priemet, ide o dokument zameraný na rozvoj cyklodopravy.

Nosná časť spracovávaného primeraného hodnotenia predstavovala štúdium a analýzu textov hodnoteného strategického dokumentu spolu so štúdiom mapových podkladov a ostatných a metodických podkladových materiálov a následné zhodnotenie predpokladaného vplyvu aktivít vyplývajúcich zo strategického dokumentu na územia sústavy Natura 2000.



## **4. Informácie o pláne, programe alebo projekte (rozsah, lokalizácia, technické a technologické riešenie, varianty, termín realizácie a prípadne aj ukončenia prevádzky)**

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

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

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

V Kostrovej sieti cyklistických komunikácií Košického kraja boli doplnené tie koridory, ktoré rešpektovali regionálny princíp a presahovali vo svojom trasovaní lokálne záujmy samospráv. Zároveň bol vyhodnotený aktuálny stav pôvodnej regionálnej siete. Pôvodnú Kostrová sieť v roku 2015 tvorilo sedem hlavných vetiev, ktoré prioritne prepájali subregióny kraja a ich turistické destinácie, s prihliadaním na dopravnú funkciu v celkovej dĺžke 520 km. Novonavrhované vetvy Kostrovej siete cyklistických komunikácií KSK budú vo väčšej miere zohľadňovať dopravnú funkciu a budú prepájať viac sídiel na okresné mestá v súlade s Plánom udržateľnej mobility Košického kraja všade tam, kde to je relevantné. Rozsah cyklistickej siete sa rozšíril o 324 km na rozsah 853 km. Kostrová sieť cyklistických komunikácií predstavuje koncepčný materiál, ktorý tvorí podklad pre aktualizáciu územného plánu VUC KSK.

Košický samosprávny kraj si kladie za cieľ celkovo zlepšiť život obyvateľov na svojom území. V rámci Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky špecificky zameriava pozornosť na skvalitnenie podmienok lepšieho fyzického a mentálneho zdravia obyvateľov, zefektívnenie dopravného systému a podpora multimodality a v neposlednej rade aj ekonomický rozvoj a podpora podnikania v oblasti služieb pre cyklistov. V súlade so základnou víziou Cyklostratégie SR ako aj v snahe priblížiť sa

okolitým európskym krajinám je potrebné urobiť všetko potrebné pre to, aby sme do roku 2030 dosiahli 50 %-ný nárast cyklistov na cyklistických komunikáciách Košického kraja.

Hlavné ciele stratégie sú nasledovné:

1. Zvýšiť počet cyklistov
2. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov
3. Zlepšiť prepojenie s verejnou dopravou, najmä železničnou dopravou

Pri prvom a treťom hlavnom ciele je v prípade lokalizácie aktivít strategického dokumentu v územiach sústavy Natura 2000 predpoklad ovplyvnenia predmetov ochrany. Zvyšovanie počtu cyklistov v chránených územiach býva často spojené s nárastom rušivých vplyvov a tým nepriameho negatívneho ovplyvnenia území sústavy Natura 2000. Zlepšovanie prepojenia s verejnou dopravou v mnohých prípadoch predpokladá budovanie nových cyklotrás, čo v závislosti od lokalizácie konkrétnych trás môže priniesť priame aj nepriame ovplyvnenie území sústavy Natura 2000.

Navrhované špecifické ciele pre naplnenie hlavných cieľov sú nasledovné:

- ZLEPŠIŤ CYKLISTICKÚ INFRAŠTRUKTÚRU** - je budovanie bezpečných a atraktívnych segregovaných cyklistických cestičiek v zmysle Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja. Prepojenie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás na terminály verejnej dopravy, najmä vlakovej dopravy.
- VYBUDOVAŤ CYKLODESTINÁCIE** - realizácia cykloturistických trás, doplnkovej cykloturistickej vybavenosti (siete Bike Pointov KSK) a rozvoj služieb vhodných pre cyklistov. Cyklodestinácie budú slúžiť aj ako tréningové centrá, kde si cyklisti budú zlepšovať svoje zručnosti jazdy na bicykli a aktívnym oddychom celkovo svoj zdravotný stav.
- ZABEZPEČIŤ PRAVIDELNÝ ZBER DÁT** - systematický zber údajov o počte cyklistov predovšetkým prostredníctvom automatických cyklosčítačov, údaje o nehodovosti cyklistov, či zisťovanie stavu kvality cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry sú silný nástroj pre vyhodnotenie úspešnosti hlavných cieľov Cyklostratégie. Zároveň objektívne údaje tvoria solídny podklad pre zlepšovanie plánovania a tiež aj informovanie odbornej a laickej verejnosti.
- MANAGEMENT** - dostatočné personálne a odborné obsadenie Cyklotímu poverené implementáciou stratégie je nevyhnutným predpokladom dobrých výsledkov. Manažment implementácie cyklostratégie je rozdelený medzi Úrad KSK a Správu ciest KSK

Zo štúdia podkladového materiálu vyplynulo, že špecifické ciele strategického dokumentu obsahujú viaceré aktivity, pri ktorých je možná pomerne presná priestorová identifikácia a preto je možné do určitej miery identifikovať aj ich vplyvy na územia sústavy Natura 2000. To sa týka prvých dvoch špecifických cieľov, ktoré obsahujú aktivity počítajúce s výstavbou novej cyklo infraštruktúry.

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030 predstavuje plánovací dokument, ktorý obsahuje súhrn aktivít riešených v samostatných konaniach, ktoré je potrebné hodnotiť individuálne v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

## 5. Identifikácia dotknutých území sústavy Natura 2000 (uviesť a zdôvodniť výber)

Vzhľadom k tomu, že ide strategický dokument nie je ani v tomto prípade možné väčšinou vylúčiť ani potvrdiť ovplyvnenie konkrétnych území sústavy Natura 2000. Zároveň je isté, že viaceré aktivity vyplývajúce z hodnoteného strategického dokumentu ovplyvnia územia sústavy Natura 2000.

V rámci územia KSK sa nachádzajú, resp. do neho zasahujú nasledovné vyhlásené chránené vtáčie územia (CHVÚ):

- SKCHVU009 Košická kotlina
- SKCHVU015 Medzibodrožie
- SKCHVU017 Muránska planina-Stolica
- SKCHVU024 Senianske rybníky
- SKCHVU025 Slanské vrchy
- SKCHVU027 Slovenský kras
- SKCHVU035 Vihorlatské vrchy
- SKCHVU036 Volovské vrchy
- SKCHVU037 Ondavská rovina
- SKCHVU053 Slovenský raj

Vzhľadom k veľkej ploche jednotlivých CHVÚ sa dá predpokladať, že bude aktivitami vyplývajúcimi z hodnoteného strategického dokumentu v menšej alebo väčšej miere ovplyvnená väčšina týchto území. V rámci územia KSK sa v súčasnosti nachádza, resp. do neho zasahuje 85 území európskeho významu. Predpokladáme, že aktivitami vyplývajúcimi z hodnoteného strategického dokumentu môže byť ovplyvnený značný počet týchto území.

### **Dotknuté územia Natura 2000**

Územia Natura 2000 sú vyhodnotené ako dotknuté v nasledujúcich prípadoch:

- 1) lokality priamo dotknuté projektom (navrhovaný projekt zasahuje priamo do území sústavy Natura 2000).
- 2) nepriamo dotknuté (navrhovaný projekt sa nachádza v ich bezprostrednej blízkosti a vplyv sa dá predpokladať):
  - a) sú ovplyvnené v súvislosti so vstupmi (ťažba surovín, odbery vody, pripojenie inžinierskych sietí, doprava materiálu a technológií) počas prípravy, realizácie, prípadne likvidácie projektu,
  - b) sú ovplyvnené výstupmi (odpady, odpadové vody, emisie, hluk) počas prípravy, realizácie, prípadne likvidácie projektu,
  - c) aspoň jeden z predmetov ich ochrany môže byť dotknutý výstavbou, prevádzkou alebo likvidáciou projektu.

Predpokladané ovplyvnenie územia sústavy Natura 2000 je potrebné analyzovať prostredníctvom viacerých faktorov:

- typ, rozsah a dosahy projektu počas výstavby a prevádzky,
- citlivosť predmetov ochrany na vplyvy projektu (napr. väzba na hydrológiu, citlivosť na fragmentáciu biotopov, prašnosť, hlučnosť),

- veľkosť domovských okrskov (tzn. *home range*), lokomočná a migračná schopnosť každého predmetu ochrany ÚEV a CHVÚ.

Prítomnosť dotknutých alebo potenciálne dotknutých území sústavy Natura 2000 bola priestorovo analyzovaná vo vzťahu k plošnému rozsahu realizovanej činnosti a následne vyhodnotená nasledovne:

- navrhovaná činnosť je v priamom strete s dvomi územiaми sústavy Natura 2000, t. j. realizovaná činnosť priestorovo priamo zasahuje do území sústavy Natura 2000,
- ovplyvňuje územie sústavy Natura 2000 v súvislosti so vstupmi (fáza realizácie stavebných prác – hluk, prašnosť, vyrušovanie, svetelný smog a pod.),
- ovplyvňuje územie sústavy Natura 2000 v súvislosti s výstupmi (prevádzka plánovanej činnosti – synantropizácia okolia, zvýšenie návštevnosti, hlučnosť a pod.).

Na základe vyššie uvedených kritérií posudzovania, kedy je územie plánom dotknuté alebo nie, je možné predpokladať, že vplyvom aktivít priamo vyplývajúcich z hodnoteného strategického dokumentu môže byť ovplyvnená časť území európskeho významu a chránených vtáčích území v KSK. V ďalšej kapitole poukážeme akými spôsobmi a pri ktorých opatreniach a aktivitách môže dôjsť ovplyvneniu jednotlivých území.

## 6. Hodnotenie vplyvov na dotknuté územia sústavy Natura 2000

Po preštudovaní strategického dokumentu a jeho príloh môžeme konštatovať, že pri samotnom hodnotení vplyvov na územia sústavy Natura 2000 je pre potreby hodnotenia zásadná časť 4. Návrhová časť, kde sú popisované špecifické ciele. Druhou časťou strategického dokumentu, ktorú je možné v tomto primeranom hodnotení vyhodnotiť je prílohová časť, kde sú popisované plánované cyklistické koridory v KSK spolu s mapovým znázornením ich orientačného umiestnenia. Na základe tejto časti je možné identifikovať aj konkrétne pravdepodobne dotknuté územia sústavy Natura 2000. Vzhľadom k tomu, že ide plánovací dokument, nie je možná presná identifikácia dotknutých území sústavy Natura 2000 ani jednotlivých vplyvov na predmety ochrany, lebo chýba presná technická špecifikácia a lokalizácia aktivít strategického dokumentu. Napriek tomu sa pri aktivitách, resp. opatreniach popisovaných v strategickom dokumente dá do istej miery povedať, či aktivity budú mať vplyv na územia sústavy Natura 2000 alebo a v niektorých prípadoch sa dajú identifikovať aj konkrétne dotknuté územia, navrhnuté sú konkrétne dopravné koridory. Môžeme poukázať na potrebu zhodnotenia vo fáze projektovej prípravy konkrétnych projektov a tiež môžeme pri viacerých aktivitách vylúčiť ovplyvnenie území sústavy Natura 2000 už v tejto fáze. Mnohé z opatrení majú len organizačný charakter bez záberu nového územia, resp. zásahov do území sústavy Natura 2000 (napr. pravidelný zber dát a pod.). Pri opatreniach tohto typu uvádzame „0“ - žiadne vplyvy. Pri ostatných opatreniach / činnostiach uvádzame „0 / ?“ - tzn. žiadne alebo bližšie nešpecifikovateľné ovplyvnenie. V nasledujúcej tabuľke je prehľadný zoznam cieľov strategického dokumentu a navrhovaných opatrení, vyhodnotenie ich možných vplyvov na územia sústavy Natura 2000 a zdôvodnenie hodnotenia.

Špecifické ciele a opatrenia navrhované v strategickom dokumente a ich predpokladané vplyvy na územia sústavy Natura 2000:

Špecifické ciele	Opatrenie a jeho aktivity	Vplyvy	Zdôvodnenie
1. Zlepšiť cyklistickú infraštruktúru – 45 km nových cyklistických trás	Realizácia projektovej prípravy, vrátane vysporiadania majetkovo právnych vzťahov <i>Indikátor: počet vydaných stavebných povolení 16, počet územných rozhodnutí 16, počet dokumentácií pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie 16</i>	0	Opatrenie nemá negatívny vplyv na žiadne územia sústavy Natura 2000. Nemá charakter územného záberu a ovplyvnenia.
	Vypracovanie žiadostí o nenávratný finančný príspevok <i>Indikátor: počet podaných žiadostí o NFP (16)</i>	0	Opatrenie nemá negatívny vplyv na žiadne územia sústavy Natura 2000. Nemá charakter územného záberu a ovplyvnenia.
	<b>Realizácia cyklistickej infraštruktúry</b>  <i>Indikátor: počet realizovaných stavieb (cieľ: 16) počet vybudovaných kilometrov cyklotrás (cieľ: 44,5 km)</i>	0 / ?	Opatrenie môže mať negatívny vplyv na územia sústavy Natura 2000, ale je formulované všeobecne bez konkretizácie územného priemetu. Výstavba nových cyklotrás môže ovplyvniť viaceré predmety ochrany v územiach sústavy Natura 2000 v závislosti od ich presného umiestnenia. Opis vplyvov navrhovaných cyklistických komunikácií na územia sústavy Natura 2000 je predmetom nasledujúcej kapitoly.

2. Vybudovanie cyklodestinácií a cykloregiónov	Vypracovanie koncepcií cyklodestinácií <i>Indikátor: vypracovanie 10 územných koncepcií zameraných na rozvoj infraštruktúry a služieb v plánovaných cyklodestináciách vrátane urbanistického návrhu</i>	0	Opatrenie nemá negatívny vplyv na žiadne územia sústavy Natura 2000. Nemá charakter územného záberu a ovplyvnenia.
	<b>Skvalitnenie cykloturistickej infraštruktúry – cykloturistické trasy</b> <i>Indikátor: oprava a údržba 97 cykloturistických trás, presmerovanie alebo úplné zrušenie 17 cykloturistických trás - v zmysle výsledkov pasportu 2021</i>	0 / ?	Opatrenie môže mať negatívny vplyv na územia sústavy Natura 2000. Výstavba nových cyklotrás (presmerovanie) môže ovplyvniť viaceré predmety ochrany v územiach sústavy Natura 2000 v závislosti od ich presného umiestnenia. Opis vplyvov navrhovaných cyklistických komunikácií na územia sústavy Natura 2000 je predmetom nasledujúcej kapitoly.
	<b>Realizácia nových cykloturistických trás – v rozsahu 300 km vrátane</b> <b>projektovej prípravy a legislatívneho procesu</b> <i>Indikátor: počet nových cykloturistických trás – 5, dĺžka nových cykloturistických trás 250 km, počet dokumentácií pre legalizáciu cykloturistických trás</i>	0 / ?	Opatrenie môže mať negatívny vplyv na územia sústavy Natura 2000. Výstavba nových cyklotrás môže ovplyvniť viaceré predmety ochrany v územiach sústavy Natura 2000 v závislosti od ich presného umiestnenia. Opis vplyvov navrhovaných cyklistických komunikácií na územia sústavy Natura 2000 je predmetom nasledujúcej kapitoly.
	Realizácia doplnkovej cykloturistickej vybavenosti – Bike Pointy vrátane servisných miest, informačné panely s mapami, odpočívadlá a servisné miesta v zmysle dizajn manuálu KSK <i>Indikátor: počet Bike pointov – 5, počet informačných nových alebo obnovených panelov ku cyklotrasám – 20, počet nových odpočívadiel 20</i>	0	Opatrenie nebude mať negatívny vplyv na žiadne územia sústavy Natura 2000. Pri popisovaných stavebných objektoch ide o stavby s minimálnym územným záberom.
	Vybudovanie tréningových a vzdelávacích centier pre cyklistov – tréningové lokality so zabezpečením výučby zdravého pohybu na bicykli – pump traky, singletraily, cvičné dráhy, výukové centrá, dopravné ihriská <i>Indikátor: počet tréningových a vzdelávacích centier – 5</i>	0	Opatrenie nebude mať negatívny vplyv na žiadne územia sústavy Natura 2000. Výstavba tréningových a vzdelávacích centier pre cyklistov je viazaná na malé plochy v urbanizovanom, resp. využívanom území.
	Podpora vybudovania a zriadenia požičovní bicyklov <i>Indikátor: počet nových požičovní bicyklov – 5</i>	0	Opatrenie nebude mať negatívny vplyv na žiadne územia sústavy Natura 2000. Výstavba požičovní bicyklov je viazaná na urbanizované plochy, ide o stavby s malým územným záberom.

3. Zabezpečiť pravidelný zber dát	<b>Realizácia pasportu cykloturistických trás a cykloturistickej infraštruktúry</b> <i>Indikátor: počet pasportov 1, odhadovaný rozsah cca 2000 km</i>	0	Opatrenie nemá negatívny vplyv na žiadne územia sústavy Natura 2000. Nemá charakter územného záberu a ovplyvnenia.
	Realizácia cykloportálu KSK a zber dát prostredníctvom jeho aplikácií <i>Indikátor: počet pasportov 1, odhadovaný rozsah cca 2000 km</i>	0	Opatrenie nemá negatívny vplyv na žiadne územia sústavy Natura 2000. Nemá charakter územného záberu a ovplyvnenia.
	Realizácia prieskumu dopravnej mobility <i>Indikátor: počet prieskumov dopravnej mobility 2</i>	0	Opatrenie nemá negatívny vplyv na žiadne územia sústavy Natura 2000. Nemá charakter územného záberu a ovplyvnenia.
	Osadenie automatických sčítačov cyklistov <i>Indikátor: počet nových osadených automatických sčítačov - 50</i>	0	Opatrenie nemá negatívny vplyv na žiadne územia sústavy Natura 2000. Nemá charakter územného záberu a ovplyvnenia.
4. Management	Zabezpečiť adekvátne personálne obsadenie pre riešenie problematiky: - Cyklokoordinátor pre realizáciu cyklickej infraštruktúry - Cyklokoordinátor pre cyklodeštinácie - Cyklokoordinátor pre zber dát a web portál - Cyklokoordinátor pre komunikáciu a koordináciu Zabezpečiť údržbu cyklistických komunikácií a cykloturistických trás vo vlastníctve kraja pod gesciou Správy ciest KSK	0	Opatrenie nemá negatívny vplyv na žiadne územia sústavy Natura 2000. Nemá charakter územného záberu a ovplyvnenia.

#### Vysvetlivky:

0 - nepredpokladá sa žiadne ovplyvnenie území sústavy Natura 2000,

0 / -1 / ? - opatrenie môže mať vplyv na územia sústavy Natura 2000, ale nemusí mať žiadny v závislosti od umiestnenia konkrétnej činnosti.

Plánované cyklistické koridory uvedené v strategickom dokumente a ich predpokladané vplyvy na územia sústavy Natura 2000:

Označenie a názov komunikácie / koridoru	Súčasný stav (km) a návrh ďalšieho rozvoja	Prekryv s územiami sústavy Natura 2000	Pravdepodobné ovplyvnenie území sústavy Natura 2000	Vplyvy
KE 01 EuroVelo 11	Celková plánovaná dĺžka: 42 km Existujúca trasa: 14,613 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 11,128 km <b>Navrhovaná novostavba: 16,259 km</b>	SKUEV4010 Dolný tok Hornádu SKUEV0944 Hornádske meandre SKUEV4007 Dolný tok Torysy SKCHVU009 Košická kotlina	Koridor križuje tri územia európskeho významu a jedno chránené vtáčie územia – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1

KE02 – Vetva B – Zemplínska	Celková plánovaná dĺžka: 93,5 km Existujúca trasa: 25,498 Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 45,823 km <b>Navrhovaná novostavba: 22,135 km</b>	SKUEV0006 Latorica SKCHVU015 Medzibodrožie	Koridor ovplyvňuje jedno územie európskeho významu a jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
KE03 – Vetva C – Gemerská	Celková plánovaná dĺžka: 97,225 km Existujúca trasa: 23,383 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 54,136 km <b>Navrhovaná novostavba: 19,716 km</b>	SKUEV0112 Slovenský raj SKUEV0290 Horný tok Hornádu SKCHVU027 Slovenský kras SKCHVU053 Slovenský raj	Koridor križuje dve územia európskeho významu a dve chránené vtáčie územia – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
KE04 – Vetva D – Hornádska	Celková plánovaná dĺžka: 104,067 km Existujúca trasa: 19,319 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 57,924 km <b>Navrhovaná novostavba: 26,824 km</b>	SKUEV784 Hubovo SKUEV0112 Slovenský raj SKUEV0928 Stredný tok Hornádu SKCHVU053 Slovenský raj SKCHVU036 Volovské vrchy	Koridor križuje tri územia európskeho významu a dve chránené vtáčie územia – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
KE05 - Vetva E – Abovská	Celková plánovaná dĺžka: 96,435 km Existujúca trasa: 38,463 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 41,838 km <b>Navrhovaná novostavba: 16,134 km</b>	SKCHVU027 Slovenský kras SKUEV0347 Domické škrapy SKUEV0345 Kečovské škrapy SKUEV4000 Silickobrezovské lúky SKUEV0922 Bubeník SKUEV0341 Dolný vrch SKUEV0356 Horný vrch SKUEV0954 Stredný tok Bodvy SKCHVU009 Košická kotlina	Koridor križuje viaceré územia európskeho významu a dve chránené vtáčie územia – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
KE06 - Vetva F – Tokajská	Celková plánovaná dĺžka: 61,571 km Existujúca trasa: 3,935 km	SKUEV0327 Milič SKUEV0034 Boršiansky les SKUEV0236 Bodrog SKCHVU025 Slanské vrchy	Koridor križuje tri územia európskeho významu a dve chránené vtáčie územia – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných	0 / -1



	Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 24,604 km <b>Navrhovaná novostavba: 33,032 km</b>	SKCHVU015 Medzibodrožie	komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	
KE07 - Vetva G – Dolnozemplínska	Celková plánovaná dĺžka: 41,724 km Existujúca trasa: 7,4 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 34,186 km <b>Navrhovaná novostavba: 0,138 km</b>	SKUEV0006 Latorica SKUEV0236 Bodrog SKCHVU015 Medzibodrožie	Koridor križuje dve územia európskeho významu a jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
KE08 - Vetva H – Sobranecká	Celková plánovaná dĺžka: 26,962 km Existujúca trasa: 5,734 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 14,163 km <b>Navrhovaná novostavba: 7,065 km</b>	SKUEV4013 Dolný tok Okny SKCHVU035 Vihorlatské vrchy	Koridor križuje jedno územie európskeho významu a prechádza v tesnej blízkosti jedného chráneného vtáčieho územia – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
KE09 - Vetva I – Trebišovská	Celková plánovaná dĺžka: 39,01 km Existujúca trasa: 0 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 14,882 km <b>Navrhovaná novostavba: 24,128 km</b>	SKUEV0006 Latorica SKUEV0843 Dolný tok Ondavy SKCHVU015 Medzibodrožie SKCHVU037 Ondavská rovina	Koridor križuje dve územia európskeho významu a dve chránené vtáčie územia – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
KE10 - Vetva J – Moldavská	Celková plánovaná dĺžka: 66,828 km Existujúca trasa: 19,344 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 24,246 km <b>Navrhovaná novostavba: 23,238 km</b>	SKUEV0935 Haništiansky les SKUEV0348 Čierna Moldava SKUEV0349 Jasovské dubiny SKCHVU009 Košická kotlina SKCHVU027 Slovenský kras SKCHVU036 Volovské vrchy	Koridor križuje (resp. je trasovaný v tesnej blízkosti) tri územia európskeho významu a tri chránené vtáčie územia – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
KE11 - Vetva K – Gelnická	Celková plánovaná dĺžka: 60,228 km Existujúca trasa: 45,52 km	SKCHVU036 Volovské vrchy	Koridor križuje jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho	0 / -1

	Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 6,746 km <b>Navrhovaná novostavba: 7,962 km</b>		projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	
MP 01 Cyklotrasa – Trebišov – Sečovce	Celková plánovaná dĺžka: 12,156 km Existujúca trasa: 0 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 4,866 km <b>Navrhovaná novostavba: 7,290 km</b>	SKCHVU037 Ondavská rovina	Koridor križuje jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
MP 02 Cyklotrasa – Ondava – Trebišov Tokaj	Celková plánovaná dĺžka: 35,038 km Existujúca trasa: 2,920 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 31,347 km <b>Navrhovaná novostavba: 0,771 km</b>	SKCHVU037 Ondavská rovina	Koridor križuje jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
MP 03 Cyklotrasa – Veľké Kapušany – Latorica	Celková plánovaná dĺžka: 7,108 km Existujúca trasa: 0,658 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 1,530 km <b>Navrhovaná novostavba: 4,920 km</b>	SKUEV0006 Latorica SKCHVU015 Medzibodrožie	Koridor križuje jedno územie európskeho významu a jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
MP 04 Cyklotrasa SNV – Harichovce – Levoča	Celková plánovaná dĺžka: 5,728 km Existujúca trasa: 2,051 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 1,067 km <b>Navrhovaná novostavba: 2,610 km</b>	SKUEV0928 Stredný tok Hornádu	Koridor križuje jedno územie európskeho významu – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
MP 05 Hrabušice – Betlanovce – pokračovanie ako prepojenie Slovenský raj – Vysoké Tatry	Celková plánovaná dĺžka: 2,442 km Existujúca trasa: 0,270 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 0 km	SKUEV0290 Horný tok Hornádu SKCHVU053 Slovenský raj	Koridor križuje jedno územie európskeho významu a jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania	0 / -1

	<b>Navrhovaná novostavba: 2,172 km</b>		komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	
MP 06 – Ptrukša – Čierna nad Tisou	Celková plánovaná dĺžka: 11,209 km Existujúca trasa: 3,531 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 7,435 km <b>Navrhovaná novostavba: 0,143 km</b>	SKUEV0006 Latorica SKCHVU015 Medzibodrožie	Koridor križuje jedno územie európskeho významu a jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
MP 07 – KE07 - Klin nad Bodrogom	Celková plánovaná dĺžka: 4,057 km Existujúca trasa: 1,400 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 2,620 km <b>Navrhovaná novostavba: 0,037 km</b>	SKUEV0236 Bodrog SKCHVU015 Medzibodrožie	Koridor križuje jedno územie európskeho významu a jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
MP 08 - KE06 - Zemplínska Teplica	Celková plánovaná dĺžka: 5,771 km Existujúca trasa: 1,160 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 3,755 km <b>Navrhovaná novostavba: 0,856 km</b>	SKCHVU025 Slanské vrchy	Koridor križuje jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
MP09 - KE04 - Prepojenie Slovenský raj	Celková plánovaná dĺžka: 8,759 km Existujúca trasa: 0 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 8,759 km <b>Navrhovaná novostavba: 0 km</b>	SKUEV0112 Slovenský raj SKUEV0928 Stredný tok Hornádu SKCHVU053 Slovenský raj	Koridor križuje dve územia európskeho významu a jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby.	0 / -1
MP 10 - KE04 Smižany – Iľiašovce	Celková plánovaná dĺžka: 3,598 km Existujúca trasa: 0 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 1,230 km	-	Koridor nezasahuje územia sústavy Natura 2000 – žiadne negatívne ovplyvnenie.	0

	<b>Navrhovaná novostavba: 2,368 km</b>			
MP 11 - KE01 - Prepojenie Valaliky Geča	Celková plánovaná dĺžka: 4,582 km Existujúca trasa: 0 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 0,874 km <b>Navrhovaná novostavba: 3,708 km</b>	-	Koridor nezasahuje územia sústavy Natura 2000 – žiadne negatívne ovplyvnenie.	0
MP 12 - KE01 - Prepojenie Rozhanovce	Celková plánovaná dĺžka: 11,91 km Existujúca trasa: 0 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 11,91 km <b>Navrhovaná novostavba: 0 km</b>	SKUEV4010 Dolný tok Hornádu SKUEV4007 Dolný tok Torusy	Koridor križuje dve územia európskeho významu – negatívne ovplyvnenie (napr. rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
MP 13 KE 11 Šebastovce - Barca	Celková plánovaná dĺžka: 1,086 km Existujúca trasa: 0 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 0 km <b>Navrhovaná novostavba: 1,086 km</b>	-	Koridor nezasahuje územia sústavy Natura 2000 – žiadne negatívne ovplyvnenie.	0
MP 14 - KE 10 Šaca - Malá Ida	Celková plánovaná dĺžka: 7,194 km Existujúca trasa: 0 km Ostatné (rekonštrukcia, modernizácia a i.): 3,524 km <b>Navrhovaná novostavba: 3,670 km</b>	-	Koridor nezasahuje územia sústavy Natura 2000 – žiadne negatívne ovplyvnenie.	0

**Novonavrhané komunikácie / koridory - prekryv s územiami Natura 2000 a ich predpokladané ovplyvnenie (viď prílohy)**

Lokalizácia nových komunikácií / koridorov	Prekryv s územiami sústavy Natura 2000	Pravdepodobné ovplyvnenie území sústavy Natura 2000	Vplyvy
1. Okolie mesta Spišská Nová Ves	SKUEV0784 Mašianske sysľovisko SKUEV0928 Stredný tok Hornádu SKUEV0112 Slovenský raj SKCHVU053 Slovenský raj SKCHVU036 Volovské vrchy	Navrhované koridory križujú dve územia európskeho významu a dve chránené vtáčie územia – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery). Zvlášť citlivo postupovať v prípade koridoru križujúceho SKUEV0784 Mašianske sysľovisko - v prípade realizácie obmedziť trasovanie komunikácie na existujúcu poľnú cestu na severnom okraji územia a stavebné dvory neumiestňovať v rámci ÚEV.	0 / -1
2. Okolie mesta Krompachy a obce Spišské Vlachy	SKUEV0928 Stredný tok Hornádu SKCHVU036 Volovské vrchy	Navrhované koridory križujú jedno územie európskeho významu a jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
3. Okolie mesta Rožňava	-	Koridory nezasahujú územia sústavy Natura 2000 – žiadne negatívne ovplyvnenie.	0
4. Okolie obce Dobšiná	-	Koridory nezasahuje územia sústavy Natura 2000 – žiadne negatívne ovplyvnenie.	0
5. Okolie mesta Moldava nad Bodvou a obce Jasov	SKCHVU027 Slovensky kras SKCHVU036 Volovské vrchy	Navrhované koridory križujú jedno chránené vtáčie územie – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
6. Okolie mesta Košice	SKCHVU036 Volovské vrchy SKCHVU009 Košická kotlina SKUEV0328 Stredné Pohornádie SKUEV4010 Dolný tok Hornádu SKUEV4007 Dolný tok Torysy SKUEV0935 Haništiansky les	Navrhované koridory križujú (resp. sú v tesnej blízkosti) štyri územia a európskeho významu a dve chránené vtáčie územia – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
7. Okolie mesta Trebišov a obce Sečovce	SKCHVU037 Ondavská rovina SKCHVU025 Slanské vrchy	Navrhované koridory križujú (resp. sú v tesnej blízkosti) dve chránené vtáčie územia – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1

8. Okolie obce Slovenské Nové Mesto	SKUEV0034 Boršiansky les SKUEV0236 Bodrog SKCHVU015 Medzibodrožie	Navrhované koridory križujú (resp. sú v tesnej blízkosti) jedno chránené vtáčie územie a dve územia európskeho významu – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
9. Okolie miest Kráľovský Chlmec a Čierna nad Tisou	SKUEV0030 Horešské lúky SKCHVU015 Medzibodrožie	Navrhované koridory križujú (resp. sú v tesnej blízkosti) jedno chránené vtáčie územie a jedno územie európskeho významu – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
10. Okolie mesta Veľké Kapušany	-	Koridory nezasahujú do územia sústavy Natura 2000 – žiadne negatívne ovplyvnenie.	0
11. Okolie mesta Sobrance	SKUEV4013 Dolný tok Okny SKCHVU035 Vihorlatské vrchy	Navrhované koridory križujú (resp. sú v tesnej blízkosti) jedno chránené vtáčie územie a jedno územie európskeho významu – negatívne ovplyvnenie (napr. záber biotopov a rušivé vplyvy) území sústavy Natura 2000 je pravdepodobné. Preto bude pri ďalšom projektovaní konkrétneho projektu pri zachovaní navrhovaných komunikácií / koridorov potrebné vykonať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 v prípade budovania komunikácií priamo alebo v blízkosti území Natura 2000 formou novostavby (nové zábery).	0 / -1
12. Okolie mesta Michalovce	-	Koridory nezasahujú do územia sústavy Natura 2000 – žiadne negatívne ovplyvnenie.	0
13. Okolie mesta Strážske	-	Koridory nezasahujú do územia sústavy Natura 2000 – žiadne negatívne ovplyvnenie.	0

## 6.1. Identifikácia dotknutých predmetov ochrany

Vzhľadom k tomu, že sa jedná o strategický dokument, technická špecifikácia a presná lokalizácia cyklotrás absentuje, definované sú existujúce cyklotrasy a približné komunikácie / koridory navrhovanej cyklistickej infraštruktúry. Preto pri identifikácii dotknutých predmetov ochrany môžeme vychádzať len z lokalizácie koridorov plánovaných cyklotrás, ich presné umiestnenie a stavebno – technické riešenie bude predmetom jednotlivých územných konaní.

Pri väčšine navrhovaných koridorov je predpoklad ich umiestnenia v polohe existujúcich komunikácií, ktoré budú rekonštruované, modernizované alebo bude na nich len upravená organizácia dopravy (napr. zriadenie jazdného pruhu pre cyklistov, doplnenie dopravného značenia). V týchto prípadoch sa vplyvy navrhovaných cyklistických predpokladajú nulové alebo zanedbateľné. V prípade zasahovania do území Natura 2000 je však vždy vhodné navrhnúť nevyhnutné opatrenia na prevenciu zásahov do chránených biotopov a biotopov druhov európskeho významu (napr. vytýčenie staveniska, jasné ohraničenie stavebných dvorov, pravidelná kontrola - environmentálny dozor a pod.).

Vzhľadom k tomu, že nepoznáme konkrétne technické parametre navrhovaných cyklistických komunikácií a ich presnú lokalizáciu, je nemožné kvantifikovať vplyvy na jednotlivé predmety ochrany. Napriek tomu vieme určiť, pri ktorých územiach Natura 2000 je predpoklad ich ovplyvnenia a pri týchto koridoroch zasahujúcich do území sústavy Natura 2000, resp. trasovaných v kontakte s nimi, je potrebné vypracovať primerané hodnotenie vplyvu plánu na dotknuté územia sústavy Natura 2000.

Primerané hodnotenie konkrétnych projektov / činností bude potrebné vypracovať pri všetkých projektoch priamo zasahujúcich do území sústavy Natura 2000, pri projektoch lokalizovaných v tesnej blízkosti týchto území, kde nie je možné jednoznačne vylúčiť ich ovplyvnenie a tiež pri projektoch zasahujúcich do migračných koridorov druhov európskeho významu. To sa týka projektov spojených s budovaním nových stavebných objektov – ciest, odpočívadiel, mostov a pod. V prípade budovania cyklistických komunikácií sa ovplyvnenie migračných trás týka hlavne obojživelníkov a vydry riečnej (v prípade budovania mostov križujúcich vodné toky, ktoré sú súčasťou sústavy Natura 2000, kde je predmetom ochrany).

## 6.2. Vyhodnotenie vplyvov na predmety a ciele ochrany (predovšetkým významnosti identifikovaných vplyvov na dotknuté predmety ochrany ako významný negatívny vplyv, mierne negatívny vplyv, žiadny vplyv, významný pozitívny vplyv, mierne pozitívny vplyv, pre plány a programy aj nevyhodnotiteľný vplyv)

Zo všeobecného hodnotenia vplyvov v kap. 6. Hodnotenie vplyvov na dotknuté územia sústavy Natura 2000, kde boli tabuľkovou formou vyhodnotenú potenciálne vplyvy jednotlivých aktivít strategického dokumentu a popísaný prekryv s územiami Natura 2000 vyplýva, že pri viacerých aktivitách a navrhovaných cyklokoridoroch bude prítomné ovplyvnenie území Natura 2000, ale vzhľadom k absencii presného umiestnenia a technického riešenia nie je možné vyhodnotiť vplyvy na územia Natura 2000 a ich predmety ochrany presne, resp. ich kvantifikovať. To bude možné až na úrovni konkrétnych projektov, kde bude upresnené technické riešenie a lokalizácia aktivít.

Vzhľadom k charakteru navrhovaných aktivít sa významné negatívne ovplyvnenie území Natura 2000 a ich predmetov nepredpokladá. Pri budovaní cyklistickej infraštruktúry zvyčajne nevznikajú významné migračné bariéry, tiež sa väčšina cyklistických koridorov navrhuje v polohe existujúcej dopravnej infraštruktúry a prípadné zásahy do území Natura 2000 sú takmer výlučne okrajové.

Z uvedeného vyplýva aj fakt, že nebudú významne negatívne ovplyvnené ciele ochrany jednotlivých predmetov ochrany.

Je potrebné vypracovať primerané hodnotenie na dotknuté územia sústavy Natura 2000 pre každý projekt vyplývajúci z hodnoteného strategického dokumentu, ktorý sa bude umiestňovať priamo do území Natura 2000 alebo do ich tesnej blízkosti a bude mať charakter novostavby.

### **6.3. Vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov (kumulatívne účinky spolu s účinkami realizovaných a pripravovaných plánov, programov a projektov)**

Vzhľadom k tomu, že ide o strategický dokument, ktorý je podkladom pre ďalšie plánovanie a projektovanie cyklistickej infraštruktúry, vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov v tejto fáze má malú výpovednú hodnotu. Očakávaná kumulácia vplyvov sa očakáva predovšetkým s aktivitami vyplývajúcimi z obsahovo súvisiacimi strategickými dokumentmi predovšetkým Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK a tiež s ďalšími dopravnými stavbami s Košickom samosprávnym krajom.

Vo všeobecnosti je možné konštatovať, že kumulatívne vplyvy v prípade realizácie viacerých navrhovaných cyklistických komunikácií súčasne aj v kumulácii s inými činnosťami budú s najvyššou pravdepodobnosťou zanedbateľné alebo mierne. Pre plnohodnotné vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov bude potrebné vykonať hodnotenia na úrovni konkrétnych projektov ovplyvňujúcich územia sústavy Natura 2000. Vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov bude preto predmetom ďalšieho spodrobnenia v prípade jednotlivých aktivít / projektov.

Vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov s inými projektmi a činnosťami, ktoré nesúvisia s hodnoteným strategickým dokumentom musí byť predmetom posudzovania v prípade konkrétnych projektov.

## **7. Vyhodnotenie vplyvov plánu, programu alebo projektu na integritu území sústavy Natura 2000**

Z hodnotenia vplyvov strategického dokumentu vyplynulo, že vplyvy strategického dokumentu na územia sústavy Natura 2000 a tiež na ich predmety a ciele ochrany sú vyhodnotiteľné len do určitej miery a bude nutné vykonať primerané hodnotenie na úrovni konkrétnych projektov a činností, kde budú doplnené informácie o lokalizácii a technickom riešení v prípade konkrétnych projektov a kde bude možné jednoznačne vylúčiť alebo potvrdiť ovplyvnenie území sústavy Natura 2000.

V prípade zachovania navrhovaných dopravných koridorov popisovaných v strategickom dokumente sa nepredpokladá negatívne ovplyvnenie integrity žiadneho územia Natura 2000, nakoľko sa nepredpokladá ani významný negatívny vplyv na žiadny predmet ochrany území Natura 2000.



## 8. Návrh zmierňujúcich opatrení

Obsahom hodnoteného strategického dokumentu je návrh stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030. Aktivity vyplývajúce z hodnoteného strategického dokumentu majú z veľkej časti manažmentový (plánovací) charakter a neovplyvňujú zložky životného prostredia. Časť opisovaných opatrení počíta s výstavbou novej cyklistickej infraštruktúry a pri týchto je ovplyvnenie území sústavy Natura 2000 pri ich umiestňovaní v územiach sústavy Natura 2000 alebo v ich blízkosti pravdepodobné. Popisované cyklistické koridory a plánované komunikácie je možné v súčasnosti lokalizovať len orientačne, pri čom je možné povedať pri ktorých je ovplyvnenie území sústavy Natura 2000 pravdepodobné až isté, a pri ktorých naopak nie je pravdepodobné (tieto sa neuvádzajú z dôvodu rozsahu hodnotenia).

Pri návrhu opatrení vo fáze projektovej prípravy konkrétnych projektov / činností je potrebné sa zamerať hlavne na ich zmierňujúci vplyv na konkrétne predmety ochrany dotknutých územiach Natura 2000. V tejto fáze hodnotenia vplyvov strategického dokumentu na územia sústavy Natura 2000 majú navrhované opatrenia všeobecný charakter a odkazujú na potrebu ďalšieho hodnotenia konkrétnych projektov počas ich prípravy:

- Realizovať primerané hodnotenie vplyvu plánu na dotknuté územia sústavy Natura 2000 pre konkrétny projekt zasahujúci do území sústavy Natura 2000, do domovských okrskov predmetov ochrany CHVÚ a ÚEV (projekty kontakte / v tesnej blízkosti území Natura 2000), v prípadoch kedy budú budované nové komunikácie (novostavby), prípadne rozširované existujúce komunikácie. Pri týchto je predpoklad ovplyvnenia predmetov ochrany území Natura 2000.
- Pri umiestňovaní cyklistických komunikácií do území Natura 2000 uprednostniť trasovanie po existujúcich komunikáciách a iných antropogenizovaných plochách aby sa obmedzil zásah do prirodzených a poloprirodzených biotopov na nevyhnutné minimum tak kde to bude možné.
- Pri záberoch do rozmnožovacích a potravných biotopov jednotlivých predmetov ochrany v dotknutých ÚEV a CHVÚ navrhnuť vo fáze projektovej prípravy konkrétne zmierňujúce opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov.
- Pri navrhovaní a budovaní nových mostných objektov, ktoré budú súčasťou cyklistických komunikácií zohľadňovať potrebu zachovania kvality migračných koridorov pre vydru riečnu, vodnú avifaunu a ostatné vodné organizmy – zachovávať suché brehy v podmostnom priestore, zachovať pobrežnú vegetáciu v blízkosti mostov, neumiestňovať bariéry priamo do toku, neumiestňovať prvky rizikové z dôvodu kolízií vtákov a pod.
- V prípade budovania cyklistických komunikácií cez územia Natura 2000 umiestňovať stavebné dvory mimo tieto územia a zabezpečovať stavenisko pred prípadnými kontamináciami stavebnými odpadmi.
- V územiach sústavy Natura 2000 dbať počas výstavby na prevenciu šírenia invázných druhov v zmysle metodických usmernení ŠOP SR a v prípade zaznamenaného výskytu týchto druhov zabezpečiť ich efektívnu likvidáciu v priestore koridoru cyklistickej komunikácie podľa postupov opísaných v metodických materiáloch ŠOP SR.
- Pri budovaní cyklistických komunikácií v územiach Natura 2000 jasne vyznačiť plochu staveniska počas celej doby realizácie, aby sa predišlo poškodzovaniu biotopov mimo nevyhnutný záber stavby.
- Odpočívadlá, bike pointy a iné zariadenia pre cyklistov umiestňovať prednostne mimo území Natura 2000 a na miesta bez výskytu biotopov a druhov európskeho významu.

## 9. Záver

Z hodnotenia vplyvov strategického dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030“ na dotknuté územia sústavy Natura 2000 vyplynulo, že vplyvy na územia sústavy Natura 2000 vrátane kumulatívnych vplyvov, vplyvov na ich predmety ochrany a ciele ochrany a vplyvy na ich integritu sú vyhodnotiteľné len do určitej miery z dôvodu absencie údajov o presnej lokalizácii a technickom riešení konkrétnych aktivít. Napriek tomu je na základe podrobnosti a informácií uvedených v hodnotenom strategickom dokumente možné potvrdiť alebo vyvrátiť pri mnohých popisovaných aktivitách a navrhovaných cyklistických komunikáciách / koridoroch možné ovplyvnenie území Natura 2000 a ich predmetov ochrany.

Hodnotenie poukázalo na potrebu ďalšieho hodnotenia, resp. na nulové vplyvy pri jednotlivých aktivitách a navrhovaných cyklistických koridoroch popisovaných v hodnotenom strategickom dokumente a tiež navrhuje opatrenia na zmiernenie a predchádzanie negatívnych vplyvov. V prípade identifikácie území sústavy Natura 2000 dotknutých realizáciou opatrení / aktivít navrhovaných v hodnotenom strategickom dokumente vo fáze prípravy konkrétnych projektov bude potrebné tieto vplyvy vyhodnotiť v samostatnom hodnotení. **Toto primerané hodnotenie nenahrádza hodnotenie na úrovni konkrétnych projektov.**

Vzhľadom k uvedeným zisteniam nie je v tejto fáze potrebné žiadne z navrhovaných opatrení / aktivít popisované v strategickom dokumente vylúčiť z dôvodu prítomnosti významného negatívneho vplyvu. Na základe hodnotenia strategického dokumentu ako celku, hodnotenia jeho cieľov, aktivít a navrhovaného rozšírenia siete cyklistických komunikácií konštatujeme, že **nebol identifikovaný významný negatívny vplyv na územia sústavy Natura 2000.**

Zodpovedný riešiteľ: Mgr. Juraj Nechaj

autorizovaná osoba podľa § 28a zák. NR SR č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny,  
v znení neskorších predpisov číslo osvedčenia: 03/2022 (platnosť do 21.04.2027)

## 10. Použité zdroje údajov

- „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030“, Prešovský samosprávny kraj, 2022,
- Správa o hodnotení strategického dokumentu: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030“ - KONCEPT, EKOJET, s.r.o., 05/2024.

### Legislatívne dokumenty a schválené metodiky:

- Metodika primeraného hodnotenia vplyvov plánov, programov a projektov na územia sústavy Natura 2000, SAŽP, 2023,
- Zákon NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MŽP SR č. 170/2021 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov
- Starostlivosť o územia Natura 2000 (Ustanovenia článku 6 smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín), MŽP SR 2002,
- Vyhlasovacie predpisy území sústavy NATURA 2000,
- Hodnotenie plánov a projektov významne ovplyvňujúcich lokality sústavy Natura 2000 (Metodická príručka k ustanoveniam článkov 6(3) a 6(4) smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín), MŽP SR 2002,

### Použitá literatúra a internetové zdroje:

- Komplexný monitorovací systém ŠOP SR (<http://www.biomonitoring.sk/>),
- Mapový portál <http://maps.sopsr.sk/>,
- Natura 2000 – Sústava chránených území členských krajín EÚ, <http://www.sopsr.sk/natura/>,
- <https://natura2000.eea.europa.eu/>.

## 11. Prílohy

### Mapové prílohy - novonavrhované komunikácie / koridory cyklistických komunikácií:

1. Okolie mesta Spišská Nová Ves
2. Okolie mesta Krompachy a obce Spišské Vlachy
3. Okolie mesta Rožňava
4. Okolie obce Dobšiná
5. Okolie mesta Moldava nad Bodvou a obce Jasov
6. Okolie mesta Košice
7. Okolie mesta Trebišov a obce Sečovce
8. Okolie obce Slovenské Nové Mesto
9. Okolie miest Kráľovský Chlmec a Čierna nad Tisou
10. Okolie mesta Veľké Kapušany
11. Okolie mesta Sobrance
12. Okolie mesta Michalovce
13. Okolie mesta Strážske

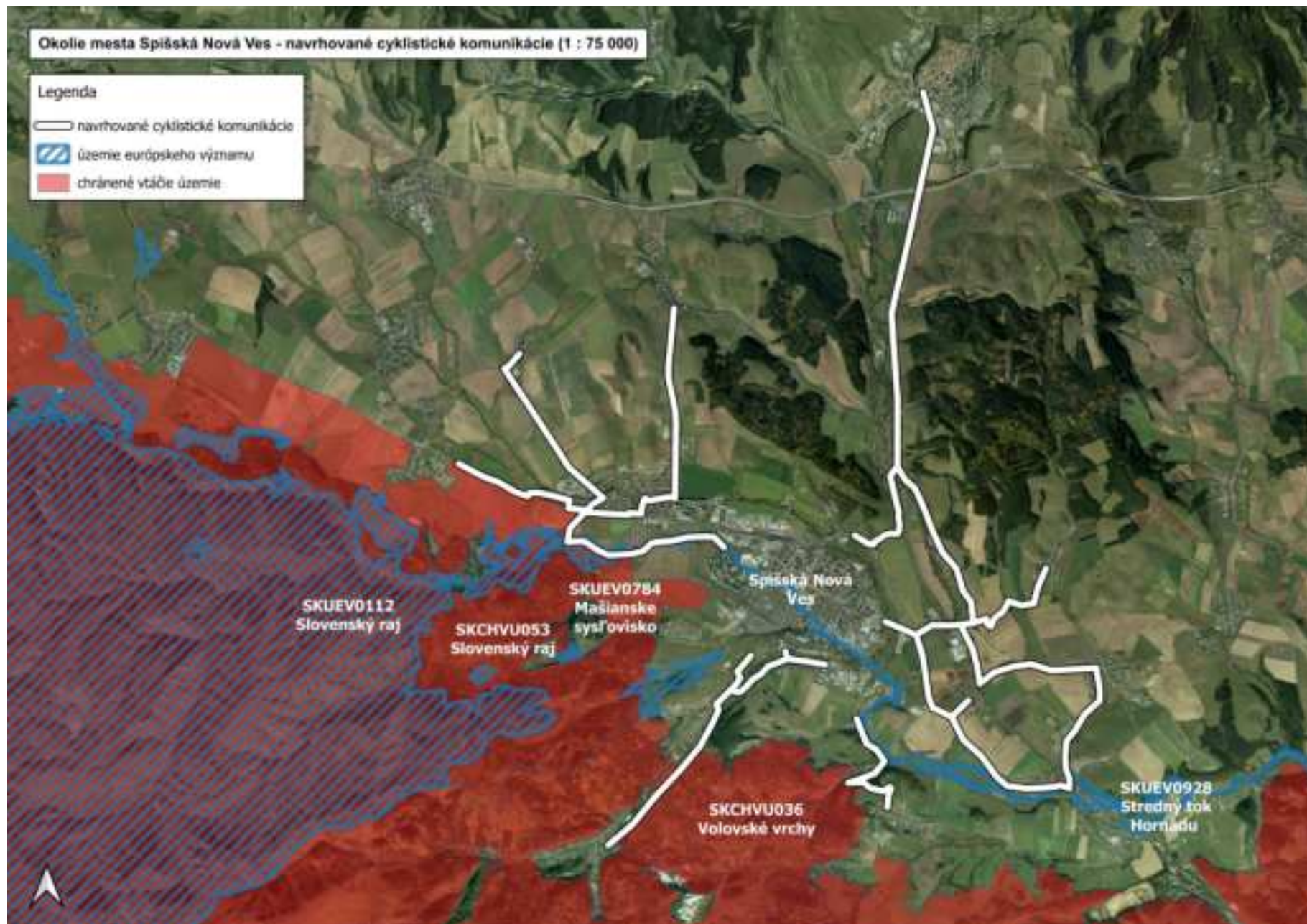
Okolie mesta Spišská Nová Ves - navrhované cyklistické komunikácie (1 : 75 000)

Legenda

— navrhované cyklistické komunikácie

▨ územie európskeho významu

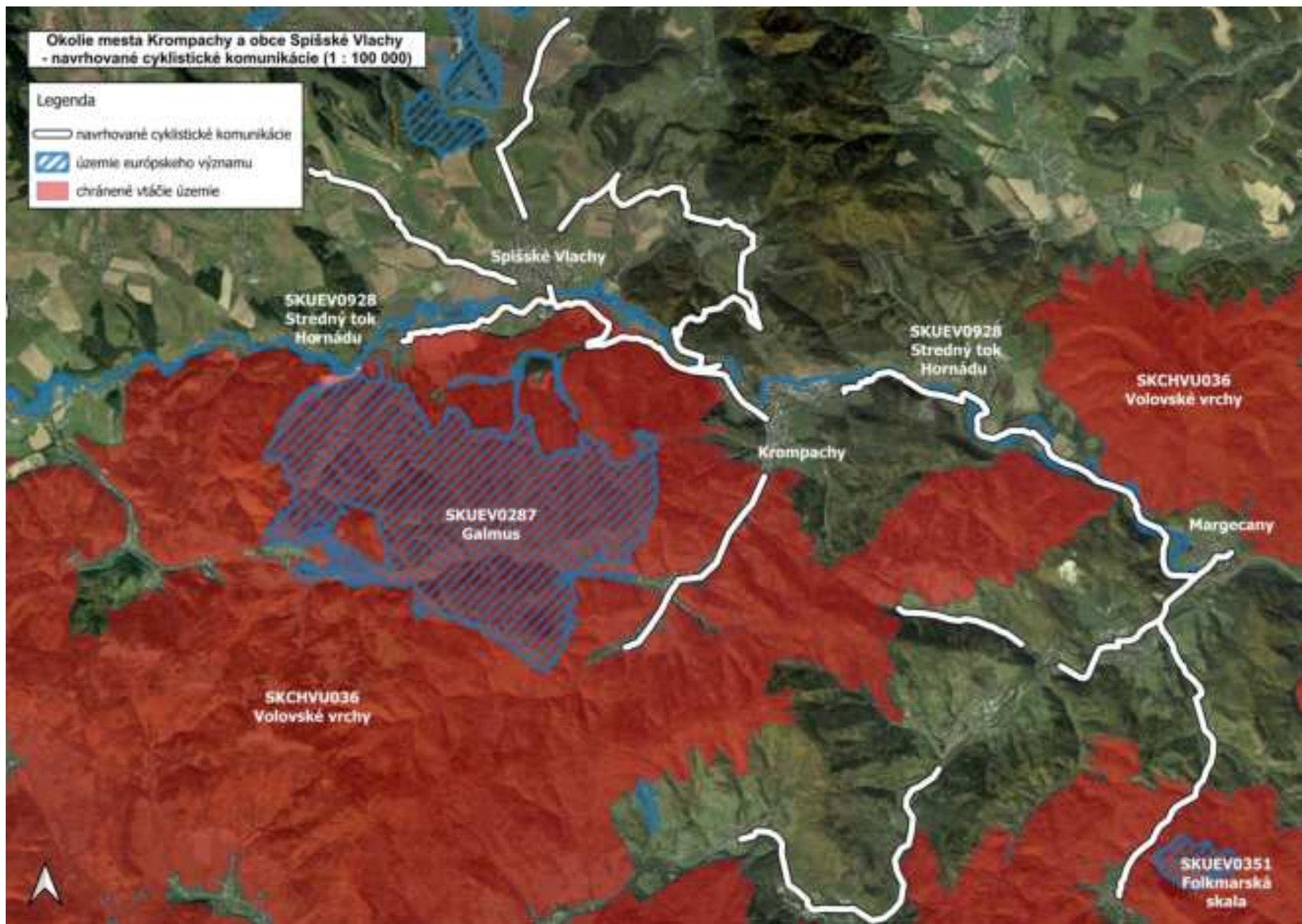
■ chránené vtáče územie



Okolie mesta Krompachy a obce Spišské Vlachy  
- navrhované cyklistické komunikácie (1 : 100 000)

Legenda

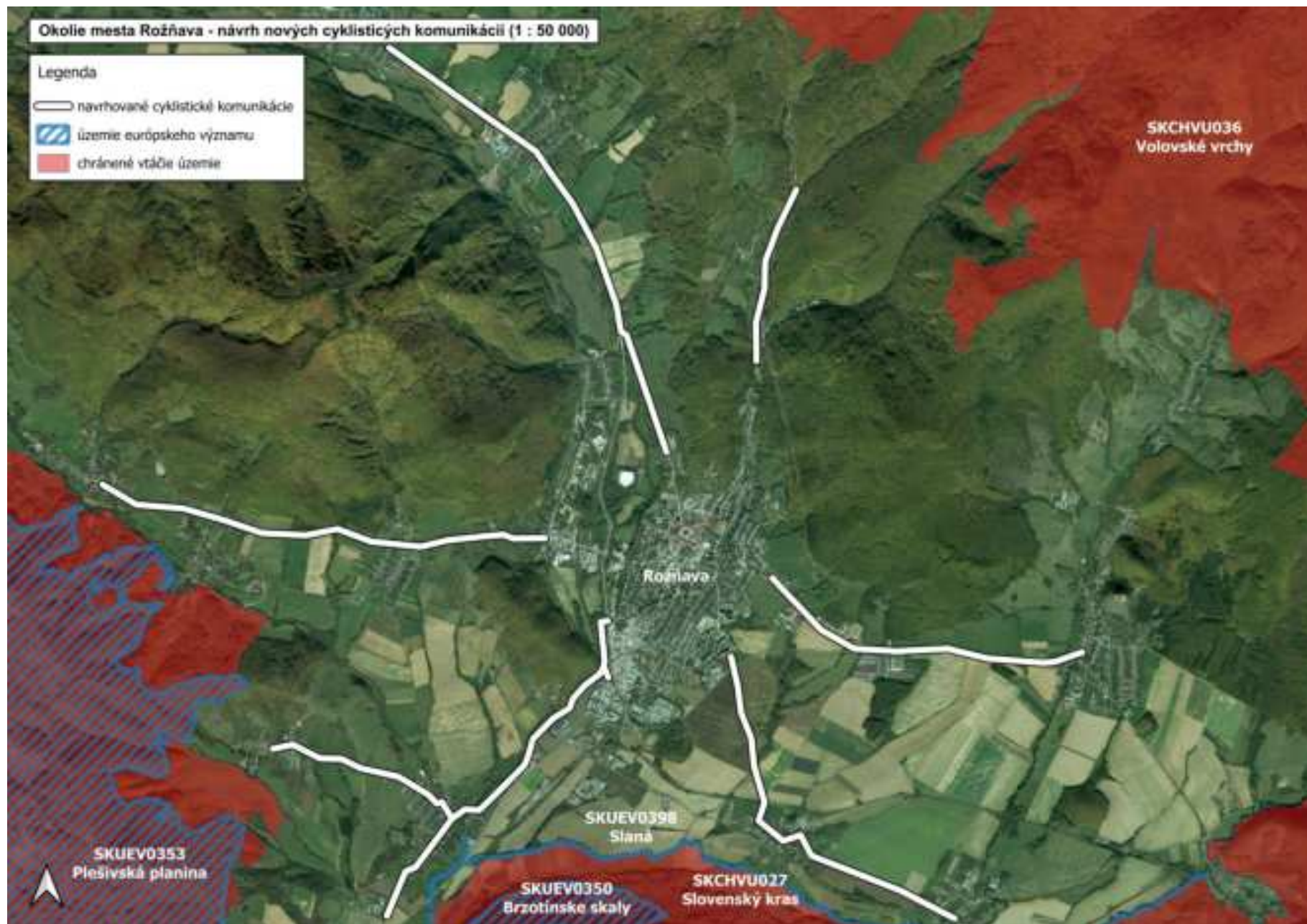
- navrhované cyklistické komunikácie
- územie európskeho významu
- chránené vtáče územie



Okolie mesta Rožňava - návrh nových cyklistických komunikácií (1 : 50 000)

Legenda

- navrhované cyklistické komunikácie
- územie európskeho významu
- chránené vtáči územie



SKCHVU036  
Volovské vrchy

Rožňava

SKUEV0398  
Slaná




SKUEV0353  
Plešivská planina

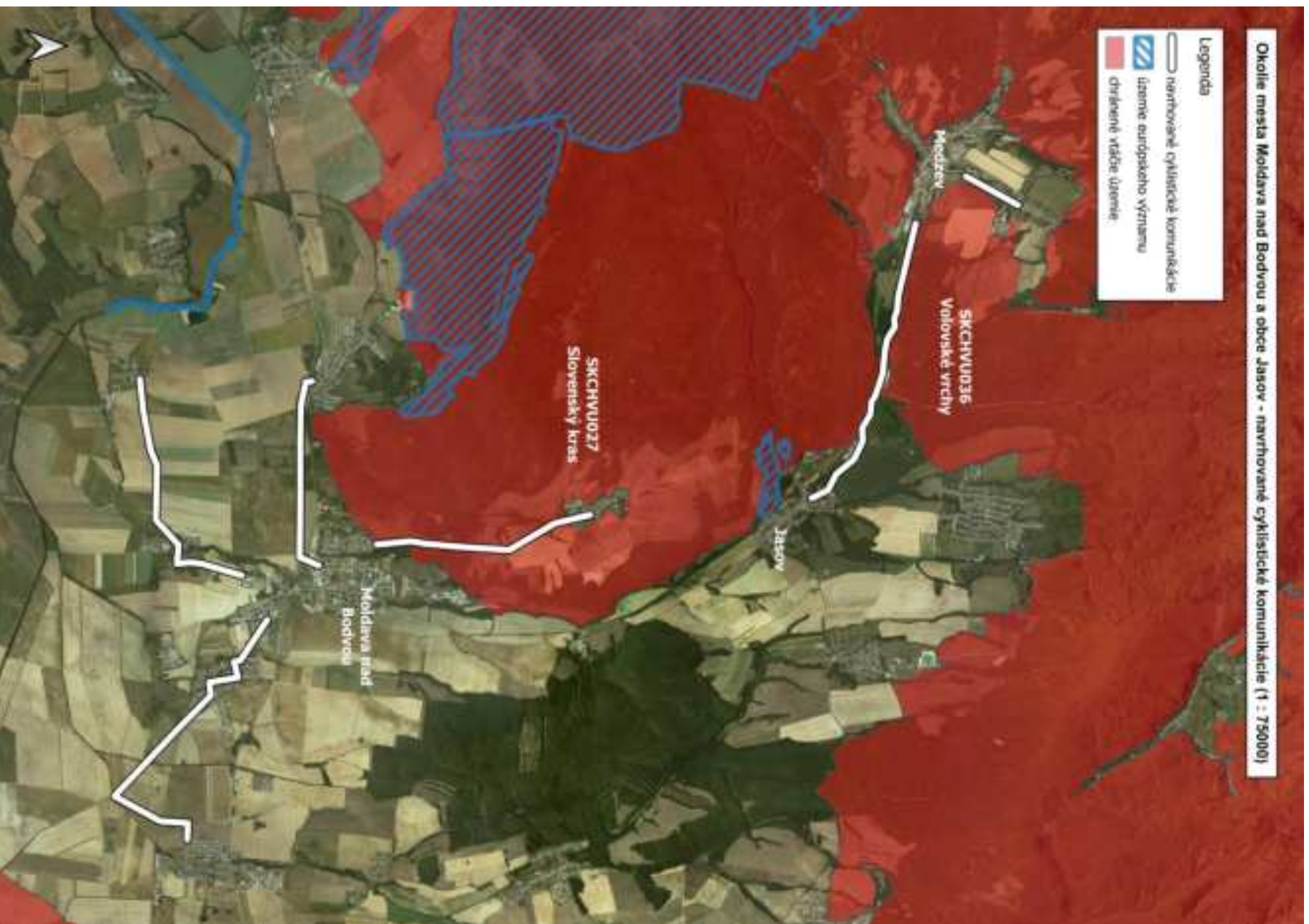
SKUEV0350  
Brzotínske skaly

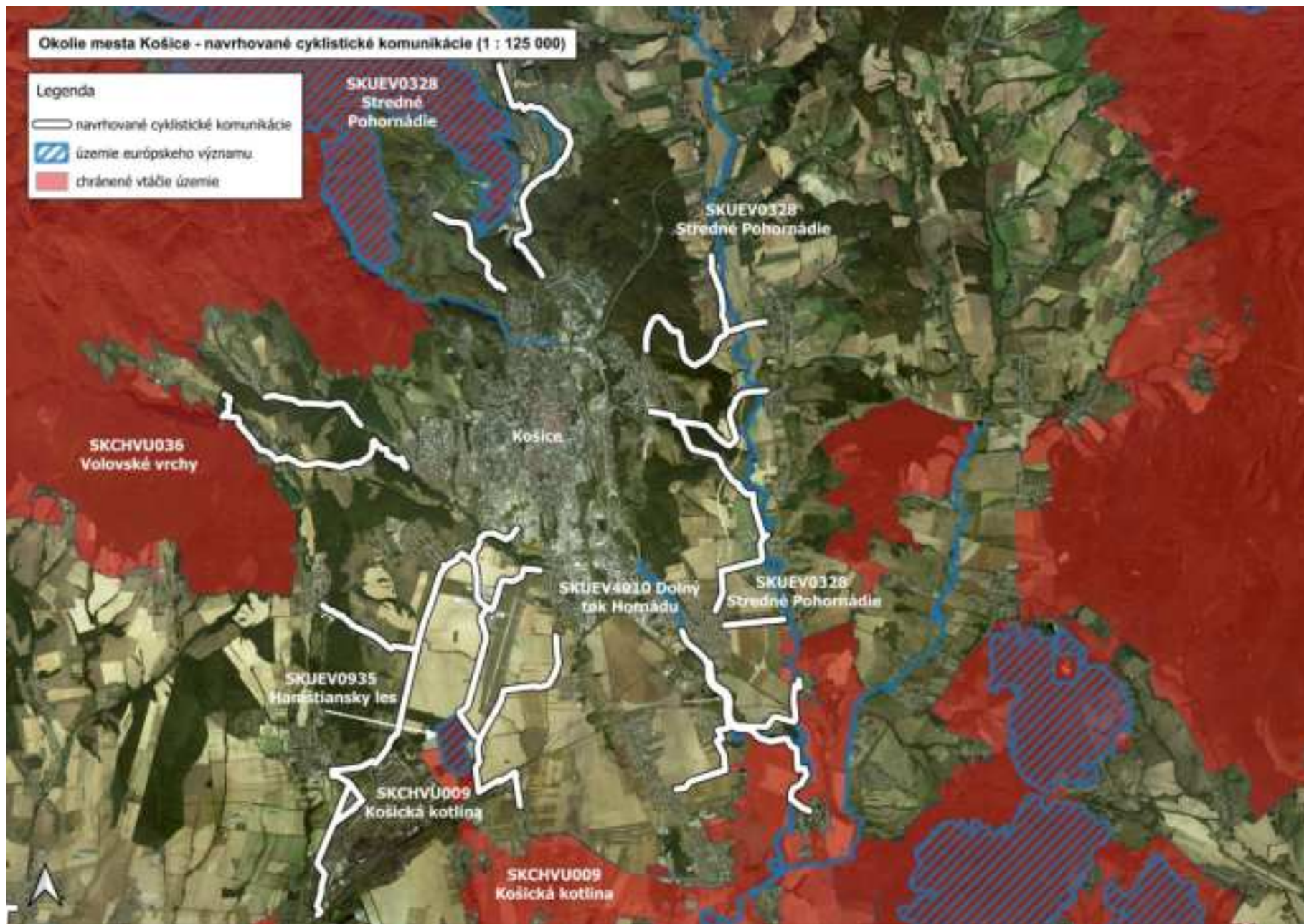
SKCHVU027  
Slovenský kras

Okolie mesta Moldava nad Bodvou a obce Jasov - navrhované cyklistické komunikácie (1 : 75000)

Legenda

-  navrhované cyklistické komunikácie
-  územie európskeho významu
-  chránené vtáče územie






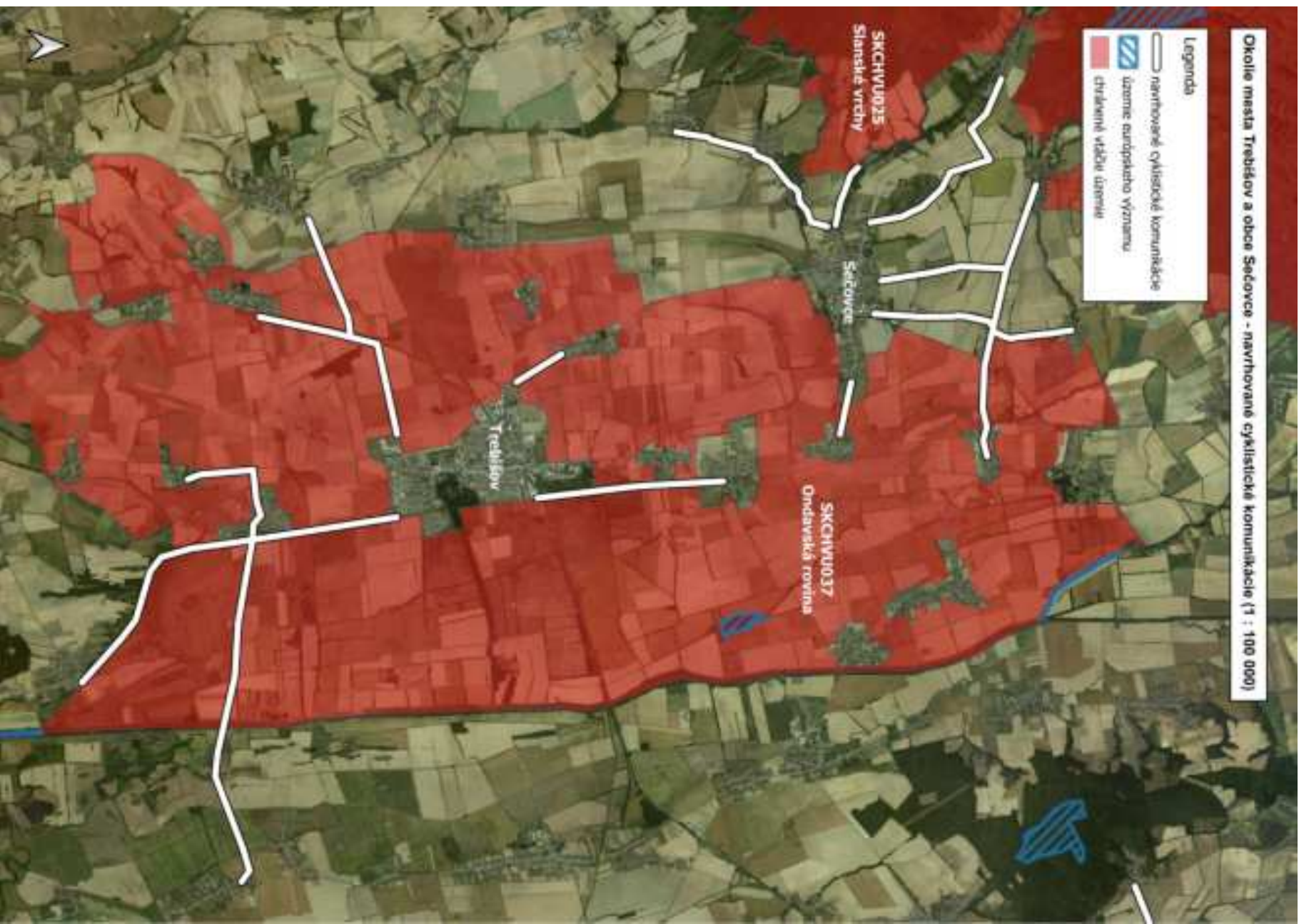




Okolie mesta Trebišov a obce Sedovce - navrhované cyklistické komunikácie (1 : 100 000)

Legenda

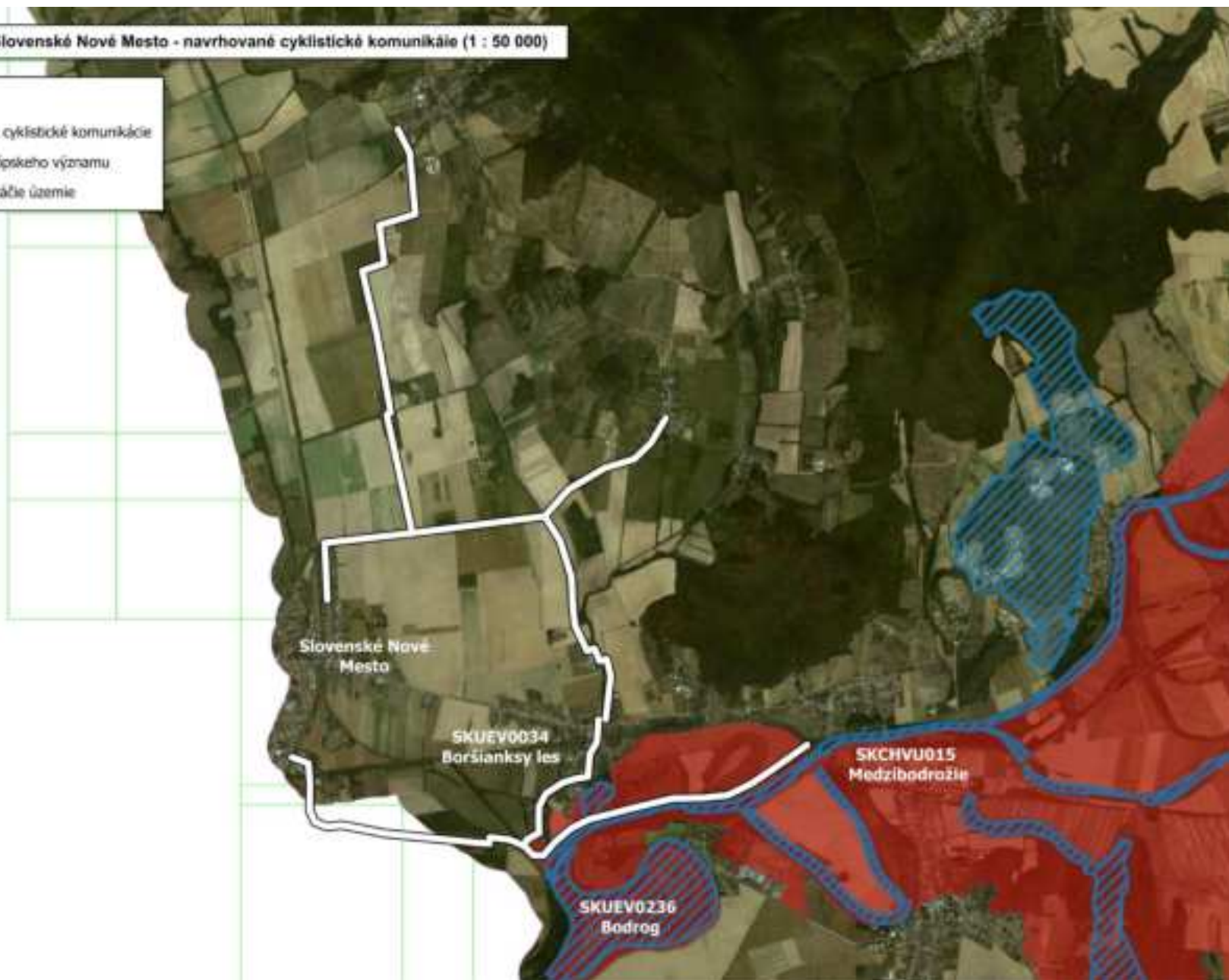
-  navrhované cyklistické komunikácie
-  územie európskeho významu
-  etablované vidiecke územie



Okolie obce Slovenské Nové Mesto - navrhované cyklistické komunikácie (1 : 50 000)

Legenda

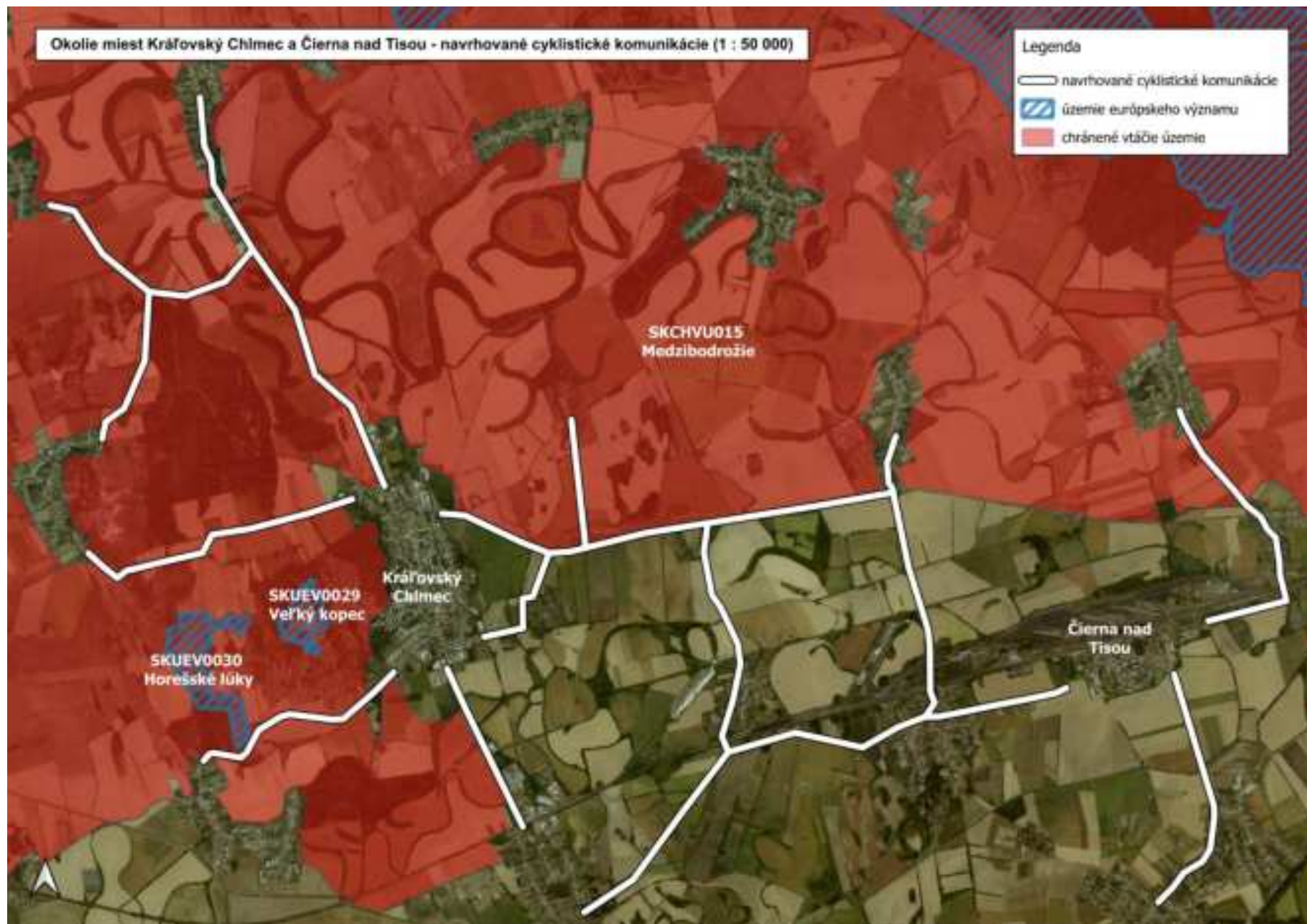
- navrhované cyklistické komunikácie
- územie európskeho významu
- chránené vtáče územie



Okolie miest Kráľovský Chlmec a Čierna nad Tisou - navrhované cyklistické komunikácie (1 : 50 000)

Legenda

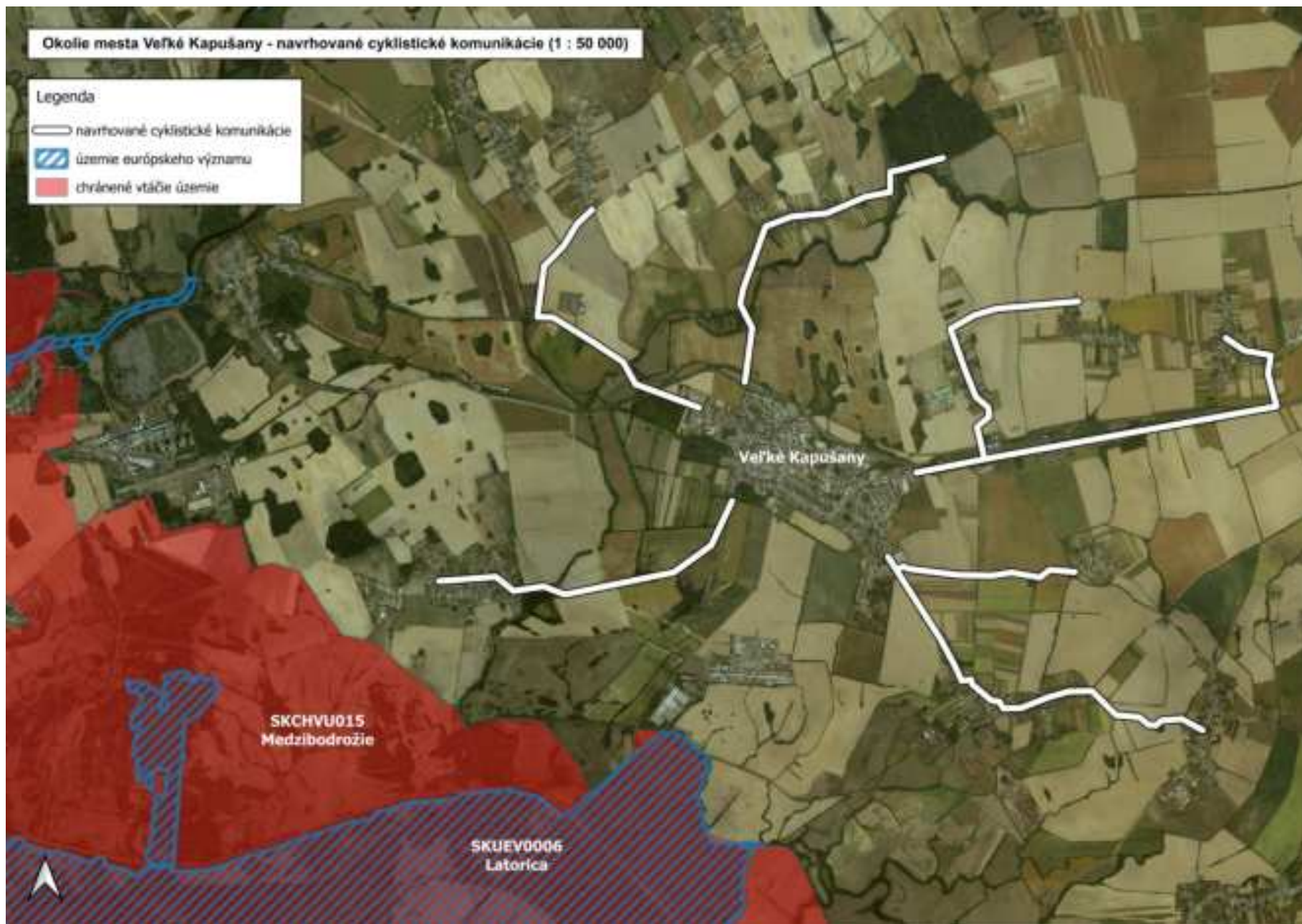
- navrhované cyklistické komunikácie
- územie európskeho významu
- chránené vtáče územie



Okolie mesta Veľké Kapušany - navrhované cyklistické komunikácie (1 : 50 000)

Legenda

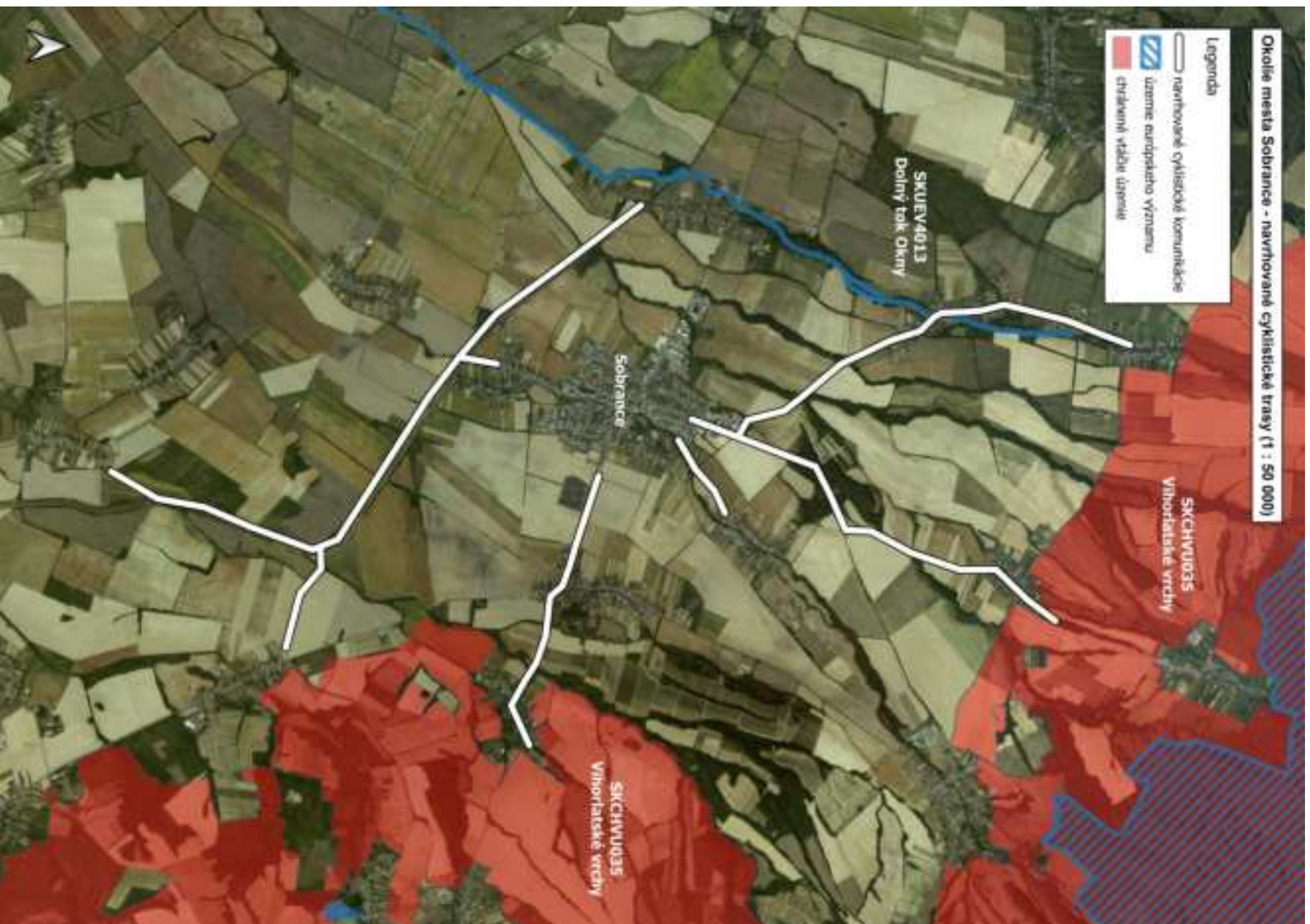
- navrhované cyklistické komunikácie
- územie európskeho významu
- chránené vtáče územie



Okolie mesta Sobrance - navrhované cyklistické trasy (1 : 50 000)

Legenda

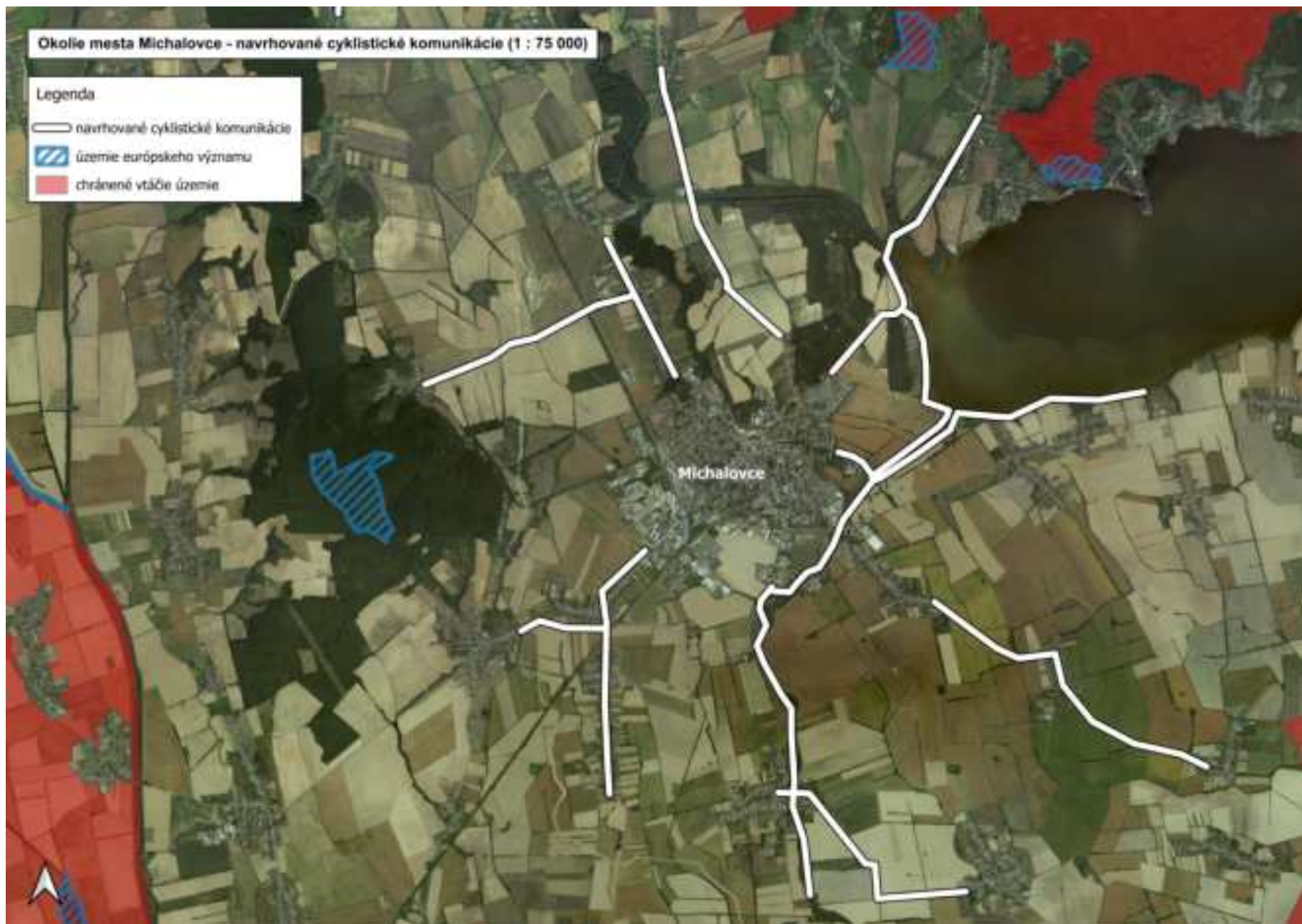
- navrhované cyklistické komunikácie
- územie európskeho významu
- chránení vtáčia územie



Okolie mesta Michalovce - navrhované cyklistické komunikácie (1 : 75 000)



Legenda

- navrhované cyklistické komunikácie
- ▨ územie európskeho významu
- chránené vtáče územie



Okolie mesta Strážske - navrhované cyklistické trasy (1 : 35 000)

Legenda

-  navrhované cyklistické komunikácie
-  územie európskeho významu
-  chránené vtáče územie



# STRATÉGIA ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V KOŠICKOM KRAJI

OBDOBIE  
2022 – 2027 – 2030  
KONCEPT

Cycling Planning Studio s.r.o.  
2021



**KSK**

**KOŠICKÝ  
SAMOSPRÁVNÝ  
KRAJ**



## Contents

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

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

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

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

## ZOZNAM SKRATIEK

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

VÚC	Vyšší územný celok
ZS	Záverečné stanovisko
ZPD	Zjednodušená projektová dokumentácia

## NÁZVOSLOVIE

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

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



## **SÚVISIACE ZÁKONY A LEGISLATÍVNE PREDPISY**

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

### **VLASTNÍCTVO**

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

### **ODVETVOVÉ ZÁKONY**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## TECHNICKÉ A DOPRAVNÉ PREDPISY

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

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

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

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

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

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

## INÉ PRÁVNE DOKUMENTY

### MEMORANDÁ

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

## ÚVOD

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

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

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





## 1. ANALYTICKÁ ČASŤ

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

#### 1.1.1. Národná úroveň

#### 2013 – CYKLOSTRATÉGIA SR

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

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

*Hlavné výstupy koordinačné a metodické:*

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

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

Úloha považovaná za splnenú: [www.odoprave.info](http://www.odoprave.info) - neobsahuje cyklotrasy ani cyklistické cestičky

#### 5. Novelizácia súčasnej STN 01 8028 Cykloturistické značenie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Operačné programy cezhraničnej spolupráce - Interreg

- Environmentálna stratégia Slovenskej republiky do roku 2030“,

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

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

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

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

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

**9. Údržba a obnova cykloturistického značenia na existujúcich cykloturistických trasách**

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

## **2015 - RIUS**

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

## **2021 PLÁN OBNOVY A ODOLNOSTI**

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

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



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

#### *Investície do rozvoja infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy*

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

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

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

### **1.1.2. Regionálna úroveň**

## **ÚZEMNÝ PLÁN KOŠICKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA**

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

4.14. vytvárať podmienky pre realizáciu cyklomagistrál:

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

*RIUS – regionálna integrovaná územná stratégia*

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

## **PLÁN HOSPODÁRSKEHO A SOCIÁLNEHO ROZVOJA KRAJA**

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

## **KOSTROVÁ SIEŤ CYKLISTICKÝCH TRÁS KOŠICKÉHO KRAJA 2015**

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

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

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

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

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

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

*Obr. 1. Mapa kostrovej siete cyklistických trás Košického kraja*



Tab.1 Kostrová sieť Košického kraja 2017

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

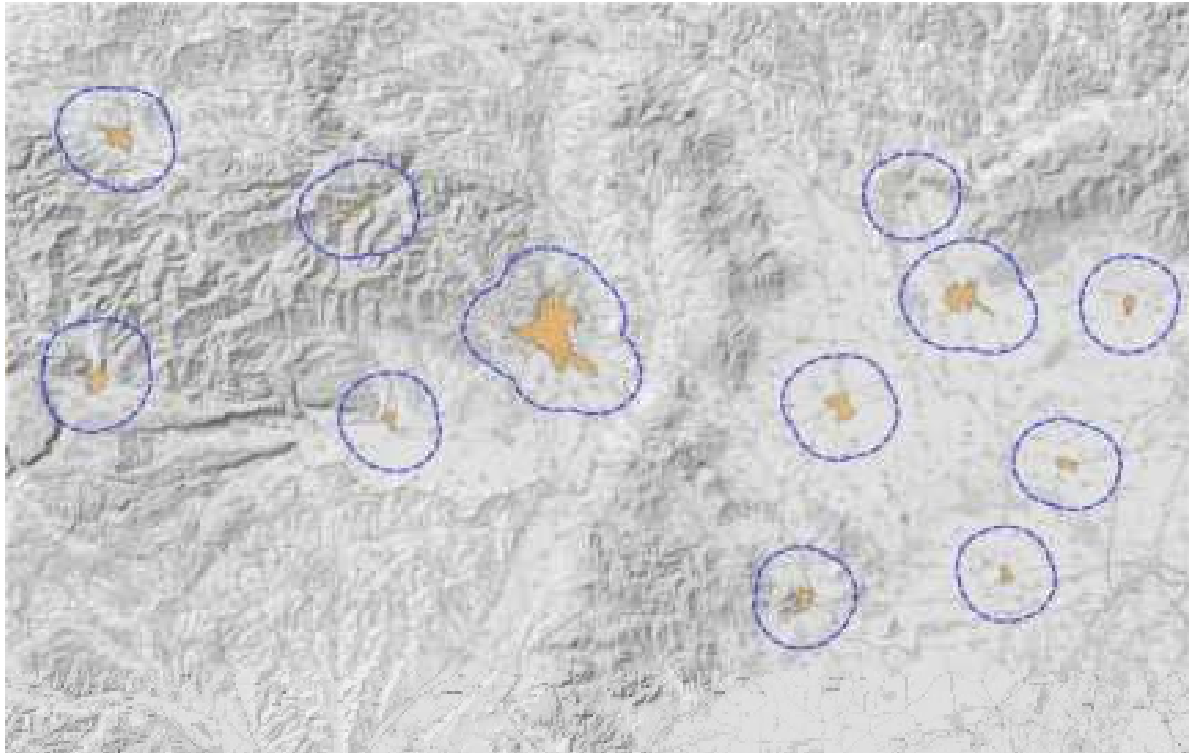
## PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY KOŠICKÉHO KRAJA

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

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

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

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



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

## **STRATÉGIA ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY V KOŠICKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI**

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

Strategické úlohy tejto stratégie sú nasledovné:

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

Strategický dokument navrhuje opatrenia v troch základných rovinách:

Prioritná os č.1 – Cyklodoprava -

Prioritná os č.2 – Cykloturistika

Prioritná os č.3 – Partnerstvo

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

### 1.1.3. Okresná úroveň

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

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

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

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

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

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

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

*Zaradené do PUM sú prepojenia:*

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

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

*Zaradené do PUM sú prepojenia:*

Strážske - Brekov

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

*Zaradené do PUM sú prepojenia:*

Prepojenie Dargov – Sečovce

Prepojenie Trnávka – Sečovce

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

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

*Zaradené do PUM sú prepojenia:*

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

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

*Zaradené do PUM sú prepojenia:*



### Prepojenie Spišské Vlchy – Vojkovce – Slatvina

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

*Zaradené do PUM sú prepojenia:*

Prepojenia po cestách 1. a 3.tr.

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

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

*Zaradené do PUM sú prepojenia:*

Prepojenia po cestách 1. a 3.tr.

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

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

*Zaradené do PUM sú prepojenia:*

Prepojenie osada Ortov, osada Budince

**Kráľovský Chlmec** – územný plán nerieši cyklistickú ani cykloturistickú dopravu

*Zaradené do PUM sú prepojenia:*

Prepojenia po cestách 1. a 3.tr.

Prepojenie Pribeník, Malý Horeš, Svätuš, Bačka

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

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

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

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

*Zaradené do PUM sú prepojenia:*

Prepojenie Biel – Bačka – riešiť priechod cez koľajisko

**Slovenské Nové Mesto** – územný plán nerieši cyklistickú ani cykloturistickú dopravu

*Zaradené do PUM sú prepojenia:*

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

Cez mesto vedie Kostrová sieť cyklistických trás – Tokajská vetva

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

### **1.2.1. Vyhodnotenie stavu dopravnej cyklistickej infraštruktúry**

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Zdieľaná mobilita

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

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

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

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

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



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

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

### 1.2.2. Vyhodnotenie stavu cykloturistickej infraštruktúry

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

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

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

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

zdroj: KSK, Cyklotrasy v Košickom kraji, 2012

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

<b>Celkom v roku 2021</b>	<b>1936.45</b>	<b>125</b>
---------------------------	----------------	------------

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

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

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

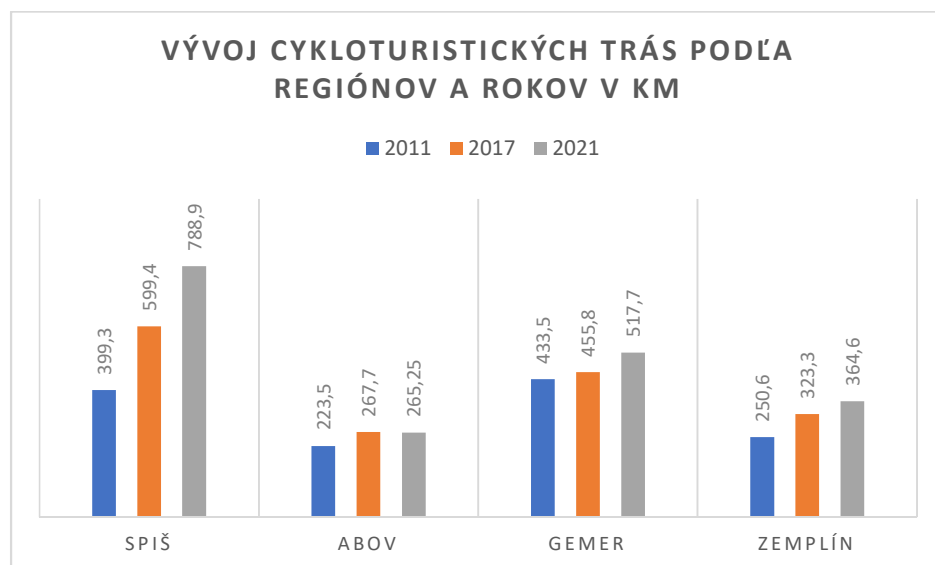
REGIÓN	ROK		
	2011	2017	2021
Spiš	399.3	599.4	788.9
Abov	223.5	267.7	265.25
Gemer	433.5	455.8	517.7
Zemplín	250.6	323.3	364.6
<b>CELKOM</b>	<b>1306.9</b>	<b>1646.2</b>	<b>1936.45</b>

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

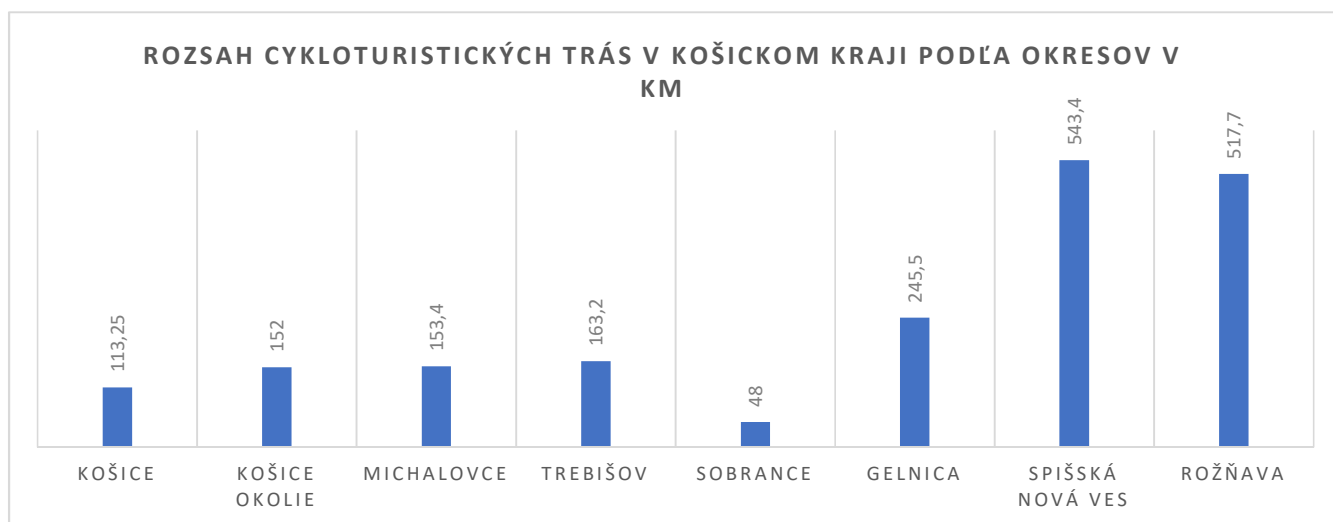
Obr.3. Mapa cykloturistických trás v roku 2017, Zdroj: KSK



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







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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

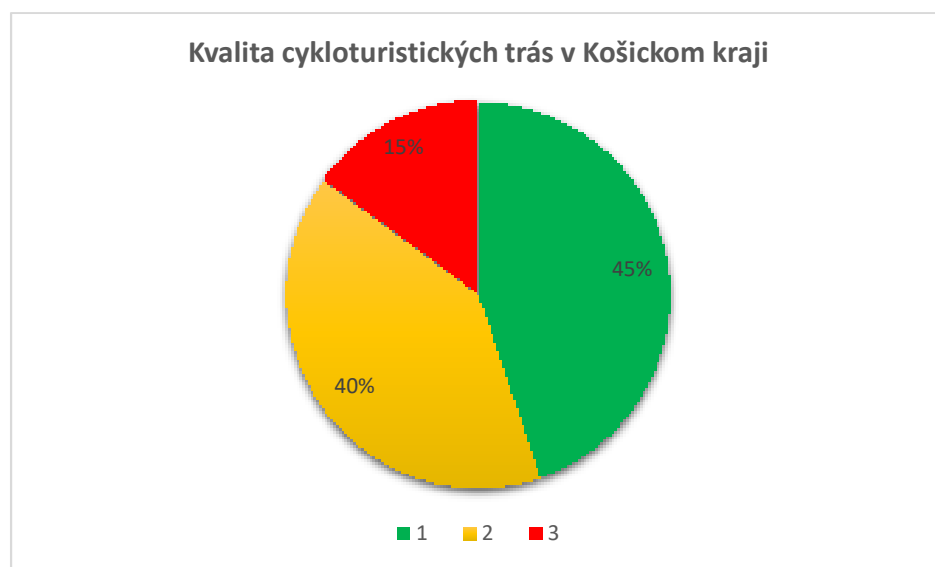
Touto metodikou bolo v roku 2021 na území KSK vyhodnotených 1778,4 km značených a zlegalizovaných cykloturistických trás. Najrozsiahlejšia lokálna sieť cykloturistických trás sa nachádza v regióne Spiš.

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

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

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

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



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

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

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

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

Zdroj: Pasport cykloturistických trás, vlastné spracovanie

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

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

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



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

## CYKLOMAGISTRÁLY

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

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

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

### Vyhodnotenie:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## REGIONÁLNE CYKLOTRASY

### REGIONÁLNE - modré

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

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

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

## Vyhodnotenie:

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

### ZELENÉ CYKLOTRASY - miestne

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

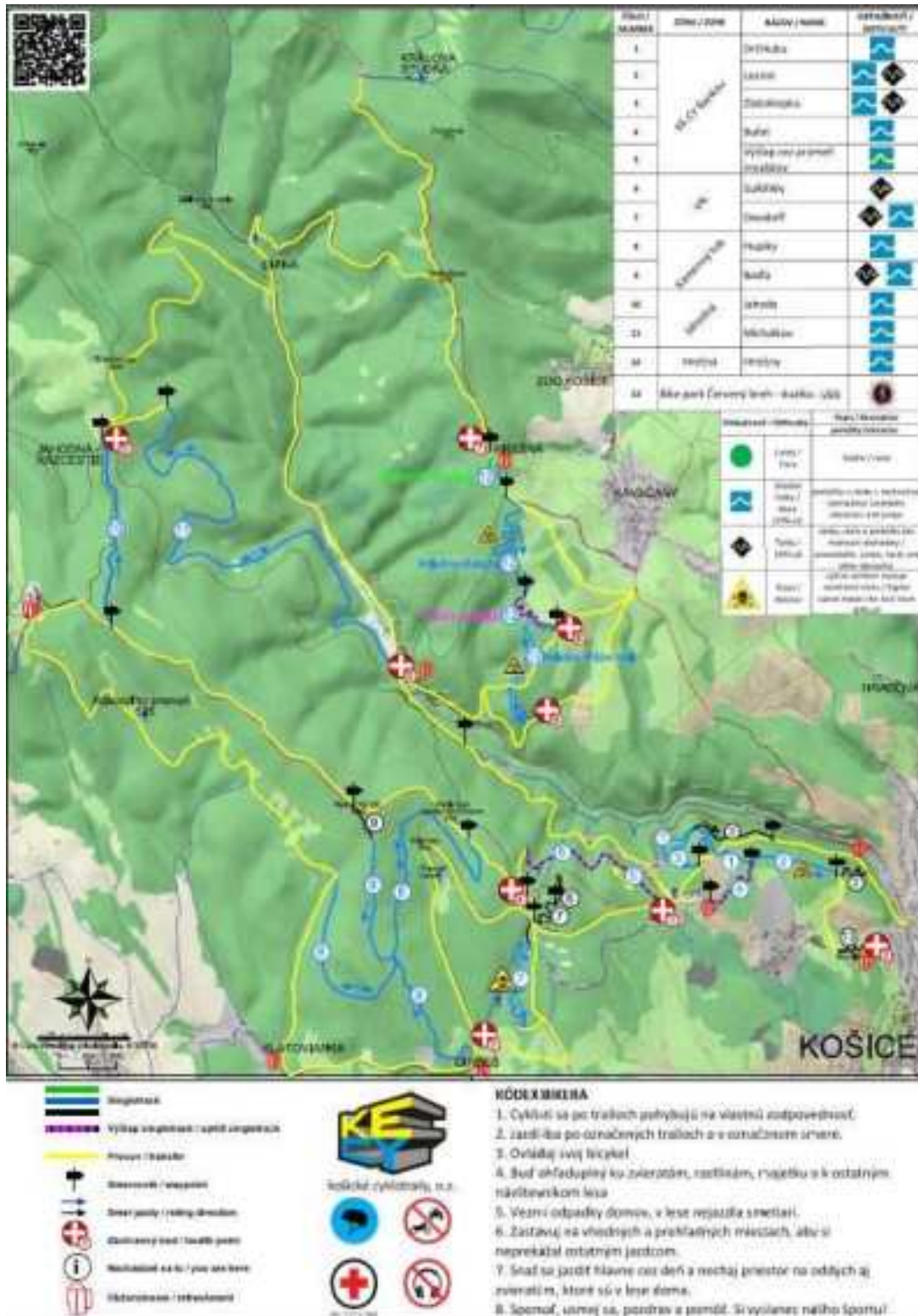
- Košice – Bankov
- Rožňava – Mine trails

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

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

Obr. 4. Map a trail ov Bank ov, Koši ce. Zdro j: [www.ke-cy.sk](http://www.ke-cy.sk)

1.2. 3. Cy klo reg ión y, cyk lod esti nác ie a cyk lop rod ukt y



V r oku 201 9 bol spr

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

**Základné znaky cyklodestínácie popisuje ako:**

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

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

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

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

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



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



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

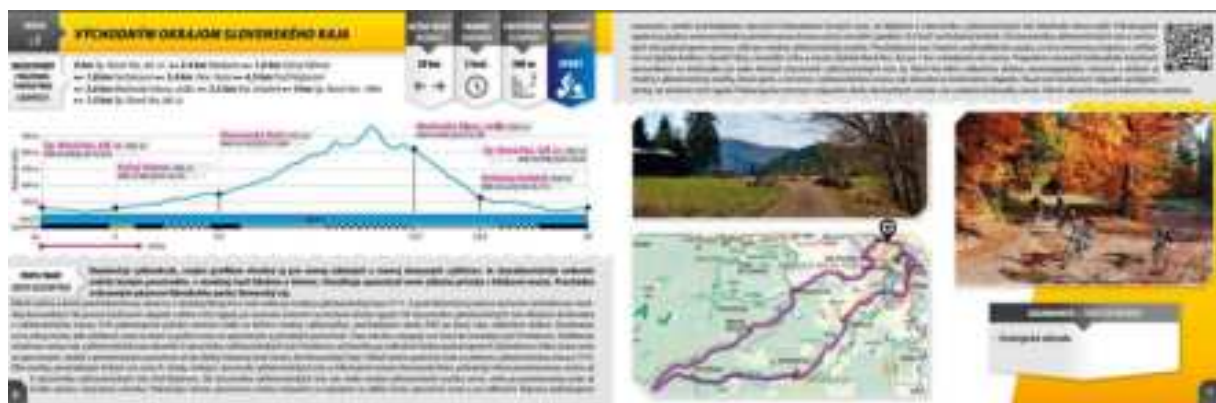
Ponuka služieb v NP Slovenský raj bola doplnená o prepravu bicyklov medzi Slovenský raj - Sever a Slovenský raj – Juh prostredníctvom cyklovozíka, ktorý bol zakúpený z projektu LAST MILE (realizovaný Agentúrou na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o.) a prevádzkuje ho **Eurobus, a.s.**

### Cykloregión Slovenský raj

Cykloturistika v Slovenskom raji je vyprofilovaná do ponuky „Spoznajte Spiš na bicykli“. Oblastná organizácia CR Slovenský raj sa dlhodobo venuje tejto problematike o čom svedčí široká ponuka cykloturistických trás. Okrem realizácie informačného systému (značenie, informačné panely) sa rozvíjajú aj ďalšie služby pre cyklistov ako sú požičovne bicyklov priamo v Spišskej Novej Vsi, na Čingove či Podlesku.

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

Ukážku obsahu zobrazuje nasledovná ilustrácia.



### Cyklistické odpočívadlá ako ciele

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



Trstené pri Hornáde,  
Skároš, Ptrukša.

Foto: Moderné odpočívadlo Nižná Myšľa, Zdroj: vlastný archív

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

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

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

### 1.3. Vyhodnotenie súčasného stavu pripravenosti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry

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

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

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



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

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



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

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

Ďalšie podrobne rozpísané úseky na trase Eurovelo 11

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

## **1.4. Využívanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry**

### **1.4.1. Prieskum dopravnej mobility**

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

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

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

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



Graf č. 4. Prieskum deľby prepravnej práce Košice - 2010 - 2015. Zdroj: [https://static.kosice.sk/pages/EPA1aC51ImBEfJb74u4Q/averecna\\_sprava.pdf](https://static.kosice.sk/pages/EPA1aC51ImBEfJb74u4Q/averecna_sprava.pdf)

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

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

#### 1.4.2. Automatické sčítače



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

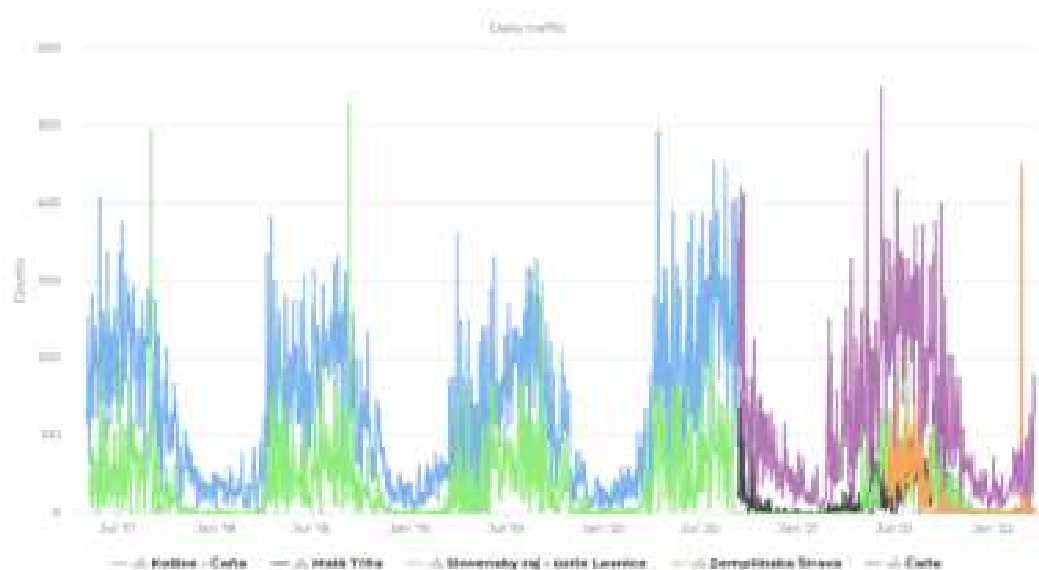
Prvé dva sčítače boli osadené v teréne v roku 2017, následne v roku 2020 pribudli sčítače z Krajskej organizácie cestovného ruchu.

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

Východiskové podklady:

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

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

OP I ND	Zvýšenie bezpečnosti chodcov naprá v blízkosti zastávok verejnej dopravy			2030	Do 2050
Aktivita	Popis aktivity	Časový rámec	Výstup aktivity	Výsledok aktivity	Indikátor
A1	južný obchvat Spištan + strážový podjazd + cyklotrasou DNV – Spišské Tomášovce (v rámci koridoru) (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)	2030	Výstavba cyklistických seščíek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	—
A2	Prispôjenie Kropáčsky –> Káľovce –> Za Hornu –> Olčava lebo Spišské Vlachy (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)	2030	Výstavba cyklistických seščíek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	—
A3	Prispôjenie Košice –> Rábaň Múľa (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Eurovelo 11)	2030	Výstavba cyklistických seščíek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	—
A4	Prispôjenie Košice –> Oruština pri Hornade (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Eurovelo 11)	2030	Výstavba cyklistických seščíek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	—
A5	Prispôjenie Michalovce v smere k úsekam Vinné, Vinná Hôrka, Káľuša, Kukučov, Kuzin, Jansa, Hrozný, Záhorská, Lúčky, Zákutá i vyčistenie pri výstavbe kanáli (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Zemplínska)	2030	Výstavba cyklistických seščíek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	—
A6	Prispôjenie Spišské Vlachy –> Olčava (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)	2030	Výstavba cyklistických seščíek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	—

OP Z NÚ	Kompletná výstavba kvestrovej siete cyklistických komunikácií			2050	Ou aš
Aktívita	Región aktivity	Časový rámec	Výstup aktivity	Výsledok aktivity	Indikátor
A2	Vetva A – Ľari/Veľo 11	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, riadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A2	Vetva B – Zemplínska	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, riadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A3	Vetva C – Gemerská	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, riadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A4	Vetva D – Hornátska	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, riadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A5	Vetva E – Abasinská	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, riadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A6	Vetva F – Tokajská	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, riadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---
A7	Vetva G – Dolnozemplínska	2050	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, riadenie cyklotrás	Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu	---

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

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



## Košice

Prepojenie Košice -> Košické Oľšany

Prepojenie Košice -> Hrašovík,  
Rozhanovce

Prepojenie Košice -> Haniska

Prepojenie Košice -> Sady nad Torysou,  
Košická Polianka

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

Prepojenie Košice -> Nižná Hutka

Prepojenie Košice -> Valaliky, Geča, Čaña

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

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

Prepojenie Košice -> Družstevná pri

Hornáde (súčasť kostrovej siete  
cyklistických trás – vetva Eurovelo 11

## Moldava nad Bodvou

Prepojenie Debrad' -> Moldava n. B.

Prepojenie Drienovec -> Moldava n. B.

Prepojenie Čečejevce -> Moldava n. B.

## Rožňava

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

Prepojenie Rožňava -> Jovice

## Medzev

Prepojenie po jestvujúcich cestách II. a III. Triedy

## Dobšiná

Prepojenie po jestvujúcich cestách I. a III. Tr.

OP 3.102	Prepojenie miest a osád mimo kostrovej siete	Prvý stupeň	Ďalší stupeň	Stupeň	Dejiny
A1	Košice <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Košice -&gt; Košické Oľšany</li> <li>Prepojenie Košice -&gt; Hrašovík, Rozhanovce</li> <li>Prepojenie Košice -&gt; Haniska</li> <li>Prepojenie Košice -&gt; Sady nad Torysou, Košická Polianka</li> <li>Prepojenie Košice -&gt; Malá Ida, Poľov, Pereš, Lorinčík</li> <li>Prepojenie Košice -&gt; Nižná Hutka</li> <li>Prepojenie Košice -&gt; Valaliky, Geča, Čaña</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---
A2	Moldava nad Bodvou <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Moldava -&gt; Moldava n. B.</li> <li>Prepojenie Drienovec -&gt; Moldava n. B.</li> <li>Prepojenie Čečejevce -&gt; Moldava n. B.</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---
A3	Nižná Hutka <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Nižná Hutka -&gt; Kružná, Brzotín (cestička pozdĺž toku Slaná)</li> <li>Prepojenie Nižná Hutka -&gt; Jovice</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---
A4	Valaliky <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie po jestvujúcich cestách I. a II. triedy</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---
A5	Geča <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie po jestvujúcich cestách I. a II. triedy</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---
A6	Čaña <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Čaña -&gt; Nižná Myšľa (súčasť kostrovej siete Eurovelo 11)</li> <li>Prepojenie Čaña -&gt; Hornáde (súčasť kostrovej siete Eurovelo 11)</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---
A7	Družstevná pri Hornáde <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Družstevná pri Hornáde -&gt; Hornáde</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---
A8	Debrad' <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Debrad' -&gt; Moldava n. B.</li> <li>Prepojenie Debrad' -&gt; Čečejevce</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---
A9	Drienovec <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Drienovec -&gt; Moldava n. B.</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---
A10	Čečejevce <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Čečejevce -&gt; Moldava n. B.</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---
A11	Treštan <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Treštan -&gt; Hlavý Rútov</li> <li>Prepojenie Treštan -&gt; Nižná Hutka, Družstevná pri Hornáde</li> <li>Prepojenie Treštan -&gt; Hlavý Rútov, Družstevná pri Hornáde</li> <li>Prepojenie Treštan -&gt; Jovice</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---
A12	Jovice <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Jovice -&gt; Rožňava</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---
A13	Rožňava <ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Rožňava -&gt; Kružná, Brzotín (cestička pozdĺž toku Slaná)</li> <li>Prepojenie Rožňava -&gt; Jovice</li> </ul>	2020	Vytvorenie cyklistických cestičiek a pruhov, zlepšovacie opatrenia	Stupeň podmienok pre samostatnú dopravu	---

## Spišská Nová Ves

Cyklocestička Odorín → Lieskovany →

EMBRACO (SNV) → Harichovce

Prepojenie Spišská Nová Ves → Novoveská Huta

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

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

Prepojenie Spišská Nová Ves → Spišské Tomášovce

OP a IČO	Opis opatrenia	Časový rámec	Výsledky opatrenia	Doplňujúce podmienky	OP a IČO
418	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Osada Ordoň → Čermej → Veľká Kapušany</li> <li>Prepojenie Osada Osudov → Veľká Kapušany</li> </ul>	2020	Výsledky opatrenia: zrealizované a prístupné, zriadované cyklistami	Doplňujúce podmienky: pre nemotorizované dopravy	---
419	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Kľáčovský Čiermec → Práveň (úbová komunitná) s cestou II/360 a II/361 v okrese Levoča (SNV)</li> <li>Prepojenie Kľáčovský Čiermec → Mlýnsky náhon (úbová komunitná) s cestou II/360 a II/361 v okrese Levoča (SNV)</li> <li>Prepojenie Kľáčovský Čiermec → Svätý Jur</li> <li>Prepojenie Kľáčovský Čiermec → Neda (posiaľ neexistuje)</li> </ul>	2020	Výsledky opatrenia: zrealizované a prístupné, zriadované cyklistami	Doplňujúce podmienky: pre nemotorizované dopravy	---
420	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Arnutovce → Smižany</li> </ul>	2020	Výsledky opatrenia: zrealizované a prístupné, zriadované cyklistami	Doplňujúce podmienky: pre nemotorizované dopravy	---
421	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prepojenie Spišská Nová Ves → Spišské Tomášovce</li> </ul>	2020	Výsledky opatrenia: zrealizované a prístupné, zriadované cyklistami	Doplňujúce podmienky: pre nemotorizované dopravy	---

## Spišské Vlchy

Prepojenie Spišské Vlchy → Vojkovce, Slatvina

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

OP a IČO	Opis opatrenia	Časový rámec	Výsledky opatrenia	Doplňujúce podmienky	OP a IČO
41	Súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska	prebieha	Výsledky opatrenia: zrealizované a prístupné, zriadované cyklistami	Doplňujúce podmienky: pre nemotorizované dopravy	---

## Krupáčky

Prepojenie Krupáčky → Richnava →

Klunava → Štefánská Huta

Prepojenie Krupáčky → Kolinovce →

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

OP a IČO	Opis opatrenia	Časový rámec	Výsledky opatrenia	Doplňujúce podmienky	OP a IČO
41	Opisovanie a aktualizácia cyklistických trás	prebieha	Nové informácie o trasách	Nový prístup k trasám	---
42	Príprava tras vedených po komunikáciách	prebieha	Výsledky opatrenia: zrealizované a prístupné, zriadované cyklistami	Doplňujúce podmienky: pre nemotorizované dopravy	---
43	Súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska	prebieha	Výsledky opatrenia: zrealizované a prístupné, zriadované cyklistami	Doplňujúce podmienky: pre nemotorizované dopravy	---
44	Súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska	prebieha	Výsledky opatrenia: zrealizované a prístupné, zriadované cyklistami	Doplňujúce podmienky: pre nemotorizované dopravy	---

## Gelnica

Prepojenie Gelnica → Veľký Folkmar

Prepojenie Gelnica → Margecany

## Sečovce

Prepojenie Dargov → Sečovce

Prepojenie Trnávka → Sečovce

## Trebišov

Prepojenie Trebišov → Nový Ruskov

Prepojenie Trebišov → Nižný Žipov, Zemplínska Nová Ves

Prepojenie Trebišov → Hraň, Zemplínske Hradište

Prepojenie Trebišov → Vojčice

### **Strážske**

Prepojenie Strážske → Brekov

### **Sobrance**

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

Prepojenie Sobrance → Horná

### **Veľké Kapušany**

Prepojenie osada Ortov – Čierne pole → Veľké Kapušany

Prepojenie osada Budince → Veľké Kapušany

### **Kráľovský Chlmec**

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

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

Prepojenie Kráľovský Chlmec → Svätušie

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

### **Čierna nad Tisou**

Prepojenie Biel – Bačka (priechod cez koľaje)

### **Slovenské Nové Mesto**

Prepojenie Slovenské Borša → Bara

Prepojenie Slovenské Nové Mesto → Malá Trňa

Prepojenie Slovenské Nové Mesto → Viničky, Borša pozdĺž toku Roňava

### **Michalovce**

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

### 1.5.1. Opatrenia pre cyklodopravu vo vzťahu k verejnej doprave

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

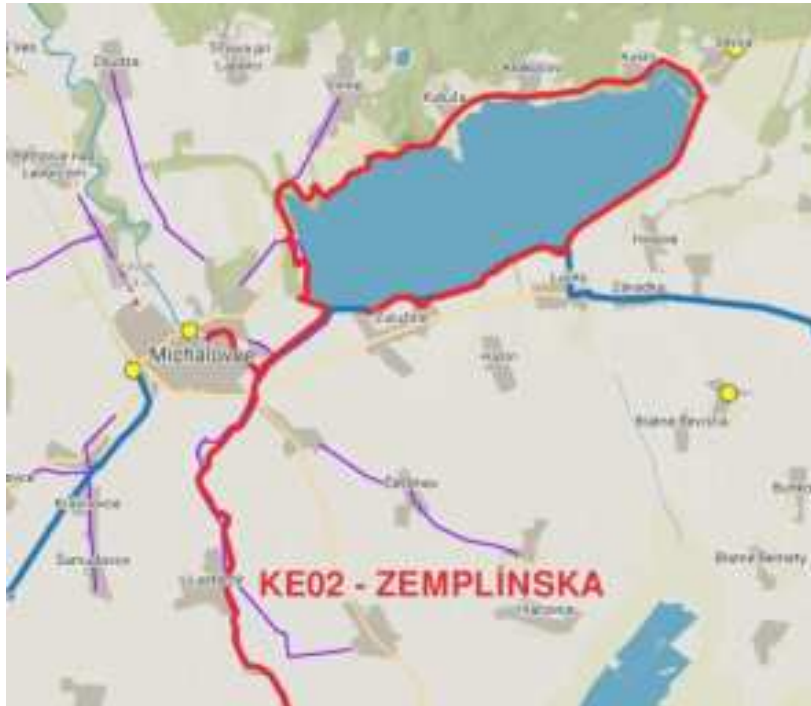
Prieniky s terminálmi verejnej dopravy sa v aktualizovanej verzii Kostrovej siete dotýkajú nasledovných miest a lokalít.

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



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

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



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



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

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



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

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

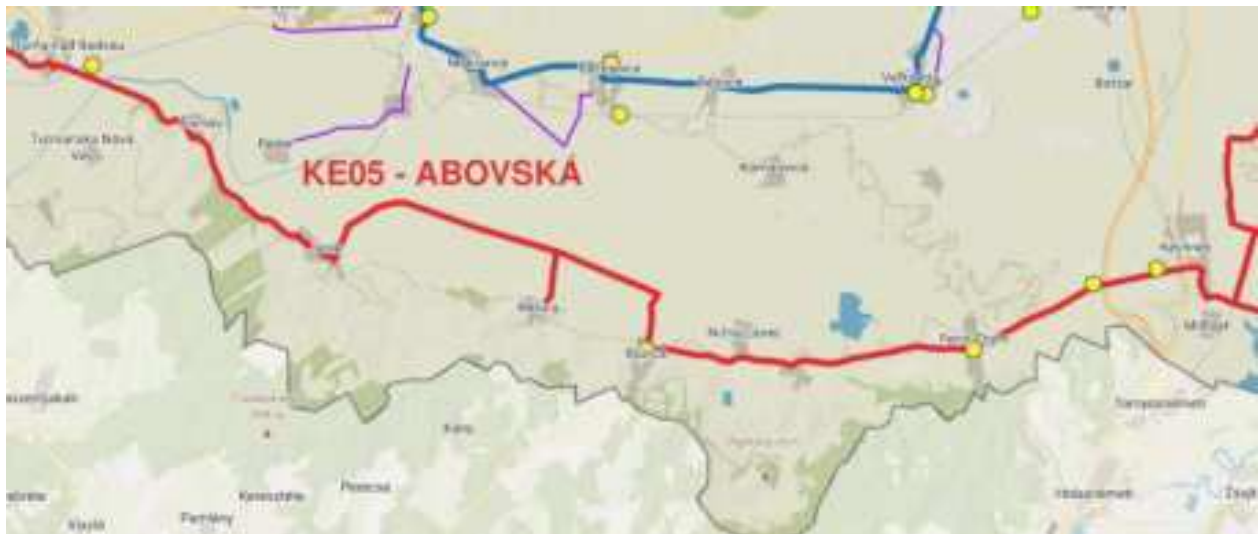


Obr. 11. Terminály verejnej dopravy a KE04 – Hornádska, v okolí Spišská Nov Ves. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

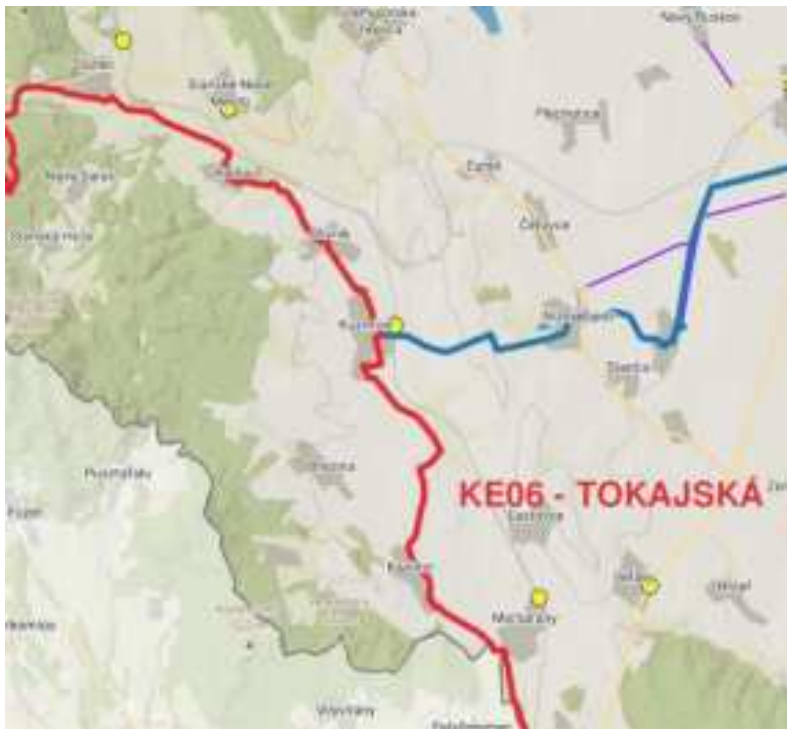


Obr. 12. Terminály verejnej dopravy a KE04 – Hornádska, v okolí Margecany. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

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



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



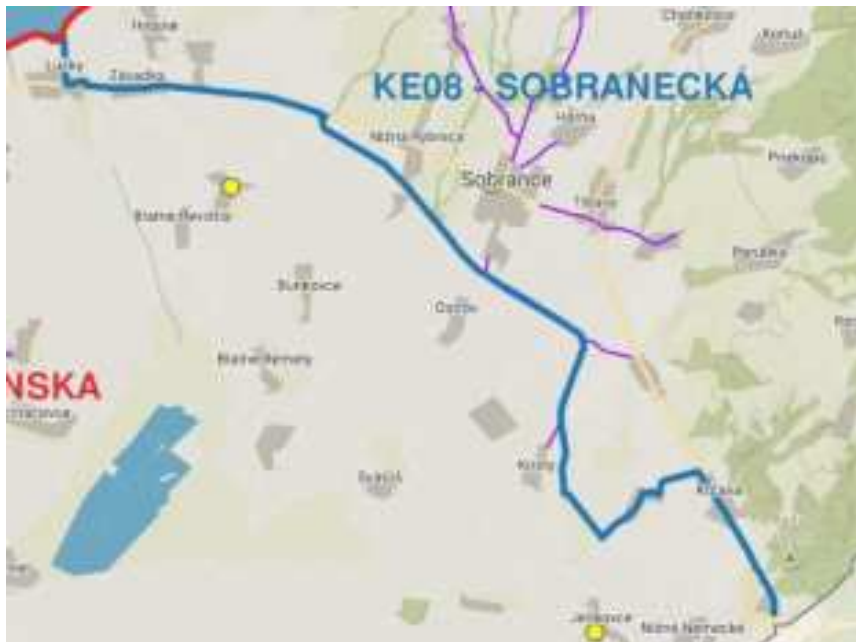
**1.5.1.6. KE06 – Vetva F – Tokajská – Slanec (doplniť miestne napojenie na žel.stanicu), Kuzmice (križovatka cyklotrás) Michal'any (doplniť miestne prepojenie na žel. st., Čerhov, Borša. Na tejto vetve odporúčame doplniť terminál pri vlakovej stanici Slovenské Nové Mesto – min. s požiadavkami pre doplnkovú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

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



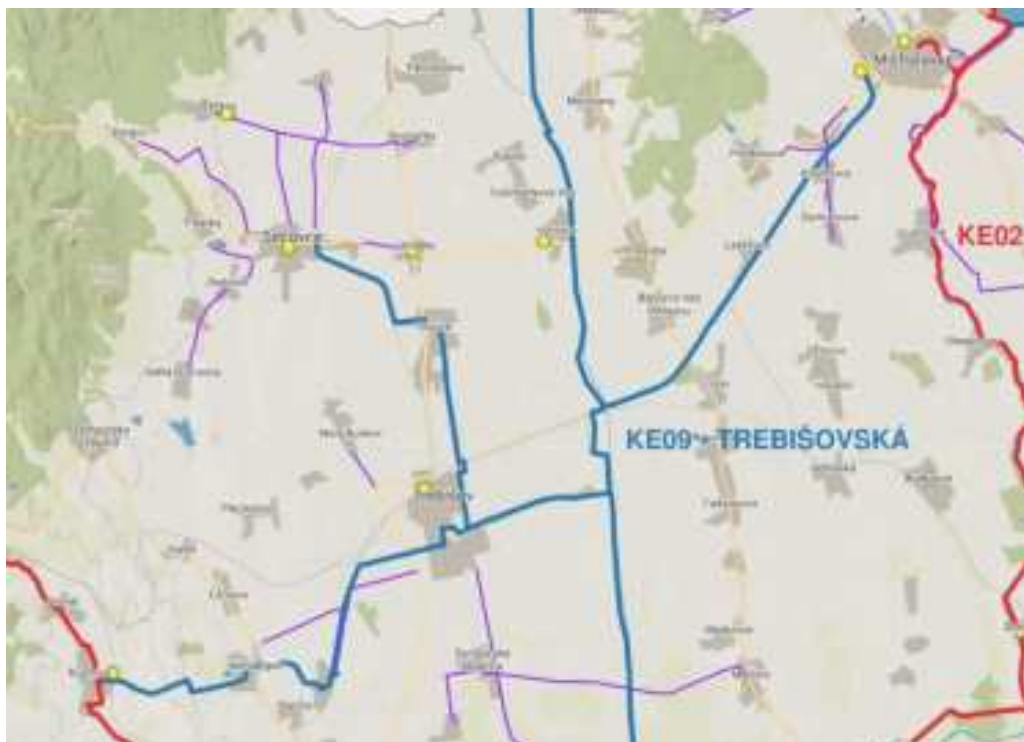


**1.5.1.8. KE08 – Vetva H – Sobranecká – Sobrance – realizovať miestne napojenie na terminál**



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

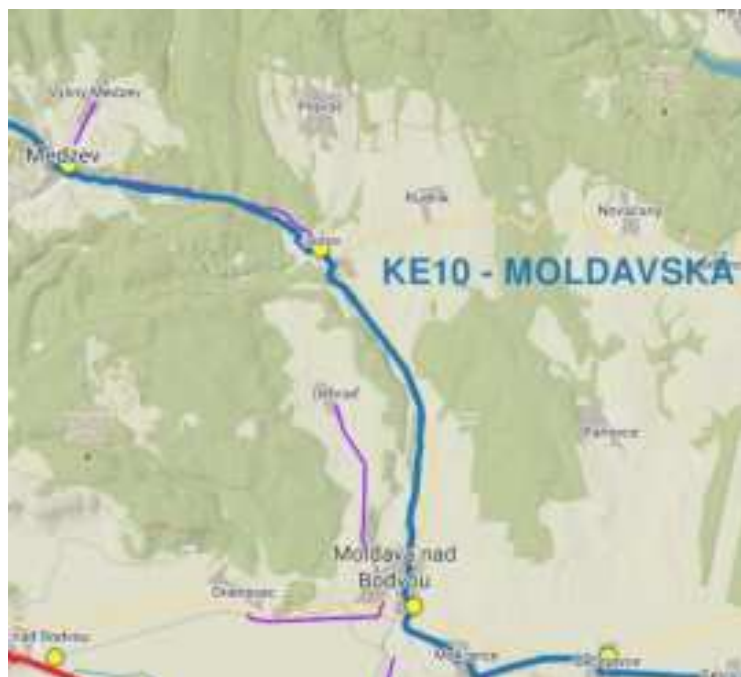
**1.5.1.9. KE09 – Vetva I – Trebišovská – Kuzmice (prienik s vetou Tokajská), Trebišov – doplniť miestne napojenia), Sečovce, Michalovce**



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

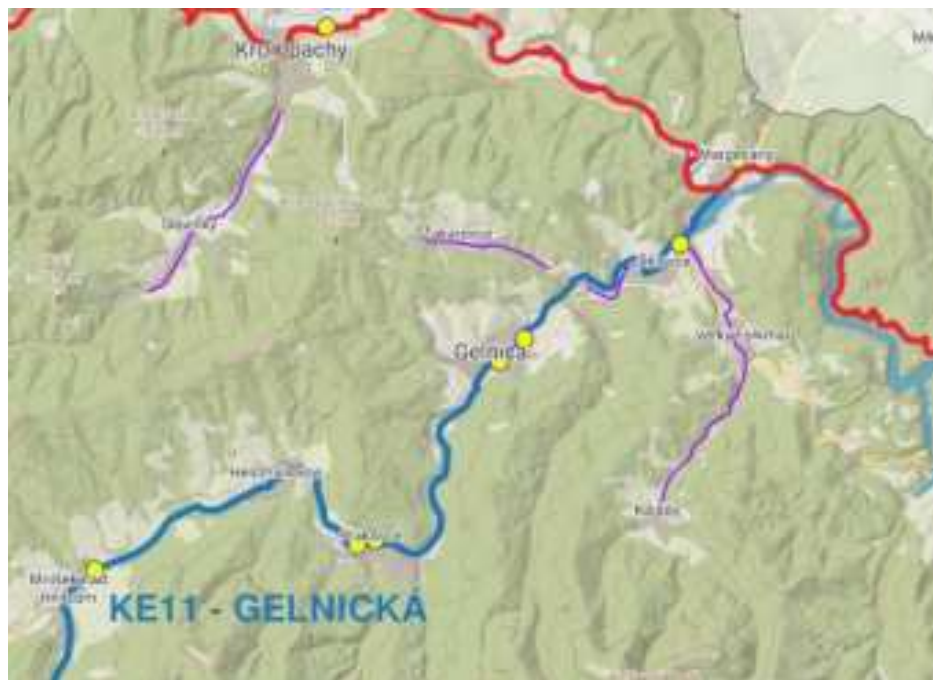
**1.5.1.10. KE10 – Vetva J – Moldavská – Košice – Barca, Šebastovce, Šaca, železiarne, Veľká**

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



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

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



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

### **Prienikterminálov na križovatkách Kostrovej siete cyklistických trás:**

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

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

#### **1.5.2. Aktualizácia Kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji**

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

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

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

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

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

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

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

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

				<b>MIESTNE PREPOJENIA</b>	120.638	120.638
<b>Celkom</b>		<b>520</b>	<b>529</b>		<b>852.971</b>	<b>324</b>

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

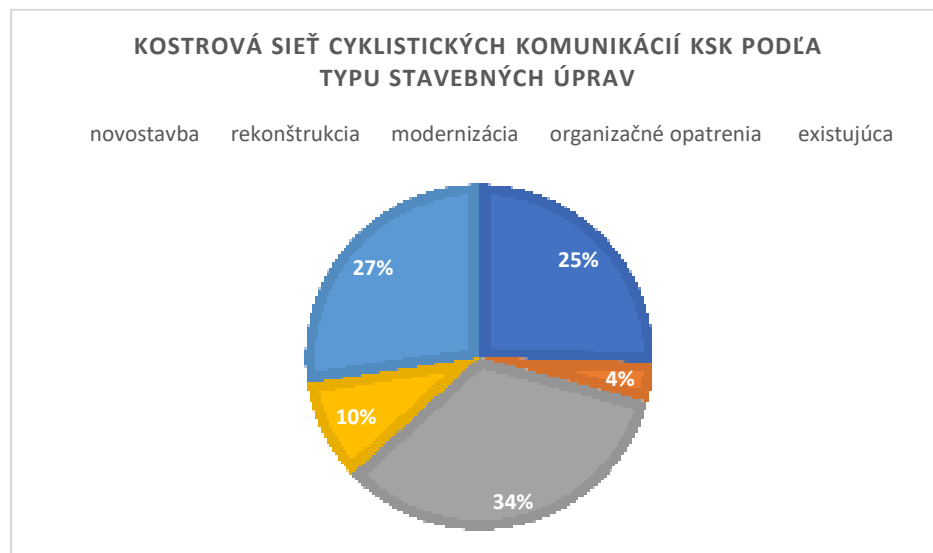
Tab. 17. Rozsah Kostrovej siete 2022 v zmysle typu stavebných konaní a stavebných úprav. Zdroj: vlastné spracovanie

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

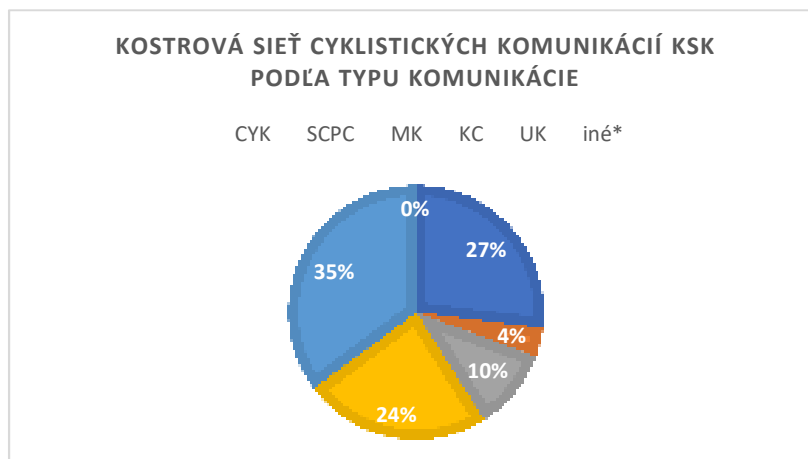
Kostrovásiet'cyklistickýchkomunikácií KSK podľa typukomunikácie								
označenie	Názovvetvy	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné*	celkom v km
KE 01	EuroVelo 11	18.585	4.206	1.716	2.062	15.431		42
KE 02	Zemplínska	25.077	1.757	3.731	19.194	43.718		93.477
KE 03	Gemerská	20.697	0.267	6.498	21.044	48.15	0.286	96.942
KE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



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

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

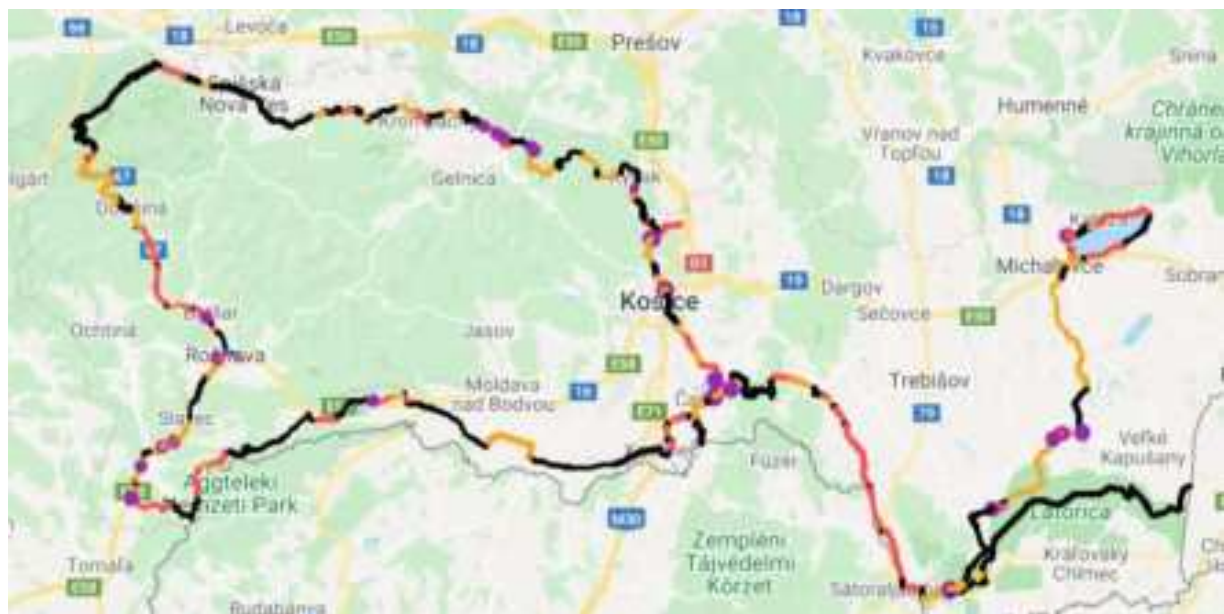
Tab. 19. Rozsah Kostrovej siete 2022- súhrn. Zdroj: vlastné spracovanie



CYK – cyklistická komunikácia-samostatná cyklistická cestička,  
 SCPC – spoločná cestička pre peších a cyklistov,  
 MK – miestna komunikácia,  
 KC – krajská cesta,  
 UK – účelová komunikácia,  
 Iné – križovania cesty 1. triedy, alebo jej súbeh v intraviláne miest a obcí.

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

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



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



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

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

**Stručný popis jednotlivých vetiev Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja.**

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

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

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

## **1.6. Vyhodnotenie plnenia pôvodnej cyklostratégie podľa indikátorov**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



RIUS – územie regionálnej integrovanej územnej stratégie

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

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

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

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

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

Jeden z najatraktívnejších produktov vznikol pri Oboríne. Zdroj foto: [maminzapisnik.sk](http://maminzapisnik.sk)

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Celková alokovaná čiastka: 750 000 €

Maximálna výška dotácie na jeden projekt: 30 000 €

Oprávnené obdobie realizácie projektu: 1.1.2022 - 31.12.2023.

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

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

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

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

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

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

Mesto Podolíne	7699.75		
Obec Holumnica	5169.59		
<b>CELKOM</b>	<b>758254.86</b>	<b>99781.6</b>	<b>13.16</b>

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

V rámci tejto dotačnej schémy bolov Košickom kraji podporených 5 projektov. Na realizáciu cyklistickej infraštruktúry to boli tri projekty v celkovej hodnote **1 071047** Euro a na projektovú prípravu dva projekty v celkovej sume **99781** Euro.

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

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

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

**10 717 159 Eur**

**Dĺžka novovybudovaných cyklistických cestičiek je**

**27 km.**

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

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

2015 - 12315 Eur

2016 - 11331 Eur

2017 -

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

2019 -Spišských 333 extrémne - cyklopodujatie 4000 Eur

2020 - Cyklosčítače - 5000.- Eur

2021 -

Dotácia KSK v rámci programu TerraIncognita v oblasti cykloturistiky:

2015 -

2016 -

2017 - Na kolesách zaži Pouvžie– 7500

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

2019 - Tour de Tokaj – podujatie

2020 -

2021 - Vodný a cyklistický oddychový bod pri kaštieli v Borši

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

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

#### **1.6.2. Vyhodnotenie Cyklostratégie Košického kraja 2015 - 2020**

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

Znenie strategického dokumentu je zverejnené na webovej stránke KSK: [https://web.vucke.sk/files/cestovny\\_ruch/strategia-rozvoja-cyklistickej-dopravy-cykloturistiky-ksk\\_dec\\_2015.pdf](https://web.vucke.sk/files/cestovny_ruch/strategia-rozvoja-cyklistickej-dopravy-cykloturistiky-ksk_dec_2015.pdf)

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

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

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

#### **Personálne obsadenie:**

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

#### **Ciele stratégie**

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

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

#### **Prioritné osi**

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

Prioritná os č. 1 – Cyklodoprava

Prioritná os č. 2 – Cykloturistika

Prioritná os č. 3 - Partnerstvo

#### **VYHODNOTENIE STRATÉGIE PODĽA OPATRENÍ**

## Prioritná os č.1 - Cyklodoprava

### 1.1 Koordinácia rozvoja cyklistickej dopravy v Košickom samosprávnom kraji

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

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce

Termín: december 2021

Výstup: Vytipované hlavné cyklistické koridory ako investičné priority KSK:

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

**STAV: SPLNENÉ**

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

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce, prepravcovia verejnej osobnej dopravy

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

**Stav: SPLNENÉ čiastočne**

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

Zodpovednosť: KSK, mestá, obce

Spolupráca: výskumné inštitúcie, projektanti, občianske združenia

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

**STAV: SPLNENÉ**

### 1.2 Podpora budovania a údržby cyklistickej infraštruktúry

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

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce

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

**STAV: SPLNENÉ**

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

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce

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

**STAV: Čiastočne splnené**

## Prioritná os č.2 - Cykloturistika

### 2.1 Marketing a propagácia cykloturistickej ponuky na území KSK

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

Zodpovednosť: KSK

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

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

**STAV: Čiastočne splnené**

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

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce, správcovia cyklotrás, organizáciecestovného ruchu

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

**STAV: Čiastočne splnené**

## **2.2 Podpora budovania a modernizácie cykloturistickej infraštruktúry**

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

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce, správcovia cyklotrás

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

**STAV: SPLNENÉ**

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

Zodpovednosť: KSK

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

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

**STAV: SPLNENÉ**

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

Zodpovednosť: KSK

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

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

**STAV: Priebežne plnené**

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

Zodpovednosť: KSK

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

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

**STAV: Priebežne plnené**

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

Zodpovednosť: KSK



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

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

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

**STAV: SPLNENÉ**

## 2.3 Podpora skvalitňovania služieb

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

Zodpovednosť: KSK

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

Výstupy:

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

**STAV: Priebežne plnené**

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

Zodpovednosť: KSK

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

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

**STAV: NESPLNENÉ**

## Prioritná os č.3 – Partnerstvo

### **3.1. Podpora vykonávania cyklistických a cykloturistických prieskumov**

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

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce, správcovia cyklotrás, záujmové združenia

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

**STAV: SPLNENÉ**

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

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: záujmové združenia, mestá, obce, správcovia cyklotrás

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

**STAV: SPLNENÉ**

### **3.2. Zvyšovanie informovanosti zainteresovaných subjektov**

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

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: záujmové združenia, mestá, obce, správcovia cyklotrás

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

**STAV: Priebežne plnené**

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

Zodpovednosť: KSK

Spolupráca: mestá, obce, správcovia cyklotrás, záujmové združenia

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

**STAV: SPLNENÉ**

### **3.3. Propagačné podujatia na podporu cyklodopravy a cykloturistiky**

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

Zodpovednosť: KSK

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

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

**STAV: Priebežne plnené**

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

Zodpovednosť: KSK

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

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

**STAV: Priebežne plnené**

### **1.6.3. Rozsah dopravných cyklistických komunikácií podľa okresov**

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

Celkový rozsah cyklistických komunikácií prevažne s dopravnou funkciou na území Košického

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

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

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

#### 1.6.4. Rozsah cykloturistických trás podľa okresov

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

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

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

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

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

### 1.6.5. Počet produktov CR v segmente cykloturistiky – podľa KRT

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

#### CYKLOBUSY

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

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

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

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

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

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



## 1.7. SWOT analýza cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji

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





## 2. METODICKÁ ČASŤ

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

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

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

### 2.1. Princípy vedenia cyklistických trás

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

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

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

Počas procesu plánovania cyklotrasy odporúčame mať na pamäti nasledovné kroky:

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

### 2.1.1. Navrhovanie cyklotrasy – terénne šetrenie

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

Počas terénneho šetrenia sledujeme získanie týchto údajov:

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

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

## 2.1.2. Navrhovanie cyklotrasy a jej dizajn

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

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

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

## PRÍKLADY ZÁSAD PRE NAVRHOVANIE TRASY Z HĽADISKA JEJ VYUŽÍVATEĽNOSTI

### 1. Dostupnosť pre obyvateľov



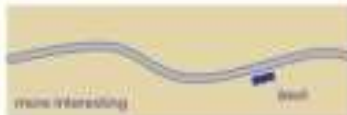
### 2. Prepojenia na okolité sídla



### 3. Priamosť a vzdialenosť pre cyklistov



### 4. Atraktivita a včlenenie do krajiny



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

## 2.2. Princípy navrhovania cyklotrás z pohľadu používateľov

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

Výsledky možno zhrnúť do nasledovných kategórií:

### Základné požiadavky

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

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

### Osobné preferencie

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

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

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

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

### **2.3. Princípy navrhovania cyklotrás pozdĺž vodných tokov a nádrží**

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

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

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

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

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

***Kľúčové technické detaily, ktoré nastaví SVP sú nasledovné:***

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

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

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

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

### 2.3.1. Cyklotrasy v koryte vodného toku alebo vodného diela

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

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

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

### 2.3.2. Cyklotrasy v inundačnom území

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

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



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

Konštrukčne musia byť riešené tak, aby mali zväčšenú drenážnu vrstvu a boli odolné voči odplaveniu vodou.

Prvky drobnej architektúry vybavenosti trasy je potrebné umiestňovať mimo záplavové územie alebo na vyvýšených miestach nad záplavovou čiarou, najmä v blízkosti zastavaných častí obcí, na plochách prilahlých k ochranným protipovodňovým hrádzam a objektom nad úrovňou povodní. Vnútri záplavového územia je možné umiestniť len prvky, ktoré nepredstavujú prekážku odtoku vody svojim tvarom a umiestnením, a sú odolné voči odplaveniu. Absenciu smerového značenia je možné kompenzovať vodorovným dopravným značením – nápismi na vozovke (pri CB vozovke podfarbenými).

### **2.3.3. Cyklotrasy na protipovodňových hrádzach**

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

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

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

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

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

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

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

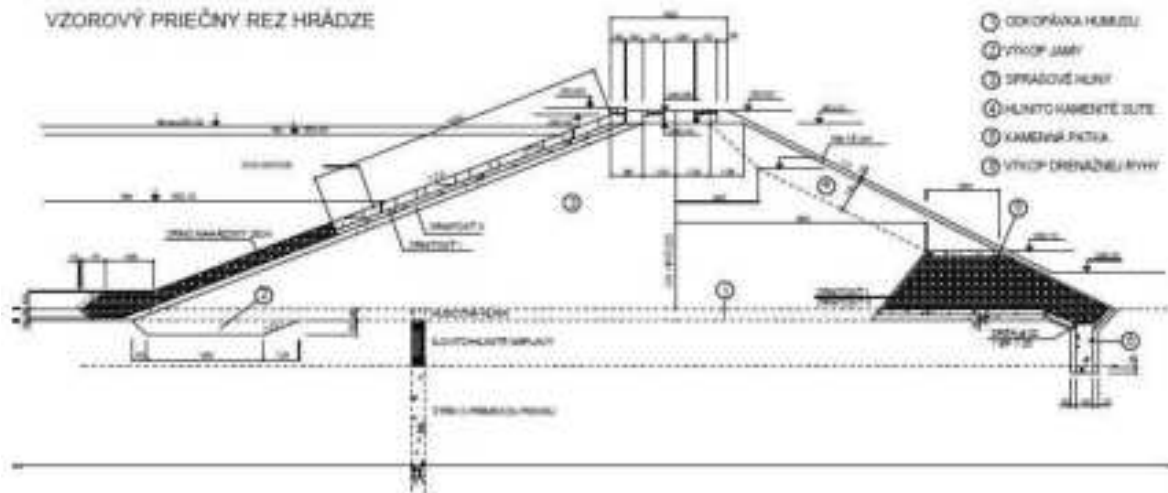
***Odporúčania postupu realizácie cyklotrasy po vodnej stavbe:***

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

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

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

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



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

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

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



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

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

vstupujúci  
ch na  
hrádzu.

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

## 2.4. Princípy navrhovania cyklistických trás v chránených územiach

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

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

#### 2.4.1. Legislatíva plánovania cyklotrasy v chránených územiach

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

Pri realizácii akejkoľvek aktivity v navrhovanom chránenom vtáčom území, v navrhovanom území európskeho významu alebo v území patriacom do európskej sústavy chránených území je rozhodujúce uplatnenie článku 6 smernice o biotopoch, transponovanej do nášho právneho systému v zákone č.543/2002 Z.z. a v zákone č.24/2006 Z.z. Akýkoľvek plán alebo projekt, ktorý priamo nesúvisí so starostlivosťou o chránené vtáčie územie alebo o územie európskeho významu alebo nie je pre starostlivosť oň potrebný, ale ktorý pravdepodobne môže mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom na toto územie významný vplyv, podlieha hodnoteniu jeho vplyvov na takéto územie z hľadiska cieľov jeho ochrany.

Pri navrhovaní vedenia novej cyklotrasy je potrebné posúdiť koridor vzhľadom na prítomnosť lokalít zaradených do **Európskej sústavy chránených území NATURA 2000**. NATURA 2000 je celoeurópska ekologická sústava osobitne chránených území, ktorú vymedzujú členské štáty EÚ s cieľom zabezpečiť priaznivý stav ochrany biotopov európskeho významu a priaznivý stav ochrany druhov európskeho významu“.

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

- chránené vtáčie územia (ďalej CHVÚ),
- chránené územia európskeho významu (ďalej ÚEV),
- zóny chránených území.

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

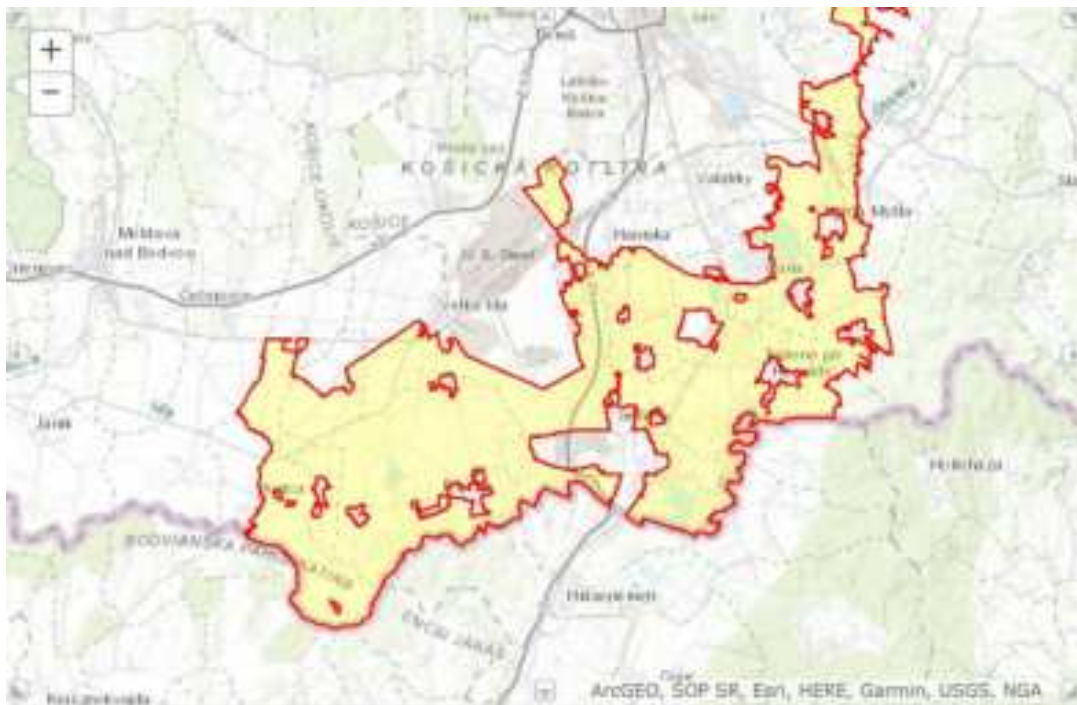
Národný zoznam navrhovaných území európskeho významu bol uverejnený v roku 2004 vo Výnose MŽP SR č. 3/2004, kde sa vymedzilo 381 území. V roku 2011 bola schválená Aktualizácia Národného zoznamu ÚEV, kde pribudlo 97 území a bolo vyradených 5 území. Doplnok musí schváliť Európska komisia. V súčasnosti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

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

Ukážka z mapového portálu vo veľkej mierke pre širšie vzťahy:



Obr. 26. Mapa s detailmi chráneného územia. Zdroj: [www.natura2000.eea.europa.eu](http://www.natura2000.eea.europa.eu)



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

#### *Pravidlá v chránených územiach*

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

- a) odstraňovanie a poškodzovanie hniezdných a dutinových stromov druhov vtákov, pre ktoré je chránené vtáčie územie vyhlásené, ak tak určí obvodný úrad životného prostredia,
- b) vykonávanie holorubného hospodárskeho spôsobu s plochou obnovného rubu nad 0,5 hektára a so šírkou rubu väčšou ako 25 metrov,
- c) vykonanie úmyselnej obnovnej ťažby, pri ktorej sa na 1 hektár obnovovaného lesného porastu ponechá menej ako tri stromy v rubnom veku na prirodzené dožitie,
- d) zmena druhu pozemku z existujúceho trvalého trávneho porastu na iný druh poľnohospodárskeho pozemku,
- e) zmena druhu pozemku z ostatnej zatravnenej plochy na iný druh poľnohospodárskeho pozemku okrem zmeny na trvalý trávny porast.

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

#### [1. stupeň ochrany](#)

Prvý stupeň ochrany platí všeobecne na území Slovenskej republiky, ktorému sa neposkytuje územná ochrana čiže na území mimo osobitne vyhlásených chránených území. Pre cykloturistiku nie sú stanovené žiadne regulatívy.

#### [2. stupeň ochrany](#)

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

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

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

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

#### [3. stupeň ochrany](#)

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

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

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

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

#### 4. a 5. stupeň ochrany

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

- vchádzať alebo stáť s bicyklom na pozemky za hranicami zastavaného územia obce mimo diaľnice, cesty, miestnej komunikácie a vyznačenej cyklotrasy,
- umiestniť informačné, reklamné alebo propagačné zariadenie, ako aj akýkoľvek iný reklamný alebo propagačný pútač, alebo tabuľu.

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

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

### 2.4.2. Dopady cyklotrás na životné prostredie

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

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

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

Samotné bicyklovanie nespôsobuje žiadne emisie i keď je pri stanovení hodnoty uhlíkovej stopy potrebné zakalkulovať aj cestu motorovým vozidlom do destinácie. Pre detailnejší obraz uvádzame výstupy štúdie v Nemecku, ktorá sa zamerala na produkciu CO<sub>2</sub> počas



cyklodovoleniek. Nemeckí cyklisti využívajú ekologické dopravné prostriedky a cestujú na kratšie vzdialenosti v porovnaní s inými dovolenkami – emisie sú o 66 % nižšie v porovnaní s inými typmi dovoleníek.

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

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

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

- ETV – štvorkolky - 144 m<sup>3</sup>/km trasy,
- Jazdci na koňoch - 94,9 m<sup>3</sup>/km trasy,
- Peší turisti – 11,8 m<sup>3</sup>/km trasy,
- Cyklisti - 3,5 m<sup>3</sup>/km trasy.

Cyklotrasy so spevneným povrchom minimalizujú pôdnu eróziu.

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

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

## **2.5. Princípy vedenia cyklotrás v lesnej a poľnohospodárskej krajine**

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

### 2.5.1. Cyklotrasy vedené v lesnom prostredí a po lesných cestách

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

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

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

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

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

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

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

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

### 2.5.2. Cyklotrasy vedené po poľných cestách

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

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

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

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

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

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

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

## **2.6. Princípy návrhu vozoviek komunikácií na cyklistických trasách**

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

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

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

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

Navrhované konštrukcie podľa typu vozovky

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

### 2.6.1. Netuhé vozovky

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

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

#### Živičná vozovka pre cyklistov bez vylúčenia motorových vozidiel

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

Celkom hrúbka konštrukcie min. 390 mm

Orientačná cena: 48 €/m<sup>2</sup>

#### Živičná konštrukcia cestičky pre cyklistov s vylúčením motorových vozidiel

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

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

### 2.6.2. Tuhé cementobetónové vozovky

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

#### Cementobetónová konštrukcia cestičky pre cyklistov s vylúčením motorových vozidiel

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

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

Celkom hrúbka konštrukcie 340 mm

Orientačné náklady: 50 €/m<sup>2</sup>

#### Cementobetónová konštrukcia cestičky pre cyklistov bez vylúčenia motorových vozidiel

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

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

Celkom hrúbka konštrukcie 410 mm

Orientačné náklady: 60 €/m<sup>2</sup>

### 2.6.3. Nestmelená vozovka - odporúčaná v lesnom prostredí

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

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

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

Konštrukcia:

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

- štrkodry ŠD fr.32/63            100 mm

- štrkodry ŠD fr. 63/125        125 mm

- geotextília 30/30 B20

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

Orientačná cena: 20 €/m<sup>2</sup> plus zemné práce, príprava územia 10 €/m<sup>2</sup>

Celkom orientačná cena: 30 €/m<sup>2</sup>

### 3. NAVRHOVANÁ HIERARCHIA CYKLISTICKÝCH TRÁS

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

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

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

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

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

#### *Návrh zmeny informačného systému pre cyklistické trasy*

Na smerové tabule pre cyklistov navrhujeme umiestniť informácie:

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

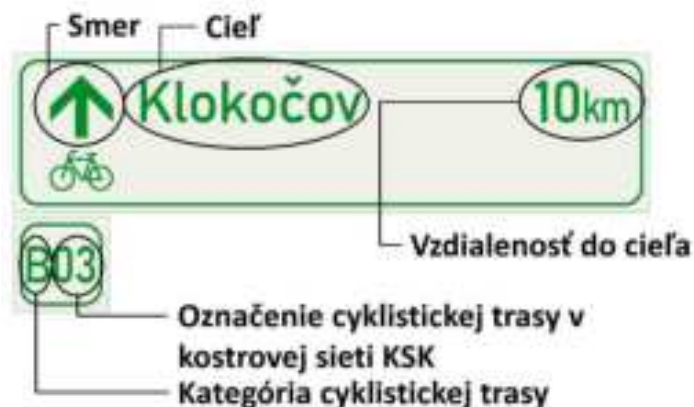
V miestach, kde sa vedú dve alebo viac cyklistických trás po spoločnej komunikácii, možno zobraziť označenie cyklistických trás na jednej spoločnej dopravnej značke. Na jeden dopravný stĺpik odporúčame umiestniť maximálne 4 smerové tabule a to z dôvodu reálneho čítania a vnímania informácií.

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

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

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

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



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

### 3.1. Návrh použitia informačného dopravného značenia podľa kategórií

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





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



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



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

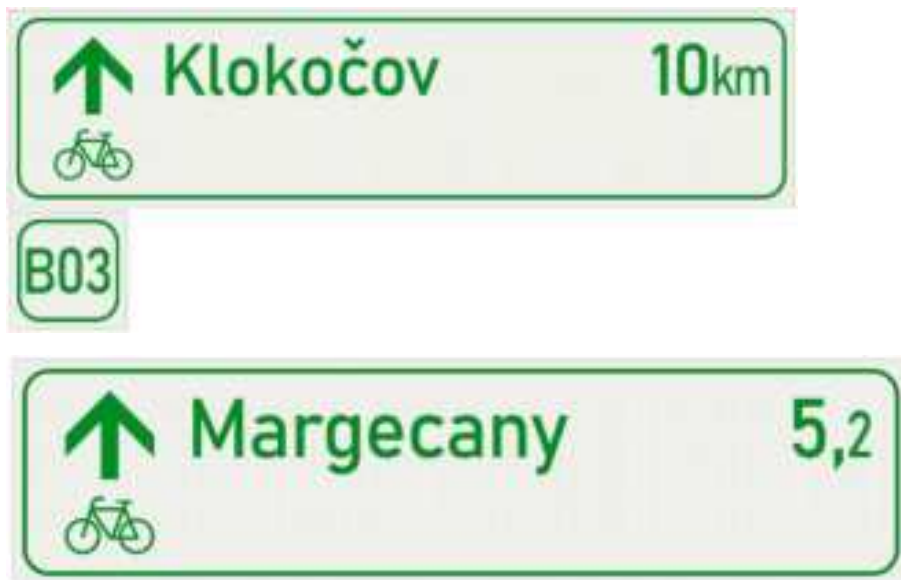


**4. Značka č. 383 - Číslo cyklotrasy.** Značka v spojení s cyklistickým smerníkom informuje o čísle alebo inom označení cyklotrasy.

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

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

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



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

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

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

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

### 3.1.1. Súbeh dopravného a cykloturistického značenia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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



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



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



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



- čierna Čiernou farbou sa značia ľahké náučné cykloturistické trasy.

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

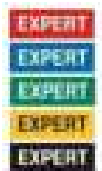
Cykloturistické značenie v zmysle STN 01 8028 rozdeľuje cykloturistické trasy na základe ich náročnosti do troch stupňov, ktoré zobrazuje piktogram umiestnený na veľkých a malých cyklosmerovkách. Okrem umiestnenia na smerovkách sa toto označovanie tiež používa v mapách a tlačенých materiáloch.



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



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



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

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

### 3.2. Evidencia a správa cyklotrás

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

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

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

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

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

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

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

### 3.3. Cyklotrasy kategórie A - cyklodiaľnice

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



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

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

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

### 3.3.1. Odporúčané parametre pre vedenie cyklotrás kategórie A

#### Možnosti vedenia cyklotrás kategórie A v extraviláne

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

#### Možnosti vedenia cyklotrás kategórie A v intraviláne

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

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

### 3.3.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií

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

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

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

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

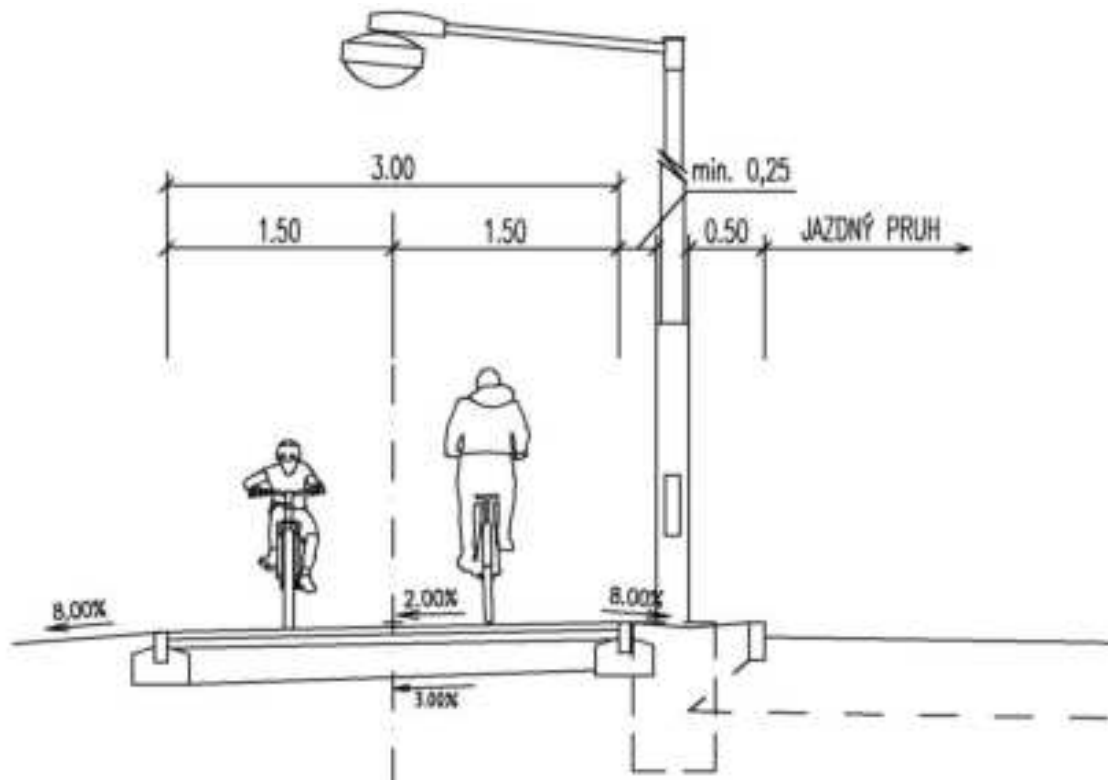
Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie [m]	Intenzita cyklistov [c/h]	Intenzita cyklistov [c/h]
	pozdĺžny sklon do 4%	pozdĺžny sklon od 4% do 6%
1,50	< 350	< 150
1,75	350 - 955	151 - 650
≥ 2,00	> 955	> 650

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

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

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





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

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

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

### 3.3.3. Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase

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

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

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

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

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

### 3.3.4. Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotrase

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

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

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

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

### 3.3.5. Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie A

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

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

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

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

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

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

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

### 3.3.6. Požiadavky na doplnkovú infraštruktúru (dopravnú vybavenosť)

#### Vegetačné úpravy

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

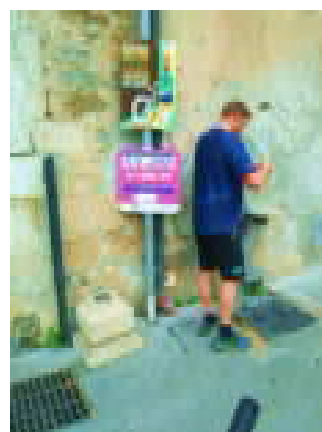
Vetrolamy sú jednoradové a viacradové pásy stromov a krov, ktoré majú chrániť určitú časť komunikácie pred vetrom. Majú väčšiu výšku a najčastejšie sú zavetvené vo viacerých vrstvách (kry aj stromy) od zeme až po vrcholky stromov. Výsadbu treba zároveň vysádzať a ošetrovať tak, aby nezasahovala do prejazdneho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

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

#### Zdroje pitnej vody

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

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



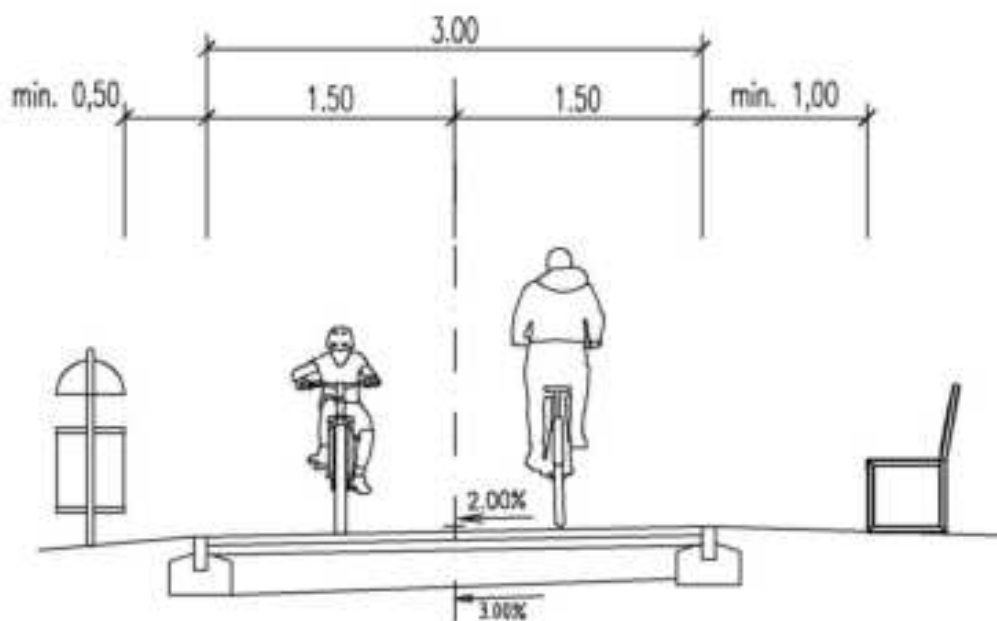
Obr.31. Zdroje pitnej vody a ich označenia (Taliansko, Slovenský raj)Zdroj: archív

## Odpočívadlá

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

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

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



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

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

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

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



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

### Sčítače cyklistov

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

### Madlá a opierky pre cyklistov

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



Obr. 34  
Príklady  
opierky  
pre  
cyklistov

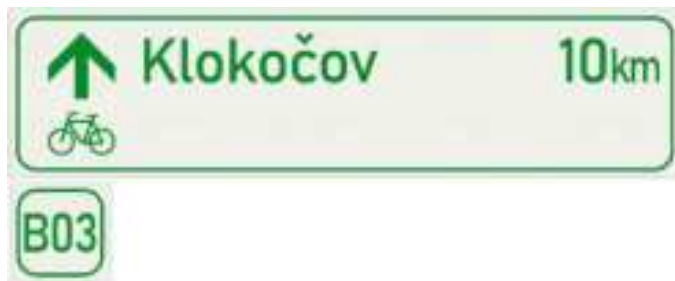
## Výzvnové tlačidlá

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



Obr.35 Výzvnové tlačidlá pre cyklistov. Zdroj: archív

## 3.4. Cyklistické trasy kategórie B – kostrová sieť cyklistických trás



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

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

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

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

### 3.4.1. Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie B

#### Možnosti vedenia cyklotrás kategórie B v extraviláne

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

#### Možnosti vedenia cyklotrás kategórie B v intraviláne

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

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

### 3.4.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase kategórie B

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

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

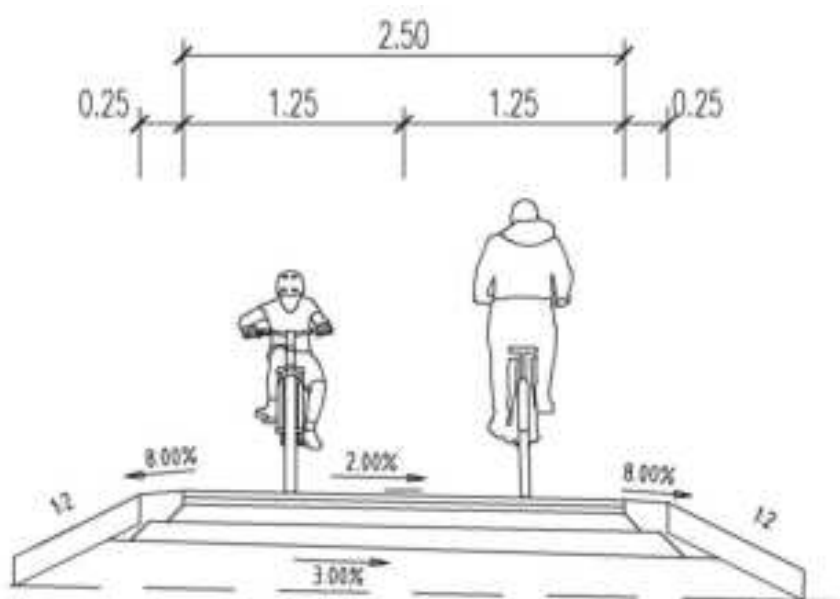
Tab.31 Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie v závislosti od intenzity. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

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



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

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



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

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

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

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

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

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

### 3.4.3. Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase kategórie B

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

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

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

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

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

### 3.4.5. Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotrase kategórie B

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

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

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

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

### 3.4.6. Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie B

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

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

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

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

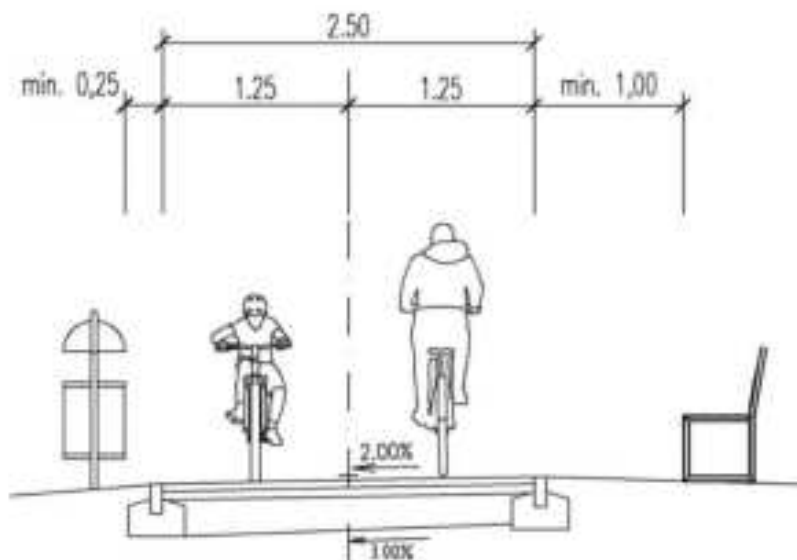
Vegetačné úpravy majú stavebno-technickú, dopravno-technickú, hygienickú, krajinársku a biologickú funkciu. Pre tieto účely sa odporúča pozdĺž exponovaných úsekov cyklotrás kategórie B budovať vetrolamy tvorené jednoradovými a viacradovými pásmi stromov a krov.

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

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

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

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



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

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

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

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

### 3.5. Cyklistické trasy kategórie C – mestské a miestne cyklotrasy

Cyklistické trasy kategórie C reprezentujú v navrhovanej hierarchii cyklotrasy miestneho



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

#### 3.5.1. Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie C

##### Možnosti vedenia cyklotrás kategórie C v extraviláne

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

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

### 3.5.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase.

#### Možnosti vedenia cyklotrás kategórie C v intraviláne

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

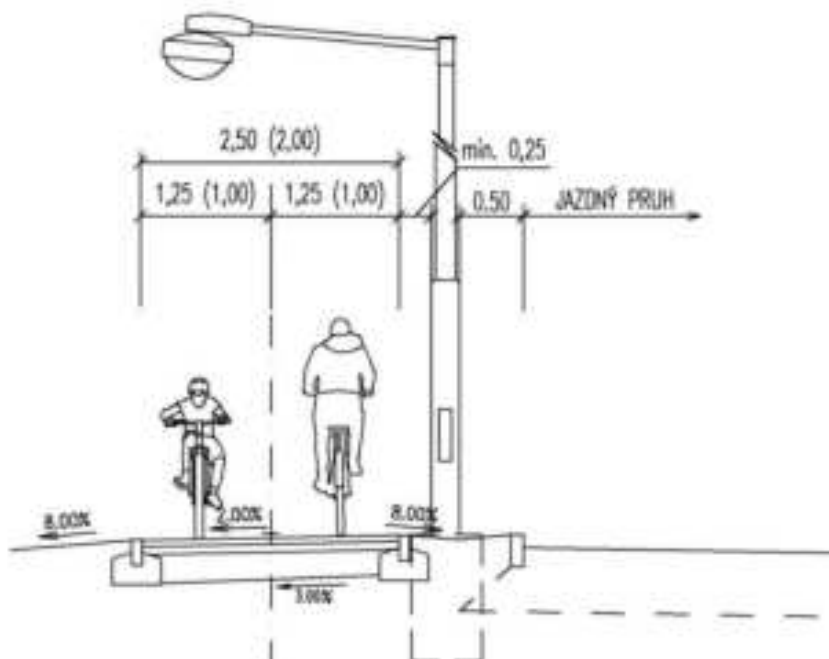
Cyklotrasy kategórie C je možné viesť cez pešie, či obytné zóny. Minimálne požiadavky na šírkové usporiadanie spoločných komunikácií sú uvedené v odseku 0

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

#### 3.5.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase

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

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



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

Obr.37 Priečný rez komunikácie na cyklistickej trase kategórie C

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

### 3.5.3. Požiadavky na smerové vedenie komunikácií na cyklotrase

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

### 3.5.4. Požiadavky na výškové vedenie komunikácií na cyklotrás

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

### 3.5.5. Požiadavky na vozovky komunikácií na cyklotrase kategórie C

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

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

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

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



### 3.6. Cyklistické trasy kategórie D – cykloturistické trasy

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

#### 3.6.1. Odporúčané vedenie cyklotrás kategórie D

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

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

#### 3.6.2. Požiadavky na šírkové usporiadanie komunikácií na cyklotrase

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

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



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

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

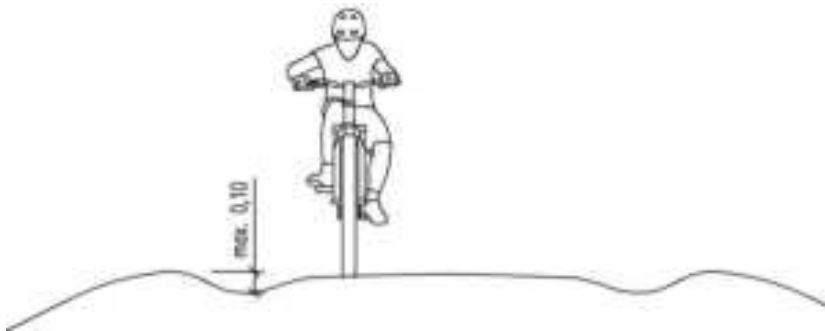
Tab. 33 Parametre cyklistov a bicyklov pre určenie max. pozdĺžneho sklonu cyklotrasy. Zdroj: *BicyclingScience (Wilson, 2004)*, *Telesný vývoj detí a mládeže v SR (Úrad verejného zdravotníctva SR, 2011)*, [www.trainingpeaks.com](http://www.trainingpeaks.com), [www.bikecalc.com](http://www.bikecalc.com)

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

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

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

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



Obr. 38. Maximálna veľkosť priečnej nerovnosti

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

### 3.7. Bikeparky , tréningové centrá

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

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

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

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

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

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

Tento medzinárodný systém značenia umožňuje:

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

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

### 3.7.2. Trailcentrá

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

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

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

### 3.7.3. Bikepointy

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

#### **Bikepointy odporúčame vybaviť:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3.9. Predprojektová a projektová príprava cyklistických trás – metodický postup**

#### **3.9.1. Predprojektová a projektová príprava cyklistických trás**

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

- cyklotrasy bez stavebných úprav
- cyklotrasy so stavebnými úpravami

#### **Cyklotrasy bez stavebných úprav**

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

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

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

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

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

Obsah zjednodušenej projektovej :

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

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

### **Cyklotrasy so stavebnými úpravami**

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

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

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

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

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

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

### 3.9.2 Fáza predinvestičnej prípravy

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

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

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

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

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

### **Proces EIA**

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

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

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

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

### **3.9.3. Fáza investičnej prípravy / projektová príprava**

Výstupom územného konania je rozhodnutie o umiestnení stavby.

Výstupom stavebného konania je vydané stavebné povolenie.

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



### **Dokumentácia na územné rozhodnutie (DÚR)**

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

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

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

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

### **Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP)**

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

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

DSP spĺňa podmienky územného rozhodnutia a slúži:

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

Pri spracúvaní dokumentácie sa uplatnia najmä:

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

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

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

### **Projektová dokumentácia pre realizáciu stavby (DRS)**

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

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

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

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

#### **3.9.4. Fáza realizácie / výstavba**

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

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

### **3.9.5. Údržba a správa**

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

Pravidelnú údržbu navrhujeme plánovať s časovým ohraničením od marca do novembra. Na medzinárodnej cyklotrase EV 11 odporúčame celoročnú údržbu.

Podrobnosti údržbových prác ako aj prevádzkový poriadok na cyklotrase rozpracovať spoločne so správcom komunikácií v samostatnom dokumente.

Cyklistické cestičky v správe miest a obcí si zabezpečujú údržbu vo vlastnej réžii.

## 4.NÁVRHOVÁ ČASŤ

### **Motto:Kraj kde sa jazdí!**

Košický samosprávny kraj si klade za cieľ celkovo zlepšiť život obyvateľov na svojom území. V rámci Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky špecificky zameriava pozornosť na skvalitnenie podmienok lepšieho fyzického a mentálneho zdravia obyvateľov, zefektívnenie dopravného systému a podpora multimodality a v neposlednej rade aj ekonomický rozvoj a podpora podnikania v oblasti služieb pre cyklistov. V súlade so základnou víziou Cyklostratégie SR ako aj v snahe priblížiť sa okolitým európskym krajinám je potrebné urobiť všetko potrebné pre to, aby sme do roku 2030 dosiahli **50 % - ný nárast cyklistov** na cyklistických komunikáciách Košického kraja.

#### **Hlavné ciele stratégie:**

1. Zvýšiť počet cyklistov
2. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov
3. Zlepšiť prepojenie s verejnou dopravou, najmä železničnou dopravou

#### **Špecifické ciele:**

**1. ZLEPŠIŤ CYKLISTICKÚ INFRAŠTRUKTÚRU**– je budovanie bezpečných a atraktívnych segregovaných cyklistických cestičiek v zmysle Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja. Prepojenie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás na terminály verejnej dopravy, najmä vlakovej dopravy.

**2. VYBUDOVAŤ CYKLODESTINÁCIE** - realizácia cykloturistických trás, doplnkovej cykloturistickej vybavenosti (siete Bike Pointov KSK) a rozvoj služieb vhodných pre cyklistov. Cyklodestinácie budú slúžiť aj ako tréningové centrá, kde si cyklisti budú zlepšovať svoje zručnosti jazdy na bicykli a aktívnym oddychom celkovo svoj zdravotný stav.

**3. ZABEZPEČIŤ PRAVIDELNÝ ZBER DÁT** - systematický zber údajov o počte cyklistov predovšetkým prstredníctvom automatických cyklosčítačov, údaje o nehodovosti cyklistov, či

získovanie stavu kvality cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry sú silný nástroj pre vyhodnotenie úspešnosti hlavných cieľov CykloStratégie. Zároveň objektívne údaje tvoria solídny podklad pre zlepšovanie plánovania a tiež aj informovanie odbornej a laickej verejnosti.

**4. MANAGEMENT** – dostatočné personálne a odborné obsadenie Cyklotímu poverené implementáciou stratégie je nevyhnutným predpokladom dobrých výsledkov. Manažment implementácie cyklostratégie je rozdelený medzi Úrad KSK a Správu ciest KSK.

#### 4.1. Špecifický cieľ C 1 – Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry

Kvalitná, segregovaná cyklistická infraštruktúra znižuje počet kolízií medzi cyklistami a motoristami, narastá pocit bezpečnosti a tým aj počet užívateľov – cyklistov. Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry je veľmi kľúčové pre naplnenie hlavných cieľov tejto stratégie a to je viac cyklistov v uliciach a na cestách Košického kraja.

Východiskový dokument tvorí aktualizovaná Kostrová sieť cyklistických komunikácií KSK. Sieť cyklotrás prepája celé územie Košického kraja. Pôvodný rozsah 529 km bol rozšírený o napojenie okresných miest a miest uvedených v Pláne udržateľnej mobility na celkový počet 853 km. Aktualizácia Kostrovej siete tvorí samostatný dokument ako súčasť tejto stratégie. Na základe posúdenia stavu projektovej pripravenosti, možnosti financovania z externých zdrojov je navrhovaný cieľ pre obdobie rokov 2022 – 2027 realizovať 44,45 km nových cyklistických cestičiek a lávok v celkovom objeme 13.29 mil. Euro. Košický samosprávny kraj

ako investor sa bude uchádzať o externé finančné zdroje z Európskych štrukturálnych fondov.

Predstavované investície sú súčasťou Kostrovej siete cyklistických trás Košického kraja.



Obr.39 Cyklistická cestička, Spišská Nová Ves. Zdroj: Strabag

Realizácia stavieb a projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2027						
Názov projektu	Dĺžka cyklotrasy (km)	Odhadované náklady (mil. €)	Jednotkové náklady (mil. €/ 1 km)	Stav pripravenosti (zámer, DUR, UR, DSP, SP, PD spracovávaná, PD vyhotovená)	poznámka	realizácia rok
Družstevná p.Hornáde (Eurovelo)	1.000	0.780	0.780	DSP	prebieha stavebné konanie a príprava VO	2022
Časť A.1 – Úsek EuroVelo 11 v katastri obce Kokšov - Bakša a napojenie centra obce na hlavný koridor EuroVelo 11	1.000	0.285	0.285	ÚR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2025
Časť A.2 – Úsek EuroVelo 11 v katastri obce Nižná Myšľa	8.100	2.700	0.330	DUR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2027
EuroVelo 11 v katastri obce Ždaňa	0.600	0.200	0.330	ÚR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2027
EUROVELO 11 - Cyklotrasa Trstené p.H. - Čaňa	3.000	0.485	0.162	ÚR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2025
Eurovelo 11 Družstevná pri Hornáde - Budimír	4.000	0.600	0.150	zámer	príprava DUR a DSP	2023
Obišovce (Eurovelo)				zámer	príprava PD	2027
Zalužice-Lúčky (Zemplínska vetva)	5.400	1.250	0.230	DSP	prebieha stavebné konanie	2022
Kaluža (Zemplínska vetva)	1.600	0.300	0.190	DSP	prebieha stavebné konanie	2023
Klokočov (Zemplínska vetva)	2.800	0.530	0.190	DSP		2023
Vinné - lávka ponad náпустný kanál (Zemplínska vetva)	0.120	1.500		DÚR		2027
Vinné (Zemplínska vetva)	9.000	2.430	0.270	DÚR	potreba prehodnotiť smerové vedenie trasy vzhľadom na MPV	2027
Margecany (Hornádska magistrála)	1.200	0.600	0.500	SP	prípravené na realizáciu	2022
SNV - Levoča	2.600	0.780	0.300	zámer	čiastočne realizované 2021- obec Harichovce	2025
Hrabušice - Podlesok (Spojenie V. Tatry - Slovenský raj)	4.000	0.800	0.200	zámer	Príprava PD	2027
Lávka a jej napojenie na cyklotrasu Nižná Myšľa - Vyšná Myšľa - Skároš	0.030	0.050		zámer	projektová príprava pre DSP	2022
<b>SPOLU</b>	<b>44.450</b>	<b>13.290</b>				

Tab.33 Realizácia stavieb a projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2027. Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov Úradu KSK

Súčasne bude prebiehať projektová príprava aj na ďalšie obdobie do roku 2030. Okrem priamych aktivít Košického kraja to môže byť aj pokračovanie projektov a zámerov v rámci ProjektuMOBI - cyklotrasa Michalovce – Vyšné Nemecké a ProjektuCatchingUpforRegions, iniciatíva Svetovej banky a EK – cyklotrasy pozdĺž rieky Slaná na Gemeri.

Projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2030						
Názov projektu	Dĺžka cyklotrasy (km)	Odhadované náklady (mil. €)	Jednotkové náklady (mil. €/ 1 km)	Stav pripravenosti (zámer, DUR, UR, DSP, SP, PD spracovávaná, PD vyhotovená)	poznámka	realizácia rok
Cyklotrasa Michalovce - V. Nemecké (Projekt MOBI)	25.000	7.000	0.280	technická štúdia	vybratý a odsúhlasený koridor vedenia cyklotrasy	2030
Cyklotrasa Rožňava - Betliar (Gemerská vetva)	4.253	1.191	0.280	zámer	CURI ako príležitosť	2030
Cyklotrasa Rožňava - Brzotín	6.000	1.680	0.280	zámer	CURI ako príležitosť	2030
Cyklotrasa Brzotín - Slavec	7.781	1.556	0.200	zámer	CURI ako príležitosť	2030
Cyklotrasa Slavec - Plešivec	5.785	1.620	0.280	zámer	CURI ako príležitosť	2030
<b>SPOLU</b>	<b>48.819</b>	<b>13.047</b>				

Tab.34 Realizácia stavieb ako pokračovanie iniciatív a projektov KSK. Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov Úradu KSK

V rámci týchto plánov je potrebné začať pripravovať projektové zámery a to v súlade s koncepciou Kostrovej siete cyklotrás, kde navrhované úseky sú súčasťou dokumentu v týchto koridoroch:

KE03 – VETVA C – GEMERSKÁ – Betliar – Rožňava – Plešivec, okolo rieky Slaná

KE08 – VETVA H – SOBRANECKÁ – Michalovce – Vyšné Nemecké

#### 4.1.1. AKČNÝ PLÁN ŠC1

**Špecifický cieľ C 1 – Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – 45 km nových cyklistických trás**

**Opatrenie 1.1. Realizácia projektovej prípravy, vrátane vysporiadania majetkovo právnych vzťahov**

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: dotknuté samosprávy, SVP š.p., Lesy SR, SPF

Termín: 2022 – 2023

**Indikátor:** počet vydaných stavebných povolení 16, počet územných rozhodnutí 16, počet dokumentácií pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie tu 16

### **Opatrenie 1.2. Vypracovanie žiadostí o nenávratný finančný príspevok**

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2025

**Indikátor:** počet podaných žiadostí o NFP (16)

Termín: 2025 - 2027

**Indikátor:** počet podaných žiadostí o NFP (5)

### **Opatrenie 1.3. Realizácia cyklistickej infraštruktúry**

Zodpovednosť: Úrad KSK, Správa ciest KSK

Spolupráca: dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2030

**Indikátor:** počet realizovaných stavieb (cieľ: 16)

Počet vybudovaných kilometrov cyklotrás (cieľ: 44.5 km)

## **4.2. Špecifický cieľ 2. Vybudovanie cyklodestinácií a cykloregiónov**

Turistická destinácia je miesto, kam návštevník cestuje lebo deklarovaná ponuka zodpovedá jeho očakávaniam. Za turistickú destináciu môže byť považovaná krajina, región alebo aj lokalita. Lokálna turistická destinácia je fyzický priestor, v ktorom návštevník trávi najmenej jednu noc a vyznačuje sa tým, že disponuje potrebnými ubytovacími, či stravovacími zariadeniami a možnosťami na trávenie voľného času. Má fyzické a administratívne hranice, v rámci ktorých je destinácia manažovaná, prostredníctvom ktorých je vnímaná, má svoj imidž a predpoklady na vytvorenie konkurencieschopných produktov.

Aby destinácia cestovného ruchu bola konkurencieschopná musí segmentovať svoju ponuku produktov alebo sama sa stať produktom, reagujúc na aktuálne trendy. Jedným z týchto celosvetovo rozšírených trendov je aj cykloturistika. Dopyt po cykloturistických destináciách neustále stúpa a zároveň s ním rastú aj požiadavky cyklistov a ich očakávania. Priblížiť sa



európskym trendom je riešiť komplexnú ponuku cyklodestinácií a cykloregiónov aj v Košickom kraji.

V rámci kraja je navrhnutých desať cyklodestinácií: Abov, Zemplín, Gemer, Slovenský raj, Tokaj, Medzibodrožie, Ružín, Hnilec, Bodva a Slanské vrchy.



Obr.40 Navrhované cyklodestinácie Košického kraja. Zdroj: vlastné spracovanie

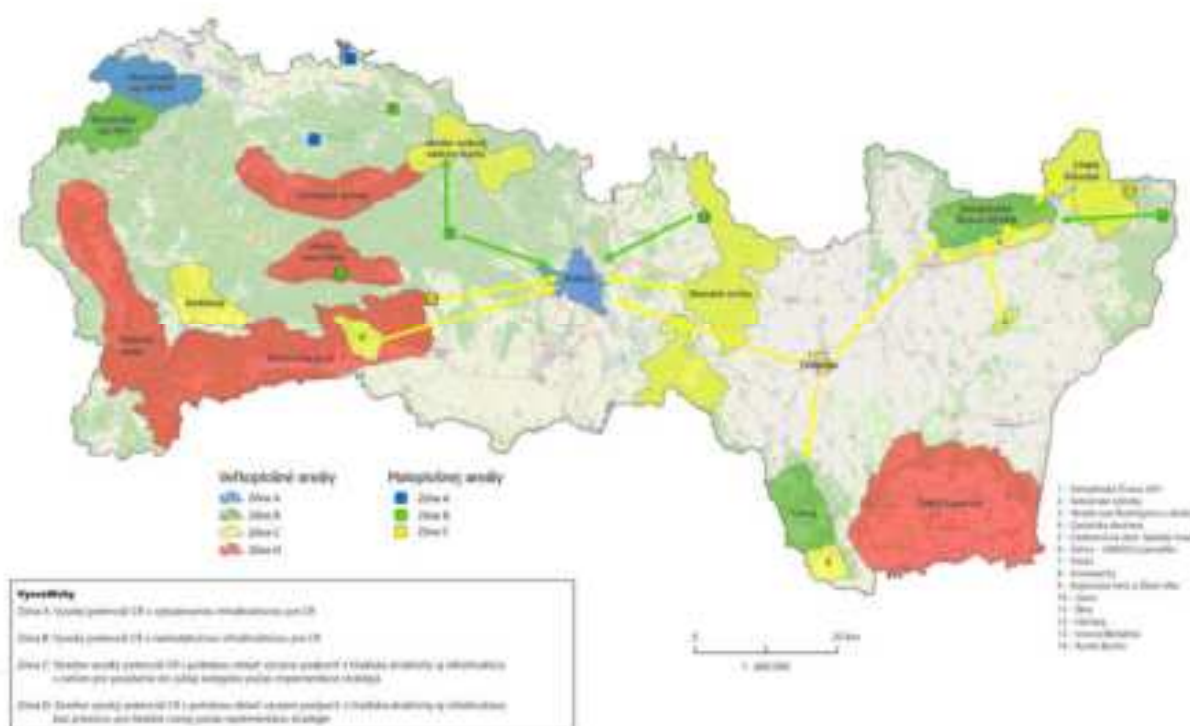
Pri návrhu cyklodestinácií alebo cykloregiónov vychádzame z predpokladu, že návštevník – cyklista má v priebehu víkendového pobytu väčší rádius pohybu ako peší turista. Z tohto pohľadu výraznejšie presahuje územie turistických destinácií uvedených v novej Stratégii cestovného ruchu Košického kraja. Plocha cyklodestinácií a cykloregiónov je orientačná, nie je špecifikovaná podľa katastrálnych území obcí. Jednotlivé cyklodestinácie a cykloregióny sa môžu navzájom prelínať, nakoľko ich prepájajú dlhé líniové cyklistické trasy.

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky KSK	Stratégia rozvoja cestovného ruchu KSK	Zonácia
Košice - EuroVelo 11	Košice	Zóna A
	Slanské vrchy	Zóna C
Ružín	Okolie vodnej nádrže Ružín	Zóna C
Hnilec	Hnilecká dolina	Zóna D
	Okolie obce Štós	
Slovenský raj	Slovenský raj sever	Zóna A
	Slovenský raj juh	Zóna B

Gemer	Rožňava	Zóna C
	Gotická cesta	Zóna D
	Slovenský kras	Zóna D
Abov	Zádiel	Zóna C
	Jasov	Zóna C
	Slovenský kras	Zóna D
Tokaj		Zóna B
Dolný Zemplín	Zemplínska Šírava a okolie	Zóna B
	Zemplínska Šírava	Zóna C
	CHKO Vihorlat	Zóna C
Medzibodrožie	CHKO Latorica	Zóna D
	Streda nad Bodrogom	Zóna C
Slanské vrchy	Slanské vrchy	Zóna C

Tab.35Návrh cyklodestínácií a ich prepojenie na turistické destinácie Košického kraja. Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov KOČR KRT

### Zóny CR v Košickom kraji



Obr.41Zonácia turistické destinácie Košického kraja. Zdroj: KOČR KRT

V Košickom kraji je možné identifikovať územia s rôznou úrovňou potenciálu rozvoja aj už vybudovanej infraštruktúry. Ide o niekoľko veľkoplošných a maloplošných areálov, ktoré boli zo strategických dôvodov rozdelené nasledovne:

### Zóna A

Ide o územia, ktoré majú vysoký potenciál pre cestovný ruch, čo znamená, že v sebe zahŕňajú turistické atraktivity a ciele, ktoré sa vyznačujú vysokou návštevnosťou alebo potenciálom vysokej návštevnosti. Zároveň je v týchto zónach vybudovaná infraštruktúra cestovného ruchu na vysokej úrovni, ktorá zodpovedá očakávaniu návštevníkov, zaisťuje im dostatočnú oporu pri doprave do miesta, v pohostinstve a v aktívnej aj odpočinkovej fáze pobytu.

### Zóna B

Ide o územia, ktoré majú vysoký potenciál pre cestovný ruch, čo znamená, že v sebe zahŕňajú turistické atraktivity a ciele, ktoré sa vyznačujú vysokou návštevnosťou alebo potenciálom vysokej návštevnosti. Infraštruktúra v týchto zónach je na základnej, najviac strednej úrovni. Kapacitne úplne neodpovedá dopytu návštevníkov, je zastaraná alebo nedostatočná v kvalite alebo v rozsahu služieb.

### Zóna C

Ide o územia, ktoré majú stredný potenciál pre cestovný ruch, čo znamená, že v sebe zahŕňajú turistické atraktivity a ciele, ktoré majú potenciál návštevnosti, ale zvyčajne nie sú primárnym dôvodom návštevy. Infraštruktúra v týchto zónach je na základnej, najviac strednej úrovni. Kapacitne úplne neodpovedá dopytu návštevníkov, je zastaraná alebo nedostatočná v kvalite alebo v rozsahu služieb.

### Zóna D

Ide o územia, v ktorých sa nachádzajú turistické ciele, ktoré majú potenciál rozvoja, ale v súčasnosti nie sú primárnym a zvyčajne ani sekundárnym cieľom návštevy. Turistický ruch v mieste je tvorený rodinnými príslušníkmi a služobnými cestami. Turistické zaujímavosti majú nízku, skôr náhodnú návštevnosť. Infraštruktúra je veľmi základná, okrem ubytovacích zariadení sa obmedzuje na služby pre miestnych obyvateľov. Podpora zo strany OCR spočíva v príprave možností rozvoja a strategických plánov

Na základe posúdenia súčasného stavu cykloturistickej infraštruktúry v Košickom kraji je zrejmé, že mnohé existujúce cykloturistické trasy vznikali živelne a nekorešponujú so súčasnými trendmi a očakávaniami návštevníkov. Navrhujeme nasledovné opatrenia, ktoré pomôžu naplniť cieľ tejto stratégie:

1. V zmysle výsledkov pasportu cykloturistických trás začať so systematickou údržbou a opravou trás.
2. V zmysle výsledkov pasportu cykloturistických trás presmerovať alebo celkom zrušiť cyklotrasy, ktoré nevyhovujú stanoveným kritériám – 17 trás.
3. Vypracovať komplexné plány jednotlivých cyklodestinácií a cykloregiónov tak aby sa mohla prezentovať ucelená ponuka vrátane služieb, doplnkovej cykloturistickej vybavenosti a podujatí.

#### **4.2.1. AKČNÝ PLÁN ŠC2**

##### **Špecifický cieľ 2 – Vybudovanie cyklodestinácií Košického kraja**

###### **Opatrenie 2.1. Vypracovanie koncepcií cyklodestinácií**

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: krajská organizácia cestovného ruchu, oblastné organizácie cestovného ruchu, podnikatelia, cyklistické kluby a združenia – správcovia cyklotrás, dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2027

**Indikátor:** vypracovanie 10 územných koncepcií zameraných na rozvoj infraštruktúry a služieb v plánovaných cyklodestináciách vrátane urbanistického návrhu

###### **Opatrenie 2.2. Skvalitnenie cykloturistickej infraštruktúry – cykloturistické trasy**

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: krajská organizácia cestovného ruchu, oblastné organizácie cestovného ruchu, cyklistické kluby a združenia – správcovia cyklotrás, dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2023

**Indikátor:** oprava a údržba 97 cykloturistických trás, presmerovanie alebo úplné zrušenie 17 cykloturistických trás - v zmysle výsledkov pasportu 2021

**Opatrenie 2.3. Realizácia nových cykloturistických trás** –v rozsahu 300 km vrátane projektovej prípravy a legislatívneho procesu

Zodpovednosť: Úrad KSK, občianske združenia – správcovia cykloturistických trás, OOCR

Spolupráca: dotknuté samosprávy, SVP š.p., Lesy SR, SPF, správa ciest

Termín: 2022 – 2027

**Indikátor:** počet nových cykloturistických trás – 5, dĺžka nových cykloturistických trás 250 km, počet dokumentácií pre legalizáciu cykloturistických trás 5

**Opatrenie 2.4. Realizácia doplnkovej cykloturistickej vybavenosti** – Bike Pointy vrátane servisných miest, informačné panely s mapami, odpočívadlá a servisné miesta v zmysle dizajnu manuálu KSK

Zodpovednosť: Úrad KSK, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOCR

Spolupráca: dotknuté samosprávy, SVP š.p., Lesy SR, SPF, správa ciest

Termín: 2022 – 2027

**Indikátor:** počet Bike pointov KSK – 10, počet informačných nových alebo obnovených panelov ku cyklotrasám – 20, počet nových odpočívadiel 20

**Opatrenie 2.5. Vybudovanie tréningových a vzdelávacích centier pre cyklistov** – tréningové lokality so zabezpečením výučby zdravého pohybu na bicykli – pumptracky, singletraily, cvičné dráhy, výukové centrá, dopravné ihriská

Zodpovednosť: samosprávy, občianske združenia, súkromný sektor

Spolupráca: Úrad KSK, Ministerstvo školstva SR, Ministerstvo dopravy SR, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOCR, základné a stredné školy

Termín: 2022 – 2030

**Indikátor:** počet tréningových a vzdelávacích centier – 5

**Opatrenie 2.6. Podpora vybudovania a zriadenia požičovní bicyklov**

Zodpovednosť: samosprávy, občianske združenia, súkromný sektor

Spolupráca: Úrad KSK, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, základné a stredné školy

Termín: 2022 – 2030

**Indikátor:** počet nových požičovní bicyklov – 5

### **4.3. Špecifický cieľ 3 - ZABEZPEČIŤ PRAVIDELNÝ ZBER DÁT**

Pravidelný zber dát je jedinou cestou ako vyhodnotiť účelnosť a efektivitu vynaloženého úsilia a finančných prostriedkov. Zber dát navrhujeme riešiť v dvoch základných rovinách:

1. Vlastné zisťovanie – podľa nastavených kritérií realizovať pasport cykloturistických trás aspoň raz za 5 rokov, osadenie automatických sčítačov – predovšetkým v lokalitách plánovanej cyklistickej infraštruktúry a v cyklodestináciách.
2. Prebraté informácie – od používateľov – web portál kraja, prostredníctvom mobilných operátorov, správcov cyklistických portálov a pod.
3. Výskum a prieskum – externé zabezpečenie prieskumov dopravnej mobility, prieskum využívania cykloturistických trás s napojením na služby, dotazníkový prieskum o vnímaní cyklistickej dopravy a cykloturistiky od užívateľov a pod.

Všetky dáta zbierať vo formátoch kompatibilných s geografickým portálu KSK, ktorý následne dokáže spracovať analýzu aktuálneho stavu.

#### **Opatrenie 3.1. Realizácia pasportu cykloturistických trás a cykloturistickej infraštruktúry**

Zodpovednosť: Úrad KSK ,

Spolupráca: samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR

Termín: 2027

**Indikátor:** počet pasportov 1, odhadovaný rozsah cca 2000 km

#### **Opatrenie 3.2. Realizácia cykloportálu KSK a zber dát prostredníctvom jeho aplikácií**

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, jednotlivci

Termín: priebežne

**Indikátor:** počet pasportov 1, odhadovaný rozsah cca 2000 km

### **Opatrenie 3.3. Realizácia prieskumu dopravnej mobility**

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: Ministerstvo dopravy SR, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, jednotlivci

Termín: 2023 - 2030

**Indikátor:** počet prieskumov dopravnej mobility 2

### **Opatrenie 3.4. Osadenie automatických sčítačov cyklistov**

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: Ministerstvo dopravy SR, Ministerstvo školstva SR, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR

Termín: 2022 - 2030

**Indikátor:** počet nových osadených automatických sčítačov - 50

## **4.4. Špecifický cieľ 4 MANAGEMENT**

Zabezpečiť adekvátne personálne obsadenie pre riešenie cyklistickej problematiky:

- Cyklokoordinátor pre realizáciu cyklistickej infraštruktúry
- Cyklokoordinátor pre cyklodestinácie
- Cyklokoordinátor pre zber dát a web portál
- Cyklokoordinátor pre komunikáciu a koordináciu

Zabezpečiť údržbu cyklistických komunikácií a cykloturistických trás vo vlastníctve kraja pod gesciou Správy ciest KSK

## 4.5. Návrh cykloproduktov a cyklistických destinácií v Košickom kraji

V zmysle špecifického cieľa2 – návrh cyklistických destinácií je navrhnutých celkovo desať cyklistických destinácií alebo cykloregiónov. Každý z nich má istú vlastnú charakteristiku, ktorú je potrebné zohľadniť pri spracovaní jednotlivých koncepcií. Spoločné prvky tvoria hlavne jednotné kritériá pre posúdenie samotných cykloturistických trás, spoločne nastavené štandardy pre doplnkovú cyklistickú vybavenosť – dizajn ako aj spestrenie ponuky služieb. Toto všetko si vyžaduje úzku spoluprácu všetkých dotknutých subjektov.

Cyklodestinácia - cykloregión	Hlavná cyklistická infraštruktúra	Náročnosť	Cyklocentrum
Košice - EuroVelo 11	EV 11	CB REKREA, MTB singletraily, EXPERT	áno
		MTB- REKREA	
Ružín	KE04 - Hornádska vetva	CB/GRAVEL REKREA	
Hnilec	KE11 – Gelnická vetva	MTB SPORT/EXPERT, CB SPORT	
Slovenský raj	KE04 - Hornádska vetva	CB REKREA	áno
	KE03 – Gemerská vetva	CB SPORT	
Gemer	KE03 – Gemerská	MTB – singletraily MTB SPORT	áno
Abov	KE05 Abovská vetva	MTB SPORT	
Tokaj	KE06 Tokajská vetva	CB/MTB REKREA	
Dolný Zemplín	KE02 Zemplínska	CB REKREA /SPORT	áno
	KE09 Trebišovská vetva		
Medzibodrožie	KE07 Dolnozemplínska	CB/GRAVEL REKREA	áno
Slanské vrchy	Slanské vrchy	MTB SPORT/EXPERT	

Tab.36 Návrh cyklodestinácií a ich vyhodnotenie podľa náročnosti a odporúčaného typu bicykla . Zdroj: vlastné spracovanie

Pre návrh cykloproduktov a cyklistických destinácií sme zvolili metódu spojenia už existujúceho potenciálu územia a ponuky komplexných produktov cestovného ruchu založených na infraštruktúre – zážitku – doplnkovej infraštruktúre. Máme za to, že spojením týchto nerozlučiteľných atribútov kvalitnej destinácie je možné vytvoriť ponuku pre návštevníka. Kvalitná infraštruktúra vytvára základný pilier konkurencieschopnej cyklistickej destinácie. Silná téma, ktorá osloví záujmové skupiny a ponúkne im nezabudnuteľný zážitok.



Cyklistické destinácie majú korelovať s návrhom destinácií CR Košického kraja tak, ako ich definuje Stratégia rozvoja CR KSK v gescii krajskej organizácie cestovného ruchu.

### **Zriadenie cykloportálu KSK**

Spracovaním videopozvánky overených cyklotrás destinácie má možnosť potenciálny návštevník vidieť a počuť výpoveď reálnych návštevníkov, ktorí cyklotrasu prešli a subjektívne ju aj hodnotia. Doplnková infraštruktúra v súčasnosti tvorí pridanú hodnotu, ktorú návštevník patrične ocení v odporúčaní, ktoré spolu so zážitkom propaguje v svojom bezprostrednom okolí. Rozhodujú detaily. Kvalitne ubytovanie priateľské k cyklistom s možnosťou bezpečného odloženia bicykla, stravovacie služby, či služby spojené so servisom a prenájomom bicykla.



## 5. PRÍLOHY

### 5. 1. Súvisiaca legislatíva

#### 5.1.1. Ústava SR

Základnou legislatívnou normou je Ústava SR. Tá v článku 20 definuje právo na majetok. Tento článok je najdôležitejším v celej legislatíve cyklotrás SR. Vyplýva z neho investorom infraštruktúrnych cyklotrás mať vyriešenú majetkovú podstatu pozemkov, kadiaľ trasy povedú, pri cykloturistickom značení zase mať súhlasy vlastníkov pozemkov.

Majetkovú podstatu v zásade rieši 5 paragrafov tohto článku:

- 1) Každý má právo vlastniť majetok. Vlastnícke právo všetkých vlastníkov má rovnaký zákonný obsah a ochranu. Majetok nadobudnutý v rozpore s právnym poriadkom ochranu nepožíva. Dedenie sa zaručuje.
- 2) Zákon ustanoví, ktorý ďalší majetok okrem majetku uvedeného v čl. 4 tejto ústavy, nevyhnutný na zabezpečovanie potrieb spoločnosti, rozvoja národného hospodárstva a verejného záujmu, môže byť iba vo vlastníctve štátu, obce alebo určených právnických osôb. Zákon tiež môže ustanoviť, že určité veci môžu byť iba vo vlastníctve občanov alebo právnických osôb so sídlom v Slovenskej republike.
- 3) Vlastníctvo zaväzuje. Nemožno ho zneužiť na ujmu práv iných alebo v rozpore so všeobecnými záujmami chránenými zákonom. Výkon vlastníckeho práva nesmie poškodzovať ľudské zdravie, prírodu, kultúrne pamiatky a životné prostredie nad mieru ustanovenú zákonom.
- 4) Vyvlastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva je možné iba v nevyhnutnej miere a vo verejnom záujme, a to na základe zákona a za primeranú náhradu.
- 5) Iné zásahy do vlastníckeho práva možno dovoliť iba vtedy, ak ide o majetok nadobudnutý nezákonným spôsobom alebo z nelegálnych príjmov a ide o opatrenie nevyhnutné v demokratickej spoločnosti pre bezpečnosť štátu, ochranu verejného poriadku, mravnosti alebo práv a slobôd iných. Podmienky ustanoví zákon.

Na Ústavu SR priamo nadväzuje aj Zákon č. 40/1964 Zb. – Občiansky zákonník, ktorý sa zaoberá mimo iného aj vlastníckymi právami, konkrétne v článkoch 123 – 135. V článku 124 a 126 sa píše o ochrane majetkových práv, či už jedinca alebo iných subjektov. Zákon sa o. i. zaoberá vlastníckymi právami majiteľov pozemkov, na ktorých je možné budovať cyklotrasy. Pri každom vybavovaní a legalizácii cyklotrasy sú potrebné súhlasy vlastníkov nehnuteľností, po ktorých budú cyklotrasy vedené. Otázka problémov pri povolení a ponímaní verejného záujmu, vrátane možného vyvlastnenia je náznakovo popísaná v paragrafe 128.

### **5.1.2. Výstavba**

#### **Zákon č. 135/1961 Zb. – Zákon o pozemných komunikáciách (Cestný zákon)**

Cestný zákon sa dotýka cyklistických komunikácií a zariadení na nich, pretože všetky cyklistické komunikácie sa radia medzi pozemné komunikácie definované týmto zákonom. Cestný zákon sa dotýka aj cykloturistických trás a zariadení na nich, pretože všetky cykloturistické trasy prechádzajú po cestách a komunikáciách definovaných týmto zákonom.

#### **Zákon č. 8/2009 Z. z. O cestnej premávke**

Zákon a jeho vyhláška popisujú organizáciu dopravy a dopravné predpisy všetkých účastníkov cestnej premávky. Tento zákon bol v posledných rokoch viackrát novelizovaný. Zrejme aj vďaka tomu obsahuje viacero podstatných zmien o cyklodoprave a cyklistoch.

#### **Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení**

Vyhláška o dopravnom značení nadväzuje na staršie dopravné vyhlášky, no z pohľadu cyklodopravy bola v roku 2020 zásadne novelizovaná a prináša viacero zmien a novínok. Platná je od 20. 2. 2020, účinná od 1. 4. 2020.

V paragrafe 1 sa delia DZ na zvislé dopravné značky, vodorovné dopravné značky, dopravné zariadenia, svetelné signály a pokyny. Keďže vyhláška bola upravená viacerými novelami zákonov, posledné zmeny priniesli do vyhlášky pre Slovenskú republiku nové prvky a opatrenia v organizácii cyklistickej dopravy.

Očakávané sú vzorové listy, ktoré budú slúžiť ako vykonávacie predpisy a následne sa premietnu do aktualizácie TP085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

## **Zákon č. 50/1976 Zb. O územnom plánovaní a stavebnom poriadku (Stavebný zákon)**

Stavebný zákon bol pomerne často novelizovaný, posledný krát v roku 2020 pod č. 90/2020 Z. z., ktorá je účinná od 25. 4. 2020.

Stavebný zákon rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia, navrhuje vecnú a časovú koordináciu činností ovplyvňujúcich životné prostredie, ekologickú stabilitu, kultúrno-historické hodnoty územia, územný rozvoj a tvorbu krajiny v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja.

Tento zákon okrem iného upravuje plánovanie cyklistickej siete, výstavbu cyklistickej infraštruktúry a proces jej schvaľovania. Sieť cyklistických trás by sa podľa stavebného zákona mala plánovať v územno-plánovacom procese v troch (resp. štyroch) stupňoch: v rámci územia Slovenska, regiónu, mesta a následne aj zóny.

Trasy, pri ktorých sú potrebné stavebné úpravy ako odstraňovanie pôdneho krytu, asfaltovanie, hĺbenie zárezov, a pod. sú v zmysle tohto zákona stavbami, a teda je pre ich výstavbu potrebné územné rozhodnutie a stavebné povolenie. Zákon upravuje aj práva a povinnosti stavebníka, stavebného úradu a ostatných účastníkov stavebného a územného konania. Zákon jasne definuje aj typológiu drobných stavieb a povinné legislatívne procedúry, ktoré sa týkajú doplnkovej infraštruktúry na cyklotrasách, prípadne značenia cykloturistických trás. Zároveň zákon určuje aj postihy a pokuty za nelegálne stavby.

Veľmi páľčivou otázkou je definovanie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás ako verejno-prospešných stavieb (resp. líniových dopravných stavieb) a následná možnosť uplatnenia vyvlastnenia pozemku pri ich výstavbe, s cieľom uľahčiť a urýchliť proces ich výstavby. Tomu sa venuje zákon v jeho štvrtej časti venovanej vyvlastneniu.

### 5.1.3. Odvetvové zákony

#### **Zákon č. 326/2005 Z. z. O lesoch (Lesný zákon), Zákon č. 360/2007 Zb.**

Tento zákon bol v posledných rokoch viackrát novelizovaný. Prichádza sa s ním do styku predovšetkým pri legalizácii cykloturistických trás, najmä v lesnom a horskom prostredí (či už trás pre cestné alebo horské MTB bicykle).

Pôvodný zákon č. 326/2005 Zb. bol novelizovaný v roku 2007 pod číslom 360/2007, do platnosti vstúpil k 1. 9. 2007. Vtedy otázky cyklistickej verejnosti vyvolala krátka formulácia v paragrafe 31 tohto zákona, kde medzi zakázané činnosti v lese do písmena d) bola doplnená formulácia „... je zakázané... jazdiť na bicykli alebo na koni mimolesnej cesty alebo vyznačenej trasy“. Samotný zákon o lesoch nedefinuje pojem lesná cesta. Odkazuje iba na slovenskú technickú normu STN 73 6108, ktorá stanovuje kategorizáciu lesnej dopravnej siete. Zákon vymedzuje terminológiu, popisuje štátne orgány, lesnú stráž. Definuje ich právomoci, takže je jasné, čo kam patrí. Zaujímavé je, že lesná stráž má v zákone menšie právomoci ako poľovnícka stráž. Jasne sa stanovujú povinnosti pri legalizácii a značení cykloturistických trás voči vlastníkom i obvodnému (prípadne krajskému) lesnému závodu. Nepríjemnosťou zákona sú pokuty, možno primerané pri porušení paragrafov ohľadom ochrany lesa z hľadiska neoprávnených značení cyklotrás, no určite prehnané pri postihoch jednotlivcov pri jazdení mimo lesných ciest a značených trás. Zákon nepozná pojem singletracky, ktoré je preto potrebné riešiť výnimkou zo zákona.

Paragraf 3 definuje a kategorizuje lesné pozemky. V piatom diely zákona v paragrafe 30 je definované využívanie lesov verejnosťou. V odseku 1 sa uvádza, že každý má právo na vlastnú zodpovednosť a nebezpečenstvo vstupovať (pri dodržaní ostatných častí zákona) na lesné pozemky.

V posledných aktualizáciách v ôsmom diely Správa lesného majetku vo vlastníctve štátu a združenia vlastníkov lesného majetku do zákona bola doplnená formulácia v paragrafe 50b Využitie lesných pozemkov vo vlastníctve štátu na verejnoprospešné účely. Týka sa to teda aj stavieb cyklotrás (ak sú v ÚP definované ako verejno-prospešné stavby). Tu sa konkrétne v odsekoch 1 a 4 hovorí:

(1) Lesné pozemky vo vlastníctve štátu, na ktorých podľa záväznej časti územnoplánovacej dokumentácie alebo podľa uznesenia obecného zastupiteľstva, ak ide o obec, ktorá nie je povinná mať územný plán podľa osobitného predpisu, majú byť umiestnené verejnoprospešné stavby, ktorých stavebníkom bude obec alebo vyšší územný celok, môže správca po ich vyňatí (§ 5 a 7), previesť len do vlastníctva obce alebo vyššieho územného celku.

(4) Lesné pozemky podľa odsekov 1 a 2 po ich vyňatí (§ 5 a 7) prevedie správca zmluvou o prevode vlastníctva bezodplatne do vlastníctva obce alebo vyššieho územného celku alebo ich zmluvou, z ktorej vyplýva právo užívať taký pozemok a uskutočniť na ňom stavbu, prenechá do bezodplatného užívania osobám podľa odseku 3 na základe právoplatného územného rozhodnutia o umiestnení stavby. Zmluva o prevode pozemku a zmluva, z ktorej vyplýva právo užívať pozemok a uskutočniť na ňom stavbu, musí byť bezodplatná a musí obsahovať dojednanie, že správca má právo odstúpiť od zmluvy, ak rozhodnutie o umiestnení stavby stratí platnosť alebo ak dôjde k jeho zmene, v dôsledku ktorej stavba prestane plniť dohodnutý účel verejnoprospešnej stavby alebo nájomného domu, inak je zmluva neplatná; nadobúdateľ alebo užívateľ pozemku je povinný odo dňa účinnosti zmluvy strpieť vykonávanie kontroly plnenia dohodnutého účelu stavby zo strany správcu.

### **Zákon č. 543/2002 Z. z. O ochrane prírody a krajiny**

Tento zákon bol pomerne často novelizovaný. Poslednýkrát v roku 2020 pod č. 74/2020 Z. z., ktorá je účinná od 9. 4. 2020.

Uplatňuje sa najmä pri povoľovaní cykloturistických trás, značení cykloturistických trás a osádzaní prvkov doplnkovej infraštruktúry, najmä v lesnom a horskom prostredí,

ktoré je súčasťou veľkoplošných a maloplošných chránených území. Od 26. 6. 2014 je platná novelizácia tohto zákona. Samozrejme sa uplatňuje aj pri cyklodopravných trasách, keďže pri nich sa jedná o stavby.

Zákon delí územie Slovenska do 5 stupňov ochrany prírody a určuje činnosti, ktorých vykonávanie je na konkrétnom stupni zakázané, resp. pre ktoré je potrebné získať súhlas orgánu ochrany prírody. Čím vyššie číslo, tým väčšia ochrana. Prakticky v prvom stupni ochrany neplatí

z hľadiska bicyklovania, stavieb cyklotrás a značenia cykloturistických trás žiadne obmedzenie, v ostatných stupňoch ochrany sú už obmedzenia. Druhý stupeň ochrany (CHKO) a tretí stupeň ochrany (NP) umožňuje po predchádzajúcich súhlasoch orgánov štátnej ochrany prírody značiť cyklotrasy a pohybovať sa na bicykli po značených cyklotrasách a neznačených trasách určených pre pohyb na bicykli. Obe tieto kategórie sú vždy definované v návštevnom poriadku. Vo štvrtom a piatom stupni ochrany (obyčajne rezervácie, prírodné pamiatky a pod.) tieto činnosti nie sú povolené, no zákon umožňuje žiadať výnimky. Tie spadajú, vrátane závažnejších stavebných, pod okresné úrady, odbory ŽP. Častokrát sa k nim vyjadruje aj ŠOP SR, resp. jeho územné zložky – Správy NOP a CHKO, alebo aj Ministerstvo životného prostredia.

Zákon definuje zákonné lehoty pre vydanie rozhodnutia (výnimky) a ďalej možnosti zrušenia už vydaného rozhodnutia, resp. predĺženie rozhodnutia, ak bolo vydané na dobu určitú. Mimoriadne dôležitým paragrafom zákona je zánik rozhodnutia, ktoré sa uplatní napríklad pri zániku právnickej osoby, na ktorú bolo vydané, ak nemá následníka s poverením prebratia bremena rozhodnutia. Veľmi podrobne je popísaná stráž prírody, jej označenie, práva a povinnosti. Mnohé veci sa zásadne líšia od lesnej a poľovnej stráže.

V záverečnej časti sú definované a stanovené sankcie za delikty a priestupky.

Zákon asi najdôslednejšie popisuje cykloturistiku, na rozdiel od Lesného zákona jasne definuje pojem značená cyklotrasa. Osobitou časťou zákona, ktoré sú však mimo neho sú návštevne poriadky národných parkov. V nich sú definované miesta, kde je povolený pohyb na bicykli. Či už na vyznačených cyklotrasách alebo trasách určených pre horské bicykle.

Osobité stavebné konania vyžadujú aj posúdenie vplyvu stavby na životné prostredie, najmä ak sa trasa dotýka chránených území, vrátane chránených vtáčích území a území Natura 2000.

Častokrát sa vyžaduje aj proces EIA s vydaním záverečného stanoviska EIA.

### **Zákon č. 274/2009 Z. z. O poľovníctve**

Tento zákon bol prijatý v roku 2009 a je platný od 10. 7. 2009. Novelizovaný bol v rokoch 2013, 2016 a poslednýkrát v roku 2020 pod č. 198/2020 Z. z. s účinnosťou od 21. 7. 2020.

Pri legalizácii cykloturistických trás, najmä v horskom prostredí (či už trás pre cestné alebo MTB bicykle) sa okrem Lesného zákona stretávame i s poľovníkmi, ako účastníkmi konaní. Pre



znalosť relevantných stanovísk je potrebné poznať súvisiaci zákon – Zákon o poľovníctve. Zákon v žiadnej forme nevyklučuje alebo neobmedzuje pohyb cyklistov v lesoch. Všeobecne síce v paragrafe 24 uvádza isté všeobecné obmedzenie, v prípade že by dochádzalo k rušeniu zveri alebo jej stresovaniu, no následne v odseku l) sa zakazuje jazda na motocykli, motorovej trojkolke, štvorkolke, motorovom vozidle alebo motorovom člne, snežnom skútri a vodnom skútri, čím sa zrejme vymedzujú faktory plašiace zver. Cykloturistika ani pohyb na bicykli tu nefiguruje.

Osobitý paragraf platia pre ohradené zvernice a bažantnice, ako aj možné krátkodobé uzávery revírov v čase hniezdenia vtáctva. Na to však musí dať súhlas obvodný lesný úrad (prípadne úrad životného prostredia, to sa tu však neuvádza – je to predmetom zákona o ochrane prírody).

Zákon vymedzuje členov poľovnej stráže, definuje ich práva a povinnosti. Sú oprávnení skontrolovať v lese cyklistov a motorové vozidlá značkárov cyklotrás. Tie však musia mať povolenie jazdy po lesných cestách (rieši Lesný zákon). Člen lesnej stráže je povinný mať služobný odznak a na požiadanie sa legitimovať služobným preukazom.

V závere zákona sa píše v paragrafe 62, odsekoch 1 až 3 o povinnosti a o zodpovednosti poľovníkov používať strelné zbrane tak, aby neohrozovali život, zdravie a majetok iných osôb.

### **Zákon č. 364/2004 Z. z. O vodách (Vodný zákon) – aktualizované úplné znenie**

Zákon bol prijatý v roku 2004, bol niekoľkokrát novelizovaný. Posledná novelizácia bola v roku 2020 pod č. 74/2020, Z. z. a je platný od 9. 4. 2020.

Tento zákon upravuje práva a povinnosti fyzických osôb a právnických osôb k vodám a nehnuteľnostiam, ktoré s nimi súvisia pri ich ochrane, účelnom a hospodárnom využívaní, oprávnenia a povinnosti orgánov štátnej vodnej správy a zodpovednosť za porušenie povinností podľa tohto zákona. I keď pohyb cyklistov po hrádzach a v blízkostiach riek zákon nerieši menovite, veľmi sa dotýka potenciálneho rozvoja cykloturistických trás pozdĺž riek.

Pri zriaďovaní cyklotrasy, nielen priamo na hrádzach, ale aj na pobrežných pozemkoch, v inundačnom území a v ochranných pásmach vodárenských zdrojov alebo vodných stavieb vo

vzdialenosti do 23 m od vzdušnej päty ochrannej hrádze je vždy potrebný súhlas orgánu štátnej vodnej správy.

V poslednom období sa zrealizovalo viacero cyklo dopravných úsekov trás na hrádzach riek, ktoré sa podarilo zrealizovať aj vďaka tomu, že týmito opatreniami sa posilnili protipovodňové opatrenia.

### **Zákon č. 91/2010 Z. z. O podpore cestovného ruchu**

Zákon bol prijatý v roku 2010. Bol niekoľkokrát novelizovaný, poslednýkrát v roku 2020 pod číslom 90/2020 Z. z. Po poslednej novelizácii je platný od 25. 4. 2020. Z nášho pohľadu sa týka najmä podpory KOOCR a OOCR, ktoré, ak v svojich štatútoch majú podporu cyklistiky a cykloturistiky, môžu na ňu žiadať v zmysle zákona o finančné prostriedky v rámci vyhlásených výziev.

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

Dotačný zákon bol prijatý v roku 2019, na jeho prijatí sa výraznou mierou podieľali samosprávne kraje. Tento zákon upravuje účel, podmienky, rozsah, spôsob a kontrolu poskytovania dotácií na priamu podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky z rozpočtovej kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Ministerstvo dopravy môže v príslušnom rozpočtovom roku poskytnúť dotáciu za podmienok ustanovených týmto zákonom a osobitným predpisom na tieto účely:

- a) vypracovanie projektovej dokumentácie na výstavbu, zmenu stavby, stavebné úpravy alebo rekonštrukciu cyklistickej komunikácie,
- b) vypracovanie projektovej dokumentácie na dopravné značenie cyklistickej komunikácie,
- c) výstavba, zmena stavby, stavebné úpravy alebo rekonštrukcia cyklistickej infraštruktúry, alebo
- d) osvetové kampane a propagačné kampane, ktorých cieľom je podpora cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

Podrobnosti podpory potom upravuje príslušná výzva. Tá upresní predmet podpory, podmienky poskytnutia dotácie, ako aj maximálnu výšku podpory pre vyhlásené aktivity.

## **Zákon č. 539/2008 Z. z. O podpore regionálneho rozvoja**

Zákon bol prijatý v roku 2008, novelizovaný bol v roku 2014 pod č. 309/2014 Z. z., v roku 2016 pod č. 378/2016 Z. z., v roku 2018 pod č. 58/2018 a 313/2018 Z. z., v roku 2019 pod č. 221/2019 Z. z. a v roku 2020 pod č. 134/2020 Z. z. Po poslednej novelizácii platí od 1. 7. 2020. Zákon slúži ako nástroj podpory regionálneho rozvoja SR. V paragrafe 3 Ciele podpory regionálneho rozvoja sa v bode 2 medzi oblasti podpory regionálneho rozvoja uvádza pod písmenom i) zlepšenie dopravnej a technickej vybavenosti regiónu, inžinierskych stavieb, pod písmenom j) rozvoj cestovného ruchu a u) rozvoj telesnej kultúry, športu a turistiky.

Po poslednej novelizácii zákon spadá pod Ministerstvo investícií. Paragraf 11 vymedzuje pôsobnosť vyššieho územného celku, paragraf 12 pôsobnosť obce. Paragraf 13 definuje subjekty územnej spolupráce, kam okrem iného patria i Regionálne rozvojové agentúry, slovenské časti Euroregiónov, európske zoskupenia územnej spolupráce, občianske združenia, neziskové organizácie poskytujúce verejnoprospešné služby, obce a vyššie územné celky (samosprávne kraje). Tieto subjekty môžu žiadať o dotáciu v rámci vyhlásených výziev a opatrení. Tento zákon už viacero rokov okrem iného podporoval aj obnovu a tvorbu cykloturistických trás na slovenskom území Euroregiónov, v posledných rokoch aj tvorbu štúdií a PD pre cyklotrasy.

### **5.1.4. Technické normy a technické podmienky:**

- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií

Okrem iného definuje aj šírkové usporiadanie a priestorové riešenia cyklistických komunikácií.

- STN 01 8028 Cykloturistické značenie

Rieši definíciu základných pojmov používaných v cykloturistike, rozdelenie trás podľa rôznych kategórií, definuje prvky maľovaného značenia a prvky cykloturistickej orientácie (rozmery, usporiadanie, vzory, popisy), ako aj zásady evidencie, obnovy cykloturistických trás. Bola novelizovaná v roku 2015 a v plnej miere nahradila starú normu (pod tým istým číslom) z roku 2000.

### **STN 73 6108 Lesná dopravná sieť**

V tejto norme je definovaný súbor obrovského množstva a kategórií lesných ciest – cez lesné cesty I., II. a III. triedy, zväžnice, približovacie cesty a pod. Nová formulácia Lesného zákona teda umožňuje jazdiť na bicykli po sieti vyznačených trás a sieti lesných ciest všetkých kategórií definovaných v zmysle tejto STN, dokonca bez súhlasu vlastníkov.

Doplnkovou aplikáciou k posudzovaniu, či sa jedná o lesnú cestu, alebo nie, je mapa lesných ciest na Slovensku, spracovávaná Národným lesníckym centrom vo Zvolene.

### **TP 085/2019 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry**

Prvýkrát tieto technické podmienky vydalo MDVRR SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, pod označením TP 07/2014. Do platnosti vstúpili 1. 11. 2014. V roku 2019 boli zásadne novelizované a rozšírené už pod označením TP 085. Do platnosti vstúpili 10. 6. 2019, sú zavesené na web stránke SSC. Dnes tvoria na Slovensku zásadný dokument platný pre projektovanie cyklotrás a cyklistickej infraštruktúry. Je v nich definovaná cyklo doprava a cyklistická infraštruktúra. Materiál má 110 strán, v úvode jasne definuje terminológiu v oblasti cyklo dopravy, cyklistiky, cykloturistiky a doplnkovej cykloinfraštruktúry. Pojednáva o vodorovnom i zvislom dopravnom značení a cykloturistickom značení cyklotrás. Jasne tu definuje, že na niektorých cyklotrasách môžu byť umiestňované súbežne oba druhy značenia.

TP definuje spôsoby vedenia cyklistov, venuje sa aj návrhovým parametrom cyklistických komunikácií (širokové usporiadanie, pozdĺžny sklon, priečny sklon, smerové oblúky, výškové vedenie, rozhľadové pomery, prejazdové profily, návrhové rýchlosti, druhy vozoviek cyklistických komunikácií, návrh konštrukcie vozovky, podfarbenie a mimoúrovňové križovania).

Ako typy vedenia cyklistov v priestore definuje cyklistický pruh v pozemnej komunikácii, cyklistickú cestičku, oddelenie chodcov a cyklistov a cyklistický koridor.

V kapitole 6 sa venuje vybaveniu cyklistických komunikácií - doplnkovej infraštruktúre na cyklotrasách – odstavňým zariadeniam pre bicykle, výťahom, schodiskovým žliabkom pre bicykle, zábradliam, kanalizácii, cyklistickým odpočívadlám, cyklistickým spomaľovačom, závorám a stĺpikom, cykloturistickej orientácii, odpadkovým košom, madlám a opierkam na

križovatkách. V ďalšej kapitole rieši zvislé, vodorovné dopravné značenie a svetelnú signalizáciu, súvisiace s cyklistami. V kap. 8 sa uvádza viacero dopravných situácií, patria k nim aj vyhradené pruhy pre autobusy a cyklistov, vedenie cyklistov cez autobusové zastávky, jednosmerné komunikácie s obojsmernou jazdou cyklistov, vjazdy do domov a areálov, prejazd cez stavebný spomaľovací pruh, križovanie chodec – cyklista, vedenie cyklistov cez zúžený profil, prejazd cez koľaje, odbočenie vľavo na križovatke a svetelná signalizácia.

V kap. 9 sú popísané križovatky. Sú tu stykové križovatky, priesečné križovatky, okružné križovatky a mimoúrovňové križovatky. TP prináša množstvo námetových a inovatívnych riešení, ktoré je potrebné uplatniť pri plánovaní, projektovaní, budovaní i značení cyklistických komunikácií a cyklotrás.

#### **5.1.5. Iné právne dokumenty**

##### **MEMORANDÁ**

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

##### **MEMO LESY**

Memorandum vo veci spolupráce pri rozvoji cyklistickej dopravy a cykloturistiky medzi Lesy Slovenskej republiky Slovenska a Národný cyklokoordinátor Peter Klučka. Hlavné ustanovenia:

1. musí mať pridelené evidenčné číslo od SCK, inak je považovaná za neoprávnene zriadenú a preto nie je povolené využívanie cyklistickou verejnosťou
2. Trasa musí byť evidovaná v národnom registri SCK [cykloportal.sk](http://cykloportal.sk)
3. Národný cyklokoordinátor zabezpečí školenie pre cykloznačkárov prostredníctvom SCK

Peter Klučka v tomto memorande zastupuje výhradne záujem Slovenského cykloklubu a nie členov medzirezortnej pracovnej skupiny či samosprávnych krajov. V memorande sa následne aj spája osoba Petra Klucku a Slovenského Cykloklubu do novej funkcie: Slovenský cyklokoordinátor

Dátum podpisu: 27.3.2017

**MEMO NEŠTÁTNI VLASTNÍCI LESOV**

Memorandum vo veci spolupráce pri rozvoji cyklistickej dopravy a cykloturistiky medzi Únia regionálnych združení vlastníkov neštátnych lesov Slovenska a Národný cyklokoordinátor Peter Klučka

Text memoranda má rovnaké znenie ako MEMO s LESY SR - vrátane nového titulu Slovenský cyklokoordinátor

Peter Klučka v tomto memorande zastupuje výhradne záujem Slovenského cykloklubu a nie SR a členov medzirezortnej pracovnej skupiny, napr:

1. musí mať pridelené evidenčné číslo od SCK, inak je považovaná za neoprávnené zriadenú a preto nie je povolené využívanie cyklistickou verejnosťou
2. Trasa musí byť evidovaná v národnom registri SCK [cykloportal.sk](http://cykloportal.sk)
3. Národný cyklokoordinátor zabezpečí školenie pre cykloznačkárov z radov lesníkov prostredníctvom SCK

Dátum: 30.7.2017

#### *MEMO SPF*

Memorandum o spolupráci medzi Slovenský pozemkový fond a Národný koordinátor Peter Klučka. Hlavné ustanovenia:

SPF a Národný cyklokoordinátor využijú svoje elektronické informačné prostriedky pre vzájomnú komunikáciu a šírenie informácií k vysporiadaniu pozemkov pod pripravovanými cyklotrasami. Dátum: 6.3.2019

Žiadna informácia zo strany Národného cyklokoordinátora nebola zverejnená na stránke MINDOP. Na túto tému na stránke MINDOP uverejnené len materiály ZMOS.

#### *MEMO SVP š.p.*

Memorandum o vzájomnej spolupráci medzi Slovenský vodohospodársky podnik š.p. a Národný koordinátor Peter Klučka

- na dobu určitú - 5 rokov od podpisu
- všeobecné memorandum o spolupráci, bez špecifikácie

nie je spomenutý ani vnútorný predpis SVP š.p. Dátum: 19.4.2021

## **5.2. Kritériá pre posudzovanie a navrhovanie cykloturistických trás**

Požadované parametre pritom vychádzajú z parametrov bicyklov kategórií cestný a horský bicykel a fyzických možností cyklistov. Na rozdiel od triedenia podľa STN 01 8028 – Cykloturistické značenie je uvedené triedenie založené na kritériách, ktoré je možné presne odmerať a vyhodnotiť. Kritériá sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách samostatne pre horské a cestné bicykle.

Tab.1 Kritériá pre posúdenie trasy pre cestné bicykle

Cestné bicykle, gravel bicykle				
Kritériá pre návrh a posúdenie trasy pre cyklistov		Kategoríe cyklistických trás		
		Trieda 1 - rekrea	Trieda 2 - sport	Trieda 3- expert
Maximálny pozdĺžny sklon	%	6	8	11
Priečny sklon	%	2	3 - 5	5
Minimálna šírka komunikácie	m	3	2,5 (2,00)**	2,00
Povrch komunikácie	-	Spevnený*	Spevnený*	Spevnený*
Min. polomer smerových oblúkov	m	30	14	5
Maximálna pozdĺžna nerovnosť	cm	0,3***	0,5***	0,5***

\* S výnimkou chránených území– udržiavaný povrch mlatový, alebo jemný štrk frakcie 0-22 vhodný aj pre gravel bicykle

\*\* V odôvodnených prípadoch v zmysle TP 085

\*\*\* Pre spevnené cyklistické komunikácie, meraná pod 1,00 m latou v zmysle TP 085

Tab.2 Kritériá pre posúdenie trasy pre horské bicykle

Horské bicykle (MTB)				
Kritériá pre návrh a posúdenie trasy pre cyklistov		Kategoríe cyklistických trás		
		Trieda 1 - rekrea	Trieda 2 – sport	Trieda 3- expert
Šírka trasy v cm	Jednosmerná	90 - 150	60 - 120	45 - 80
	Obojsmerná	180 - 240	150 - 220	Len v prípade zriadenia obchádzkových miest
Povrchová úprava	Typ	Konštantný, tvrdý povrch trasy	Dovezený materiál a celkovo stabilizovaná trasa. Mäkké úseky cesty len veľmi zriedka, alebo sú vysypané jemným štrkom frakcie 0-22	Pôvodný materiál, s občasnými navážkami iných zemín alebo štrkov. Môžu sa vyskytovať mäkké alebo štrkové úseky frakcie 16 – 32
	Prekážky	Nie sú žiadne prekážky	Cesta s minimom prekážok, max. do výšky 10 cm	Cesta s prekážkami, ktoré nepresahujú výšku 20 cm
Pozdĺžny sklon*	Plánovaný rozsah viac ako 90% trasy	< 5 %	< 8 %	< 10 %
	Krátke max. stúpania	8%	10%	15%

	do dĺžky 60 m			
	Maximálne stúpania celkom**	< 3% z trasy	< 3% z trasy	< 5 % z trasy
Priečný sklon	plánovaný rozsah v priamej	2-3 %	2 - 5%	2 - 5%
Prejazdová svetlosť	šírka	45 - 60	30 - 45	30 - 45
	[cm]	vyčistené od okrajov trasy	vyčistené od okrajov trasy	vyčistené od okrajov trasy
	Min. výška [cm]	270	250	200
Zákruty	min. polomer smerového oblúka	14	5	1
<p>* variácie sklonov závisia od typu pôdy, hydrologických pomerov, stupňa využívania a ďalších faktorov, ktoré prispievajú ku stabilite povrchu a potenciálnej erózii.</p> <p>Vzhľadom na tieto dopady je potrebné dôsledne zvážiť, ako môžu väčšie sklonové pomery poškodzovať trasu a spôsobovať ďalšiu eróziu.</p> <p>** maximálne stúpania na trase celkom vypovedá o tom, koľko úsekov z celej dĺžky trasy sa pohybuje v rozmedzí 5% (+/-) maximálneho stúpania na trase</p>				

Tieto kritériá cykloturistických trás vychádzajú okrem fyzických možností cyklistov aj z parametrov bicyklov. Relatívne novou kategóriou bicyklov je pritom kategória gravel. Bicykle tohto označenia sú vizuálne podobné cestným bicyklom no najmä vďaka širším pneumatikám, kratšiemu posedu apod. umožňujú jazdu aj po nespevnených komunikáciách.



### **5.3. Rozdelenie bicyklov a ich typy**

Bicykel je v zmysle slovenskej legislatívy nemotorové vozidlo pohybujúce sa pomocou ľudskej sily šliapaním do pedálov, ktoré sú ovládané cyklistom pomocou riadidiel tak, že sedí na sedadle bicykla a drží sa riadidiel, pričom pri jazde má cyklista nohy na pedáloch.

Z hľadiska použitia a konštrukcie je možné bicykle rozdeliť do nasledovných kategórií:

1. horské bicykle, ktoré je možné podľa použitia ďalej rozdeliť na:
  - a. crosscountry (XC)
  - b. trail (TR)
  - c. enduro (EN)
  - d. zjazdové (downhill - DH)
2. gravel bicykle (je sem možné zaradiť aj trekingové, krosové a fitness bicykle)
3. cestné bicykle, ktoré je možné podľa použitia ďalej rozdeliť na:
  - a. časovkárské/triatlonové
  - b. aero
  - c. klasikárske
  - d. endurance

Uvedené kategórie bicyklov sa však často prekrývajú a najmä pri kategórií gravel sa v uplynulých rokoch značne menili parametre ako priemer kolies alebo rozsah prevodov.

## 5.4. KOSTROVÁ SIEŤ CYKLISTICKÝCH TRÁS KOŠICKÉHO KRAJA – aktualizovaná verzia



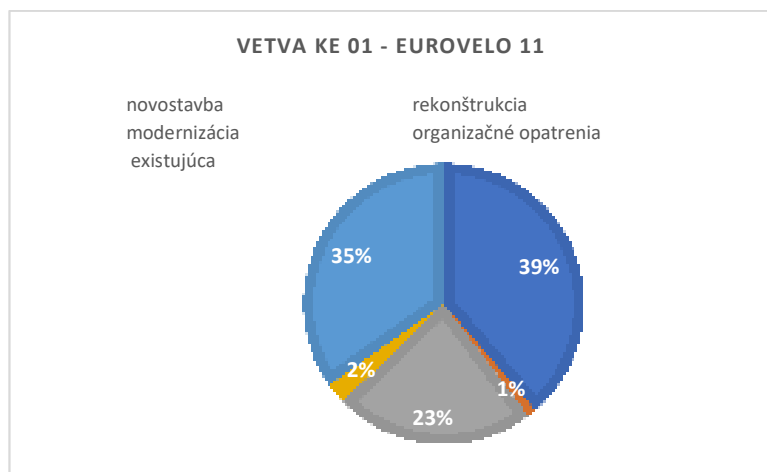
Kostrová sieť cyklistických komunikácií KSK 2022			
označenie	Názov vetvy	celkom v km	Stručný popis
KE 01	EuroVelo 11	42	Medzinárodná cyklistická diaľnica, severojužná vetva prepájajúca regionálne centrá východného Slovenska Košice - Prešov - Sabinov - Stará Ľubovňa v dĺžke 195 km. Na území KSK 42 km vedie prevažne údolím rieky Hornád. Atrakcia: mesto Košice
KE 02	Zemplínska	93.477	Severojužná regionálna vetva prepájajúca zokruhovanú Zemplínsku Šíravu s Tokajským regiónom. Cyklotrasa je navrhnutá po protipovodňových hrádzach Laborca a Bodrogu. Atrakcia: vodná nádrž, tokajské vínné pivnice, vyhliadková veža, Oborín
KE 03	Gemerská	96.942	Regionálna vetva prepájajúca Slovenský Raj a Slovenský Kras prevažne vedúca v koridore rieky Slaná a železničnej trate. Atrakcie: Dobšinská ľadová jaskyňa, Betliar, Rožňava, jaskyňa Domica
KE 04	Hornádska	102.409	Severná regionálna vetva prepájajúca Slovenský Raj, Ružín a Košice - napojenie na EV11. Vedie v koridore rieky Honád a bývalej Bohumínskej železnice, z ktorej využíva niektoré technické pamiatky. Atrakcie: Podlesok, mesto SNV, Markušovce kaštieľ, ZaHuraWood - jazero, Štefánska Huta most, VN Ružín - tunel.
KE 05	Abovská	96.435	Južná regionálna vetva prepája Slovenský kras a okolie Košíc s napojením na EV11. Vedie zaujímavým krasovým územím, po náhorných planinách aj v ich údolí. Trasa má viac turistický potenciál, nakoľko vedie výlučne vidieckou krajinou. Atrakcie: jaskyňa Domica, Šilická planina, Granárium Jablonov, Hrhovské rybníky, Zádielský kaňon.
KE 06	Tokajská	64.497	Južná vetva prepájajúca Abov - EV11 a Tokajskú oblasť, vedie prevažne vidieckou krajinou v koridore riek Roňava a Bodrog. Atrakcie: archeoskanzen, hrad Slanec, tokajské vínné pivnice.
KE 07	Dolnozemplínska	41.513	Turistická vetva vedúca prevažne po hrádzi Latorice. Atrakcie: CHKO Latorica, lužné lesy, rovinatá trasa vedúca na slovensko-ukrajinskú hranicu s napojením na Uzhorod.
KE 08	Sobranceká	26.962	Vetva prepája Vyšné Nemecké s okresným mestom Sobrance a Zemplínskou Šíravou. V značnej miere využíva protipovodňové hrádze Boťanského kanálu. Vytvára bezpečné dopravné prepojenia obcí vo väzbe na Sobrance a Zemplínsku Šíravu.
KE 09	Trebišovská	39.01	Regionálna vetva vytvára prepojenie Michaloviec a Trebišova s napojením na Tokajskú vetvu. Vedie v koridoroch popri železničnej trati ako rýchle dopravné prepojenie medzi okresnými mestami. Atrakcie: kaštieľ a park v Trebišove
KE 10	Moldavská	66.828	Regionálna vetva vytvára prepojenie medzi mestom Košice - napojenie na EV11 a mestom Moldava nad Bodvou s pokračovaním na Jasov a Smolník. Atrakcie: Jasovské rybníky, Medzev hámre, Smolnícka huta kúpele.
KE 11	Gelnická	62.26	Severojužná regionálna vetva prepájajúca mesto Rožňava a Gelnica na VN Ružín. Atrakcie: hrad Krásna Hôrka, Úhornianske jazero, Gelnica, Ružín.

MP 01	Trebišov - Sečovce	12.156	Severojižná vetva vedúca v koridore bývalej železničnej trate a rieky Trnávka. Vytvára rýchle prepojenie medzi mestom Trebišov a Sečovcami.
MP 02	Ondava	35.038	Turistická vetva vedúca prevažne po hrádzi Ondavy s pokračovaním do Prešovského kraja.
MP 03	V.Kapušany - KE 07	7.108	Krátka turistická prepojka medzi mestom Veľké Kapušany a hrádzou Latorice s napojením na Dolnozemplínsku vetvu.
MP 04	SNV - Harichovce (Levoča)	5.728	Prepojenie mesta SNV a Levoča po kataster obce Harichovce.
MP 05	Hrabušice - Betlanovce (PSK)	2.442	Prepojenie Slovenského raja v smere na Poprad a Vysoké Tatry. Krátky úsek na území Košického kraja vedie v koridore rieky Hornád.
MP 06	KE07 - Čierna n.Tisou (HU, UA)	11.209	Prepojenie Dolnozemplínskej vetvy na železničný uzol Čierna nad Tisou z obcePtrukša cez zavesenú lávku nad Latoricou.
MP 07	KE07 - Klin nad Bodrogom	4.057	Prepojenie Dolnozemplínskej vetvy do obce Klin nad Bodrogom po hrádzi Bodrogu - najnižšie položený bod na Slovensku.
MP 08	KE06 - Zemplínska Teplica	5.771	Prepojenie Tokajskej vetvy do obce Zemplínska Teplica cez Slánske Nové Mesto do Kalše.
MP 09	KE04 -Prepojenie Slovenský raj	8.759	Prepojenie mesta SNVna Slovenský raj - Košiarny briežok. Prepojenie obce Smižany na Čingov. Prepojenie obce Spišské Tomášovce do lokality Ďurkovec.
MP 10	KE 04 Smižany - Iľiašovce	3.598	Prepojenie obce Smižany do Iľiašoviec okolo Kapličky.
MP 11	KE01 -Prepojenie Valaliky Geča	4.582	Napojenie EV 11 z obce Kokšov Bakša na priemyselný park Valaliky a do obce Geča s pokračovaním k žel. Stanici.
MP 12	KE01 -Prepojenie Rozhanovce	11.910	Napojenie EV 11 do Rozhanoviec cez MČ Krásna, Sady nad Torysou do Rozhanoviec.
MP 13	KE 11 Šebastovce - Barca	1.086	Napojenie Moldavskej vetvy z obce Šebastovce do MČ Barca.
MP 14	KE 10 Šaca - Malá Ida	7.194	Napojenie obce Malá Ida na Vetvu KE010 Moldavská.
<b>Celkom</b>		852.971	

## KE01 VETVA A - EuroVelo 11

Medzinárodná cyklotrasa prepájajúca Atény a Nord Cup v Nórsku. Na území Košického kraja začína na hranici s Prešovským samosprávnym krajom v obci Budimír, pokračuje do obce Družstevná nad Hornádom, prechádza cez mesto Košice s pokračovaním na Nižnú Myšľu až na hranicu s Maďarskom pri priechode Trstené pri Hornáde. Takmer v celej dĺžke sleduje líniu rieky Hornád. Cyklistická cestička EuroVelo 11 má pomerne vysoký stupeň projektovej prípravy, významná časť bola realizovaná v minulom období, či už ako úprava koruny protipovodňovej hrádze, alebo aj ako samostatná cyklistická cestička. Výstavba tejto významnej komunikácie patrí medzi priority Košického samosprávneho kraja. Chýbajúce úseky, zaručujúce plynulosť jazdy predstavujú 39% z celkovej dĺžky trasy na území Košického kraja.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
EV11_KE01	42	16.259	0.421	9.694	1.013	14.613



### Tabuľková časť

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa	dĺžka úseku	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m	typ cesty	objekt/križovatka	poznámka
-------	------------	---------------------	-------------	-------------	---------------	--	-----------	-------------------	----------

		SU,DUR, UR,DSP,S P, NO	katastro v v km	v v km		novostav ba	rekonštrukc ia	modernizác ia	organizač né opatrenia	existujú ca	CYK,M K, UK, KC			
Košice okolie	Budimír	UP VUC	2.905		0								hranica KSK/PSK	
		DUR/DSP		1.45	1.45	1.45					CYK		PDP pri ceste 20, smer PSK	
		DUR/DSP		0.497	1.947					0.497		MK		nová ulica
		DUR/DSP		0.958	2.905						0.958	CYK		stará cesta, SPF
	Družstevná pri Hornáde	DUR/DSP	3.836	2.55	5.455	2.55						CYK		urbár
		DSP		0.393	5.848					0.393		UK		k objektu vodární
		DSP		0.676	6.524	0.676						CYK		popri Hornáde
		DSP		0.217	6.741	0.217						CYK	lávka	Galéria v skalnom masíve
	Kostoľany nad Hornádom	UP VUC	0.576	0.421	7.162		0.421					UK	spevnenie brehu	chatová oblasť
		UP VUC		0.155	7.317				0.155			UK		
	Košice- Ľahanovce	UP VUC	4.857	3.16	10.477				3.16			UK		
		UP VUC		0.207	10.684						0.207	MK		Súdky
		UP VUC		1.49	12.174				1.49			UK		PBH hrádza
Košice_Sev er	PUM	0.369	0.174	12.348						0.174	MK		ulica Pri Hati	
Košice_Sev er	PUM		0.195	12.543	0.195						CYK	podjazd	podjazd popod most Hlinkova	
Košice_Star é Mesto	EXIST	5.712	1.39	13.933						1.39	UK		UK v berme Hornádu	
Košice_Star é Mesto	PUM		1.066	14.999	1.066						SCPC		UIBosákova	
Košice_Star é Mesto	EXIST		3.256	18.255						3.256	UK		UK v berme Hornádu	
Košice_Vyš né Opátske	EXIST	1.400	1.4	19.655						1.4	SCPC		okolo Hornádu	
Košice Nad Jazerom	EXIST	1.740	1.74	21.395						1.74	SCPC		okolo Hornádu	
Košice - Krásna	PUM	2.207	1.48	22.875	1.48						CYK	podjazd	popod žel.trat'	
	PUM		0.727	23.602	0.727						CYK		okolo štrkoviska	

Košice okolie	Kokšov-Bakša	UR	1.160	1.16	24.762	1.16					UK		hrádza polder	
	Nižná Myšľa	DUR	6.749	3.86	28.622	3.86						CYK		
		DUR		0.123	28.745				0.123			MK		značenie, odpočívadlo servis
		DUR		1.77	30.515			1.77						PBH hrádza Hornád
		DUR		0.283	30.798	0.283						CYK		od hrádze po lávku
		DUR		0.072	30.87	0.072						CYK	lávka	rieka Olšava
		DUR		0.641	31.511	0.641						CYK		
	Ždaňa	DUR	0.599	0.134	31.645			0.134				MK		
		DUR		0.392	32.037					0.392		KC		cesta 3416
		EXIST		0.073	32.11					0.073		CYK		
	Čaňa	EXIST	2.755	0.706	32.816					0.706		CYK		
		UR		0.749	33.565			0.749				CYK		
		UR		1.3	34.865			1.3				UK		PBH hrádza
	Gyňov	UR	1.936	0.936	35.801			0.936				UK		PBH hrádza
		EXIST		1	36.801					1		CYK		doplniť značenie
	Trstené pri Hornáde	EXIST	3.317	1.002	37.803					1.002		CYK		
EXIST		0.064		37.867					0.064		CYK	lávka	ponad Hornád	
EXIST		0.581		38.448					0.581		MK			
EXIST		1.67		<b>40.118</b>					1.67		KC		cesta 3342	
<b>SPOLU</b>			<b>40.118</b>	<b>40.118</b>	<b>14.377</b>	<b>0.421</b>	<b>9.694</b>	<b>1.013</b>	<b>14.613</b>					

Úseky EV11, ležiace medzi trasovaním obcami ležiami na území v Prešovskom kraji

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úseku v v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK, MK, UK, CTT, KC	objekt/križovatka	poznámka
		SU, DUR, UR, DSP, SP, NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca			

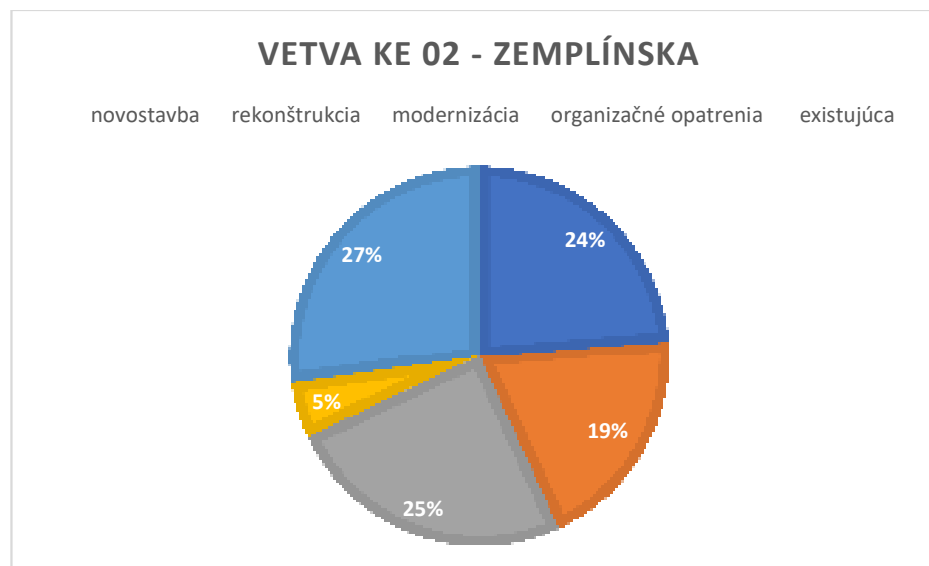
Košice okolie	Obišovce	UP VUC	1.55		1.55					CYK		medzi obcami Ličartovce a Lemešany (PSK)
	Nová Polhora	UP VUC	0.133		0.133					CYK		medzi obcami Bretejovce a Seniakovce
		UP VUC	0.022		0.022					CYK	lávka	Bohdanovský potok
		UP VUC	0.137		0.137					CYK		
		NO	0.04		0.04					CYK	lávka	rieka Torysa
	<b>Spolu</b>		<b>1.88</b>		<b>1.882</b>							



## KE02 – VETVA B – ZEMPLÍNSKA

Zemplínska vetva prepája severojužným smerom Zemplínsku Šíravu a Tokajskú oblasť. Navrhovaný koridor vedie z veľkej časti po hrádzach riek Laborec, Latorica a Bodrog a tiež vytvára cyklistický okruh okolo Zemplínskej Šíravy.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
<b>VETVA B_KE02</b>	<b>93.5</b>	22.135	18.167	23.203	4.453	25.498



## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okr es	samospráva	projektov á príprava SU,DUR, UR,DSP, SP, NO	dĺžka podľa katastr ov v km	dĺžka úsek ov v km	staniče nie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK,M K, UK, KC	objekt/križov atka	poznámka			
						novostav ba	rekonštruk cia	modernizá cia	organiza čné opatrenia	existujú ca						
Michalovce					0.000											
	Michalovce	EXIST	4.937	0.677	0.677						0.677	SCPC		existujúca lávka a cyklochodník okolo Laborca		
		DUR		1.720	2.397	1.720						CYK		po hrádzi Laborca a Zalužického k.		
		DUR		1.880	4.277			1.880					CYK		PBH Zalužický kanál	
		EXIST		0.660	4.937						0.660	ÚK		južná hrádza Zemplínskej Šíravy		
	Vinné	DUR	8.506	1.110	6.047	1.110							CYK		v koridore lesnej cesty	
		DUR		0.968	7.015					0.968			MK		orientačné značenie	
		DUR		0.998	8.013			0.998						CYK		v koridore starej cesty
		DUR		0.210	8.223	0.210								CYK		
		DUR		0.100	8.323	0.100								CYK	lávka	cez náпустný kanál Laborca
		DUR		2.160	10.483	2.160								CYK		
		DUR		1.880	12.363						1.880			MK		RO Hôrka, orientačné značenie
		DUR		1.080	13.443			1.080						SCPC		rozšírenie existujúceho chodníka
	Kaluža	DSP	1.551	1.551	14.994	1.551							CYK		Nová cyklocestička vedľa cesty č.582	
	Klokočov	DSP	2.740	2.740	17.734	2.740							CYK		Nová cyklocestička vedľa cesty č.582	
	Kusín	ÚP VÚC	1.750	1.750	19.484	1.750							CYK		Nová cyklocestička vedľa cesty č.582	
	Jovsa	ÚP VÚC	3.590	1.430	20.914	1.430								CYK		južná strana cesta č.582
		EXIST		2.160	23.074						2.160			ÚK		hrádza ZŠ
Hojné	EXIST	2.070	2.070	25.144						2.070			ÚK		hrádza ZŠ	
Lúčky	EXIST	2.362	0.992	26.136						0.992				ÚK		hrádza ZŠ

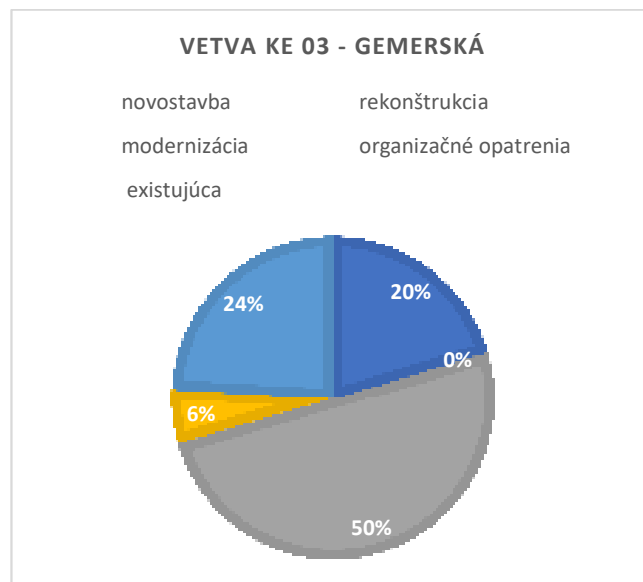
	DUR/DS P		1.370	27.506	1.370					CYK		južný breh Zemplínskej Šíravy
Zalužice	DUR/DS P	6.760	4.030	31.536	4.030					CYK		južný breh Zemplínskej Šíravy
	EXIST		2.730	34.266			2.730			ÚK		hrádza ZŠ, Zalužický k
Michalovce	ÚP VÚC	2.939	1.030	35.296			1.030			UK		LBH Zalužický k.
	ÚP VÚC		0.021	35.317			0.021			CYK		priechod cez cestu 1/19
	ÚP VÚC		0.808	36.125			0.808			MK		ul. Medovská
	ÚP VÚC		1.080	37.205			1.080			ÚK		LBH Laborec
Lastomír	ÚP VÚC	6.790	6.790	43.995		6.790			ÚK		LBH Laborec	
Zemplínska Široká	ÚP VÚC	0.866	0.866	44.861		0.866			ÚK		LBH Laborec	
Sliepkovce	ÚP VÚC	0.105	0.105	44.966	0.105				CYK	lávka	ponad rieku Laborec do obce	
Palín	ÚP VÚC	5.463	4.540	49.506		4.540				ÚK		LBH Laborec
	ÚP VÚC		0.923	50.429			0.923			ÚK		napojenie na obec Palín
Stretava	ÚP VÚC	1.660	1.660	52.089			1.660			ÚK		LBH Laborec
Stretavka	ÚP VÚC	2.124	1.370	53.459			1.370			ÚK		LBH Laborec
	ÚP VÚC		0.754	54.213			0.754			KC		cesta 3772
Drahňov	ÚP VÚC	7.522	5.380	59.593				5.380		KC		cesta 3772
	ÚP VÚC		0.022	59.615			0.022			CYK	priechod	cez cestu 2/552
	ÚP VÚC		2.120	61.735	2.120					CYK		južný okraj cesty 552
Malé Raškovce	ÚP VÚC	0.501	0.278	62.013	0.278					CYK		južný okraj cesty 553
	ÚP VÚC		0.040	62.053	0.040					CYK	lávka	južný okraj cesty 554
	ÚP VÚC		0.183	62.236	0.183					CYK		južný okraj cesty 555
Veľké Raškovce	ÚP VÚC	3.638	1.190	63.426	1.190					CYK		južný okraj cesty 556
	ÚP VÚC		0.048	63.474	0.048					CYK	lávka	južný okraj cesty 554
	ÚP VÚC		2.400	65.874			2.400			ÚK		protipovodňová hrádza
Oborín	ÚP VÚC	7.190	7.190	73.064			7.190			ÚK		PBH Laborec
Kucany	ÚP VÚC	4.444	2.240	75.304			2.240			ÚK		PBH Laborec
	ÚP VÚC		0.424	75.728				0.424		ÚK		PBH Laborec, Kamenná Moľva

	ÚP VÚC		1.780	77.508			1.780			ÚK		poľná cesta
Brehov	ÚP VÚC		0.800	78.308		0.800				ÚK	most	starý vojenský most cez Ondavu
	ÚP VÚC	2.905	0.075	78.383					0.075	MK		
	ÚP VÚC		2.030	80.413					2.030	KC		cesta 3663
Cejkov	ÚP VÚC	2.150	2.150	82.563					2.150	KC		cesta 3685
Zemplín	ÚP VÚC	5.700	5.700	88.263					5.700	KC		cesta 3686
Ladmovce	ÚP VÚC		3.180	91.443					3.180	KC		cesta 3687
	ÚP VÚC	4.630	1.450	92.893		1.450				ÚK		PBH Bodrog
Viničky	ÚP VÚC		0.563	93.456		0.563				ÚK		PBH Bodrog
	ÚP VÚC	0.584	0.021	93.477				0.021		CYK	priechod	priechod cez cestu 1/79
	<b>SPOLU</b>		<b>93.477</b>		<b>22.135</b>	<b>18.167</b>	<b>23.203</b>	<b>4.453</b>	<b>25.498</b>			

## KE03 - VETVA C GEMERSKÁ

Gemerská vetva prepája severojužným smerom oblasť NP Slovenský raj a NP Slovenský kras. Začína v obce Hrabušice a pokračuje cez mestá Dobšiná a Rožňava až k jaskyni Domica na hranicu s Maďarskom. Navrhovaný koridor vedie vo veľkej časti vedie okolo rieky Slaná a vytvára dopravné prepojenia medzi samosprávami tak, aby ich mohli využívať aj cyklisti na dochádzku do práce alebo školy. Viac ako polovicu tvoria cyklotrasy vedúce po existujúcich protipovodňových hrádzach určených pre modernizáciu.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
VETVA C_KE 03	97.225	19.716	0	48.709	5.427	23.383



## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úseku v v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka	
		SU,DUR,UR,DSP,SP,KSCCK,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC			
Rožňava	Gemerská Panica	KSCCK	2.23		0								hranica KSK-BBSK	
		KSCCK		2.23	2.23			2.23			ÚK		LBH Slaná	
	Bretka	KSCCK	1.72	1.72	3.95			1.72			ÚK		LBH Slaná	
	Čoltovo	KSCCK	3.221	1.64	5.59				1.64			ÚK		LBH Slaná
		KSCCK		0.042	5.632				0.042			CYK	podjazd	podjazd popod žel.trať
		KSCCK		0.132	5.764				0.132			ÚK		LBH Slaná
		KSCCK		0.023	5.787					0.023		CYK	priechod	cez cestu 1/67
		KSCCK		0.069	5.856					0.069		MK		orientačné značenie
		KSCCK		0.045	5.901	0.045						CYK	lávka Slaná	križovatka vetiev KS, Bike Point
	Bohúňovo	KSCCK	1.823	1.09	8.261				1.09			ÚK		PBH Slaná
		KSCCK		0.034	8.295				0.034			CYK	priechod	cez cestu 1/67
		KSCCK		0.699	8.994				0.699			ÚK		PBH Slaná
	Gemerská Hôrka	KSCCK	2.048	0.072	9.066	0.072						CYK	lávka Slaná	vrátane nájazdov
		KSCCK		1.95	11.016				1.95			ÚK		LBH Slaná
		KSCCK		0.026	11.042	0.026						CYK	lávka	bezmenný potok
	Plešivec	KSCCK	5.691	1.53	12.572				1.53			ÚK		PBH Slaná
		KSCCK		0.031	12.603				0.031			CYK	priechod	KC 2/587
		KSCCK		0.751	13.354				0.751			ÚK		LBH Slaná
		KSCCK		0.043	13.397					0.043		CYK	priechod	KC 3023
		KSCCK		1.93	15.327				1.93			ÚK		PBH Slaná
KSCCK		0.046		15.373	0.046						CYK	lávka	bezmenný potok, s nájazdmi	

	KSCK		1.36	16.733			1.36		ÚK		PBH Slaná
Slavec - Vidová	KSCK	0.185	0.017	16.75				0.017	CYK	priechod	KC 3025
	KSCK		0.099	16.849	0.099				CYK		
	KSCK		0.069	16.918	0.069				CYK	podjazd	most - popod cestu 1/16
Slavec	KSCK	6.171	0.941	17.859			0.941		ÚK		PBH Slaná
	KSCK		2.89	20.749			2.89		ÚK		PBH Slaná
	KSCK		2.34	23.089			2.34		ÚK		existujúca asf.cesta
Brzotín	KSCK	5.988	1.61	24.699			1.61		ÚK		existujúca asf.cesta
	KSCK		0.161	24.86	0.161				CYK		v ochrannom pásme 1/16
	KSCK		2.03	26.89			2.03		MK		priechod intravilánom obce
	KSCK		0.867	27.757	0.867				CYK		po ul. Sedlová
	KSCK		1.32	29.077	1.32				CYK		LBH Slaná
Rožňava	KSCK	6.36	0.486	29.563	0.486				CYK		LBH Slaná
	KSCK		0.1	29.663			0.1		ÚK		LBH Drázus
	KSCK		0.014	29.677	0.014				CYK	lávka	p. Drázus
	KSCK		0.12	29.797			0.12		ÚK		PBH Drázus
	KSCK		0.016	29.813			0.016		CYK	priechod	cesta 1/67
	KSCK		0.419	30.232	0.419				SCPC		PB Drázus p.
	KSCK		0.929	31.161			0.929		MK		ul. Jarná
	EXIST		0.503	31.664				0.503	SCPC		Alej
	KSCK		1.55	33.214	1.55				CYK		LB Slaná
	KSCK		0.853	34.067			0.853		MK		Nadabula prejazd cez 1/67
Betliar	KSCK	2.185	1.37	35.437	1.37				CYK		Nadabula
	EXIST		0.864	36.301			0.864		ÚK		nová ÚK
	KSCK		0.414	36.715	0.414				CYK		
	KSCK		0.024	36.739			0.024		CYK	žel.priecestie	existujúce žel. Priecestie
Gemerská	KSCK	3.128	0.883	37.622	0.883			CYK		okolo žel. Trate	
			0.31	37.932	0.31				CYK		okolo žel. Trate

Poloma	KSCK		0.023	37.955	0.023					CYK	lávka	bezmenný p.
	KSCK		0.902	38.857	0.902					CYK		okolo žel. Trate
	KSCK		0.036	38.893	0.036					CYK	lávka	Slaná na ul. Slanská
	KSCK		0.097	38.99			0.097			MK		ul. Slanská
	KSCK		1.76	40.75	1.76					CYK		LB Slaná
Henckovce	KSCK	2.466	1.3	42.05			1.3			ÚK		existujúca cesta
	KSCK		0.421	42.471			0.421			MK		
	KSCK		0.01	42.481	0.01			0.01		CYK	priechod	cesta 1/67
	KSCK		0.735	43.216	0.735					CYK		okolo žel. Trate
Nižná Slaná	KSCK	3.351	1.08	44.296	1.08					CYK		okolo žel. Trate
	KSCK		0.911	45.207	0.911					CYK		okolo žel. Trate
	KSCK		1.36	46.567			1.36			ÚK		LBH Slaná
Gočovo	KSCK	2.808	0.907	47.474			0.907			ÚK		LBH Slaná
	KSCK		0.103	47.577			0.103			ÚK		poľná cesta cez exist. Žel. Priečestie
	KSCK		0.504	48.081	0.504					CYK		okolo žel. Trate
	EXIST		0.286	48.367				0.286		SC		cesta 1/67, intravilán
	EXIST		0.198	48.565				0.198		MK		
	KSCK		0.81	49.375	0.81					CYK		okolo žel.trate
Vlachovo	KSCK	4.584	0.541	49.916	0.541					CYK		okolo žel.trate
	EXIST		0.454	50.37				0.454	MK			
	KSCK		0.386	50.756			0.386			MK		pejazzžel.trat
	KSCK		1.82	52.576	1.82					CYK		pozemok obce
	KSCK		1.06	53.636			1.06			ÚK		lesná cesta
	KSCK		0.323	53.959	0.323					CYK		lávka cez Slaná
Dobšiná	KSCK	22.81	3.5	57.459			3.5			ÚK		lesná cesta
	EXIST		1.97	59.429				1.97		MK		značenie
	KSCK		1.03	60.459			1.03			MK		ul. Lányho huta
	KSCK		14.2	74.659			14.2			ÚK		lesná cesta
	KSCK		2.11	76.769	2.11					CYK		okolo cesty 1/67



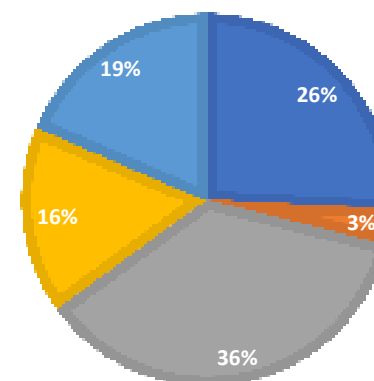
	Stratená	EXIST	1.68	1.68	78.449					1.68	KC		cesta 3227
	Vernár	EXIST	12.9	12.9	91.349					12.9	KC		cesta 3227, PSK
	Hrabušice	EXIST	5.876	5.876	97.225					5.876	KC		cesta 3227
	<b>SPOLU</b>			<b>97.225</b>		<b>19.716</b>	<b>0</b>	<b>48.709</b>	<b>5.427</b>	<b>23.383</b>			

## KE04 – VETVA D – HORNÁDSKA

Hornádska vetva vedie zo západu na východ a kopíruje koridor rieky Hornád. Vetva začína v obci Hrabušice, ktorá je vstupnou bránou do NP Slovenský raj, pokračuje po existujúcich cyklistických cestičkách do Spišskej Novej Vsi. Plánovaná vetva využíva aj existujúce málo frekventované cesty 3.triedy ako aj objekty bývalej Bohumínskej železnice. V obci Družstevná nad Hornádom sa napája na medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 11.

### VETVA KE 04 - HORNÁDSKA

novostavba                      rekonštrukcia  
 modernizácia                  organizačné opatrenia  
 existujúca



Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
<b>VETVA D_KE 04</b>	104.067	26.824	3.263	37.569	17.092	19.319



## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastrov v km	dĺžka úsekov v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC		
<b>Košice okolie</b>	Družstevná pri Hornáde				0.000								
		EXIST	3.161	1.480	1.480				1.480		MK		orientačné značenie
		EXIST		0.195	1.675				0.195		MK		križovatka ciest
		EXIST		0.108	1.783				0.108		KC		
PUM VUC	0.248	2.031				0.248			UK		existujúca cesta		

<b>Gelnica</b>													k objektu SVP	
		PUM VUC		1.130	3.161	1.130						CYK		
		NO	2.538	0.839	4.000	0.839						CYK		okolo žel.trate
		NO		0.058	4.058		0.058					CYK	lávka	existujúca drevená lávka Hornád
		NO		0.955	5.013	0.955						CYK		PB Hornád
		NO		0.237	5.250	0.237						CYK		pripojenie na obec Sokol
		NO		0.449	5.699			0.449				MK		pripojenie na obec Sokol
		NO	3.991	1.510	7.209	1.510						CYK		PB Hornád
		NO		1.070	8.279			1.070				ÚK		PB Hornád, záhradky
		PUM VUC		0.036	8.315	0.036						CYK	lávka	rieka Hornád, smer Kysak
		PUM VUC		0.586	8.901	0.586						CYK		pripojenie na obec Trebejov
		PUM VUC		0.789	9.690			0.789				MK		pripojenie na obec Trebejov
		PUM VUC	6.292	0.992	10.682			0.992				ÚK		stará železničná trať, panelka
		PUM VUC		5.300	15.982				5.300			KC		cesta 3354
		PUM VUC	4.740	2.510	18.492			2.510				ÚK		poľná cesta
		PUM VUC		1.170	19.662				1.170			ÚK		orientačné značenie
		PUM VUC		1.060	20.722			1.060				SCPC		existujúci chodník
		PUM VUC	15.860	1.200	21.922			1.200				SCPC		existujúci chodník
		EXIST		5.790	27.712					5.790		KC		
		PUM VUC		8.870	36.582			8.870				ÚK		lesná cesta
		PUM VUC	7.140	0.604	37.186			0.604				ÚK	cestný tunel	Bežná údržba osvetlenia tunela
		EXIST		3.070	40.256					3.070		KC		cesta 3271
		SP		0.150	40.406	0.150						CYK	lávka Hornád	
	SP	0.850		41.256	0.850						SCPC			

<b>Spišská Nová Ves</b>		PUM VUC		0.270	41.526			0.270			UK		poľná cesta, družstvo
		PUM VUC		0.459	41.985	0.459					CYK		
		PUM VUC		0.039	42.024	0.039					CYK	lávka	Hornád
		PUM VUC		0.796	42.820	0.796					CYK		v koridore Bohumínskej železnice
		PUM VUC		0.055	42.875		0.055				CYK	lávka Hornád	v mieste pôvodného žel.mostu
		PUM VUC		0.104	42.979	0.104					CYK		okolo hydroelektrárne
		PUM VUC		0.316	43.295			0.316			ÚK		okolo objektu hydroelektrárne
		PUM VUC		0.427	43.722	0.427					CYK		okolo žel.trate
	Kluknava - Štefanská huta	PUM VUC	5.480	0.876	44.598	0.876					CYK		okolo žel.trate
		PUM VUC		0.271	44.869	0.271					CYK		osada chaty
		PUM VUC		0.077	44.946	0.077					CYK	lávka Hornád	
		PUM VUC		0.607	45.553	0.607					CYK		cesta cez pole
		PUM VUC		0.050	45.603	0.050					CYK	lávka Hornád	
		PUM VUC		0.473	46.076	0.473					CYK		Štefanská Huta
		PUM VUC		2.700	48.776					2.700	MK		drevený most krytý
		PUM VUC		0.426	49.202				0.426		KC		orientačné značenie
	Richnava	PUM VUC	2.851	0.225	49.427				0.225		KC		cesta 3420
		PUM VUC		0.566	49.993			0.566			MK		okolo žel.stanice
		PUM VUC		2.060	52.053			2.060			ÚK		stará cesta
	Krompachy	PUM VUC	3.860	0.566	52.619			0.566			ÚK		stará cesta
		PUM VUC		2.030	54.649			2.030			MK		žel.stanica, ul. Družstevná
		PUM VUC		0.592	55.241				0.592		KC		orientačné značenie, bezpečnosť
		PUM VUC		0.672	55.913	0.672					CYK		v koridore úzkokol'ajky

Kolinovce	PUM VUC	2.750	1.310	57.223	1.310					CYK		
	PUM VUC		1.440	58.663		1.440				ÚK		lesná cesta
Spišské Vlachy	PUM VUC	9.840	1.710	60.373		1.710				ÚK		lesná cesta
	PUM VUC		4.510	64.883			4.510			ÚK		lesná cesta
	PUM VUC		3.620	68.503				3.620		MK		prepojenie na mesto Sp.Vlachy
Olcava	PUM VUC	2.754	1.160	69.663		1.160				ÚK		poľná cesta
	PUM VUC		1.090	70.753				1.090		MK		orientačné značenie
	PUM VUC		0.504	71.257	0.504					CYK		parcela č. 1204
Vítkovce	PUM VUC	2.777	1.470	72.727	1.470					CYK		obecné parcely po pozemkových úpravách
	PUM VUC		0.177	72.904				0.177		MK		orientačné značenie
	EXIST		1.130	74.034				1.130		KC		cesta 3243
Chrast' nad Hornádom	EXIST	2.261	0.751	74.785				0.751		KC		cesta 3243
	PUM VUC		1.510	76.295		1.510				ÚK		okolo Šikľavej skaly
Matejovce nad Hornádom	PUM VUC	2.063	0.468	76.763		0.468				CYK		
	PUM VUC		0.533	77.296		0.533				MK		
	PUM VUC		0.110	77.406			0.110			KC		cesta 3245, napojenie na žel.stanicu
	PUM VUC		0.952	78.358		0.952				ÚK		stará cesta okolo ihriska
Markušovce	PUM VUC	6.856	0.641	78.999		0.641				ÚK		stará cesta extravilán
	PUM VUC		0.783	79.782	0.783					CYK		parcela č. 2-3614/1 a obecné pozemky
	PUM VUC		0.433	80.215		0.433				MK		podjazd popod železniciu existujúci
	PUM VUC		0.656	80.871			0.656			KC		cesta 3244
	PUM VUC		1.050	81.921			1.050			KC		ul. Nepomuckého, centrum

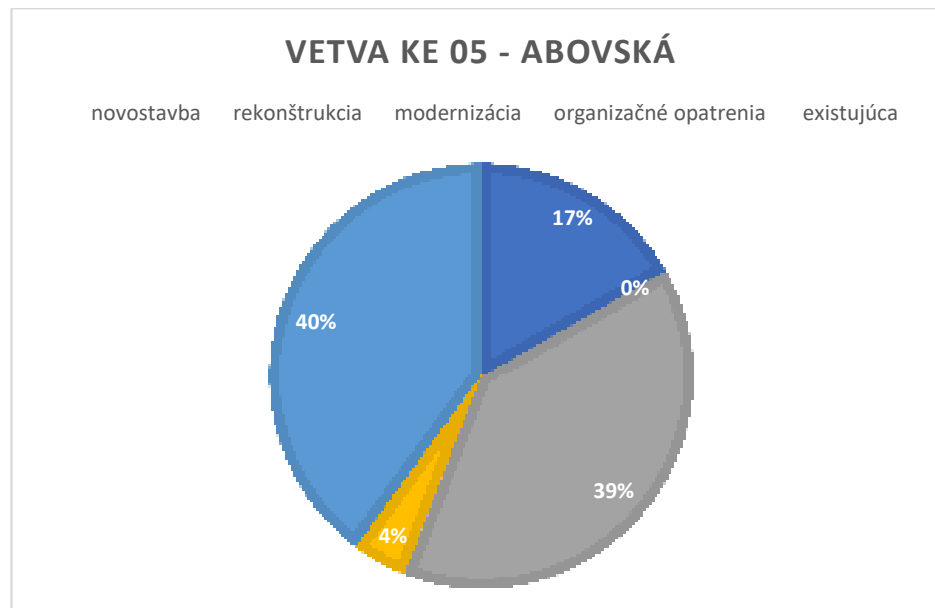
	ÚP		0.668	82.589	0.668					SCPC		cez park - modernizácia, využitie existujúcej lávky	
	ÚP		0.295	82.884			0.295			MK		ul. Hornádska	
	ÚP		2.330	85.214	2.330					CYK		okolo Hornádu	
SNV	ÚP	6.350	0.928	86.142	0.928					CYK		smer Embraco, skládka	
			0.070	86.212	0.070					CYK	lávka	rieka Hornád, zosúladiť s DUR železnica	
			0.636	86.848	0.636						CYK		
			0.040	86.888	0.040						CYK	lávka	rieka Hornád, zosúladiť s DUR železnica
	ÚP		0.057	86.945	0.057						CYK	podjazd	podjazd popod železnicu nový
	ÚP		3.810	90.755	3.810						CYK		čiastočne existujúce
	ÚP		0.032	90.787	0.032						CYK	lávka	Hornád
	ÚP		0.777	91.564			0.777			ÚK		PBH Hornád, hrádza	
Smižany	ÚP	3.529	1.180	92.744	1.180					SCPC		smer osada Maša	
	ÚP		0.335	93.079			0.335			MK		osada S. Maša	
	ÚP		0.150	93.229	0.150					CYK		okolo cesty 3250, parcela SPF	
	EXIST		0.992	94.221				0.992		CYK			
	EXIST		0.872	95.093					0.872	CYK			
Spišské Tomášovce	EXIST	2.182	1.410	96.503			1.410			MK		ul. Smižianska	
	EXIST		0.772	97.275				0.772	CYK			exist Ukrajina	
Letanovce	EXIST	2.190	2.190	99.465				2.190	CYK			exist Ukrajina	
Hrabušice	EXIST	4.602	0.944	100.409				0.944	CYK			exist Ukrajina	
	EXIST		0.666	101.075			0.666		MK			orientačné značenie	
	DUR		0.980	102.055			0.980			SCPC			ul. Obchodná, nezastavaná časť
	DUR		0.358	102.413	0.358					SCPC			

		DUR	0.026	102.439	0.026					SCPC	lávka	existujúci brod
		DUR	0.071	102.510	0.071					SCPC		ku vodárenskému objektu
		DUR	0.300	102.810			0.300			ÚK		poľná cetsa
		DUR	0.040	102.850	0.040					SCPC	lávka	ponad Hornád, pri existujúcom cestnom moste
		DUR	0.848	103.698	0.848					SCPC		popri ceste 3227
		DUR	0.369	104.067	0.369					MK		napojenie na Podlesok
	<b>SPOLU</b>		<b>104.067</b>		<b>26.824</b>	<b>3.263</b>	<b>37.569</b>	<b>17.092</b>	<b>19.319</b>			

## KE05 – VETVA E – ABOVSKÁ

Abovská vetva vedie zo západu na východ v južnej časti Košického kraja. Prepája oblasť NP Slovenský kras a medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 11 v obci na ktorú sa napája v obci Gyňov. Trasa vo veľkej miere využíva existujúce účelové komunikácie určené pre modernizáciu ale aj málo využívané cesty 3.triedy s nízkou intenzitou motorovej premávky. Novonavrhované cyklistické cestičky s ekologickou konštrukciou sú plánované cez NP Slovenský kras v úseku Dlhá Ves – Kečovo – Silická Brezová a medzi obcami Jablonov nad Tuňov – Hrhov a Zádiel.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
VETVA E_KE 05	96.435	16.134	0	37.779	4.059	38.463







## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa a katrov v km	dĺžka úseku v v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty		poznámka	
		SU,DUR,UR,DSP,SP,PUM VUC,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	CYK,MK,UK,CTT,KC	objekt/križovatka		
Košice okolie	Gyňov	PUM VUC	3.082		0.000									
		PUM VUC		0.912	0.912			0.912			ÚK		poľná cesta	
		PUM VUC		0.511	1.423				0.511	KC			cesta 3341	
		PUM VUC		0.339	1.762				0.339		MK		orientačné značenie	
		PUM VUC		1.320	3.082			1.320			ÚK		poľná cesta	
	Belža	DSP	2.332	1.060	4.142					1.060		ÚK		poľná cesta
		PUM VUC		0.699	4.841				0.699		MK			
		PUM VUC		0.573	5.414				0.573		ÚK		okolo žel.trate	

<b>Rožňava</b>	Seňa	PUM VUC	2.377	1.100	6.514			1.100		ÚK	existujúca poľná cesta - Rybníky	
		PUM VUC		0.737	7.251				0.737	KC	cesta 3346	
		PUM VUC		0.540	7.791	0.540					CYK	
	Kechnec	SP	5.906	0.969	8.760	0.969				CYK		
		PUM VUC		0.987	9.747			0.987		MK	projekt AbaGreenway	
		PUM VUC		1.140	10.887				1.140	KC	cesta 3347	
		EXIST		2.810	13.697				2.810	SCPC	smer Perym Chym	
	Perín-Chym	SP	8.270	2.990	16.687	2.990				SCPC	pokračovanie existujúceho chodníka	
		PUM VUC		5.280	21.967				5.280	KC	cesta 3302	
	Nižný Lánc	PUM VUC	0.869	0.869	22.836				0.869	KC	cesta 3303	
	Buzica	PUM VUC	6.310	2.180	25.016				2.180	KC	cesta 3304	
		PUM VUC		1.390	26.406			1.390		KC	cesta 3400	
		PUM VUC		2.740	29.146			2.740		ÚK	LBH Rovný kanál	
	Rešica	PUM VUC	4.760	4.760	33.906			4.760		ÚK	LBH Rovný kanál	
	Janík	PUM VUC	4.190	1.700	35.606			1.700		ÚK	poľná cesta	
		PUM VUC		2.490	38.096				2.490	KC	cesta 3302	
	Peder	PUM VUC	1.290	1.290	39.386				1.290	KC	cesta 3302	
	Žarnov	PUM VUC	3.400	3.400	42.786				3.400	KC	cesta 3302	
	Turňa n.Bodvou	PUM VUC	4.660	4.660	47.446				4.660	KC	cesta 3329	
	Dvorníky	PUM VUC	0.730	0.730	48.176				0.730	KC	cesta 3333	
	Zádiel	PUM VUC	2.197	0.635	48.811	0.635					CYK	východný okraj cesty 3333
		PUM VUC		0.365	49.176				0.365	KC	cesta 3333, intravilán	
		PUM VUC		0.241	49.417			0.241		MK		
		PUM VUC		0.956	50.373			0.956		ÚK	poľná cesta	
	Dvorníky	PUM VUC	0.689	0.689	51.062			0.689		ÚK	poľná cesta	
	Hrhov	PUM VUC	8.680	2.680	53.742	2.680					CYK	popri trati
	PUM VUC	0.035		53.777			0.035		ÚK	podjazd existujúci podjazd popod žel.trat		
	PUM VUC	0.747		54.524			0.747		ÚK	poľná cesta okolo trate		
	PUM VUC	0.889		55.413				0.889	KC	cesta 3020		

	PUM VUC		0.794	56.207					0.794	KC		cesta 3024
	PUM VUC		0.952	57.159					0.952	MK		cenrum obce
	PUM VUC		0.063	57.222				0.063		CYK	priecho d	priechod cez cestu 1/16
	PUM VUC		2.520	59.742			2.520			ÚK		poľná cesta k rybníkom
Jablonov	PUM VUC	5.150	1.980	61.722	1.980					CYK		
	PUM VUC		1.090	62.812				1.090		MK		orientačné značenie
	PUM VUC		2.080	64.892					2.080	KC		cesta 3018
Hrušov	PUM VUC	1.990	1.990	66.882					1.990	KC		cesta 3018, odbočka CTT št.hr.
Silická Jablonica	PUM VUC	7.930	2.200	69.082					2.200	KC		cesta 3018
	PUM VUC		5.730	74.812			5.730			ÚK		spevnená lesná cesta
Silica	PUM VUC	3.960	2.260	77.072			2.260			ÚK		spevnená lesná cesta
	PUM VUC		1.700	78.772			1.700			ÚK		poľná cesta, NP Slovenský kras
Silická Brezová	PUM VUC	4.720	1.440	80.212	1.440					CYK		eko konštrukcie, okolo NPR Kráľova studňa
	PUM VUC		1.290	81.502			1.290			ÚK		poľná cesta, NP Slovenský kras
	PUM VUC		1.990	83.492	1.990					CYK		eko konštrukcie, okolo NPR Bezodná ľadnica
Kečovo	PUM VUC	4.321	2.890	86.382					2.890	KC		cesta 3004
	PUM VUC		0.021	86.403				0.021		CYK	priecho d	cez cestu 2/587
	PUM VUC		1.410	87.813	1.410					CYK		západný okraj cesty 2/587
Dlhá Ves	PUM VUC	2.822	1.500	89.313	1.500					CYK		západný okraj cesty 2/587
	PUM VUC		0.457	89.770				0.457		KC		cesta 2/587 intravilán
	PUM VUC		0.206	89.976					0.206	MK		
	PUM VUC		0.659	90.635			0.659			ÚK		lesná cesta
Čoltovo	PUM VUC	5.800	5.140	95.775			5.140			ÚK		lesná cesta
	PUM VUC		0.660	96.435			0.660			MK		napojenie na Gemerskú, KE03
<b>Spolu</b>			<b>96.4 35</b>		<b>16.134</b>	<b>0.000</b>	<b>37.77 9</b>	<b>4.059</b>	<b>38.463</b>			

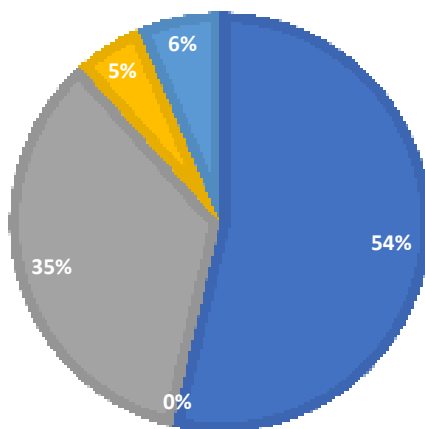
## KE06 – VETVA F – TOKAJSKÁ

Tokajská vetva prepája Abov a Tokajskú oblasť. Na trasu EuroVelo 11 sa napája v obci Nižná Myšľa. Prechod cez Slánske vrchy je navrhovaný v dvoch alternatívnych koridoroch. V oboch prípadoch využíva existujúce lesné účelové cesty určené na modernizáciu. Od obce Kalša vedie v koridore rieky Roňva až do obce Čerhov. Tokajskú oblasť obsluhuje v jej južnom okraji v tesnom dotyku s Maďarskom. Na maďarskej strane je vybudovaná medzinárodná cyklotrasa EuroVelo 11, na ktorú sú navrhované prepojenia v katastri obce Slovenské Nové Mesto. Časť trasy – úsek 800 m – je na území Maďarska. Trasa z obce Borša pokračuje po hrádzi rieky Bodrog až do katastra obce Viničky, kde sa napája na Dolnozemplínsku vetvu.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
<b>VETVA F_KE 06</b>	61.571	33.032	0	21.358	3.246	3.935

### VETVA KE 06 - TOKAJSKÁ

novostavba      rekonštrukcia      modernizácia  
organizačné opatrenia      existujúca



## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava SU,DUR, UR,DSP,S P,PUM NO	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úsekov v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK,M K, UK, CTT, KC	objekt/križovatka	poznámka			
						novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav						
Košice okolie	Nižná Myšľa		2.610		0.000								napojenie na Eurovelo			
		PUM VUC		0.372	0.372	0.372					CYK					
		PUM VUC		0.082	0.454				0.082			KC		kátky prejazd cesta 3368		
		PUM VUC		2.140	2.594			2.140				ÚK		existujúca panelová cesta k brodu		
		DUR/DSP		0.016	2.610	0.016						CYK	lávka Olšava			
	Vyšná Myšľa	PUM VUC	4.524	2.300	4.910	2.300								napojenie od plánovanej lávky cez Olšavu v koridore CTT trasy		
		PUM VUC		0.984	5.894					0.984		MK				
		PUM VUC		1.240	7.134					1.240		ÚK				
	Skároš	PUM VUC	2.730	2.730	9.864			2.730					ÚK	zrekonštruovaná lešnej cesty Vyšná Myšľa - Skároš - KSK		
	Rákoš	PUM VUC	3.290	3.290	13.154			3.290						ÚK	lesná cesta	
	Slanec	PUM VUC	7.400	3.430	16.584			3.430						ÚK	lesná cesta	
		PUM VUC		2.390	18.974	2.390								CYK		
		PUM VUC		1.580	20.554			1.580							ÚK	modernizácia starej cesty Slanec - Kalša (letisko)
	Kalša	PUM VUC	4.020	1.420	21.974			1.420							ÚK	modernizácia starej cesty Slanec - Kalša (letisko)
		PUM VUC		0.926	22.900				0.926						KC	dopravné usmernenia na ceste 3374
PUM VUC		0.962		23.862				0.962						MK	dopravné usmernenia na ceste	

**Trebišov**

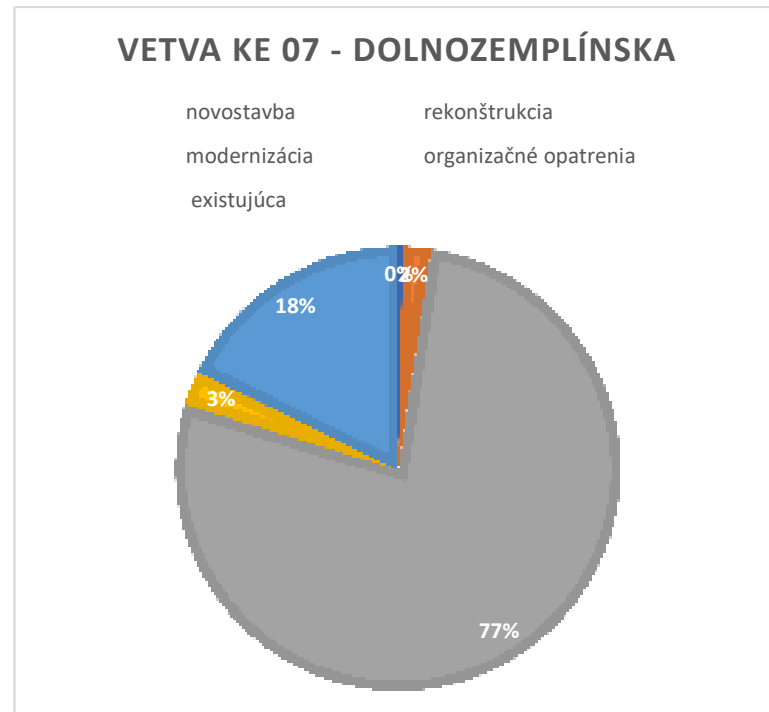
	PUM VUC		0.712	24.574			0.712			CYK		modernizácia starej cesty na cyklotrasu
Slivník	PUM VUC	3.103	0.518	25.092			0.518			CYK		modernizácia starej cesty na cyklotrasu
	PUM VUC		0.767	25.859			0.767			ÚK		poľná cesta
	PUM VUC		0.262	26.121				0.262		MK		dopravné usmernenia na ceste
	PUM VUC		0.139	26.260				0.139		KC		dopravné usmernenia na ceste 3374
	PUM VUC		0.277	26.537	0.277					SCPC		intravilán obce k cintorínu
	PUM VUC		1.140	27.677	1.140					CYK		povedľa cesty 3374
	PUM VUC											
Kuzmice	PUM VUC	2.167	1.310	28.987	1.310					CYK		cykloobchvat obce - smer k ihrisku a žel. Stanici
	PUM VUC		0.159	29.146				0.159		MK		dopravné usmernenia na ceste
	PUM VUC		0.143	29.289				0.143		KC		dopravné usmernenia na ceste
	PUM VUC		0.555	29.844				0.555		MK		ul. Medzi jarkami
Kuzmice	PUM VUC	2.250	2.250	32.094	2.250					CYK		Cyklistickú cestičku budovať ako zelenú infraštruktúru a rozšírenie biokoridoru vodného toku.
Brezina	PUM VUC	1.270	1.270	33.364	1.270					CYK		Cyklistickú cestičku budovať ako zelenú infraštruktúru a rozšírenie biokoridoru vodného toku.
Kazimír	PUM VUC	6.137	4.222	37.586	4.222					CYK		CYK v extraviláne, pozemky SPF smer ku toku Rieky Roňava
	PUM VUC		0.315	37.901					0.315	MK		
	PUM VUC		1.600	39.501	1.600					CYK		Vedľa cesty 3374

Michaľany	PUM VUC	1.676	0.145	39.646			0.145			MK		cesta od Infocentra
	PUM VUC		0.251	39.897	0.251					CYK		nová trasa od obce
	PUM VUC		1.280	41.177	1.280					CYK		smer infocentrum a
Luhyňa	PUM VUC	3.110	3.110	44.287	3.110					CYK		št.hr.
Čerhov	PUM VUC	3.986	1.440	45.727	1.440					CYK		LB Roňava,
	PUM VUC		0.507	46.234				0.507		MK		extravilán
	PUM VUC		0.319	46.553			0.319			ÚK		ku železničnej
	PUM VUC		1.720	48.273	1.720					CYK		stanici
Malá Tŕňa	PUM VUC	0.544	0.544	48.817	0.544					CYK		existujúca cesta
Slovenské Nové Mesto	PUM VUC	6.359	3.330	52.147	3.330					CYK		okolo trate
	PUM VUC		0.018	52.165				0.018		CYK	priechod	priechod cez cestu
	PUM VUC		1.250	53.415	1.250					CYK		1/79
	PUM VUC		0.631	54.046			0.631			MK		okolo trate, žel.
	PUM VUC		1.130	55.176	1.130					CYK		Stanica
Borša	PUM VUC	4.065	1.830	57.006	1.830					CYK		ul. Cintorínska
	PUM VUC		0.889	57.895				0.889		MK		okolo trate
	PUM VUC		0.256	58.151			0.256			ÚK		nasmerovanie na
	PUM VUC		1.090	59.241			1.090			ÚK		žel. Stanicu
Viničky	PUM VUC		2.330	61.571			2.330			ÚK		prístupová cesta ku
	<b>SPOLU</b>		<b>61.57</b>		<b>33.032</b>	<b>0.000</b>	<b>21.358</b>	<b>3.246</b>	<b>3.935</b>			PBH Bodrog

## KE07 – VETVA G – DOLNOZEMPLÍNSKA

Dolnozemplínska vetva prepája Tokajskú oblasť a územie Medzibodrožia až do hraničnej obce Veľké Slemence, na hranicu s Ukrajinou. Pre bezpečné a atraktívne napojenie na Tokaj je plánovaná nová lávka cez rieku Bodrog v lokalite prístav, katastre obcí Viničky a Streda nad Bodrogom. Veľká väčšina – až 77% trasy je v koridore protipovodňovej hrádze okolo riek Bodrog a Latorica. V súčasnosti je už trasa vyznačená cykloturistickým značením.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
<b>VETVA G_KE 07</b>	41.724	0.138	0.856	32.277	1.053	7.4





## TABUĽKOVÁ ČASŤ

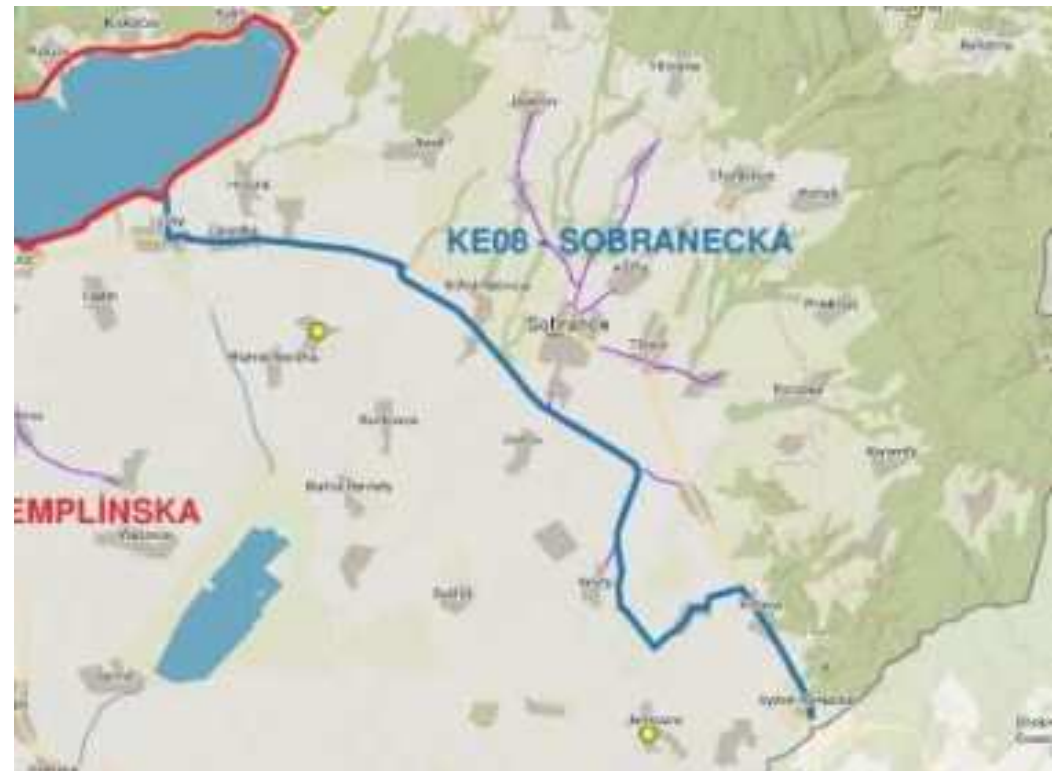
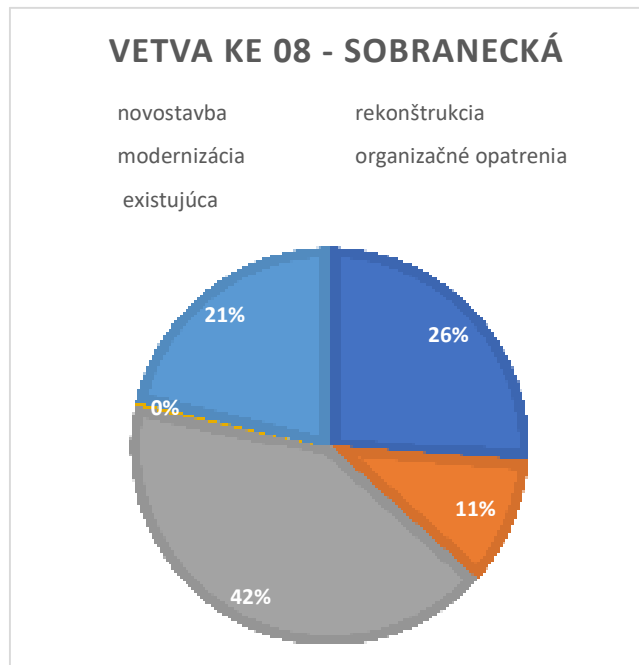
Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastra v km	dĺžka úsekov v km	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK, ÚK, CTT, KC		
Trebíšov	Streda nad Bodrogom	PUM VUC	3.798		0.000								Napojenie na Zemplínsku a Tokajskú vetvu
		PUM VUC		0.104	0.104	0.104				CYK	lávka Bodrog		
		PUM VUC		0.034	0.138	0.034				CYK		pripojovacia cestička na most	
		PUM VUC		0.370	0.508			0.370		MK		ul. Hlavná	
		PUM VUC		3.290	3.798			3.290		ÚK		LBH Bodrog	
	Somotor	PUM VUC	1.473	0.617	4.415			0.617		ÚK		LBH Bodrog	
		PUM VUC		0.856	5.271		0.856			ÚK		okolo poľnej cesty, obecné pozemky	
	Zemplín	PUM VUC	1.060	1.060	6.331			1.060		ÚK		LBH Bodrog	
	Nová Vieska	PUM VUC	1.230	1.230	7.561			1.230		ÚK		LBH Bodrog	
	Svätá Mária	PUM VUC	3.890	3.890	11.451			3.890		ÚK		LBH Bodrog	
	Zatín	PUM VUC	6.790	6.790	18.241			6.790		ÚK		LBH Latorica	
	Boľ	PUM VUC	2.500	2.500	20.741			2.500		ÚK		LBH Latorica	
	Solníčka	PUM VUC	1.400	1.400	22.141			1.400		ÚK		LBH Latorica	

	Poľany	PUM VUC	3.600	3.600	25.741			3.600			ÚK		LBH Latorica
	Leles	PUM VUC	3.500	2.900	28.641			2.900			ÚK		LBH Latorica
		EXIST		0.600	29.241				0.600	KC	V súbehu s cestou 2/555, zvýšiť bezpečnos ť cyklistov		
Michalovce	Veľké Kapušany	EXIST		0.814	30.055				0.814		KC		V súbehu s cestou 2/555, zvýšiť bezpečnos ť cyklistov
		PUM VUC		0.948	31.003				0.948		ÚK		PBH Latorica
	Kapušianske Kľačany	EXIST		1.540	32.543				1.540		ÚK		PBH Latorica
		PUM VUC		3.590	36.133			3.590			ÚK		existujúca poľná cesta okolo hrádze
	Ptrukša	PUM VUC		1.410	37.543			1.410			ÚK		poľná cesta
		EXIST		0.683	38.226			0.683			MK		orientačné značenie
		EXIST		0.748	38.974				0.748		KC		cesta 3757
	Veľké Selemence	EXIST		2.750	41.724				2.750		KC		cesta 3758
	<b>SPOLU</b>			<b>41.724</b>		<b>0.138</b>	<b>0.856</b>	<b>32.277</b>	<b>1.053</b>	<b>7.400</b>			

## KE08 – VETVA I – SOBRANECKÁ

Sobranecká vetva prepája Zemplínsku Šíravu a Michalovce s hraničnou obcou Vyšné Nemecké až po priechod na Ukrajinu a mesto Uzhorod. Cyklotrasa začína v katastri obce Lúčky a vedie pozdĺž cesty 1. triedy až do katastru obce Nižná Rybnica, kde sa napája na protipovodňové hrádze Bežoveckého kanálu. Na túto hlavnú os sa následne napája mesto Sobrance. Navrhovaná cyklotrasa vedie takmer v celom úseku mimo hlavného dopravného priestoru ciest s výnimkou úseku Kristy - Krčava, kde využíva cesty 3 tr. s nízkou intenzitou dopravy. Z obce Krčava pokračuje mimo hlavného dopravného priestoru až po obec Vyšné Nemecké.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
<b>VETVA H_KE 08</b>	26.962	7.065	2.82	11.263	0.08	5.734



## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	CYK,MK,UK,CTT,KC		
SOBRANCE	Vyšné Nemecké	SU	<b>0.886</b>		<b>0</b>								štátna hranica SVK-UA
		SU		0.437	0.437	0.437				ZKPC	PDP pri ceste 3791		
		SU		0.449	0.886			0.449	KC	cesta 3791			
	Krčava	SU	<b>2.867</b>	0.577	1.463				0.577	KC	cesta 3791		
		SU		0.27	1.733	0.27				CYK	popri ceste 19		
		SU		0.019	1.752	0.019				CYK	lávka bezmenný potok		
		SU		0.561	2.313	0.561				CYK			
		SU		1.44	3.753		1.44			ZKPC	rozšírenie existujúceho chodníčka - odbočka Sejkov		
	Sejkov	SU	<b>1.95</b>	1.95	5.703				1.95	KC	cesta 3803		
	Jenkovce	SU		0.664	6.367				0.664	KC	cesta 3803		
		SU	2.044	1.38	7.747				1.38	KC	cesta 3754		
	Kristy	SU	2.76	2.76	10.507			2.76		UK	modernizácia zvršku hrádze		
	Orechová	SU	0.75	0.75	11.257			0.75		UK	modernizácia zvršku hrádze		
	Tibava	SU	1.74	1.74	12.997			1.74		UK	modernizácia zvršku hrádze		
	Sobrance - Komárovce	SU	3.06	3.06	16.057			3.06		UK	modernizácia zvršku hrádze		
Nižná Rybnica	SU	2.639	0.828	16.885			0.828		UK	modernizácia zvršku hrádze			

MICHALOVCE		SU		0.01	16.895				0.01		KC	križovanie cesty 3798	priechod pre cyklistov		
		SU		0.585	17.48	0.585						CYK			
		SU		0.03	17.51	0.03						CYK	lávka	rieka Okna	
		SU		0.299	17.809	0.299						CYK			
		SU		0.02	17.829				0.02			KC	križovanie cesty 3797	priechod pre cyklistov	
		SU		0.303	18.132	0.303						CYK			
		SU		0.02	18.152	0.02						CYK	priepust		
		SU		0.524	18.676				0.524			UK		modernizácia zvršku hrádze	
		SU		0.02	18.696	0.02						CYK	priepust		
	Veľké Revišťa	1.915	SU		0.402	19.098			0.402			UK		modernizácia zvršku hrádze	
			SU		0.03	19.128	0.03					CYK	lávka	potok Drienovec	
			SU		0.452	19.58			0.452				UK		modernizácia zvršku hrádze
			SU		0.153	19.733	0.153						CYK		okolo cesty 19
			SU		0.05	19.783				0.05			SC	križovanie cesty 19	priechod pre cyklistov cez križovatku ciest 19 a 3792
			SU		0.818	20.601	0.818						CYK		
			SU		0.01	20.611	0.01						CYK	priepust	priekopa
			Úbrež	SU	0.274	0.274	20.885	0.274					CYK		
	Fekišovce	2.23	SU		0.02	20.905	0.02					CYK	priepust	bezmenný potok	
			SU		2.21	23.115	2.21					CYK			
	Závadka	1.906	SU		0.01	23.125	0.01					CYK	priepust	bezmenný potok	
			SU		0.104	23.229	0.104					CYK		okolo cintorína	
			SU		1.38	24.609			1.38				ZKPC		obec- ku cintorínu, rozšírenie existujúceho chodníka
			SU		0.159	24.768	0.159						CYK		extravilán
			SU												

		SU		0.018	24.786	0.018					CYK	lávka	bezmenný potok		
		SU		0.235	25.021	0.235					CYK		extravilán		
	Lúčky	SU	1.941	0.018	25.039	0.018					CYK	lávka	Čierna voda		
		SU		0.195	25.234	0.195						CYK		extravilán	
		SU		0.4	25.634					0.4		MK		značenie, obytná zóna	
		SU		0.157	25.791	0.157						CYK		intravilán	
		SU		0.314	26.105					0.314		MK		značenie	
		SU		0.747	26.852				0.747			ÚK		panelová cesta	
		SU		0.11	26.962	0.11						CYK		napojenie na plánovanú CYK	
		<b>Celkom</b>			<b>26.076</b>	<b>26.962</b>		<b>7.065</b>	<b>2.82</b>	<b>11.263</b>	<b>0.08</b>	<b>5.734</b>			

## KE09 – VETVA I – TREBIŠOVSKÁ

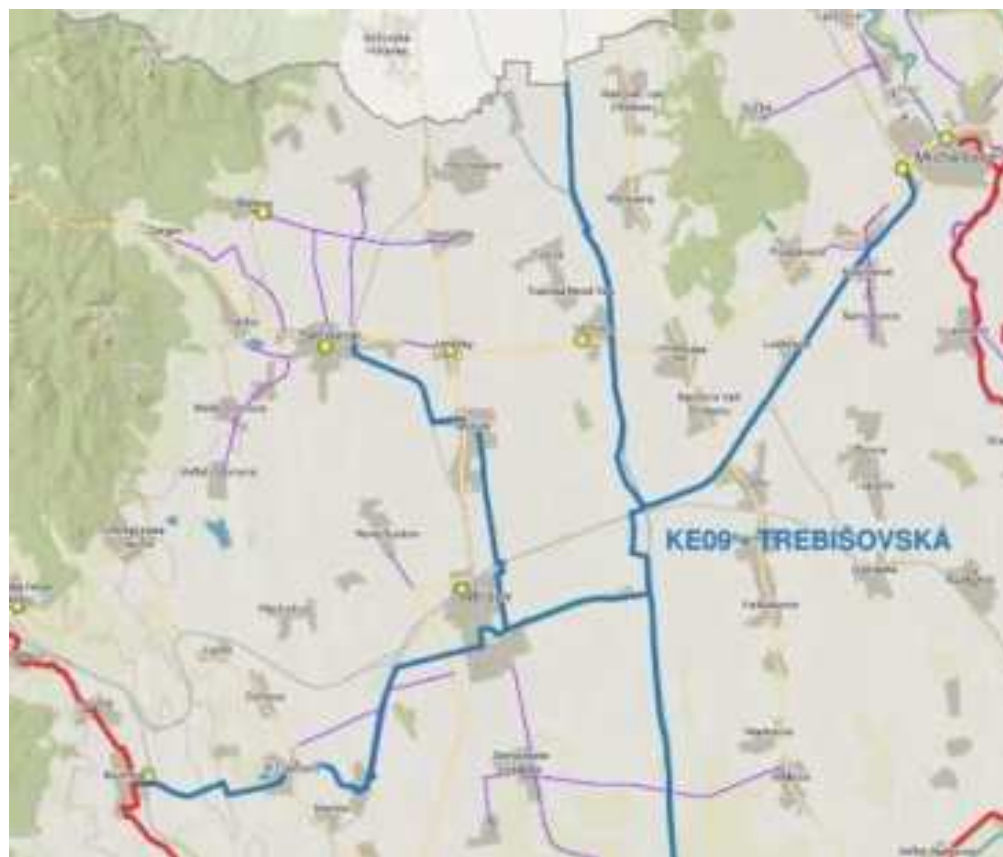
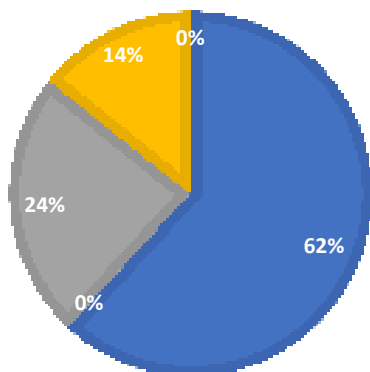
Trebišovská vetva prepája mestá Michalovce a Trebišov a následne sa napája v obci Kuzmice na Tokajskú vetvu. Trebišovská vetva je členitá a má dve hlavné podčasti, ktoré sú uvedené ako miestne prepojenia: MP01 Trebišov – Sečovce a MP02 Ondavská cyklotrasa, navrhovaná po protipovodňových hrádzach rieky Ondava. Táto vetva má navrhnuté v celkovom pomere najviac nových cyklistických cestičiek, 24% celkového rozsahu je navrhnutá modernizácia existujúcich účelových komunikácií. Prepojenie medzi mestami Trebišov a Michalovce je navrhnuté v koridore ochranného pásma železnice.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
<b>VETVA I_KE 09</b>	39.01	24.128	0	9.301	5.581	0

### VETVA KE 09 - TREBIŠOVSKÁ

novostavba  
modernizácia  
existujúca

rekonštrukcia  
organizačné opatrenia



TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka							
		SU,DUR,UR,DSP,SP,PUM,VUC,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	CYK,MK,UK,CTT,KC									
Michalovce	Michalovce	NO	2.893		0.000															
		NO		0.459	0.459				0.459		MK		ul. Staničná							
		NO		0.374	0.833	0.374					CYK		prepojenie Zeleninárska							
		NO		1.030	1.863				1.030		MK									
		NO		1.030	2.893	1.030					CYK		okolo žel.trate, priecestie							
	Krásnovce	NO	1.890	1.890	4.783	1.890						CYK		okolo žel.trate						
	Šamudovce	NO	1.700	1.700	6.483	1.700							CYK		okolo žel.trate					
	Laškovce	NO	2.580	2.580	9.063	2.580								CYK		okolo žel.trate				
	Bánovce n.Ondavou	NO	2.432	0.630	9.693				0.630						ÚK		existujúca poľná cesta			
		NO		0.502	10.195				0.502						KC		cesta 3766			
		NO		1.300	11.495	1.300									CYK		okolo žel.trate			
	Ložín	NO	1.330	1.330	12.825	1.330									CYK		okolo žel.trate			
	Bánovce n. Ondavou	NO	1.270	1.170	13.995	1.170										CYK		okolo žel.trate		
NO		0.100		14.095	0.100										CYK	lávka	nad riekou Ondava			
Trebíšov	Trebíšov	NO	13.278	0.390	14.485	0.390										CYK		okolo žel.trate		
		NO		1.290	15.775				1.290								ÚK		existujúce žel. Priecestie	
		NO		1.690	17.465				1.690								ÚK		PBH Ondava	
		ŠU		4.620	22.085	4.620											CYK		do mestského parku	
		ŠU		0.939	23.024				0.939								SCPC		parkové úpravy	
		NO		0.911	23.935				0.911								MK		značenie	
				0.742	24.677	0.742												CYK		cez pole
				0.026	24.703					0.026								CYK		priechod cez cestu 1/79
				2.670	27.373	2.670												CYK		extravilán mesta

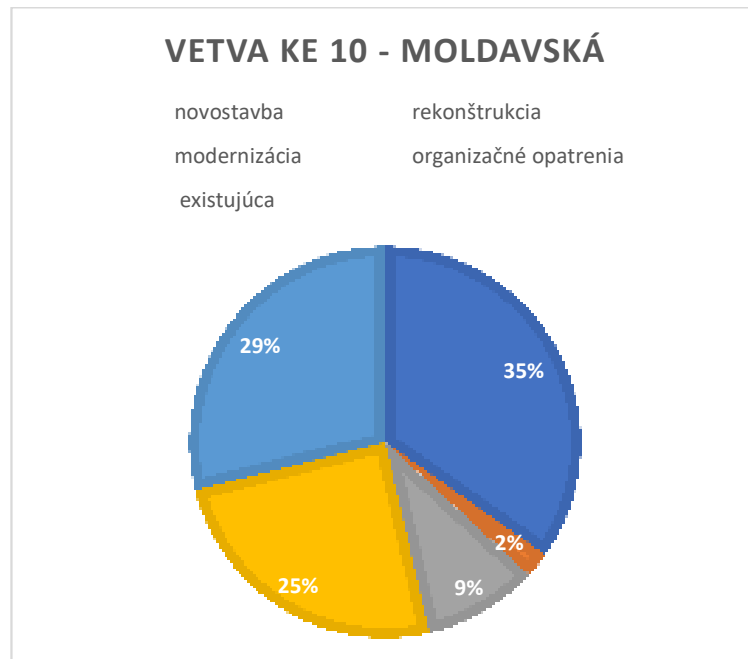


Zemplínsk a Nová Ves		0.859	0.859	28.232	0.859					CYK		extravilán obce
Nížný Žipov		1.150	1.150	29.382	1.150					CYK		extravilán obce
Zemplínsk a Nová Ves		2.477	0.852	30.234			0.852			ÚK		poľná cesta
			0.802	31.036				0.802		MK		
			0.811	31.847	0.811					CYK		extravilán obce
			0.012	31.859	0.012					CYK	lávka	ponad potok Chlmec
Nížný Žipov		6.590	1.400	33.259	1.400					CYK		
			1.290	34.549				1.290		MK		ul Farská - cintorín
			3.900	38.449			3.900			ÚK		poľná cesta
Kuzmice		0.561	0.561	39.010				0.561		KC		cesta 5659
<b>Spolu</b>			<b>39.010</b>		<b>24.128</b>	<b>0.000</b>	<b>9.301</b>	<b>5.581</b>	<b>0.000</b>			

## KE010 – VETVA J – MOLDAVSKÁ

Hlavná pozornosť tejto vetvy je zameraná na cyklistické prepojenie miest Košice a Moldava nad Bodvou cez Slovenské Rudohorie až na Vetvu Gelnická. Moldavská vetva vychádza z Košíc napojením na medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 11 a mesto Košice v obci Šebastovce. Následne vedie okolo US Steel a obce Veľká Ida na juh od cesty 1.tr. v smere na Čečejevce a Mokrance s napojením na terminál verejnej dopravy v Moldave nad Bodvou. Ako segregovaná cyklistická cestička pokračuje cez Jasov až do Medzeva. Z tohto mesta využíva existujúce cesty. V katastri obce Smolník sa napája na vetvu Gelnická.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
<b>VETVA J_KE 10</b>	66.828	23.238	1.4	6.35	16.496	19.344





## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úseku v v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK, MK, UK, CTT, KC	objekt/križovatka	poznámka
		SU, DUR, UR, DSP, SP, NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav			
Košice	Košice Barca	NO	2.640		0.000								napojenie na Eurovelo - Krásna
		NO		2.640	2.640	2.640					CYK		
	Šebastovce	NO	5.520	1.440	4.080	1.440							existujúca poľná cesta
		NO		0.020	4.100				0.020			CYK	priechod

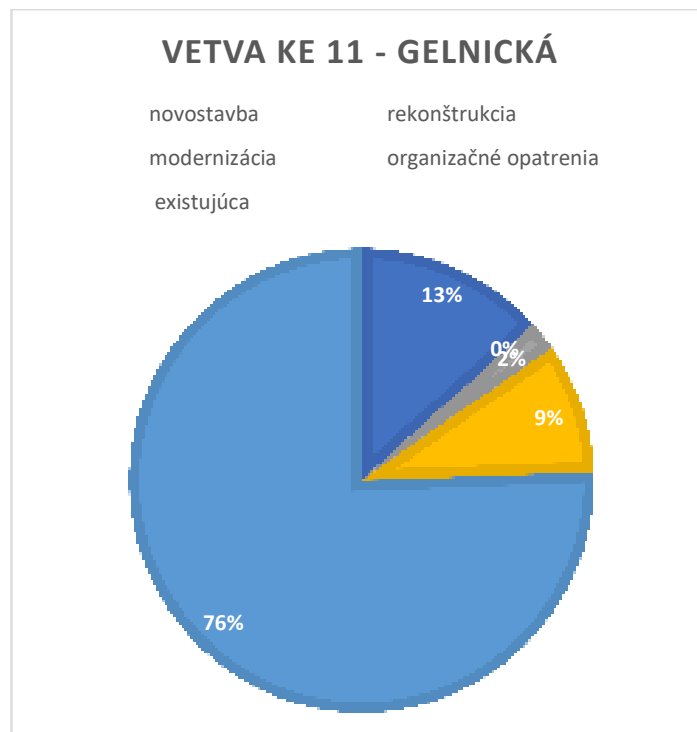
<b>Košice okolie</b>												cestu 1/17
		NO		4.060	8.160				4.060		MK	orientačné značenie
	Šaca	NO	6.334	5.340	13.500	5.340					CYK	
		NO		0.994	14.494					0.994	KC	cesta 3400
	Veľká Ida	NO	5.443	2.490	16.984					2.490	KC	cesta 3400, intravilán obce
		NO		0.193	17.177	0.193					CYK	okolo cesty 3400
		NO		2.760	19.937			2.760			ÚK	existujúca poľná cesta
	Cestice	NO	2.584	1.270	21.207			1.270			MK	
		NO		0.294	21.501				0.294		KC	cesta 3314
		NO		1.020	22.521			1.020			ÚK	existujúca poľná cesta
	Čečejevce	NO	3.450	1.120	23.641			1.120			ÚK	existujúca poľná cesta
		NO		0.920	24.561				0.920		MK	
		NO		1.410	25.971	1.410					CYK	v ochrannom pásme cesty 1/16
	Mokrance	NO	2.440	1.430	27.401				1.430		KC	cesta 3365, extravilán obce
		NO		1.010	28.411				1.010		KC	cesta 3365, intravilán obce
	Moldava n.Bodvou	NO	5.755	1.400	29.811		1.400				SCPC	rozšírenie existujúceho chodníka
		NO		0.345	30.156	0.345					SCPC	k že
	NO		1.680	31.836				1.680		MK	cez centrum mesta	
	NO		2.330	34.166	2.330					CYK		
Debrad'	NO	1.610	1.610	35.776	1.610					CYK		
Jasov	NO	7.342	3.210	38.986	3.210					CYK		
	NO		0.344	39.330				0.344		MK	ul. Mlynská	
	NO		0.484	39.814				0.484		KC	cesta 2/552, intravilán obce	
	NO		0.504	40.318				0.504		MK	ul.Podzámok, Železničná	

	NO		0.180	40.498			0.180			ÚK		napojenie ul. Železničná
	NO		2.620	43.118	2.620					CYK		medzi vodným tokom a cestou
Medzev	NO	7.850	2.100	45.218	2.100					CYK		medzi vodným tokom a cestou
	NO		5.750	50.968			5.750			KC		cesta 2/548, intravilán obce
Štós	NO	11.400	11.400	62.368				11.400		KC		cesta 2/548, CTT
Smolník	NO	4.460	4.460	66.828				4.460		KC		cesta 2/548, CTT
<b>Celkom</b>			<b>66.828</b>		23.238	1.400	6.350	16.496	19.344			

## KE011 – VETVA K – GELNICKÁ

Gelnická vetvá prepája Hornádsku a Gemerskú vetvu. Začína v obce Margecany, kde využíva novopostavenú cyklistickú lávku cez Ružín smer Jaklovce. Stavebne sú navrhované úseky v okolí okresných miest: Margecany – Gelnica a Rožňava – Krásnohoské Podhradie. Zvyšok cyklotrasy vzhľadom na veľmi členitý terén využíva existujúce cesty 2. a 3. tr.

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
<b>VETVA K_KE 11</b>	60.228	7.962	0	1.241	5.505	45.52



## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	typ cesty	objekt/križovatka	poznámka	
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC	CYK,MK,UK,CTT,KC			
Gelnica	Margecany	NO	1.306		0.000									križovatka cyklomagistrál - napojenie navetvu D_KE 04	
		NO		0.046	0.046	0.046						CYK	priechod	okolo kostola a priechod cez cestu 2/546	
		NO		1.260	1.306					1.260		KC		cesta 2/547	
	Jaklovce	NO	2.434	1.150	2.456	1.150							CYK		okolo žel.trate, využiť podjazd
		NO		0.034	2.490				0.034			MK		existujúce žel.priecestie	
		NO		1.250	3.740	1.250						CYK		okolo žel.trate	
	Žakovce	NO	0.968	0.968	4.708				0.968			MK			
	Gelnica	NO	7.010	1.260	5.968	1.260							CYK		okolo žel.trate
		NO		1.970	7.938					1.970		MK		žel.stanica	
		NO		3.780	11.718						3.780	KC		2/546, CTT Hnilecká cyklomagistrála, Karpatská cyklistická cesta	

<b>Rožňava</b>	Prakovce	NO	2.880	2.880	14.598						2.880	KC	2/546, CTT Hnilecká cyklomagistrála, Karpatská cyklistická cesta
	Helcmanovce	NO	4.930	4.930	19.528						4.930	KC	2/546, CTT Hnilecká cyklomagistrála, Karpatská cyklistická cesta
	Mníšek n.H.	NO	6.050	6.050	25.578						6.050	KC	2/546, CTT Hnilecká cyklomagistrála, Karpatská cyklistická cesta
	Smolník osada	NO	6.000	6.000	31.578						6.000	KC	2/549, Karpatská cyklistická cesta
	Smolník	NO	7.340	7.340	38.918						7.340	KC	2/549, Karpatská cyklistická cesta
	Úhorná	NO	4.700	4.700	43.618						4.700	KC	2/549, Karpatská cyklistická cesta
	Páča	NO	4.890	4.890	48.508						4.890	KC	2/549, Karpatská cyklistická cesta
	Krásnohorské Podhradie	NO	8.585	4.950	53.458						4.950	KC	2/549, Karpatská cyklistická cesta
NO		1.080		54.538				1.080		MK	prepojenie na mauzoléum a smer		

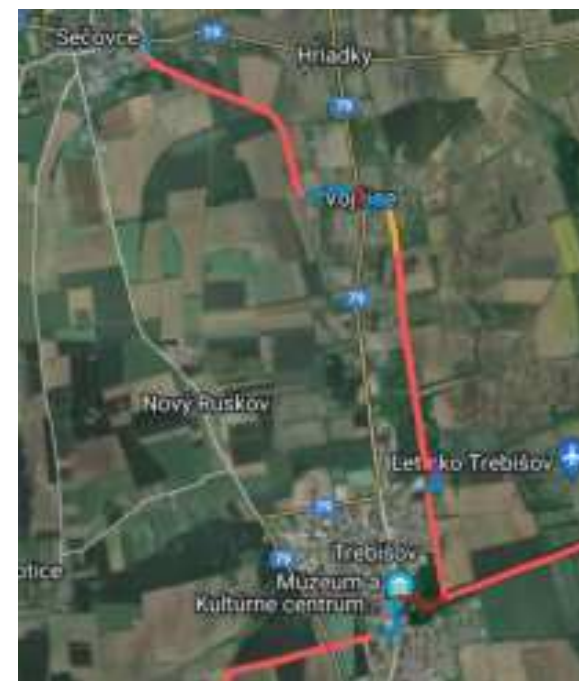
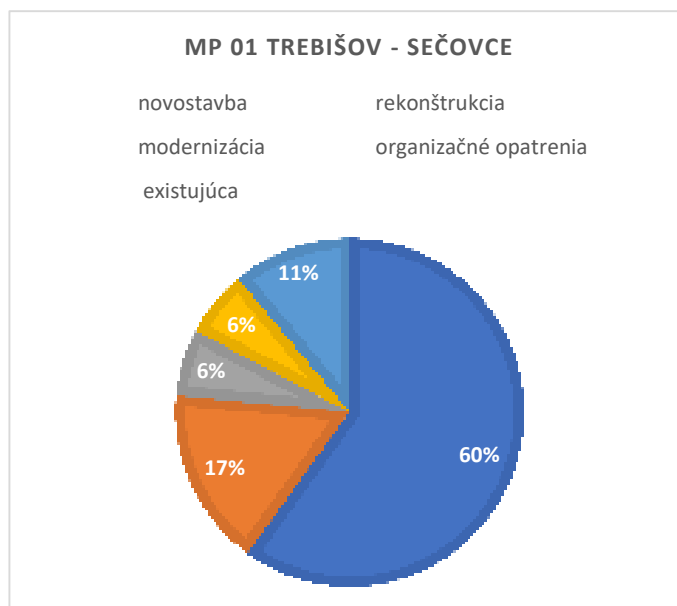


													Rožňava		
		NO	0.016	54.554					0.016			SCPC	priechod	cez cestu 1/16, intravilán obce	
		NO	0.360	54.914	0.360							SCPC		okolo cesty 1/16 ku infocentru Mauzoléum	
		NO	0.239	55.153				0.239				ÚK		existujúca poľná cesta	
		NO	1.940	57.093	1.940							CYK		severný okraj cesty 1/16	
	Rožňava	NO	1.180	58.273	1.180							CYK		ul. Košická	
		NO	1.150	59.423					1.150				MK		ul. Košická
		NO	0.382	59.805	0.382								SCPC		okolo p.Drázus
		NO	0.010	59.815					0.010				SCPC	priechod	priechod ul. Pionierska
		NO	0.131	59.946	0.131								SCPC		okolo p.Drázus
		NO	0.019	59.965					0.019				SCPC	priechod	priechod ul. Šafárikova
		NO	0.263	60.228	0.263								SCPC		okolo p.Drázus, napojenie na KE 03
	<b>SPOLU</b>		<b>60.228</b>		<b>7.962</b>			1.241	5.505	45.520					

## MIESTNE PREPOJOVACIE CYKLOTRASY V RÁMCI KOSTROVEJ SIETE CYKLISTICKÝCH TRÁS

### MP 01 CYKLOTRASA – TREBIŠOV – SEČOVCE

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
<b>MP TREBIŠOV - SEČOVCE</b>	12.156	7.290	2.018	0.754	0.753	0.000

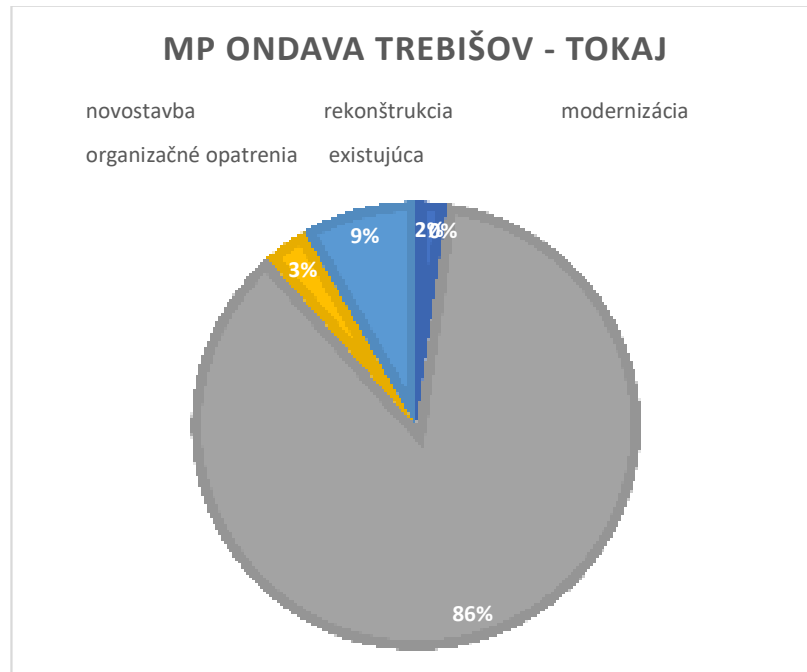


## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úsekov v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC		
Trebišov	Trebišov				0.000								križovatka cyklomagistrál - napojenie na vetvu I_KE 04_Trebišovská
				1.790	1.790		1.790				CYK		PBH Trnávka
				0.431	2.221					0.431	MK		ul. Sadovská
				0.067	2.288			0.067			CYK	žel.priecestie	existujúce žel.priecestie
				3.570	5.858	3.570					CYK		LB Trnávka, mestské pozemky
	Vojčice			0.020	5.878	0.020					CYK	lávka Trnávka	PBH Trnávka
				0.687	6.565			0.687			ÚK		PBH Trnávka
				0.611	7.176				0.611		MK		orientačné značenie
				0.228	7.404		0.228				SCPC		rozšírenie existujúceho chodníka
				0.910	8.314					0.910	MK		ul. Školská
				1.130	9.444	1.130					CYK		okolo žel.trate
	Sečovce			2.570	12.014	2.570				2.570	CYK		okolo žel.trate
				0.142	12.156				0.142		MK		orientačné značenie
<b>SPOLU</b>			<b>12.156</b>			<b>7.290</b>	<b>2.018</b>	<b>0.754</b>	<b>0.753</b>	<b>0.000</b>			

## MP 02 CYKLOTRASA - ONDAVA - TREBIŠOV TOKAJ

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
<b>MP 02 ONDAVA TREBIŠOV - TOKAJ</b>	35.038	0.771	0.000	30.214	1.133	2.920

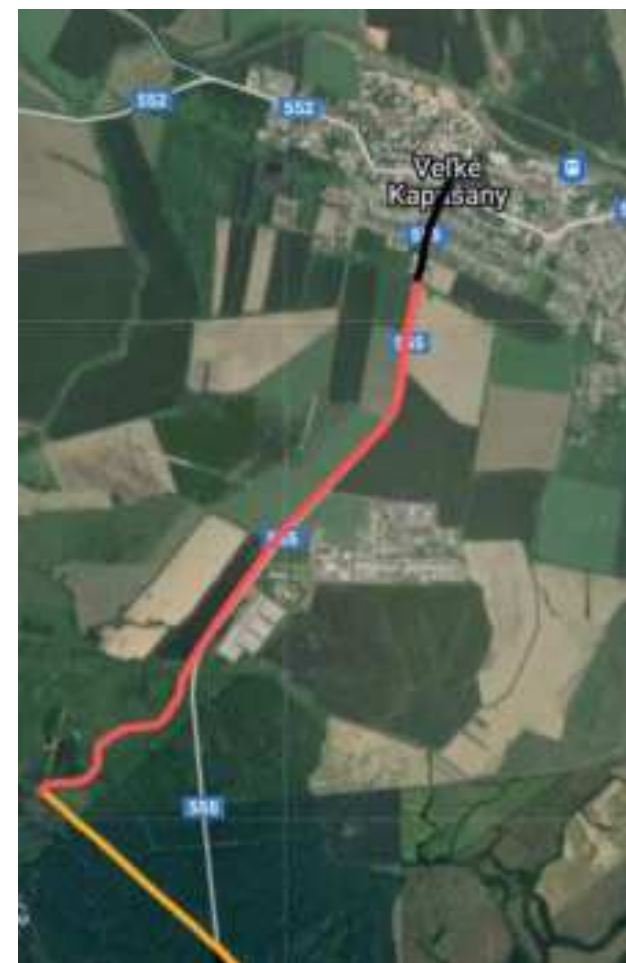
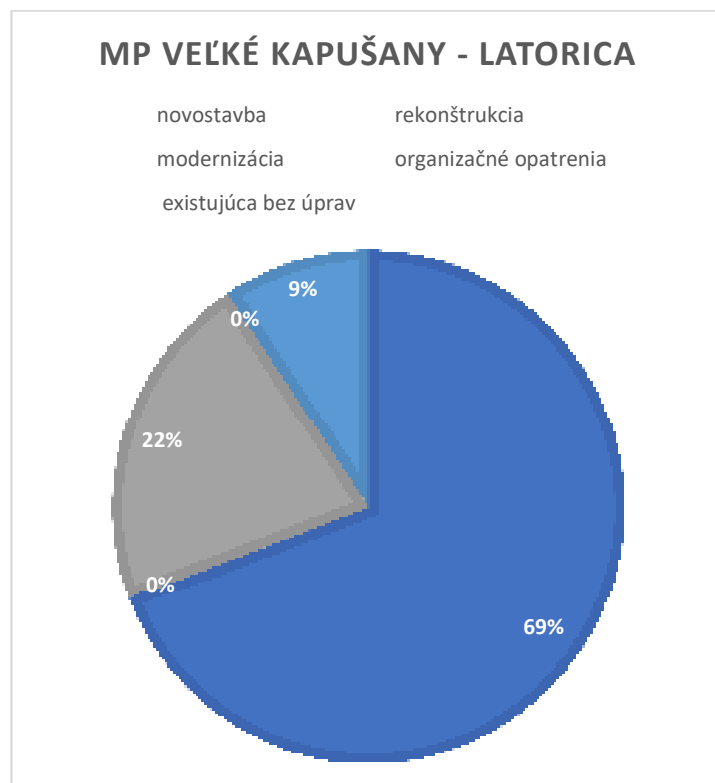


## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK, MK, UK, CTT, KC	objekt/krížovka	poznámka
		SU, DUR, UR, DSP, SP, NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav			
<b>Trebišov</b>					0.000								hranica KSK/PSK
	Parchovany			3.040	3.040			3.040			ÚK		LBH Ondava
<b>Michalovce</b>	Moravany			1.100	4.140			1.100			ÚK		LBH Ondava
	Tušice			0.534	4.674			0.534			ÚK		LBH Ondava
				0.148	4.822	0.148					CYK	lávka	rieka Ondava
				0.800	5.622			0.800			ÚK		PBH Ondava
	Horovce			7.233	12.855			7.233			ÚK		PBH Ondava
<b>Trebišov</b>	Trebišov			0.935	13.790			0.935			ÚK		PBH Ondava
	Trebišov			3.320	17.110			3.320			ÚK		križovatka cyklomagistrál - napojenie na vetvu I_KE 04_Trebišovská a súbeh
				4.180	21.290			4.180			ÚK		PBH Ondava
	Zemplínske Hradište			2.990	24.280			2.990			ÚK		PBH Ondava
	Hraň			4.410	28.690			4.410			ÚK		PBH Ondava
	Sírník			1.290	29.980			1.290			ÚK		PBH Ondava
				0.179	30.159				0.179		MK		orientačné značenie
				0.623	30.782	0.623					CYK		
				0.611	31.393				0.611		MK		orientačné značenie
				0.382	31.775			0.382			ÚK		existujúca poľná cesta
				0.343	32.118				0.343		KC		bezpečnosť cyklistov na 2/552
	Oborín			2.920	35.038						ÚK		protivodňová hrádza na Kamennú Moľvu, napojenie na vetvu B_KE02
<b>SPOLU</b>				<b>35.038</b>			<b>0.771</b>	<b>30.214</b>	<b>1.133</b>	<b>2.920</b>			

## MP 03 CYKLOTRASA VEĽKÉ KAPUŠANY - LATORICA

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
<b>MP 03 VEĽKÉ KAPUŠANY - LATORICA</b>	7.108	4.920	0.000	1.530	0.000	0.658

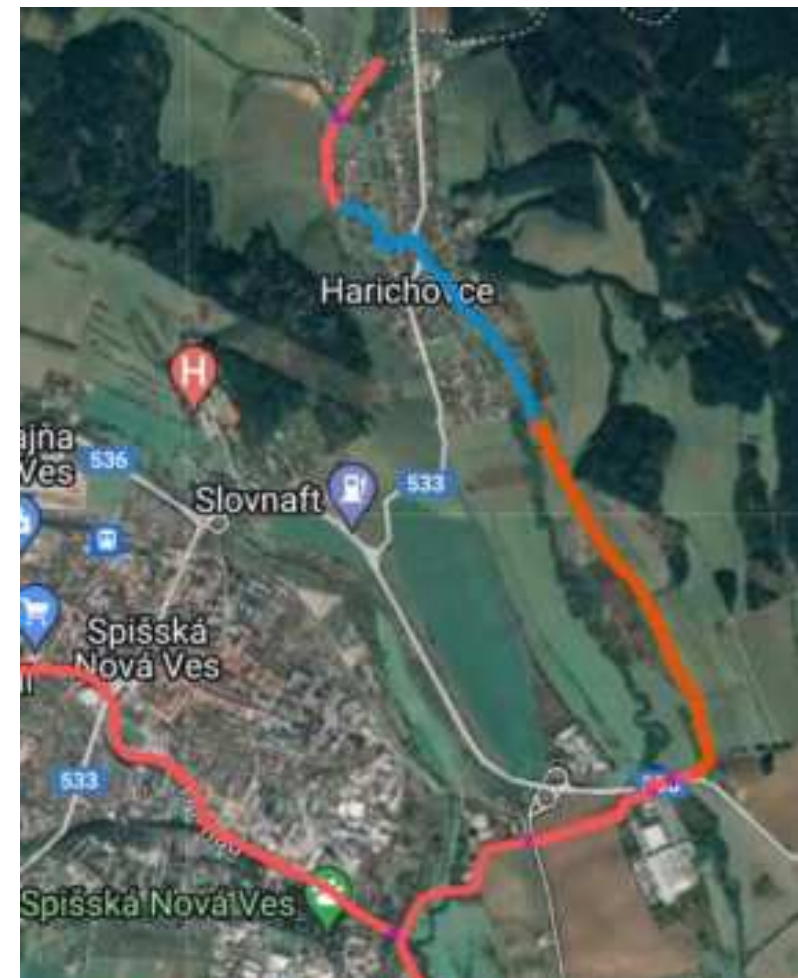
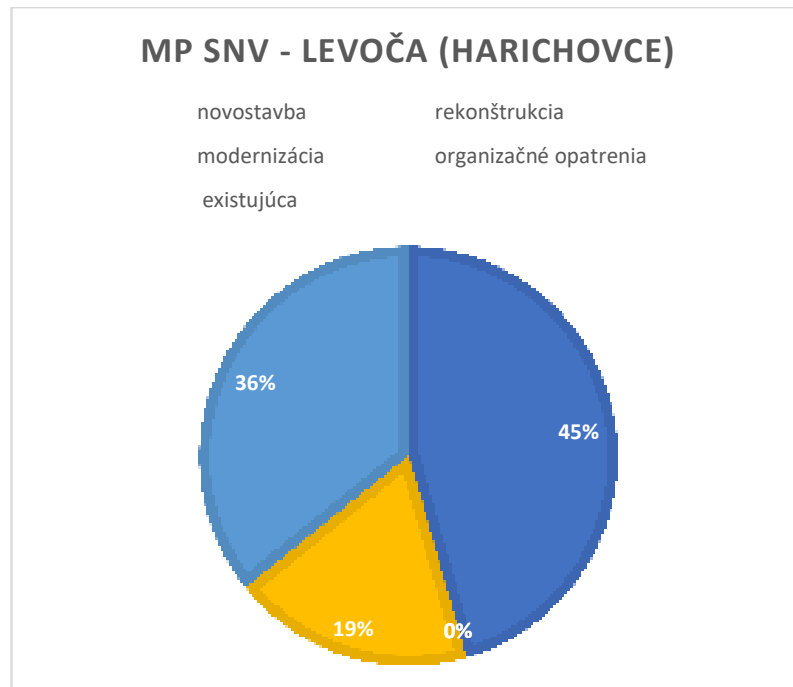


## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastrov v km	dĺžka úsekov v km	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC		
Trebíšov	Veľké Kapušany	NO	7.108		0.000								
				0.658	0.658				0.658	KC		cesta 2/555	
				4.920	5.578	4.920					CYK	okolo cesty 2/555	
				1.530	7.108			1.530			ÚK	PBH Latorica, napojenie na vetvu G_KE07	
	<b>SPOLU</b>			<b>7.108</b>		<b>4.920</b>	<b>0.000</b>	<b>1.530</b>	<b>0.000</b>	<b>0.658</b>			

## MP 04 CYKLOTRASA SNV – HARICHOVCE – LEVOČA

Názov	dĺžka v km	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca
<b>MP 04 SNV - LEVOČA (Harichovce)</b>	5.728	2.610	0.000	0.000	1.067	2.051



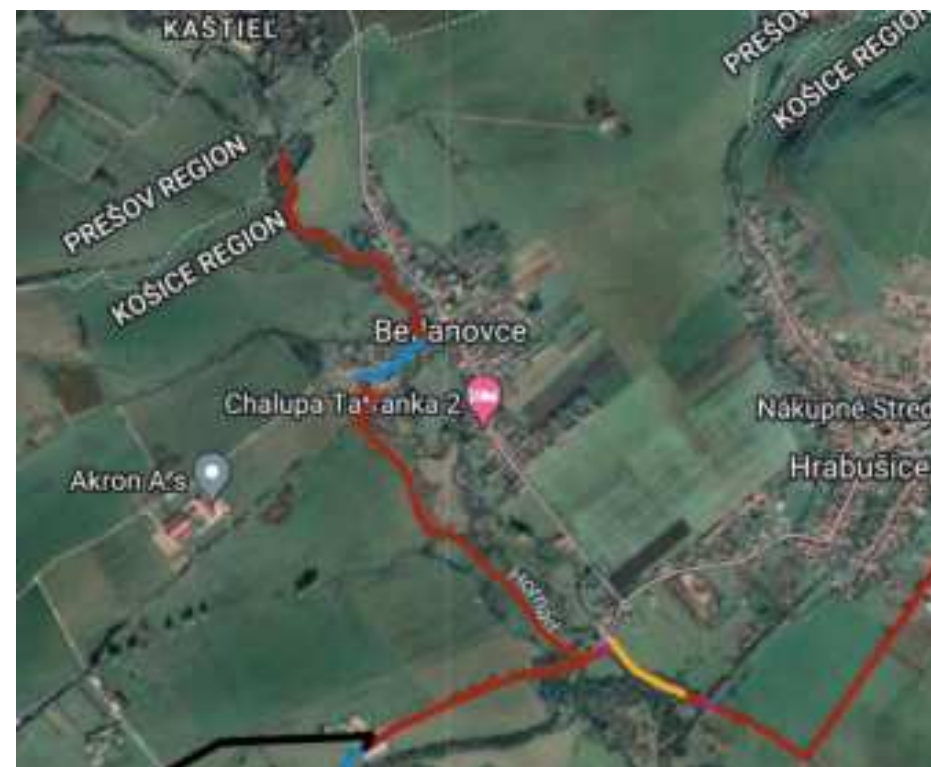
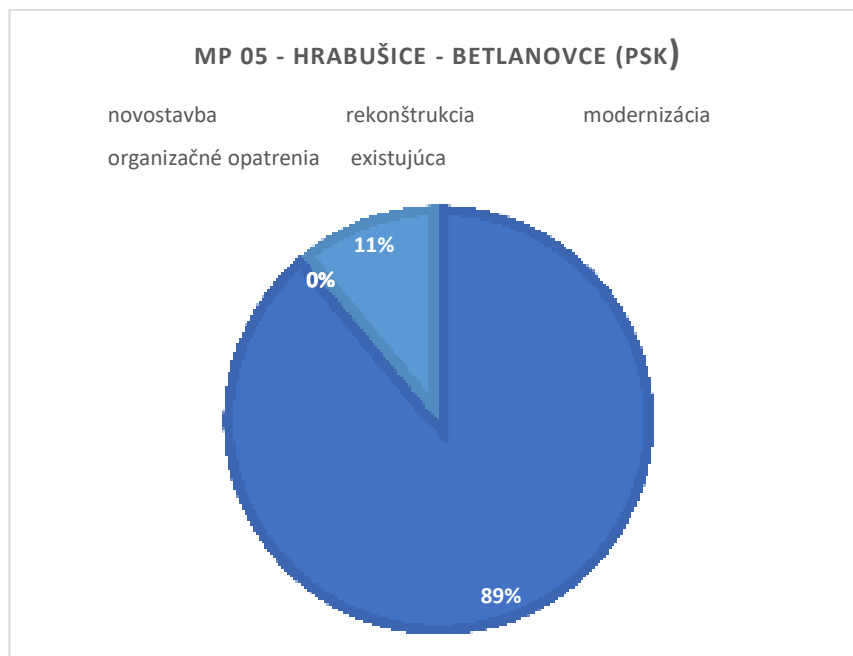


## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úseku v v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/rižovateľ	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP, NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT, KC		
Spišská Nová Ves	SNV	NO	1.645		0.000								križovatka cyklomagistrál - napojenie navetvu I_KE 04_Hornádska
		NO		0.931	0.931	0.931				CYK		za podjazdom pod žel.traťou	
		NO		0.018	0.949				0.018		CYK	priechod	cesta 3244
		NO		0.677	1.626	0.677					CYK		smer Embraco
		NO		0.019	1.645				0.019		CYK	priechod	cesta 2/536
	Harichovce	NO	0.154	0.121	1.766	0.121					CYK		severná strana cesty 536
		NO		0.033	1.799	0.033					CYK	lávka	Levočský potok
	Odorín	NO	0.100	0.100	1.899	0.100					CYK		severná strana cesty 536
	Harichovce	EXIST	3.829	1.520	3.419					1.520	CYK		CB vozvoka, cyklistická cestička
		EXIST		0.531	3.950					0.531	CYK		CB vozvoka, cyklistická cestička
		NO		1.030	4.980				1.030		MK		orientačné značenie
		NO		0.406	5.386	0.406					CYK		okolo žel.trate
		NO		0.042		0.042					CYK	lávka	Iliašovský potok
		NO		0.300	5.686	0.300					CYK		hranica KSK a PSK
	<b>SPOLU</b>		<b>5.728</b>	<b>5.728</b>			<b>2.610</b>	<b>0.000</b>	<b>0.000</b>	<b>1.067</b>	<b>2.051</b>		

## MP 05 – Hrabušice – Betlanovce – pokračovanie ako prepojenie Slovenský raj – Vysoké Tatry

MP 05 Hrabušice - Betlanovce (PSK) – podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	Organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	2.172	0.000	0.000	0.000	0.270	2.442

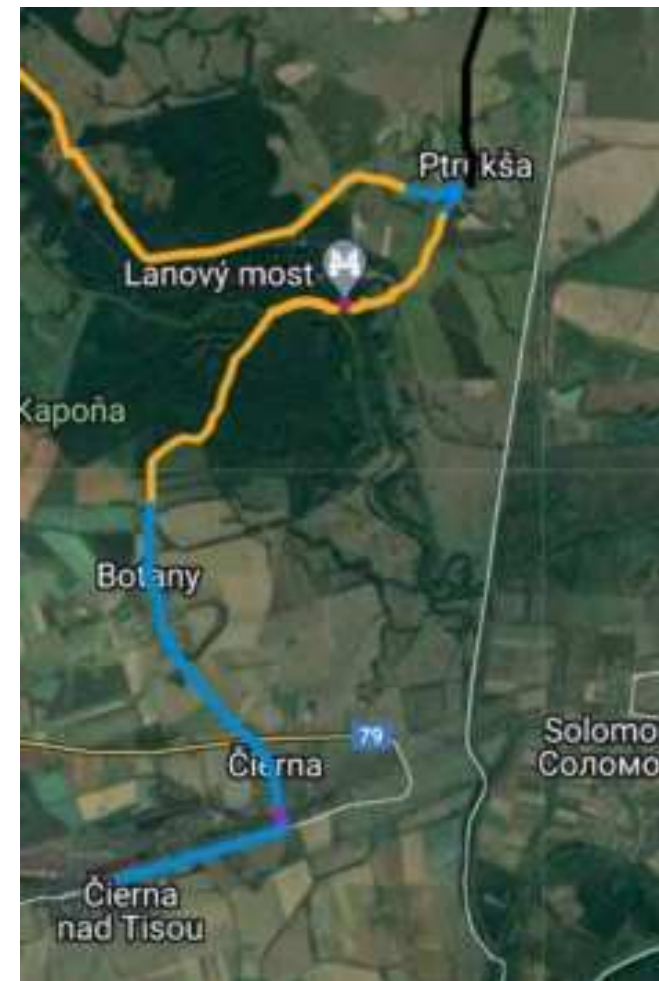
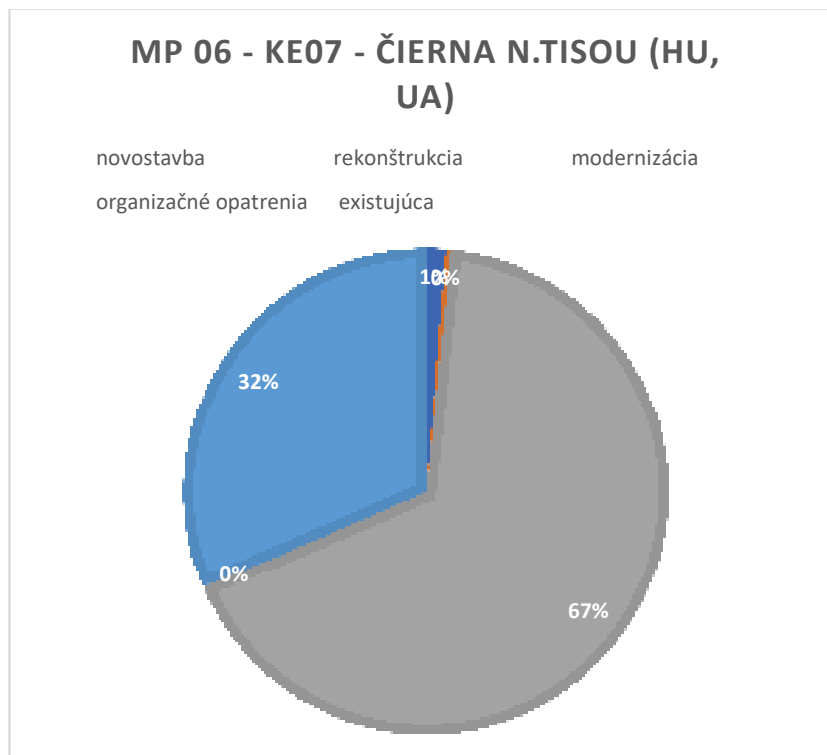


## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okr es	samospr áva	Projektová príprava	Dĺžka podľa katastrov v km	Dĺžka úseko v v km	staniče nie KM	Úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typcest y	objekt/križov atka	poznámka
		SU,DUR, UR,DSP,SP, NO				novosta vba	rekonštru kcia	moderniz ácia	Organizačné opatrenia	existuj úca bez úprav	CYK, MK, UK, CTT, KC		
SpišskáNováVes	Hrabušic e	NO	1.110		0.000								Obecný pozemok
		NO		1.110	1.110	1.110				CYK		Prepojenie na KE 04, priechod cez cestu 3227	
	Betlanov ce	NO	1.332	0.181	1.291	0.181					CYK		Obecný pozemok
		NO		0.270	1.561					0.270	MK		Využitie mosta cez Hornád
		NO		0.881	2.442	0.881					CYK		Ľavý breh Hornádu, okolo ATC ku brehu Gánovského potoka (PSK)
	<b>SPOLU</b>		<b>2.442</b>	<b>2.442</b>		2.172	0.000	0.000	0.000	0.270			

## MP 06 – Ptrukša – Čierna nad Tisou

MP 06 - KE07 - Čiernan.Tisou (HU, UA)- podľa typu stavebných úprav						
typkomunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	Organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	0.143	0.040	7.495		3.531	11.209



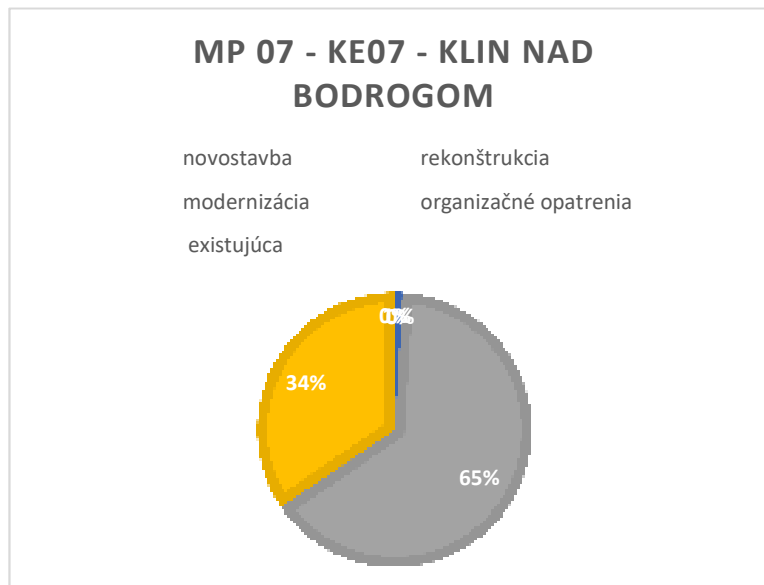
## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okr es	samosprá va	Projekto vá príprava	dĺžkapodľa kategoríí v km	dĺžkaúse kov v km	staniče nie KM	Úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typcest y CYK, MK, UK, CTT, KC	objekt/križov atka	poznámka
		SU,DUR, UR,DSP, SP, NO				novosta vba	rekonštru kcia	moderniz ácia	organizačnéopa trenia	existuj úca bez úprav			
Michalovce	Ptrukša	NO	2.001		0.000								Križovatka cyklomagistrál – napojenie na vetvu I_KE 04_Hornádska
		NO		0.390	0.390			0.390			MK		za podjazdom pod žel.traťou
		NO		0.959	1.349			0.959			UK		kulávke
		NO		0.632	1.981			0.632			UK		v inundačnom území, mechanicky spevnené kamenivo
		NO		0.020	2.001	0.020					CYK		príjazd k lávke
		NO		0.040	2.041		0.040					CYK	lávka
Trebíšov	Boťany	NO	6.154	0.123	2.164	0.123					CYK		príjazd k lávke
		NO		0.651	2.815				0.651	UK		LBH hrádza Latorice	
		NO		2.680	5.495			2.680			UK		prístupová cesta k hrádzi
		NO		2.660	8.155			2.660			MK		skratka Botany - Čiernan.T.
		NO		1.060	9.215					1.060	MK		skratka Botany - Čiernan.T.
	Čiernan.Ti sou	NO	3.054	0.174	9.389			0.174			SCPC		Existujúci nadjazd ponad žel.trať
		NO		1.820	11.209					1.820	MK		ul. Železničná
		NO											
<b>SPOLU</b>			<b>11.209</b>	<b>11.209</b>		0.143	0.040	7.495	0.000	3.531			

## MP 07 – KE07 - Klin nad Bodrogom

MP 07 - KE07 - Klin nad Bodrogom - podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	0.037	0	1.4	0	2.62	0	4.057

MP 07 - KE07 - Klin nad Bodrogom- podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	0.037		2.620		1.400	4.057



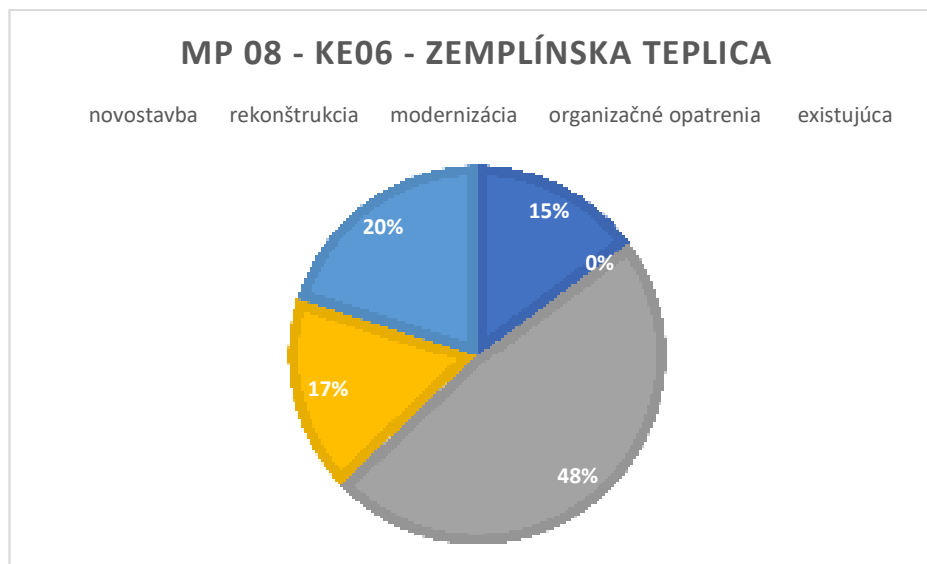
## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastra v v km	dĺžka úseku v v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovatka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC		
Trebišov	Streda n.Bodrogom	NO	3.037		0.000								prepojenie od navrhovanej lávky cez Bodrog na hrádzu sme Klin n.Bodrogom. Lokalita prístav na Bodrogu.
		NO		0.037	0.037	0.037				CYK		prepojenie od navrhovanej lávky cez Bodrog na hrádzu sme Klin n.Bodrogom. Lokalita prístav na Bodrogu.	
		NO		1.600	1.637			1.600			UK		po existujúcej hrádzi
		NO		1.400	3.037				1.400		MK		napojenie vetvy KE07 do centra obec, ul. Hlavná
	Klin nad Bodrogom	NO	1.020	1.020	1.020			1.020			UK		po existujúcej hrádzi
	<b>SPOLU</b>		<b>4.057</b>	<b>4.057</b>		0.037	0.000	2.620	1.400	0.000			

## MP 08 - KE06 - Zemplínska Teplica

MP 08 - KE06 - Zemplínska Teplica- podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	0.856	0	0.286	1.854	2.775	0	5.771

MP 08 - KE06 - Zemplínska Teplica- podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	0.856	0.000	2.775	0.980	1.160	5.771





## TABUĽKOVÁ ČASŤ

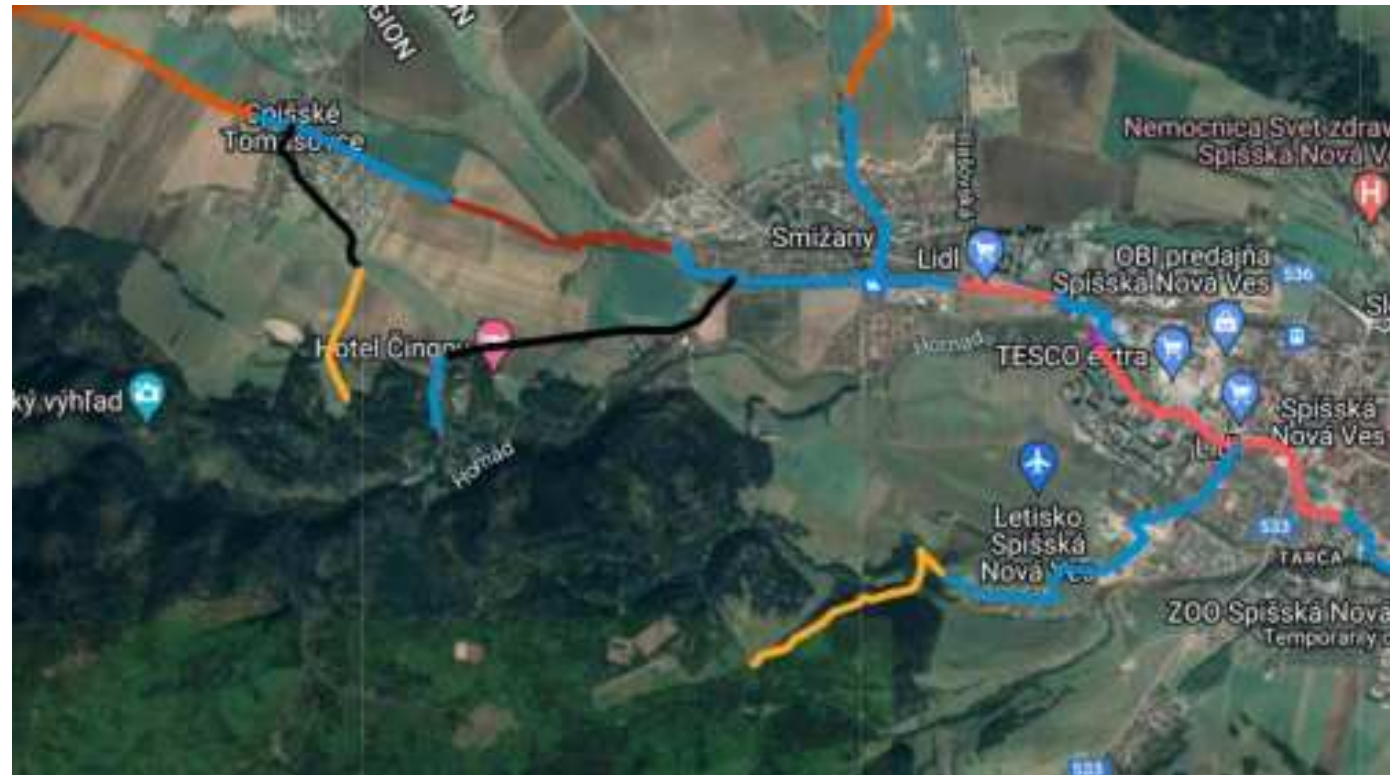
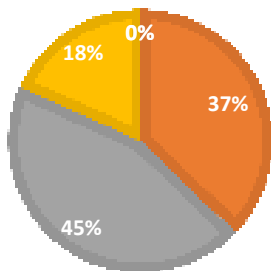
Okr es	samospr áva	projekto vá príprava	dĺžka podľa katastr ov v km	dĺžk a úsek ov v km	staniče nie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK, MK, UK, CTT, KC	objekt/križov atka	poznámka			
		SU,DUR, UR,DSP, SP, NO				novosta vba	rekonštru kcia	moderniz ácia	organiza čné opatreni a	existuj úca bez úprav						
Trebíšov	Zemplíns ka Teplica		1.958		0.000											
		NO		0.743	0.743				0.743		KC		napojenie centra obce na Vetvu KE06 po ceste 552 v intraviláne obce			
		NO		0.856	1.599	0.856						CYK		po severnom okraji cesty 552		
		NO		0.359	1.958				0.359				UK		modernizácia účelovej komunikácie pre potreby cyklotrasy	
Košice okolie	Slanské Nové Mesto		3.813	2.130	4.088			2.130						modernizácia účelovej komunikácie pre potreby cyklotrasy		
				0.286	4.374			0.286								
				0.237	4.611					0.237						dopravné značenie pre cyklistov cesta 552
		NO		1.160	5.771							1.160				cesta 3364 smer Kalša, využitie železničného podjazdu
	<b>SPOLU</b>		<b>5.771</b>	<b>5.771</b>		0.856	0.000	2.775	0.980	1.160						

## MP09 - KE04 -Prepojenie Slovenský raj

MP 09 - KE04 -Prepojenie Slovenský raj- podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	0	0	3.08	3.16	2.519	0	8.759
MP 09 - KE04 -Prepojenie Slovenský raj- podľa typu stavebných úprav							celkom
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca		
dĺžka v km	0.000	3.260	3.899	1.600	0.000	8.759	

### MP 09 - KE04 - PREPOJENIE SLOVENSKÝ RAJ

novostavba  
rekonštrukcia  
modernizácia  
organizačné opatrenia  
existujúca



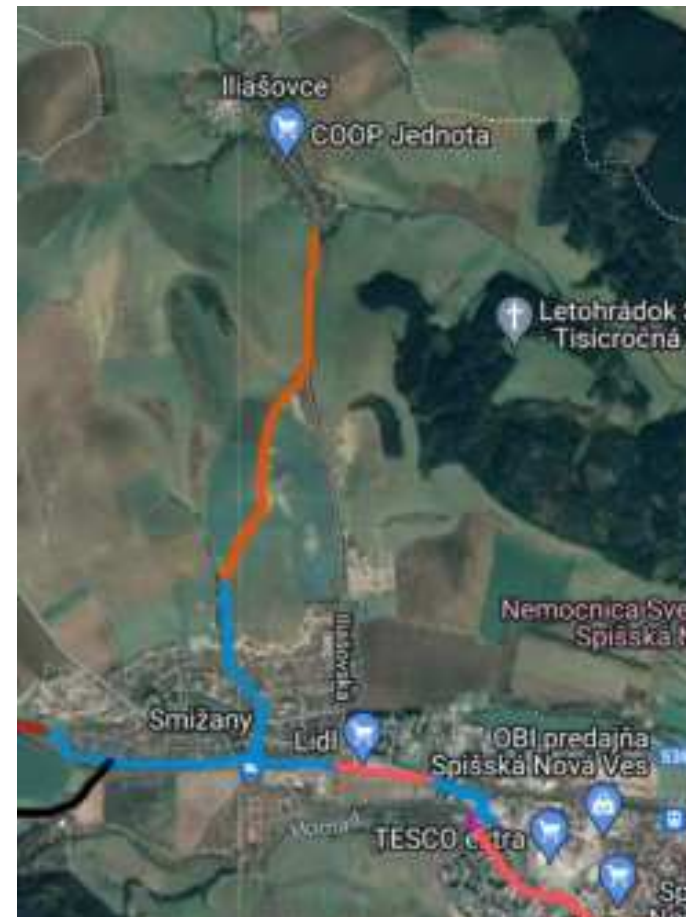
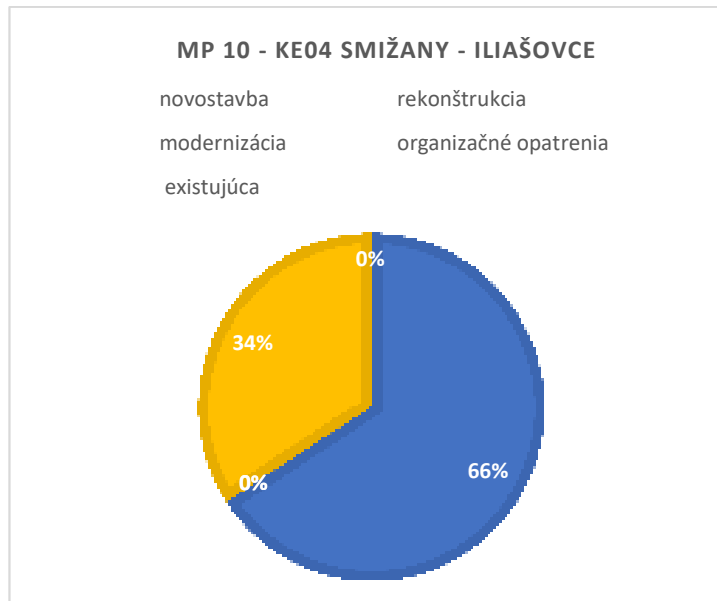
## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okr es	samosprá va	projektov á príprava	dĺžka podľa katastr ov v km	dĺžka úsek ov v km	staniče nie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križova tka	poznámka
		SU,DUR, UR,DSP, SP, NO				novostav ba	rekonštruk cia	modernizá cia	organizač né opatrenia	existujú ca bez úprav	KYK,M K, UK, CTT, KC		
Spišská Nová Ves	Spišská Nová Ves - Slov Raj - Košiarňy briežok	NO	4.260		0.000								
		NO		1.380	1.380			1.380			MK		napojenie Vetvy KE04 na Slovenský rak, ul. Letecká
	SNV	NO		1.240	2.620		1.240				MK		rekonštruk cia miestnej komuniká cie pre potreby cyklotrasy napr. Cyklopruh y
		NO		1.640	4.260		1.640				UK		modernizá cia účelovej komuniká cie pre potreby cyklotrasy napr. Cyklopruh y
	Smižany - Čingov			2.480		0.000							

	Smižany											rekonštrukcia krajskej cesty 3250 pre potreby cyklotrasy - cyklopruhy
		NO		2.020	2.020		2.020				KC	
	Smižany			0.460	2.480			0.460			MK	dopravné značenie na miestne komunikácii a informačný systém
	S.Tomášovce - Ďurkovec				0.000							
			2.019	1.140	1.140			1.140			KC	orientačné značenie pre cyklistov cesta 3250
		NO		0.879	2.019			0.879			UK	modernizácia účelovej komunikácie pre potreby cyklotrasy
	<b>SPOLU</b>		<b>8.759</b>			0.000	3.260	3.899	1.600	0.000		

## MP 10 - KE04 Smižany – Iľašovce

MP 10 Smižany - Iľašovce- podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	0	2.368	1.23	0	0	0	3.598
MP 10 Smižany - Iľašovce - podľa typu stavebných úprav							celkom
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca		
dĺžka v km	2.368	0.000	0.000	1.230		3.598	



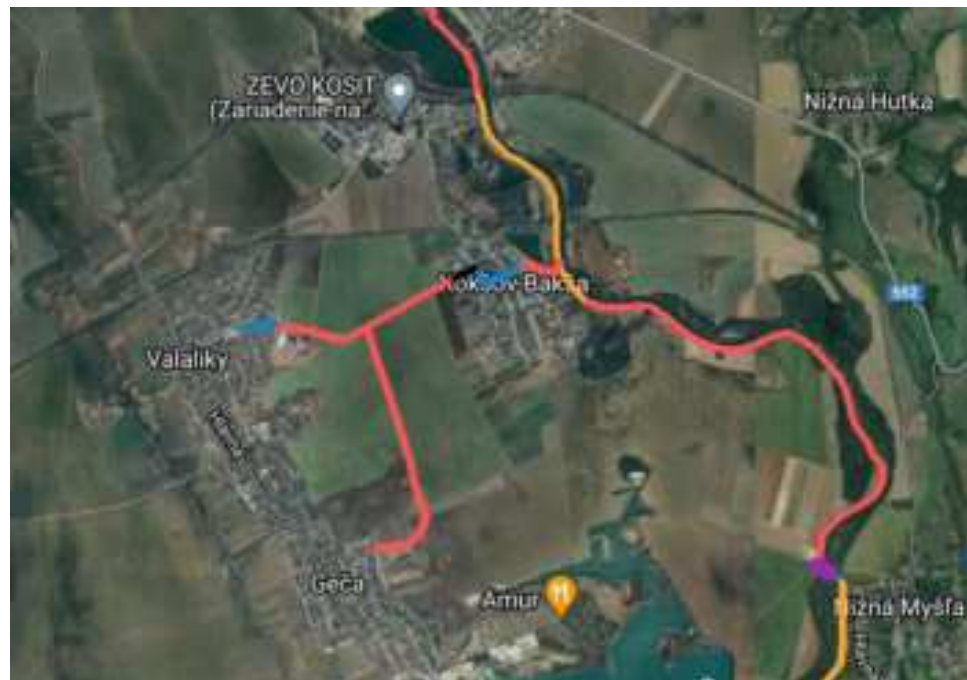
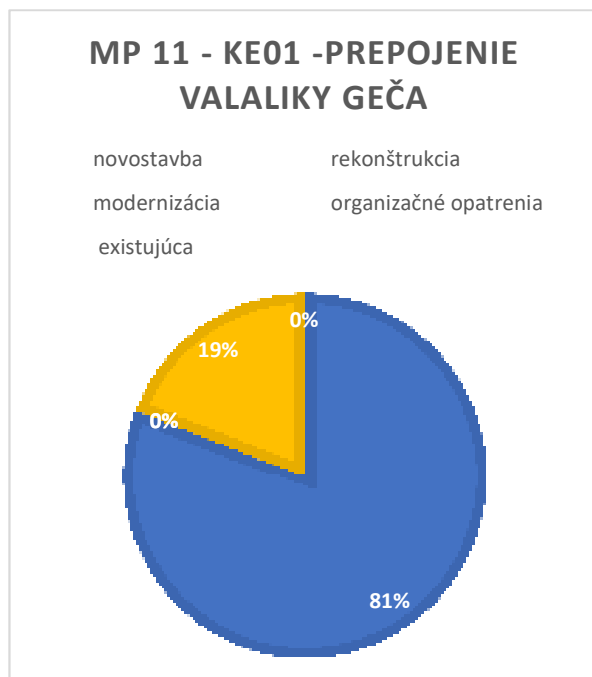
## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK, MK, UK, SCPC, KC	objekt/križovka	poznámka
		SU, DUR, UR, DSP, SP, NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav			
Spišská Nová Ves	Smižany	NO	2.148		0.000								
		NO		1.230	1.230			1.230		MK		ul. Smreková, informačné značenie	
		NO		0.918	2.148	0.918				SCPC		spoločná cestička peší a cyklisti ku kapličke, p.č. 2341/1	
	Iliašovce		1.450										
		NO		1.450	3.598	1.450				SCPC		spoločná cestička peší a cyklisti p.č. 3326 a 3092 - Iliašovce - Smižany	
	<b>SPOLU</b>		<b>3.598</b>	<b>3.598</b>		2.368	0.000	0.000	1.230	0.000			

## MP 11 - KE01 -Prepojenie Valaliky Geča

MP 11 - KE01 -Prepojenie Valaliky Geča- podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	3.708	0	0.652	0.22		0	4.58

MP 11 - KE01 -Prepojenie Valaliky Geča- podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	3.708	0.000	0.000	0.874	0.000	4.582



## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,CTT,KC		
Košice okolie	Kokšov Bakša	NO	1.878		0.000								
		NO		0.363	0.363	0.363				CYK		napojenie Vetvy KE01 na PP Valaliky	
		NO		0.421	0.784			0.421		MK			
		NO		0.222	1.006			0.222		KC		cesta 3340 intravilán	
				0.872	1.878	0.872				CYK		v koridore cesty 3340	
	Valaliky	NO	2.108	0.537	2.415	0.537					CYK		v koridore cesty 3340
				0.231	2.646			0.231		MK		ul. Kokšovska	
				1.340	3.986	1.340				CYK		prepojenie smer Geča	
	Geča		0.596	0.596	4.582	0.596				CYK		prepojenie na intravilán obce Geča	
		<b>SPOLU</b>		<b>4.582</b>			<b>3.708</b>	<b>0.000</b>	<b>0.000</b>	<b>0.874</b>	<b>0.000</b>		



## MP 12 - KE01 -Prepojenie Rozhanovce

MP 12 - KE01 -Prepojenie Rozhanovce- podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	0	0	7.94	3.97	0	0	11.91

MP 12 - KE01 -Prepojenie Rozhanovce- podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	0.000	0.000	0.000	11.910	0.000	11.91



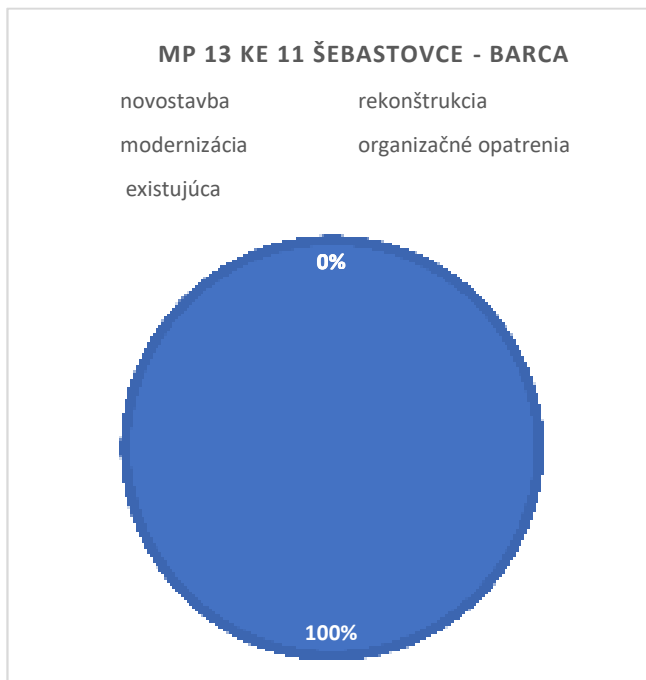
## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty CYK, MK, UK, CTT, KC	objekt/križovka	poznámka
		SU, DUR, UR, DSP, SP, NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav			
Košice okolie	Krásna	NO	3.070		0.000								
		NO		3.070	3.070			3.070		MK		napojenie Vetvy KE01 na PP Valaliky	
	Košická Polianka	NO	2.620	1.780	4.850			1.780		MK			
		NO		0.840	5.690			0.840		KC		cesta 3321	
	Sady nad Torysou		1.627	0.407	6.097			0.407		KC		cesta 3321	
		NO		1.220	7.317			1.220		MK			
	Košické Oľšany		2.403	1.870	9.187			1.870		MK		ul. Kokšovska	
				0.533	9.720			0.533		KC		cesta 3325	
	Rozhanovce		2.190	2.190	11.910			2.190		KC		cesta 3325	
	<b>SPOLU</b>			<b>11.910</b>			<b>0.000</b>	<b>0.000</b>	<b>0.000</b>	<b>11.910</b>	<b>0.000</b>		

## MP 13 KE 11 Šebastovce - Barca

MP 13 KE 10 Šebastovce - Barca - podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	0	1.086	0	0	0	0	1.086

MP 13 KE 10 Šebastovce - Barca - podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	1.086	0.000	0.000	0.000		1.086



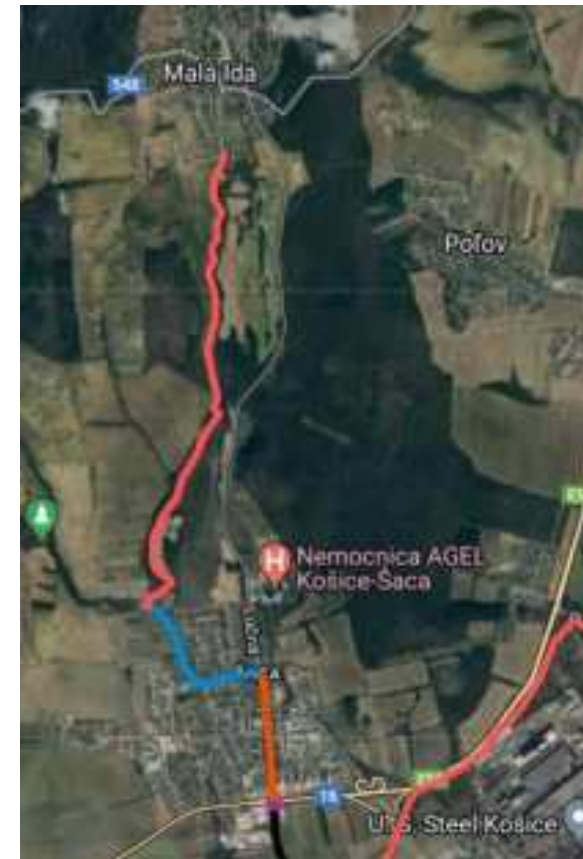
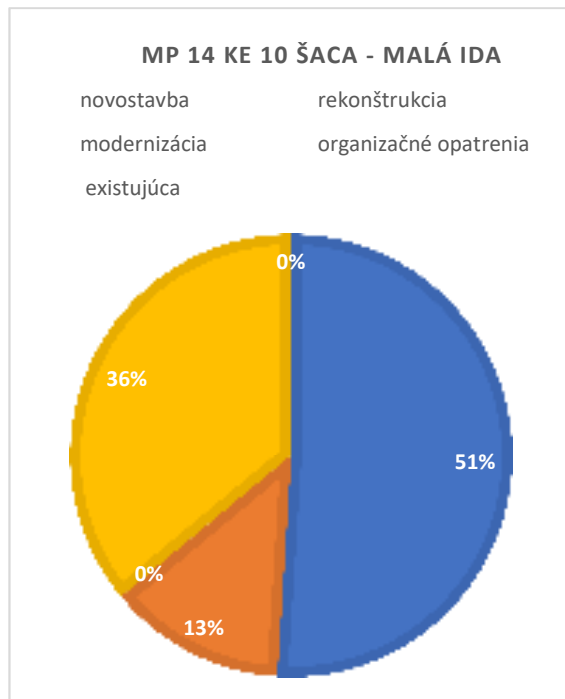
## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničné KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,SCPC,KC		
Košice	Šebastovce	NO	0.260		0.000								
		NO		0.260	0.260	0.260				SCPC		spoločná cestička peší a cyklistí po parcele v majetku mesta KE	
	Barca	NO	0.826	0.826	1.086	0.826				SCPC		spoločná cestička peší a cyklistí po parcele v majetku mesta KE	
		<b>SPOLU</b>			<b>1.086</b>	<b>1.086</b>		1.086	0.000	0.000	0.000	0.000	

## MP 14 - KE 10 Šaca - Malá Ida

MP 14 KE 10 Šaca - Malá Ida - podľa typu komunikácie							
typ komunikácie	CYK	SCPC	MK	KC	UK	iné	celkom
dĺžka v km	3.67	0.934	1.16	1.43	0	0	7.194

MP 14 KE 10 Šaca - Malá Ida - podľa typu stavebných úprav						
typ komunikácie	novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca	celkom
dĺžka v km	3.670	0.934	0.000	2.590	0.000	7.194



## TABUĽKOVÁ ČASŤ

Okres	samospráva	projektová príprava	dĺžka podľa katastru v km	dĺžka úseku v km	staničenie KM	úseky podľa typu stavebných opatrení v m					typ cesty	objekt/križovka	poznámka
		SU,DUR,UR,DSP,SP,NO				novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	existujúca bez úprav	CYK,MK,UK,SCPC,KC		
Košice okolie	Šaca	NO	5.204		0.000								krajská cesta 3400
		NO		1.430	1.430				1.430		KC		
		NO		0.934	2.364			0.934			SCPC		rozšírenie existujúceho chodníka na spoločnú cestičku pre peších a cyklistov
		NO		1.160	3.524					1.160		MK	ul. Kvetná a Šemšianska - dopniť orientačné značenie
		NO		1.680	5.204	1.680						CYK	popri potoku smer Malá Ida
	Malá Ida	NO	1.990	1.990	7.194	1.990					SCPC	spoločná cestička peší a cyklisti po parcele v majetku mesta KE	
	<b>SPOLU</b>		<b>7.194</b>	<b>7.194</b>		<b>3.670</b>	<b>0.934</b>	<b>0.000</b>	<b>2.590</b>	<b>0.000</b>			

## **Zoznamy**

### Zoznam tabuliek

Tab.1 Kostrová sieť Košického kraja 2017

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

Tab. 3. Zoznam projektov v Košickom kraji podporených z programu IROP. Zdroj: MinDOP SR

Tab. 4. Rozsah novej cyklistickej infraštruktúry v Košickom kraji podľa okresov podporených z programu IROP. Zdroj: MinDOP SR

Tab. 5. Rozsah cykloturistických trás podľa regiónov a hierarchie v roku 2011. zdroj: KSK, Cyklotrasy v Košickom kraji, 2012

Tab.6. Rozsah cykloturistických trás podľa regiónov a hierarchie v roku 2021. zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 7. Rozsah cykloturistických trás podľa rokov, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 8. Rozdelenie cyklotrás v zmysle výstupov pasportu cykloturistických trás. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.9. Zoznam a rozsah cyklomagistrál v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.10. Zoznam a rozsah regionálnych cyklotrás v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.11. Zoznam a rozsah miestnych zelených cyklotrás v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.12. Zoznam a rozsah miestnych a prepojovacích cyklotrás v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.13. Zoznam náučných cyklotrás v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.14. Zoznam a rozsah singletrailov v Košickom kraji 2021, Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 15. Stav pripravenosti projektových dokumentácií v Košickom kraji, v gescii Úradu KSK. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab.16. Porovnanie rozsahu kostrovej siete v rokoch 2015, 2017 a 2021. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 17. Rozsah Kostrovej siete 2022 v zmysle typu stavebných konaní. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 18. Rozsah Kostrovej siete 2022 v zmysle typu stavebných konaní podľa jednotlivých vetiev. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 19. Rozsah Kostrovej siete 2022 v zmysle typu stavebných konaní v rámci navrhovaných miestnych prepojení. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 20 Zoznam schválených projektov v Košickom kraji - IROP, 2014 - 2020. Zdroj: [www.mindop.sk](http://www.mindop.sk)

Tab. 21. Zoznam schválených projektov z programu cezhraničnej spolupráce Interreg. Zdroj: vlastné spracovanie, webové stránky obcí a programov Interreg

Tab. 22. Zoznam schválených projektov z Dotácie Ministerstva dopravy SR v roku 2019 – výzva C, určená na stavebné úpravy cyklistickej infraštruktúry. Zdroj: [www.mindop.sk](http://www.mindop.sk)

Tab. 23. Zoznam schválených projektov z Dotácie Ministerstva dopravy SR v roku 2019 – výzva A, určená na projektovú prípravu cyklistickej infraštruktúry. Zdroj: [www.mindop.sk](http://www.mindop.sk)

Tab. 24. Rozsah cyklistickej infraštruktúry v Košickom kraji podľa okresov.Zdroj: vlastné spracovanie.

Tab.25.Rozsah cykloturistických trás podľa okresov v roku 2021. Zdroj: vlastné spracovanie.

Tab. 26. Vybrané typy pozemných komunikácií podľa vlastníctva a správcovstva. Zdroj: vlastné spracovanie.

Tab. 27. Zdroj pre označenie cyklistickej trasy. Zdroj: vlastné spracovanie

Tab. 28 Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie v závislosti od intenzity. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Tab. 29. Maximálne dĺžky stúpania komunikácií na cyklotrase. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry, EuropeanCertification Standard Handbookforrouteinspectors

Tab. 30 Klasifikácia vozoviek podľa dopravného zaťaženia. Zdroj: STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií



Tab.31 Minimálna šírka jazdného pruhu cyklistickej komunikácie v závislosti od intenzity. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Tab.32 Maximálne dĺžky stúpania komunikácií na cyklotrase. Zdroj: TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Tab. 33 Parametre cyklistov a bicyklov pre určenie max. pozdĺžneho sklonu cyklotrasy. Zdroj: BicyclingScience (Wilson, 2004), Telesný vývoj detí a mládeže v SR (Úrad verejného zdravotníctva SR, 2011), [www.trainingpeaks.com](http://www.trainingpeaks.com), [www.bikecalc.com](http://www.bikecalc.com)

Tab.33 Realizácia stavieb a projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2027. Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov Úradu KSK

Tab.34 Realizácia stavieb ako pokračovanie iniciatív a projektov KSK. Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov Úradu KSK

Tab.35 Návrh cyklodestinácií a ich prepojenie na turistické destinácie Košického kraja. Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov KOČR KRT

Tab.36 Návrh cyklodestinácií a ich vyhodnotenie podľa náročnosti a odporúčaného typu bicykla . Zdroj: vlastné spracovanie

#### Zoznam obrázkov

Obr. 1. Mapa kostrovej siete cyklistických trás Košického kraja

Obr. 2. Izochróna 5 km znázorňujúca potenciálne možnosti dochádzky pre dopravných cyklistov. Zdroj: PUM KSK

Obr.3. Mapa cykloturistických trás v roku 2017, Zdroj: KSK

Obr.4. Mapa trailov Bankov, Košice. Zdroj: [www.ke-cy.sk](http://www.ke-cy.sk)

Obr.5. Stav pripravenosti jednotlivých úsekov Kostrovej siete cyklotrás v Košickom kraji. Zdroj: Úrad KSK

Obr. 6. Identifikácia chýbajúcich prepojení v rámci Kostrovej siete cyklotrás v KSK v roku 2021. Zdroj: vlastné spracovanie

Obr. 7. Terminály verejnej dopravy a EuroVelo 11. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

Obr. 8. Terminály verejnej dopravy a KE02 – Vetva B Zemplínska cyklomagistrála v okolí Michaloviec. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK

- Obr. 9. Terminály verejnej dopravy a KE02 – Vetva B Zemplínska cyklomagistrála, okolie Oborín, Drahňov.. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 10.. Terminály verejnej dopravy a KE03 – Vetva C – Gemerská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 11. Terminály verejnej dopravy a KE04 – Hornádska, v okolí Spišská Nov Ves.Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 12. Terminály verejnej dopravy a KE04 – Hornádska, v okolí Margecany. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 13. Terminály verejnej dopravy a KE05 – Abovská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 14. Terminály verejnej dopravy a KE06 – Tokajská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 15. Terminály verejnej dopravy a KE06 – Tokajská pri Borši. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 16. Terminály verejnej dopravy a KE07 – Dolnozemplínska, pri Somotore. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 17. Terminály verejnej dopravy a KE08 – Sobranecká, pri Sobranciach. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 18. Terminály verejnej dopravy a KE09 – Trebišovská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 19. Terminály verejnej dopravy a KE10 – Moldavská. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr. 20. Terminály verejnej dopravy a KE11 – Gelnická. Zdroj: vlastné spracovanie a PUM KSK
- Obr.21. Mapa Kostrovej siete 2017, Zdroj: Úrad KSK
- Obr. 22 Mapa návrhu aktualizovanej Kostrovej siete 2022. Zdroj: vlastné spracovanie
- Obr.23 Navrhovanie a dizajn vedenia koridoru cyklotrasy rekreačného charakteru. Zdroj: Trailplanning, development and design, University of Minnesota
- Obr. 24. Priečny rez hrádze . Zdroj: Milan Čistý, Rybníky a malé vodné nádrže, 2005

- Obr. 25. Zásady pohybu cyklistov na hrádzach. Zdroj: kostitras.sk
- Obr. 26. Mapa s detailmi chráneného územia. Zdroj: [www.natura2000.eea.europa.eu](http://www.natura2000.eea.europa.eu)
- Obr. 27. Navrhované údaje na informačnom dopravnom značení. Zdroj: vlastné spracovanie.
- Obr. 28. Príklad označenia alternatívneho vedenia cyklotrás so spoločným cieľom. Zdroj: vlastné spracovanie
- Obr. 29. Symbol cyklistu pre prvky cestných a horských cykloturistických podľa farby trasy. Zdroj: STN 018028
- Obr. 30. Priečny rez komunikácie na cyklistickej trase kategórie A v pridruženom dopravnom priestore
- Obr.31. Zdroje pitnej vody a ich označenia (Taliansko, Slovenský raj)Zdroj: archív
- Obr. 32. Priečny rez komunikácie na cyklotrase kategórie A s lavičkou a smetnou nádobou
- Obr.33. Príklady smetných nádob prispôsobených cyklistom. Zdroj: archív
- Obr.34 Príklady opierky pre cyklistov
- Obr.35 Výzvné tlačidlá pre cyklistov. Zdroj: archív
- Obr.36 Priečny rez cyklistickej komunikácie na cyklistickej trase kategórie B
- Obr.37 Priečny rez komunikácie na cyklistickej trase kategórie C
- Obr. 38 Maximálna veľkosť priečnej nerovnosti
- Obr.39 Cyklistická cestička, Spišská Nová Ves. Zdroj: strabag
- Obr.40 Navrhované cyklodestiny Košického kraja. Zdroj: vlastné spracovanie
- Obr.41 Zonácia turistické destinácie Košického kraja. Zdroj: KOCR KRT

## Zoznam grafov

Graf č.1. Vývoj rozsahu dĺžky cykloturstických trás podľa regiónov. Zdroj: vlastné spracovanie

Graf č.2. Rozsah dĺžky cykloturstických trás podľa okresov v roku 2021. Zdroj: vlastné spracovanie

Graf č.3. Kvalita cykloturistických trás v Košickom kraji 2021.

45% - zelené trasy – vyhovujú, potrebná základná údržba,

40% - oranžové - vyhovujú ale s podmienkou, potrebná rozsiahlejšia údržba, alebo presmerovanie úseku

15% - červené – nevyhovujú, alebo neboli v teréne identifikované, potrebné presmerovanie alebo úplné zrušenie cyklotrasy Zdroj: Pasport cykloturistických trás, vlastné spracovanie

Graf č. 4. Prieskum del'by prepravnej práce Košice - 2010 - 2015. Zdroj:

[https://static.kosice.sk/pages/EPA1aC51ImBEfJb74u4Q/\\_averecna\\_sprava\\_.pdf](https://static.kosice.sk/pages/EPA1aC51ImBEfJb74u4Q/_averecna_sprava_.pdf)

Graf č. 5. Vývoj počtu cyklistov na sledovaných úsekoch podľa jednotlivých rokov a mesiacov. Zdroj: <https://www.eco-visio.net/>